

O Marco dos Navios (1769-1837): documentos do Arquivo Municipal de Lisboa

Marco dos Navios (1769-1837): documents from the Lisbon Municipal Archives

Nuno Martins

Ao longo da história, os portos marítimos têm sido de grande importância por uma variedade de razões, desempenhando um papel vital no transporte de mercadorias e pessoas, permitindo aos navios atracar num local seguro que dispusesse de infraestruturas para cargas e descargas, controlo de passageiros e trânsito de mercadorias.

Muitas cidades prosperaram em torno de um porto, potenciando o comércio com outras regiões e nações e desenvolvendo-se como centros de comércio. Na sua circunscrição cresceram instalações administrativas, armazéns, mercados e toda uma panóplia de empresas e negócios em torno das atividades marítimas, para necessidades subjacentes quer à manutenção das embarcações, quer à sustentação de uma economia ligada ao funcionamento do porto e às gentes que nele laboravam. Na defesa de territórios, os portos são frequentemente críticos, constituindo locais estratégicos para bases navais, fortificações e outras estruturas militares. São ainda importantes espaços de trocas culturais, pois tripulantes e viajantes de diferentes naturalidades ali se concentravam, favorecendo o intercâmbio de ideias, ajudando a moldar o cosmopolitismo das cidades e regiões.

*

Nesta *Documenta* apresenta-se um conjunto de documentação produzida com objetivos fiscais para o controlo e cobrança do imposto do Marco dos Navios entre os séculos XVIII e XIX, correspondentes, grosso modo, à criação e extinção do Erário Régio (1761-1833)¹. Distribuídos e classificados em quatro séries, pertencentes à secção Impostos do fundo Câmara Municipal de Lisboa, esta documentação está organizada em quase duas centenas de livros, com dados manuscritos relativos ao movimento de embarcações e mercadorias no porto de Lisboa entre 1769 e 1837.

¹ Da autoria do Marquês de Pombal, e também designado por Fazenda Real ou Tesouro Real, foi criado por alvará de 22 de dezembro de 1761, de D. José I, para centralizar a gestão da administração fiscal do reino de Portugal.

1. CARACTERIZAÇÃO DAS SÉRIES E DA DOCUMENTAÇÃO

- . Série 001², *Entradas dos navios portugueses dos portos da América, Ásia e ilhas no porto de Lisboa*, composta por 59 livros com registos entre 24 de janeiro de 1772 e 30 de dezembro de 1833;
- . Série 002³, *Movimento dos navios portugueses e estrangeiros no porto de Lisboa*, composta por 2 livros e registos entre 1 de janeiro de 1834 e 28 de maio de 1835;
- . Série 003⁴, *Entradas do Marco dos Navios*, composta por 70 livros entre 23 de janeiro de 1769 e 31 de dezembro de 1835;
- . Série 004⁵, *Receita do Marco dos Navios*, composta por 65 livros entre 2 de janeiro de 1769 e 30 de agosto de 1834.

A primeira série é constituída pelos registos produzidos na Mesa de Arrecadação dos Direitos do Marco dos Navios, relativos às entradas de navios portugueses provenientes de vários portos da América (designação dada a portos no Brasil), da Ásia (Índia e Macau) e ilhas Atlânticas, mas também África (Cabo Verde ou Guiné) e alguns portos europeus, estas últimas duas origens não contempladas na titulação. Para cada embarcação é possível extrair a data de entrada no porto, o nome do mestre e do navio, a origem, quantidade e tipos de mercadoria e, por fim, a data do despacho alfandegário e a tonelagem despachada.

A segunda série é constituída por informações relativas aos registos das entradas e saídas no porto de Lisboa de navios portugueses e estrangeiros. Distribuídas sob a forma de tabela, indicam: identificação da bandeira, nome do navio, data da entrada, número de dias de viagem, porto de proveniência, nome do capitão, carga transportada, destinatário da mercadoria, data de saída, destino e carga com que saiu de Lisboa.

Os livros da terceira série são constituídos pelos registos das entradas de embarcações portuguesas e estrangeiras no porto de Lisboa, nome, bandeira e identificação do tipo de navio, nome do mestre, porto de origem, listagem de mercadorias e respetivas quantidades, data do despacho alfandegário, tonelagem da carga e receita de imposto cobrado. A estes dados, surge muitas vezes aposto o destino do navio e que mercadoria se prevê transportar na torna-viagem, ou “com a carga que se lhes oferecer”.

Quanto à quarta série, é composta pelos registos com as contas dos direitos de cobrança do Marco dos Navios, para navios portugueses e estrangeiros, incluindo o nome de quem pagou o valor da taxa, a identificação do navio, e a indicação da página no livro de inscrições em que o registo correspondente foi inserido.

Genericamente, cada livro corresponde a um ano e possui uma página inicial com o termo de abertura e encerramento. A formulação não é fixa e tem algumas variações de redação. O número total de folhas nem sempre é indicado. Geralmente, a data de encerramento é a mesma da abertura, o que é normal e indicativo da prática do oficial redigir ambos os termos aquando da abertura de cada livro. Quando um livro não tem folhas suficientes para a totalidade dos registos do ano em curso surge a indicação, pelo escrivão da mesa, de quantas folhas foram acrescentadas e qual a numeração das mesmas, seguido da data, nome e assinatura.

² PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001.

³ PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/002.

⁴ PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003.

⁵ PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/004.

2. INFORMAÇÕES E POSSÍVEIS ABORDAGENS

Apesar de parcial ou pontualmente ter sido objeto de alguns estudos⁶, o conjunto documental permanece por explorar, sobretudo numa abordagem serial. Os poucos estudos existentes limitam-se à dimensão objetiva dos seus conteúdos no campo da fiscalidade. Contudo, a informação contida nestes livros ultrapassa esse âmbito, sendo possível coletar informação de múltiplas formas para depois utilizar no cotejo, na verificação e no complemento com outros dados de cariz fiscal ou económico, político, social ou cultural.

Com base nas tipologias da informação é possível realizar abordagens quantitativa e qualitativa. Em relação à primeira tarefa enorme pelo volume da informação a extrair, poder-se-á realizar seriações de diversa ordem, com resultados organizados de diferentes formas e objeto de cruzamentos.

A mais imediata é o número de embarcações que deram entrada no porto de Lisboa, quanto à frequência por ano, mês e dia, podendo ser filtrado pela proveniência dos navios, continental, por nação ou até cidade, e pela bandeira da embarcação.

Outras possibilidades são: a compilação de receitas fiscais; a seriação da tonelagem de mercadorias por categorias; a identificação de mercadorias (matérias-primas, produtos alimentares transformados ou não, e bens transformados). Estas sugestões, entre outras, podem ser organizadas e filtradas na cronologia (ano, mês, dia), segundo a proveniência, ou pela bandeira do navio.

De ressaltar que os dados possíveis de coligir não estão isentos de problemas e apresentam várias lacunas ou incongruências dificultando a sua organização, embora, com as devidas cautelas e observações, não coloquem em causa a sua análise e organização.

No que respeita ao transporte de mercadorias por armadores portugueses, o exame dos portos de origem permite estabelecer rotas de trânsito intercontinental e as escalas efetuadas em portos intermédios, a frequência de cada e as épocas do ano em que se realizavam. O confronto com a lista de mercadorias à chegada a Lisboa permite ainda perceber se, no porto de escala, novas mercadorias foram embarcadas para o último segmento de viagem, o que, a não se verificar, indicia, eventualmente, que poderiam apenas ter sido descarregadas. O registo destas escalas era recenseado precisamente por motivos relacionados com as mercadorias transportadas, e não exclui outras paragens que os navios pudessem fazer por questões técnicas de operacionalidade e navegação.

Sem surpresa, o continente brasileiro surge como escala entre a Ásia e Lisboa. De Macau para Lisboa identificámos dois portos intermédios no Brasil, Pernambuco e Rio de Janeiro. Estas cidades são também portos de escala na viagem entre Bengala, no Índico oriental, e Lisboa. Para esta rota encontramos duas outras escalas antes de Lisboa. Uma ainda no Índico ocidental, nas ilhas Maurícias, eventual segundo porto de carregamento de mercadorias antes de prosseguir viagem. As ilhas Maurícias surgem também como porto intermédio em viagens de Goa para Lisboa. Ainda de Bengala, encontramos uma escala já no continente europeu, em Falmouth (Cornualha inglesa), que se explicará como uma paragem para descarregar mercadorias destinadas na origem ao mercado inglês. Note-se ainda um “navio português de Bengala [que] vai para a mesma parte com escala na Ilha da Madeira e em Rio de Janeiro”.

Além destas viagens intercontinentais servidas por armadores portugueses, a capital do reino era também escala de outras rotas de navios portugueses e, sobretudo, estrangeiros. Isto mesmo é possível de verificar e é surpreendente a diversidade de portos de origem, a bandeira do navio e o destino de embarcações que faziam escala em Lisboa.

⁶ De que é exemplo mais recente a publicação de Rodrigo da Costa Dominguez (2019), *O Marco dos Navios e o seu contributo para o comércio e o sistema fiscal durante o Erário Régio (1761-1833): abordagens e desenvolvimentos. ComTextos*, 2(4), 1-19.

Sendo o trânsito massivo elencámos, a título ilustrativo, um “navio dinamarquês do continente norte-americano e vai para Hamburgo”, um “navio inglês da Terra Nova e vai para Málaga”, um “navio inglês de Riga e vai para Londres”, um “navio dinamarquês de Setúbal e vai para Veneza”, um “navio inglês de Londres e vai para Gibraltar”, outro “navio inglês de Aveiro e vai para Malta”, um “navio norte-americano de Bordeaux e vai para Hamburgo”, outro “navio norte-americano de Estocolmo e vai para Norfolk”, ou um “navio sueco de Waterford e vai para Génova”. Entre os muitos casos de navios portugueses em trânsito encontramos um “de Baltimore e vai para a ilha da Madeira”, um “de San Petersburgo e vai para a ilha da Madeira”, ou um “de Waterford e vai para a mesma parte com escala em Figueira da Foz”.

Por último, temos a informação dos diversos tipos de embarcação – bergantim, galera, corveta, iate, chalupa, patacho, brigue, lancha, galeota, escuna, bombarda, falucho, cachamarim ou polaca.

3. CONFRONTO DE EVENTOS: ALGUNS APONTAMENTOS

Para além da seriação das informações acima elencadas, é possível confrontar esses dados, integrando-os com uma série de ocorrências ou eventos políticos ou sociais em Lisboa, Portugal ou Europa, que de algum modo possam ter tido impacto na alteração de padrões quer no número de entradas de navios em Lisboa, quer da sua proveniência, tipos de carga, e outros fatores.

A título exploratório, e apenas tentando vislumbrar a existência de ruturas ou variações significativas que de algum modo possam ser explicadas ou ter relação com alguns eventos, apresenta-se de seguida o confronto de alguns dados e breves reflexões para alguns acontecimentos mais significativos pelo impacto previsível, possível ou não verificado.

DEZEMBRO DE 1793: TROPAS INGLESAS DESEMBARCAM EM LISBOA

Curiosamente, os livros correspondentes ao período de dezembro de 1793 não são coincidentes, embora ambos exponham largos períodos sem registos. Não sabemos se estas lacunas estão direta ou indiretamente relacionadas com a entrada de tropas inglesas em Lisboa e, por isso, não é possível assegurar que não tenha havido entradas não registadas, que não houve efetivamente entradas, ou se as mesmas foram efetuadas noutros suportes ou em diferentes dias de despacho. Da série 001, para todo o mês, apenas surgem registos de navios nos dias 19 (dois de Rio de Janeiro e um de Maranhão), 20 (um da Bahia) e 22 (um de Rio de Janeiro)⁷. Em dezembro não há mais registos e, em 1794, o primeiro surge em 19 de fevereiro. Contudo, na série 003, em dezembro, há registos no dia 2 (um navio sueco), dia 4 (doze ingleses procedentes de Inglaterra, um americano vindo de Amsterdam e um sueco proveniente de Génova), dia 6 (quatro navios de Setúbal, outro da Ilha da Madeira e um da Ilha de São Miguel, cinco ingleses, dos quais dois vindos de Terra Nova com carregamentos de bacalhau, três suecos, outros tantos dinamarqueses e um veneziano), dia 9 (cinco), dia 11 (nove navios, sendo oito ingleses), dia 16 (sete, sendo seis ingleses), dia 18 (três), dia 20 (seis), dia 23 (dez), e dia 30 (onze, sendo oito ingleses)⁸. De assinalar o elevado número de navios ingleses que aportaram em dezembro daquele ano que, de um total de 84 registados, 39 possuíam bandeira inglesa, o que não será alheio aos acontecimentos que se desenrolavam em Lisboa no final de 1793.

⁷ PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001/019, p. 88-91.

⁸ PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/025, p. 50-55.

27 A 29 DE NOVEMBRO DE 1807: SAÍDA PARA O BRASIL DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA

Na série 003, os últimos registos de 1807 são de dia 25 de novembro, com seis navios americanos provenientes de diversos portos (Setúbal, Ilha da Madeira, Dover, Dublin, Copenhaga e ilhas Guadalupe), ficando a impressão subjetiva da última página nunca ter sido devidamente encerrada⁹.

A 30 de novembro do mesmo ano, sob comando do general Junot, o exército francês entrou em Lisboa onde permaneceu até 4 de dezembro. Mesmo com a perturbação política e social gerada que deverá ter tido algum impacto no normal funcionamento do porto, e com as cautelas dos navios de bandeira estrangeira na aportação a Lisboa, devido a constrangimentos pelos alinhamentos políticos, não será plausível que durante todo o mês de dezembro de 1807 não tenha havido entradas de embarcações. Recorremos à já hipotética razão de que estes livros eram alimentados por registos prévios, e que em tempos de disrupção ou perturbação do funcionamento das instituições, por razões variadas, os registos originais não chegaram a ser vertidos para os livros finais da alfândega. Uma observação à caligrafia e ao aprumo dos documentos corrobora esta tese, pois o tipo de letra, a cursividade da mesma, e a “limpeza” das páginas apontam para a inscrição faseada das entradas em dias de despacho e em róis de algum volume. As mudanças de estilo e características da escrita apenas são visíveis após longos períodos de semanas ou meses.

15 E 16 DE SETEMBRO DE 1820: MOVIMENTO REVOLUCIONÁRIO LIBERAL EM LISBOA

Na sequência do levantamento na cidade do Porto e da constituição da Junta Provisional do Governo Supremo do Reino a 24 de agosto, Lisboa aderiu ao movimento revolucionário. Consultado o livro deste ano pertencente à série 003, verifica-se que a partir de dia 11 houve um decréscimo de embarcações registadas, confirmando-se no dia 13, duas (uma sueca proveniente de Nápoles e outra inglesa da Terra Nova com bacalhau), no dia 14 apenas um navio sueco vindo de Estocolmo com madeira e ferro, no dia 16 um outro inglês, também de Terra Nova com bacalhau e para carregar sal para a proveniência, e dia 18 foram registados oito navios. Nos dias 15 e 17 não há registos lançados¹⁰. Se o decréscimo abrupto corresponderá a uma real inibição de entradas de navios de mercadorias em Lisboa, é uma hipótese plausível, mas que carece de outras informações para a sua admissibilidade. Na série 001, o livro de 1820 tem grandes lacunas de registos (inexistentes entre 28 de maio e 18 de outubro), pelo que pouco contribui para a consolidação da hipótese anterior.

1 DE OUTUBRO DE 1820: ENTRADA DA JUNTA LIBERAL EM LISBOA

Consultando novamente a série 003, verifica-se um progressivo decréscimo no registo de entradas alguns dias antes de 1 de outubro. A circulação de notícias, a instabilidade governativa, a imprevisibilidade do rumo dos acontecimentos, ou a suspensão temporária voluntária ou coagida, podem ser explicações para a redução da entrada de navios no porto de Lisboa. Ainda assim no dia 28 de setembro registou-se a entrada de quinze navios de diferentes proveniências, número que baixa para cinco na véspera. No dia 1 não se encontra lançada nenhuma entrada. Nos dias 2 e 3, apenas três (provenientes de Setúbal, Sines e Cádiz) e cinco navios (três de Setúbal, um de Porto Covo e outro de São Martinho do Porto), todos de bandeira portuguesa. Dia 4 volta a não haver registos. Nos dias seguintes, tudo indica que a atividade voltou a normalizar-se, tendo sido registados no dia 5, sete navios, e dezoito, no dia 6, com proveniências do extremo asiático, de portos nacionais continentais, das ilhas, um navio

⁹ PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/039, p. 93v-94.

¹⁰ PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/053, p. 65v-67.

sueco vindo de Barth, Prússia, com trigo, dois navios prussianos, um dinamarquês e três ingleses, todos com balcão e para carregar sal e vinho¹¹.

4. MERCADORIAS, UNIDADES DE AFERIÇÃO E PORTOS DE ORIGEM

Verificar as mercadorias vindas a Lisboa nos registos de cada embarcação permite conhecer as tipologias mais frequentes por continente ou por porto de origem. Sem surpresa, alguns produtos e materiais encontram-se amiúde nos registos de embarcações com as mesmas origens, mas é possível encontrar outros menos comuns, ou até inusitados, dada a sua proveniência. Outro elemento que se pode extrair, são as unidades de aferição das quantidades recenseadas que, quando indicadas, permitem conhecer o padrão de medida utilizado ou, mais interessante, a forma como essas mercadorias eram transportadas ou que recipientes eram utilizados. Encontramos caixas e caixotes, balsas, barris, fardos, rolos, sacas, volumes, alqueides, ou pipas. Outras mercadorias encontram-se quantificadas pela forma como foram tratadas *à priori* do embarque. É o caso das madeiras elencadas como toros, paus, taboado e outras designações. Sem a pretensão de ser exaustivo, vejamos então uma descrição de mercadorias por geografia e portos de origem.

MERCADORIAS DO CONTINENTE SUL-AMERICANO:

Do Brasil predominam o açúcar (em caixas), algodão e cacau (em sacas), mel (em barris), madeiras (quintais e toros de pau, quintais de pau violeta e pau brasil, toros de jacarandá, taboado ou pau de construção), couros e água ardente (em pipas). Mas encontramos muito outros artigos, com maior ou menor recorrência, tais como: chumbo, carvão, fechos, moios de sola, atanados (para tingir couro), barris de seco e molhado, sacas de café, cravo fino e grosso, sacas de arroz, pontas de marfim, barreiros de salsa, pranchas, achas de lenha, varais, aduelas, cocos, pipas de azeite de baleia, fardos de barba, sacas de gengibre, cousoeiras, rolos e fardos de tabaco, quintais de urzela, ancoretas, jetica seca (bata-doce), carrapatos, arroz graúdo, sacas de búzio, couro salgado, milheiros de coquilho, varas de parreira, cabos de nora, barris de ipecacuanha (planta para fins medicinais), volumes de goma, alqueides de farinha (em sacos ou alqueires, uma cesta ou recetáculo com uma medida padrão diferente consoante regiões e épocas), peças de loiça, cunhetes (pequena caixa de madeira) e caixas de doce, “embrulhos” vários, algumas “encomendas” e “miudezas”.

As madeiras podem ser identificadas genericamente como “pau” ou “pau de construção” (identificação em propósito da sua especificidade de utilização), e podem vir em quintais, toros ou taboado, o que indicia um tratamento pós abate. Outras vezes, especifica-se a qualidade da madeira e identifica-se o seu tipo: jacarandá, pau violeta ou pau-brasil.

PORTOS DE ORIGEM SUL-AMERICANA:

Todos, sem surpresa, no Brasil, encontramos as cidades de Pernambuco, Rio de Janeiro, Pará, Maranhão, Paraíba, Baía ou Santos.

¹¹ PT/AMLSB/CMLSB/IMPS/003/053, p. 71V-75.

MERCADORIAS DO CONTINENTE NORTE-AMERICANO:

Dos EUA encontramos, sobretudo, o bacalhau, mas também arroz, azeite, farinhas, milho ou aduela.

PORTOS DE ORIGEM NORTE-AMERICANA:

Nos Estados Unidos, as cidades de Carolina, Filadélfia, Nova York, Havre de Grace, Boston, Fredericksburg, Richmond, Norfolk, Charleston, Providence, Savannah, Alexandria, Salem (bacalhau). Há também registos de embarcações provenientes da Terra Nova e Halifax, na Nova Escócia, colónia britânica (bacalhau), atual Canadá e à época domínio do império inglês. Da zona do mar das Caraíbas, encontramos embarcações provenientes de Havana, império espanhol, atual Cuba.

MERCADORIAS DO CONTINENTE EUROPEU:

As mais comuns dos portos ingleses: ferro, chumbo, carvão, peças de enxárcia, barris de munição, amarras, viradores. De Hamburgo: fardos de várias fazendas, garrações, frascos, garrafas, aduelas. Da Holanda, queijos, manteiga, cevada e “mercadorias”. Da Noruega, domina o bacalhau, da Dinamarca e Suécia, o trigo, e da Letónia, a madeira.

PORTOS DE ORIGEM EUROPEIA:

A identificação dos portos de origem encontra-se indicada, na maior parte, pelo nome da cidade portuária, embora por vezes, apenas seja mencionada a nação de origem. Os portos recenseados expõem a amplitude do trânsito marítimo continental, aportando em Lisboa navios de origens tão diversificadas como Londres, Liverpool, Plymouth, Newcastle, Hull, Dartmouth, Greenock, Falmouth, Sunderland ou Bristol (Inglaterra), Bilbao, Barcelona, San Sebastian, Vigo, Ribadeo, Cádiz, Cartagena, Alicante, Almeria (Espanha), Bordeaux, Audierne, Marselha, Havre, Lyon, Nantes, La Rochelle ou Dunkirk (França), Dublin, Dingle, Waterford, Limerick ou Cork (Irlanda), Amsterdam, Vlaardingen, Antuérpia (Províncias Unidas, atual Bélgica), Barletta, Palermo ou Génova (Itália), Hamburgo ou Danzig (sacro-império romano-germânico), Lubeck (Prússia), Riga e Libau (atual Letónia) e São Petersburgo (Rússia), Estocolmo (Suécia), Greipscoald (Dinamarca) ou Christiansand (Noruega). Gibraltar, a Sardenha e o império Otomano figuram também como locais de origem de embarcações.

PORTOS DE ORIGEM EM PORTUGAL CONTINENTAL:

Setúbal, Porto, São Martinho, Alcácer, Algarve, Peniche, Caminha, Figueira da Foz, Ericeira, Vila do Conde, Porto Covo.

MERCADORIAS DAS ILHAS ATLÂNTICAS:

Da Madeira predominam os vinhos e as leguminosas como o feijão, fava, batata, milho, mas também madeiras, como a nogueira (paus de) ou o cedro (tábuas). Outros artigos e produtos que encontramos são: pipas de malvazia (uma casta de uvas brancas usadas no fabrico de vários vinhos licorosos de sabor intenso, doce e graduado), quartos de vinho doce, batata, junça (em sacas), sebo (em barris), trigo e peles de veado. Da Ilha do Faial:

toucinho, milho ou feijão. No Atlântico sul, Ilha de Santa Helena, num registo de 1814 foram assentes fardos de fazendas, lonas, caixas de chá, anis, arroz, pimenta, amarras de couro e fio de vela¹².

PORTOS DE ORIGEM ATLÂNTICA:

Do arquipélago dos Açores, a origem é designada pelo nome das ilhas sendo São Miguel, Santa Maria, Terceira (Angra do Heroísmo), Faial, Graciosa e, a mais ocidental, Flores. Outras origens incluem a Madeira e as Canárias, e ainda, Santa Helena, no hemisfério sul.

MERCADORIAS DO CONTINENTE AFRICANO:

De Cabo Verde predominam as sacas de urzela (líquen usado na tinturaria), de enxofre, e de cana rosa (uma variedade de cana do açúcar), mas também “miudezas” de marfim. De Angola: gamelas (uma espécie de vasilha de madeira) com cera, pipas de goma, café, missangas, farinha, caixas e barricas de dentes de cavalo-marinho (designação dada na época ao hipopótamo) ou couros.

PORTOS DE ORIGEM AFRICANA:

Genericamente identificados como Cabo Verde, Guiné ou Angola. Há também registo de embarcações vindas da Barbária (designação da costa mediterrânica de África) com trigo.

MERCADORIAS DO CONTINENTE ASIÁTICO:

Importa distinguir as proveniências específicas, dada a extensão geográfica, bem como as geografias do Índico ocidental, baía de Bengala e extremo asiático, com entrepostos e parceiros comerciais distintos o que se reflete na tipologia de produtos e bens transacionados.

Da costa ocidental da Índia (de Goa e das ilhas Maurícias) predominam os tecidos (em volumes, fardos ou trouxas), e encontram-se também recenseadas “drogas”, pimenta (em sacas), incenso, canela, café, arroz, calumba (planta medicinal), loiça, pontas de marfim sortido ou rotim (fibra extraída de uma espécie da família das palmeiras, utilizada para o fabrico de móveis, cestas, bengalas, guarda-chuvas ou outros objetos). Do golfo de Bengala, encontram-se quase exclusivamente, e em quantidades colossais, volumes de fazendas, o que não exclui a possibilidade de haver outros produtos ou materiais. Já de Macau, os produtos e artigos são diferenciados e, embora não haja uma predominância explícita, os mais frequentes são o chá (em caixas), loiça (em balsas e caixas), canela, cobre branco, peças de seda, charão (verniz de laca), raízes, molhos de cetim e benjoim.

PORTOS DE ORIGEM ASIÁTICA:

Macau, Goa e baía de Bengala (Índia), e ilhas Maurícias no Índico ocidental a este de Madagáscar.

¹² Muito provavelmente com origem anterior. Como apontamento de curiosidade, Napoleão foi exilado na ilha de Santa Helena de 1815 a 1821.

ENTRADAS DOS NAVIOS PORTUGUESES DOS PORTOS DA AMÉRICA, ÁSIA E ILHAS NO PORTO DE LISBOA

235
Baía Outubro 17 de 1774
Deu entrada Mano-
el Gomes da Silva M. do Armario da
Praza e Tenhor. do Porriem que veio
da Bahia com o seg.
434, Casas de Amucar
59, Feixos d.
11, Casas d.
968, Meios de lola 1160
5385, Couros
1052, Rolos de Tabaco
23, Porriem de lola, emalhado
50, Camadas de Pao de lola de lola com 1200 d
118, Casas de Parreira
36, Furguilhas
5, Puxias de Coucoeira
1, Parreira
Dep. em d. de 16. de 1775, f. 650, f. 651

Figura 1 Registo do navio Santa Rosa, proveniente de Baía, Brasil, com o mestre Manuel Gomes da Silva, que deu entrada em 17 de outubro de 1774.

AML, PT/AMLSB/CMLSB/IMPS/001/001, f. 101v.

61
India

Julho 19 de 1786

32
D^o dentro. 1786
Mor. Ungria 16. do N.
Le
Salvador e N. T. do Rio.
v. de Goa como seg.
234 Fardos com Pin.
80^{os} D. com canela
1^o Cartam Du. Casas com d.
falta outro 14^{os} D. com incenso
29^{os} D. com alcazifor
18^{os} D. com calumba
123^{os} D. com pimenta
333^{os} Fardos com canela
Fuzos em 9 de Março de 1787, p. 387.

Figura 2 Registo do navio Santíssimo Sacramento, proveniente de Goa, Índia, com o mestre António Moreira, que deu entrada em 19 de julho de 1786.

AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001/012, f. 32.

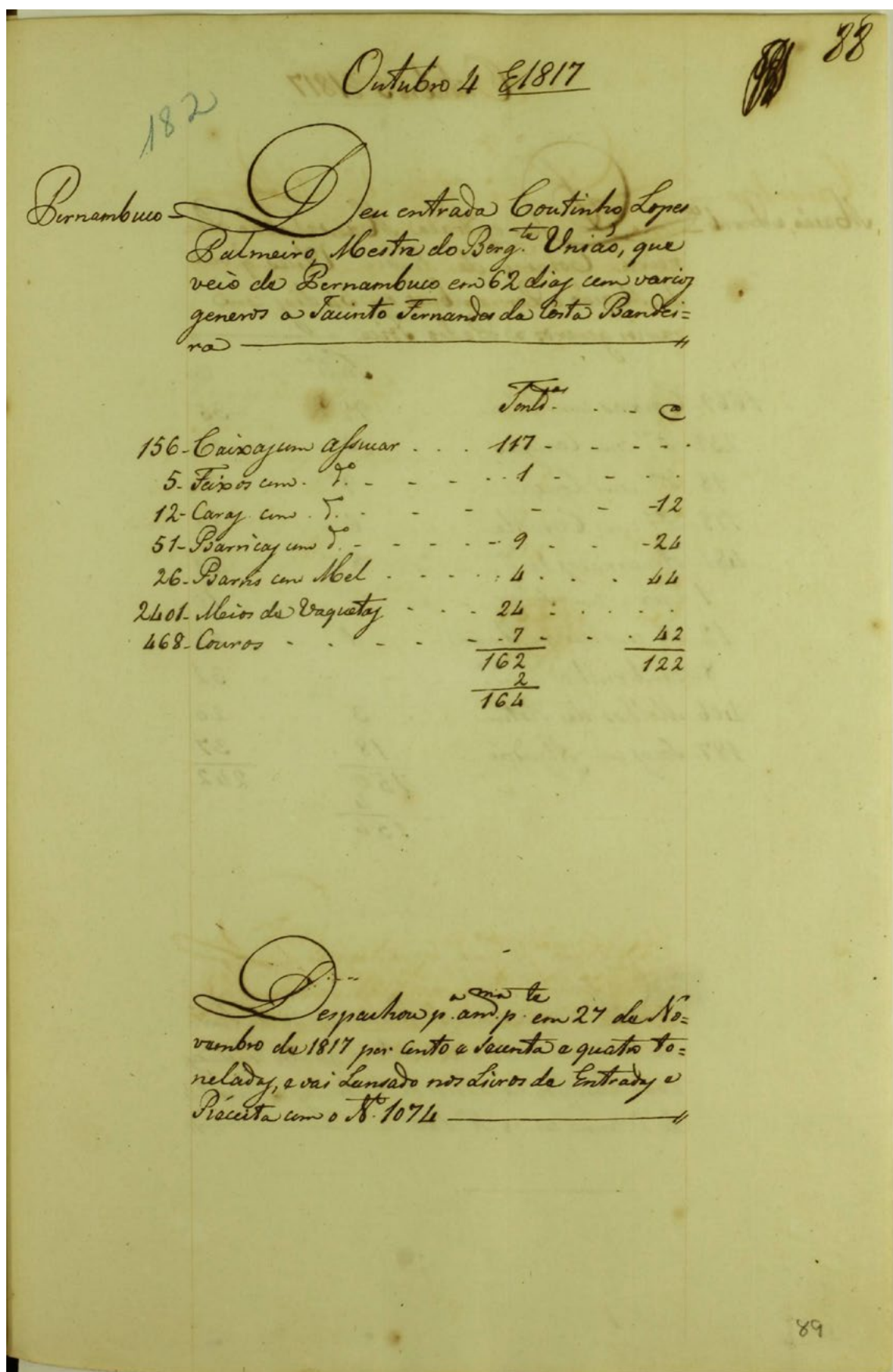


Figura 3 Registo do bergamini União, proveniente de Pernambuco, Brasil, com o mestre Coutinho Lopes Palmeiro, que deu entrada em 4 de outubro de 1817.

AML, PT/AMLSB/CMLSB/IMPS/001/042, f. 89.

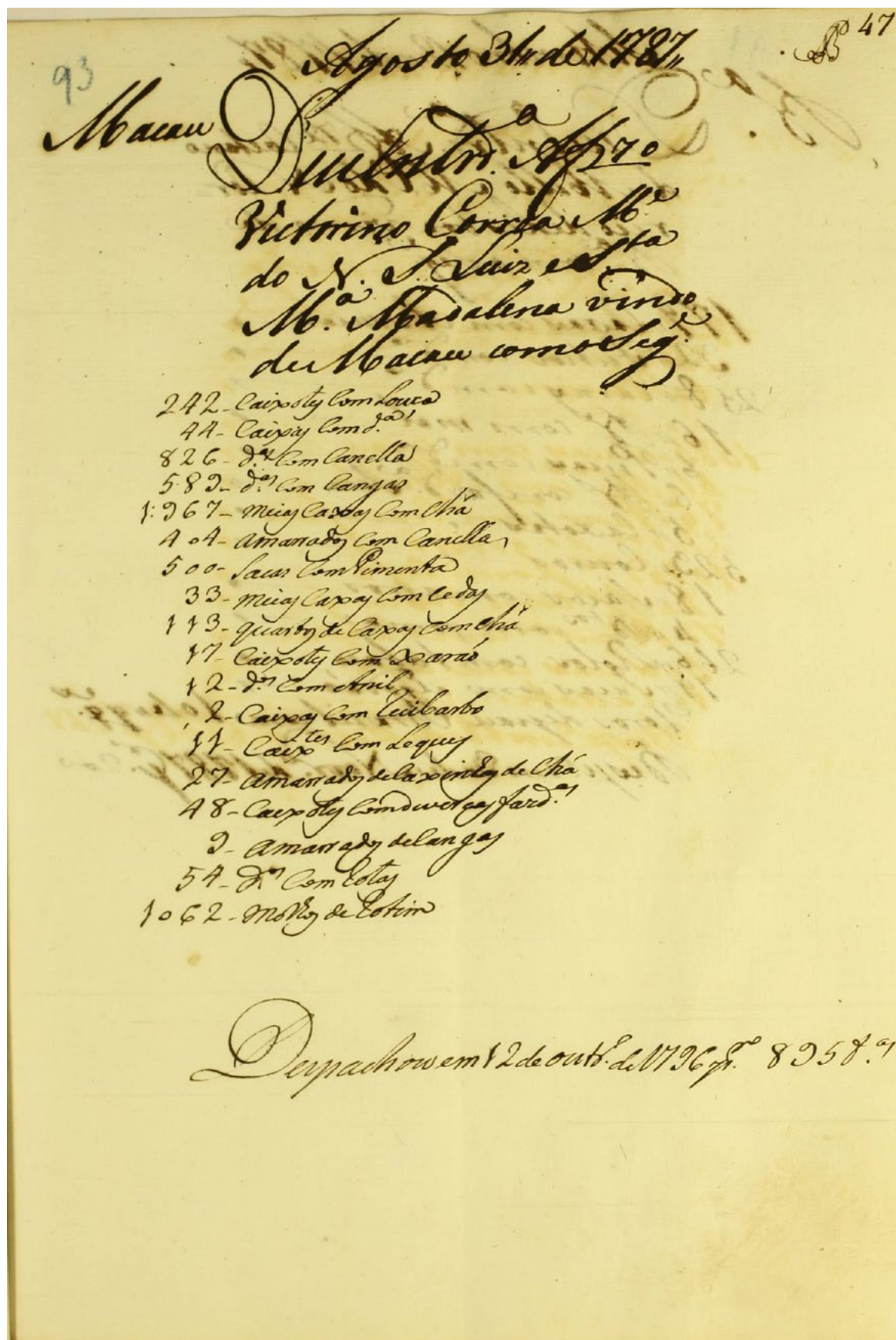


Figura 4 Registo do navio São Luís e Santa Maria Madalena, proveniente de Macau, com o mestre Vitorino Correia, que deu entrada em 31 de agosto de 1787.

AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001/013, f. 47.

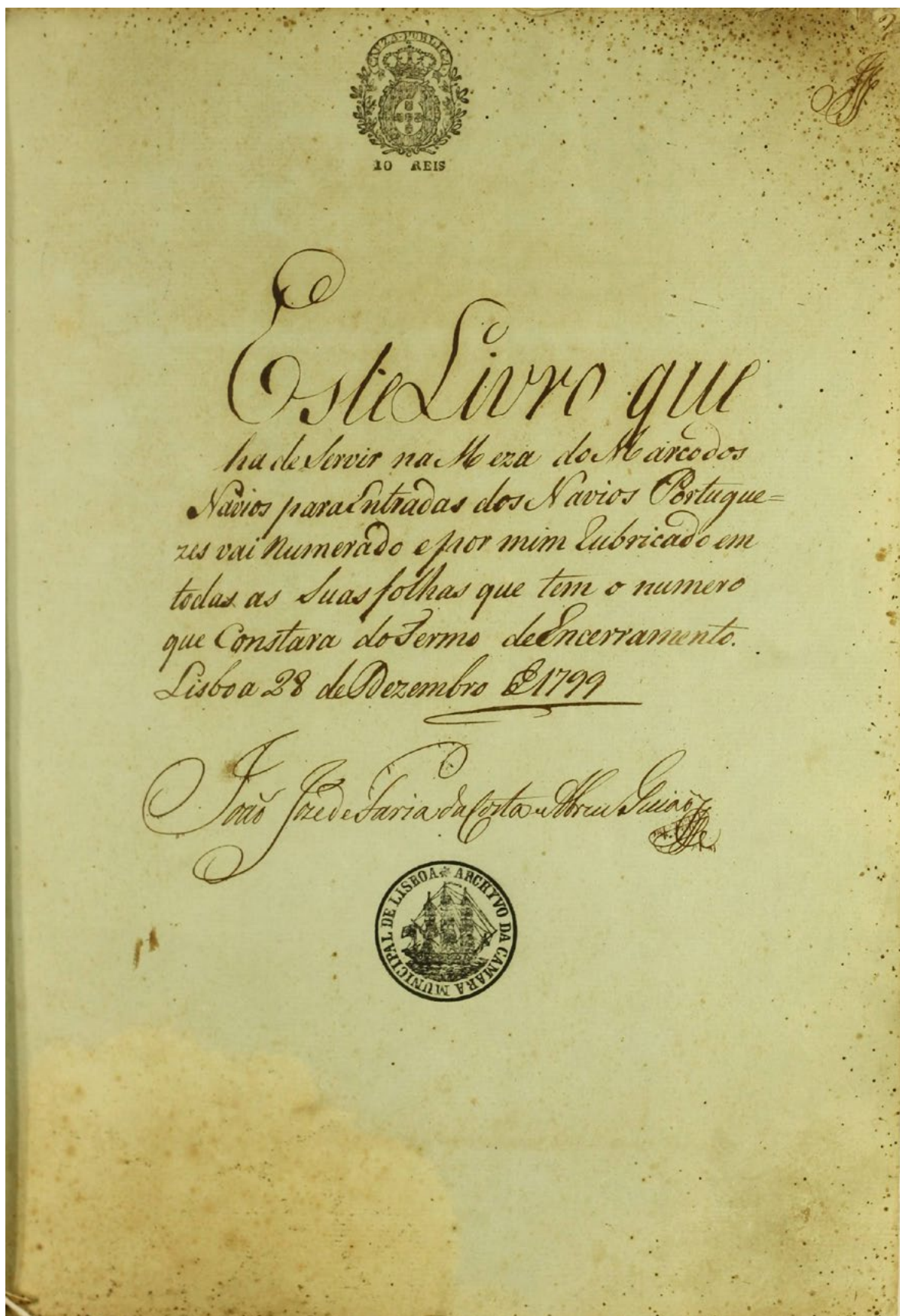


Figura 5 Folha de abertura do livro de registo de navios portugueses para o ano de 1800, na Mesa do Marco dos Navios.
AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001/026, f. 1.

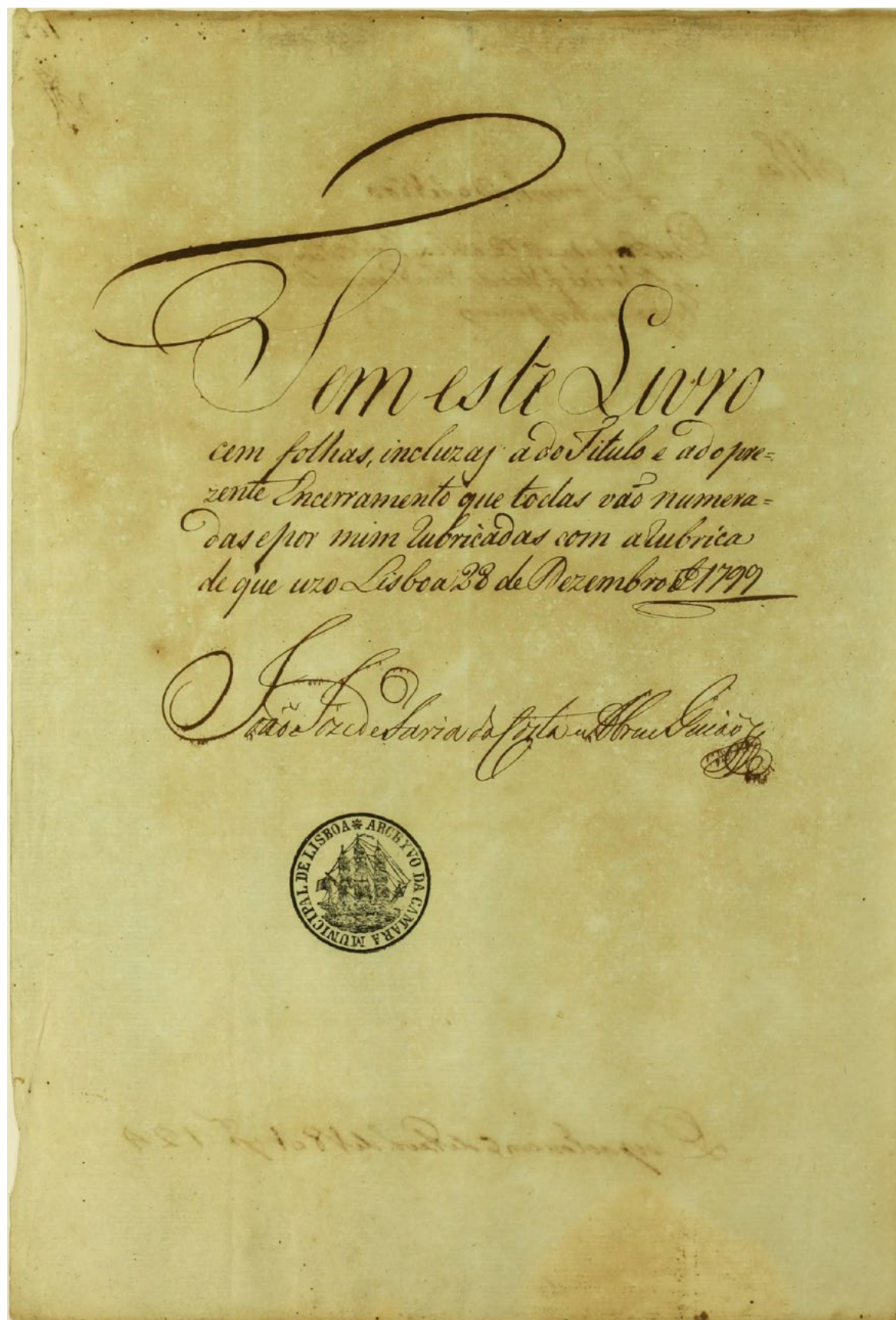


Figura 6 Folha de encerramento do livro de registo de navios portugueses para o ano de 1800, na Mesa do Marco dos Navios.
AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001/026, f. 100v.

MOVIMENTO DOS NAVIOS PORTUGUESES E ESTRANGEIROS NO PORTO DE LISBOA

Bandeira	Nome	Entrada Pelo Praca	De que Porto	Nome do Capitão	Carga com que entrou	Agencia	Saída Pelo Dep. da Barca	Para que Porto	Com que Carga
198 Russo	Narcissa	3 Março 1834	21	Londres	Miguel Malvestrum	Carvão	1º Abril 1834	Dimun	Sal
199 Portugues	Le da Paz	4 Março 1834	20	Lisboa	Joaquim da Cruz	Saço	20 Março 1834	Acres	Quem do offerece
200 Portugues	Le da Paz	4 Março 1834	2	Porto	Ant. J. de Souza	Maduro e Rencindas	12 Março 1834	Le Miguel	Quem do offerece
201 Portugues	Trinidade	4 Março 1834	1	Coimbra	Joaquim de Brito	Milho	12 Março 1834	Le Miguel	Quem do offerece
202 Holandesa	Mercurio	4 Março 1834	12	Wolgar	Jacob Probus	Saço	12 Março 1834	Porto de J. de Brito	
203 Ingles	Kingwood	4 Março 1834	35	Londres	William Smith	Bacalhau	10 Abril 1834	Londres	Sal
204 Ingles	Daphne	4 Março 1834	16	Lisboa	Nicolas Sprague	Carvão	12 Maio 1834	Fiz	Saço
205 Ingles	Orlando	4 Março 1834	15	Lisboa	William Leach	Carvão	6 Maio 1834	Saço	Sal e Truta
206 Ingles	Porto de J. de Brito	4 Março 1834	14	Lisboa	Robert Drake	Saço	8 Maio 1834	Londres	Truta
207 Ingles	Surra	4 Março 1834	14	Lisboa	John P. Luffin	Carvão	12 Maio 1834	Fiz	Saço
208 Ingles	Mary	4 Março 1834	60	Londres	John Harvey	Saço	7 Maio 1834	Londres	Truta
209 Russo	Tatiana	4 Março 1834	13	Londres	Mathias Wiesten	101 Casacos f. de Jov.	4 Maio 1834	Batavo	"
210 Russo	Rossini	5 Março 1834	10	Wolgar	Christian Graft	Trigo	21 Março 1834	Dimun	Sal

Figura 7 Folha com o registo da entrada de navios para os dias 3 e 5 de março de 1834 (incompleto). AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/002/01, f. 10v.

Bandeira	Nome	Entrada Pela Praça	De que Porto	Nome do Capitão	Carga com seu entrono	Agente	Saída Pelo dep. de Mar	De que Porto	Com que Carga	25
518 Suécia	Trotter	17 Abril 1834	10	Rotterdam	João G. Trolman	Leite	Diogenes & Lulitz	6 Maio 1834	Baltico	Lat.
519 Lubeck	Blancos	17 Abril 1834	26	Lubeck	Pedro T. Haldy	Trigo	Schindler & Co.	17 Maio 1834	Munich	Lat.
520 Inglaterra	Mary Ann	18 Abril 1834	..	Falmouth	Robert Stewart	Com Officio de J.º	..	16 Maio 1834	..	..
521 Toumão	Totuna	18 Abril 1834	48	Stralsund	Pedro J. Wurmster	Trigo	V.º Moller & Co.	21 Maio 1834	Munich	Lat.
522 Toumão	Carl Peter rick	18 Abril 1834	150	Stralsund	Jaquim Tamm	Trigo	V.º Moller & Co.	14 Maio 1834	Munich	Lat.
523 Holanda	Wormsley	18 Abril 1834	12	Amsterdam	Conrado van der Drift	Alfafa, Crotas, Coadi- cho, Apito, e Farinhas	J.º Dobson - Rusd. & Co.	6 Maio 1834	Amster- dam	Lat.
524 Portuguez	S.º Cruz Conceição	18 Abril 1834	2	S.º Mart.	João da S.º Cruz	Vinho	Ant.º Cap.º	..	..	..
525 Portuguez	Conceição	18 Abril 1834	1	S.º Mart.	João da S.º Rocha	Carvão de Lenda	Ant.º Cap.º	..	..	..
526 Portuguez	S.º Cruz Bastos	18 Abril 1834	2	S.º Mart.	João Rodriguez de Trotter	Carvão, Madeira	Manuel José Bot.º Bastos	15 Maio 1834	Fig.º	Agente de offerecer
527 Portuguez	Thomson	18 Abril 1834	32	S.º Miguel	João de Jesus da S.º	Madeira	Manuel José Bot.º Bastos	11 Maio 1834	Fig.º	Agente de offerecer

Figura 8 Folha com o registo da entrada de navios para os dias 17 e 18 de abril de 1834 (incompleto). AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/002/01, f. 25v.

Bandeira	Nome	Entrada Pela Praça	Dia que de Lisboa?	De que Porto	Nome do Capitão	Carga Com que entrou	Agente	Sahista Pela data do Alvará	Para que Porto	Com que Carga	42
865 Russo	Anna Ca Muscina	30 Junho 1834	27	Lisboa	Christian D. Krausch	Sal	Portade H.	3 Julho 1834	Chemur	Am. Carga	
866 Hannoveriano	Agresta	30 Junho 1834	30	Lisboa	Thomas H. Holander	Tripa, Cachaça, uva, etc.	Sholter	13 Julho 1834	Bergen	Sal	
867 Hannoveriano	Anna M.	30 Junho 1834	28	Rotterdam	Joh. H. Kramer	1 Tado de Dely, uva, etc.		9 Julho 1834	Petersburg	J. do Reino	
868 Inglês	Tanyus	1. Julho 1834	12	Liverpool	Mark Robinson	Farinha e Lã	Carteironide	18 Julho 1834	Liverpool	Lã e Trato	
869 Suécio	Wankapen	1. Julho 1834	10	Bombay	Wijon Petersen	Lã	Portade H.	15 Julho 1834	Baltico	Sal	
870 Português	Agua de Douro	1. Julho 1834	2	Porto	Fran. Rodrigues da Nova	Alambique e Encarnação das	Hom. Cap.				
871 Português	Triunfo	2 Julho 1834	13	Lisboa	J. P. R. P. P. P.	Alambique, etc.	Sholter	3 Agosto 1834	Maduro	Agua e Trato	
872 Hannoveriano	Nevia Inglês	2 Julho 1834	19	Lisboa	Norman T. L.	Lã	Sholter	10 Julho 1834	Biza	Sal e Vinho	
873 Russo	Torja	2 Julho 1834	25	Stavre	Carla Blomberg	Lã	Liggen - F.	26 Julho 1834	Baltico	Sal	
874 Hannoveriano	Wienar	2 Julho 1834	2	Porto	Fran. T. P.	Lã	Klingelhofer e Tomar	26 Julho 1834	Brunswick	Sal	

Figura 9 Folha com o registo da entrada de navios para os dias 30 de junho a 2 de julho de 1834 (incompleto). AML, PT/AMLSB/CMLSAH/IMPS/002/01, f. 41v.

Bandeira	Nome	Entrada	Pela Popa	Pela Proa	De onde vem	Nome do Capitão	Carga	Agente	Sahida	Para que	Com que carga			
Holandesa 972	Neer	3	Agosto	1834	10	Amsterdã	Peter Tharmet	Quijo, Coad. Longo Daga	F. B. Vanscher	29	Ag.º	1834	Figuira	Lactro
Holandesa 973	Mars	3	Agosto	1834	11	Wardington	Jacob Meteson	Quijo e Marchiza	F. B. Vanscher	6	Ag.º	1834	Wardington	Lact. e Truta
Holandesa 974	Remieu	3	Agosto	1834	17	Rotterdam	Peter M. Noordholdt	Quijo, Daga, Agosmines	F. B. Vanscher	13	Ag.º	1834	Rotterdam	Generado Reino
Luceo 975	Fine Bro doe	3	Agosto	1834	24	Niza	Conchius W. Ton- nesen	Linha, Cópia, Lomas, Terra, e Ceto	"	29	Ag.º	1834	Baltico	Lact.
Portuguesa 976	Liberdade de Porto	3	Agosto	1834	2	Porto	Ant.º Fern.º Carmo	Machico e Caramo	Ant.º Lige	14	9.º	1834	Porto	Agua e the offenes
Porto 977	Portuguesa	22	Agosto	1834	22	Antuquia	Marcos Ancho Padon	Lactro	Jacob Derman	18	Ag.º	1834	Canarias	Lact.
Luceo 978	Jonathan	4	Agosto	1834	18	Rochele	Jacob Crawford	Lactro	Totado Hf	29	Ag.º	1834	Baltico	Lact.
Portuguesa 979	Nondestino	4	Agosto	1834	3	Viamos	Leobitus Rosado	Milha so +	Ant.º Lige	20	Ag.º	1834	Viamos	Agua e the offenes
Austraca 980	Jarkina	5	Agosto	1834	11	Polonia	Ant.º Pichovich	Porada	Oruto Kichoni	4.º	3.º	1834	Triste	Reino Genero
Demarcagica 981	Thetis	5	Agosto	1834	18	Hamburgo	Frae Lomstuen	Trigo, Joma de Libeyu	Schierder	5	7.º	1834	Buenos Ayres	Genero do Reino
Demarcagica 982	Primera Ruia hug.	5	Agosto	1834	30	Hallen	Kans Nipen	Trigo	Totado Hf	11	7.º	1834	Hallen	Lact.
													forç.	"

Figura 10 Folha com o registo da entrada de navios para os dias 3 a 5 de agosto de 1834 (incompleto). AML, PT/AMLSB/CMLSBH/IMPS/002/01, f. 46v.

ENTRADAS DO MARCO DOS NAVIOS

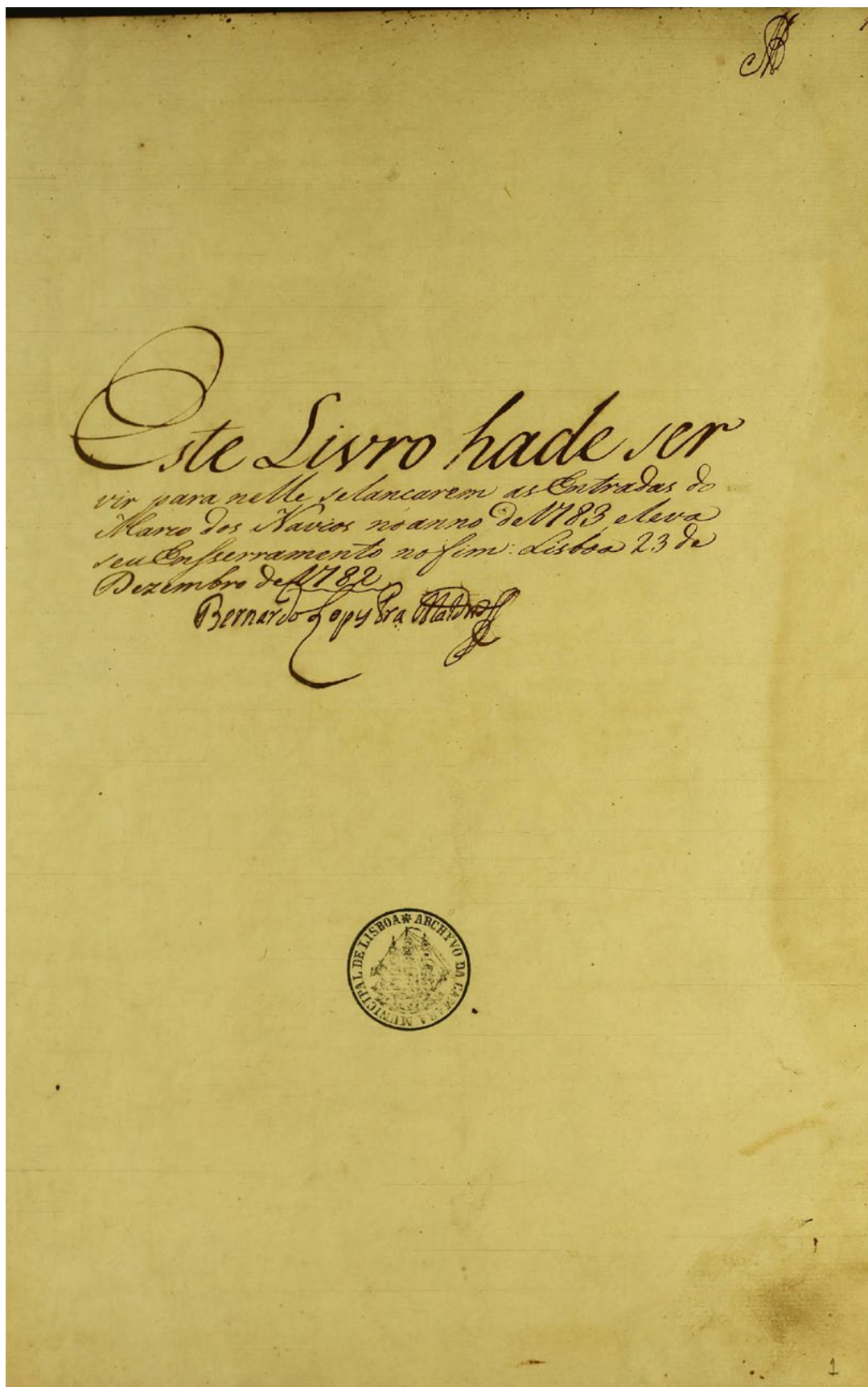


Figura 11 Folha de entrada para o livro de registos do ano 1783. AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/015, fl. 1.

[illegible]

Figura 12 Registos de 3 de fevereiro de 1769. AML, PT/AMLSB/CMLSBH/IMPS/003/001, fl. 4v.

Agosto 27 de 1783		
702 Mar Am Alhas	José Francisco da Cruz M. do N. N. da Nazaré e S. Ana que veio de Mar com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana S. Ana da Nazaré com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana	
703 Nov. 1783 Alhas	João de Faria e Silva M. do N. N. da Nazaré e S. Ana que veio de Mar com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana S. Ana da Nazaré com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana	104953 R236
704 Set. 1783 Alhas	Antônio de Paula Lopes M. do N. N. da Nazaré e S. Ana que veio de Mar com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana S. Ana da Nazaré com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana	54376 R228
705 Aug. 1783 Alhas	Joaquim Fictrom M. do N. N. da Nazaré e S. Ana que veio de Mar com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana S. Ana da Nazaré com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana	354280 R224
706 Jun. 1783 Alhas	Roberto Ines M. do N. N. da Nazaré e S. Ana que veio de Mar com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana S. Ana da Nazaré com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana	34360 R224
707 Set. 1783 Alhas	Teodoro Christensen M. do N. N. da Nazaré e S. Ana que veio de Mar com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana S. Ana da Nazaré com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana	164128 R224
708 Set. 1783 Alhas	Vicente Ferreira M. do N. N. da Nazaré e S. Ana que veio de Mar com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana S. Ana da Nazaré com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana	4240 R224
709 Set. 1783 Alhas	Sebastião de Almeida M. do N. N. da Nazaré e S. Ana que veio de Mar com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana S. Ana da Nazaré com cargo e vai p. a S. Ana da Nazaré e S. Ana	4240 R224 50

Figura 13 Registos de 27 e 28 de agosto de 1783. AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/015, fl. 50.

		40	
		F	
		45 REIS	
		Agosto 29 de 1798	
660	Din. João Mathias Muller M. do N. E. por nome que veio de Danzig. Com Lombo e Sai. p. 2. Stethim Com alargaq. Saltes Jenceu pagou Entrada de Costado 8. 7. 7. de setenta e seis contos e cinco centos do Lombo, Sete mil e setenta e seis contos e cinco		74561 R. 2294
661	Lu. beg. Miguel Cavallmaetor M. do N. E. por nome que veio de Riga Com Lombo e Sai. p. 2. Sai. em Lombo, pagou Entrada 8. 7. 7. de setenta e seis contos e cinco centos, do Lombo cinco mil e setenta e seis contos e cinco		58782 R. 2294
662	Prucian. Nos. Hertz Perente M. do N. E. por nome que veio de Emden Com Lombo e Sai. p. 2. Sai. em Lombo, pagou Entrada 8. 7. 7. de setenta e seis contos e cinco centos, do Lombo cinco mil e setenta e seis contos e cinco		158125 R. 2294
663	Americ. João Duverreux M. do N. E. por nome que veio de Boston Com Lombo e Sai. p. 2. Sai. em Lombo, pagou Entrada 8. 7. 7. de setenta e seis contos e cinco centos, do Lombo cinco mil e setenta e seis contos e cinco		38072 R. 2294
664	Americ. Guilherme Benjamin M. do N. E. por nome que veio de Carolina Com Lombo e Sai. p. 2. Sai. em Lombo, pagou Entrada 8. 7. 7. de setenta e seis contos e cinco centos, do Lombo cinco mil e setenta e seis contos e cinco		108080 R. 2294
665	Sueco. João. Brammel M. do N. E. por nome que veio de Moomel Com Lombo e Sai. p. 2. Sai. em Lombo, pagou Entrada 8. 7. 7. de setenta e seis contos e cinco centos, do Lombo cinco mil e setenta e seis contos e cinco		58112 R. 2294
666	Fig. Antonio da Silva M. do N. E. por nome que veio de Lombo e Sai. p. 2. Sai. em Lombo, pagou Entrada 8. 7. 7. de setenta e seis contos e cinco centos, do Lombo cinco mil e setenta e seis contos e cinco		24688 R. 2294
667	Fig. Antonio Carlos Porto M. do N. E. por nome que veio de Lombo e Sai. p. 2. Sai. em Lombo, pagou Entrada 8. 7. 7. de setenta e seis contos e cinco centos, do Lombo cinco mil e setenta e seis contos e cinco		38360 R. 2294
668	Fig. João. Borges de Souza M. do N. E. por nome que veio de Lombo e Sai. p. 2. Sai. em Lombo, pagou Entrada 8. 7. 7. de setenta e seis contos e cinco centos, do Lombo cinco mil e setenta e seis contos e cinco		18368 R. 2294
		40	

Figura 14 Registos de 29 de agosto de 1798. AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/030, fl. 40.

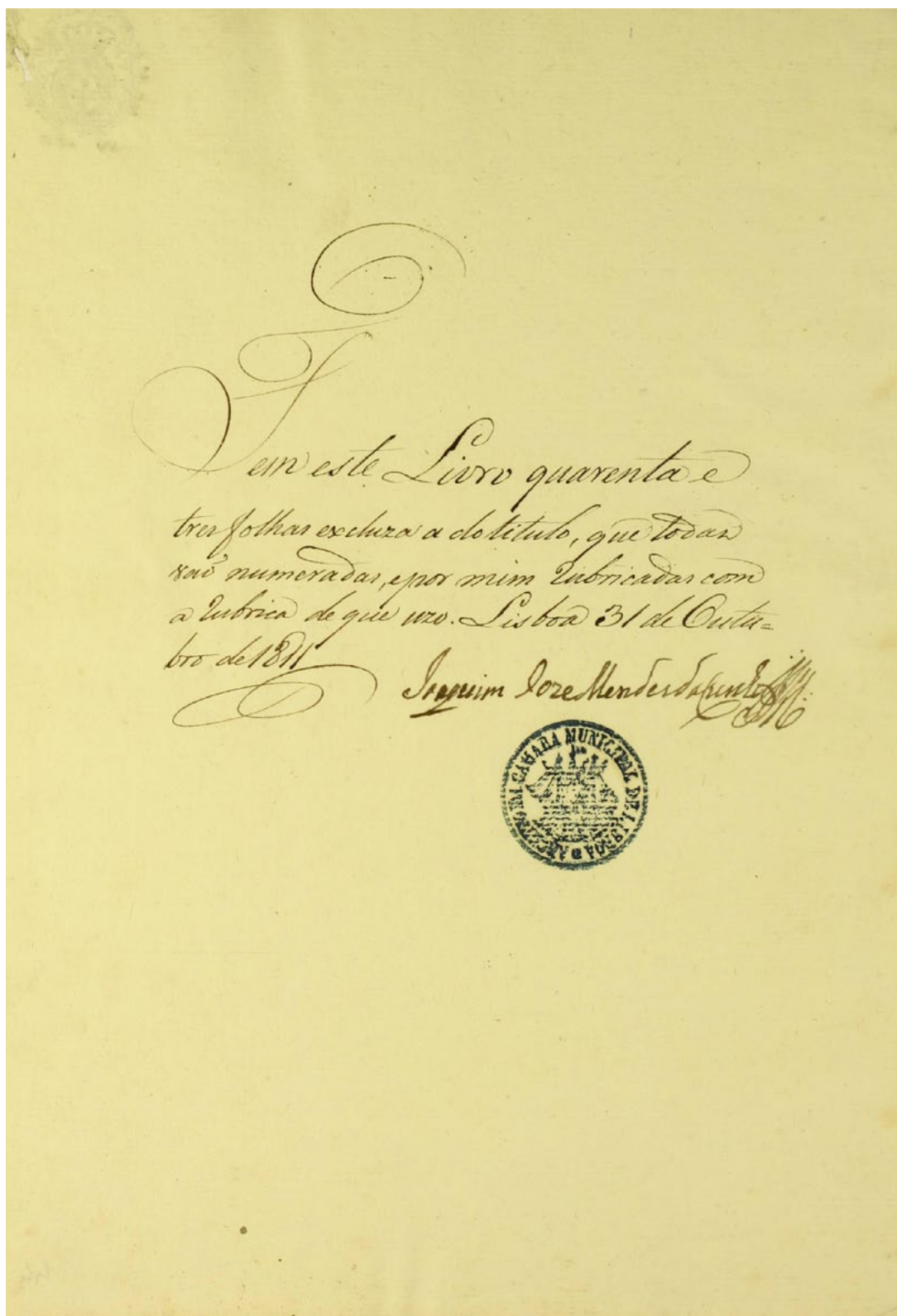


Figura 15 Folha de encerramento do livro de registos do ano de 1811. AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/044, fl. 44v.

Maio 12 1815				
530	Asia	José Henri, Mestre do Navio São da Luz, que veio dos Portos da Ásia com varios generos, e vai p. ^a ann. p. ^a t. ^a com o g. ^a se lhe offercer, e Com. ^a Bento José Cardoso, pagou fortam. ^{te} e vinte por cento de sete centas e vinte e oito toneladas, quatroenta e oito mil nove centos e vinte e hum reis	508	188921 0224
531	Portug ^a	Manoel Netto, Mestre da Lancha Ligeira, que veio de Sallia com Cera e Goma, que descorrreu debaixo do impedim. ^{to} da saúde, e vai p. ^a ann. p. ^a t. ^a Algarve com o g. ^a se lhe offercer, pagou fortam. ^{te} e vinte por cento de quinze toneladas, mil e oito reis	509	18008 0281
532	Ingles	Alexandre Pieri, Mestre do Navio Duke of Wellington, que veio de Liverpool com varias Mercadorias, e vai p. ^a ann. p. ^a t. ^a em Lastro, pagou entrada e vinte por cento de cento e vinte toneladas, oito mil e secenta e quatro reis	510	88064 0281
533	Ingles Lastro	Thomas Evans, Mestre do Navio Staffa, que veio de Londres com Lastro, e vai para Dublin com om. ^{te} Lastro, não Corregou como alguma	17	
534	Portug ^a	Francisco José da Costa, Mestre da Emma Effigenia, que veio de Liverpool com varios generos e vai p. ^a Cork ann. sal. e Mestre Custodio José de Almeida pagou entrada e fortam. ^{te} e vinte por cento da trinta e duas toneladas, tres mil dezentos e vinte e cinco reis	511	38225 02
535	Hollandez	Matthias Pieter de Schraa, Mestre do Navio Martinho Negro, que veio de Londres com Lastro, e vai p. ^a ann. p. ^a t. ^a com fructas, pagou fortam. ^{te} e vinte por cento de duzentas e cinco toneladas, tres mil seis centos e noventa e seis reis	512	38696 023
536	Asia	José Franco, Mestre do Navio Trunfo, que veio dos Portos da Ásia com farofadas, e vai p. ^a ann. p. ^a t. ^a com o g. ^a se lhe offercer, pagou fortam. ^{te} e vinte por cento de duzentas e quarenta e hum toneladas, dezoito mil cento e noventa e cinco reis	513	168195 023

Figura 16 Registos de 12 a 17 de maio de 1815. AML, PT/AMLSB/CMLSBH/IMPS/003/048, fl. 40v.

Janeiro 10 1834		
Sueco	12. J. H. Aden, Mestre do Brigue Delphin, q ^o veio de Nova York, com carga de Adulles, e vai p ^a Noruega, com a carga de id ^o , pagou entrada e fortamento e vinte por cento de cento e secenta toneladas de arcais mil cento e vinte e oito lei	7 16 128 8L
Ingles	13. J. Clark, Mestre da Escuna Will o the Wisp, que veio de Londres, com mercaderias, e vai para a mesma parte, com a carga de fruta, pagou entrada e fortamento e vinte por cento de cento e treze toneladas, onze mil trezentos e noventa lei	8 11 390 8L
Francese	16. J. Paimond, Mestre do Parco de Vapor L'Ocean, que veio de Londres e Nantes, com varias Mercaderias, e vai para Napoles, com p ^o da m ^a carga de que des- carregou os generos que pezarao humas toneladas, de que pagou secenta e sete lei	9 1 067 8L
Sardo	16. Dominga Palazzo, Mestre do Brigue No ^a Senhora della Grazie, que veio de Genova, com varios generos, e vai para Marseille, com generos do Reyno, pagou entrada e fortamento e vinte por cento de oitenta e cinco toneladas, oito mil quinhentos e secenta e oito lei	10 1 568 8L
Portugues	17. Bento Jose da Cunha, Mestre do Brigue Heitor Franquia, que sahindo de Vianna para o Rio de Janeiro, com varios generos, foi aprezado e unido a este Rato, e vai p ^a o Rio de Janeiro com a m ^a carga q ^o trouxe, de que pediu Franquia	
Cuminha	18. Goncalles Jose Lourenco, Mestre do Parco Novo Restaurador, que veio de Cominhos vario, e vai para Paysona, com a carga que se lhe offerecer, pagou fortamento e vinte por cento de quinze toneladas, mil e oito lei	11 1 008 8L

Figura 17 Registos de 10, 13, 16, 17 e 18 de janeiro de 1834. AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/068, fl. 2v.

RECEITA DO MARCO DOS NAVIOS

[illegible]

Figura 18 Receitas do Marco dos Navios nos dias 27, 29 e 31 de janeiro de 1772. AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/004/001, f. 4v.

[illegible]

Figura 19 Receitas do Marco dos Navios no dia 20 de agosto de 1800. AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/004/029, f. 24v.

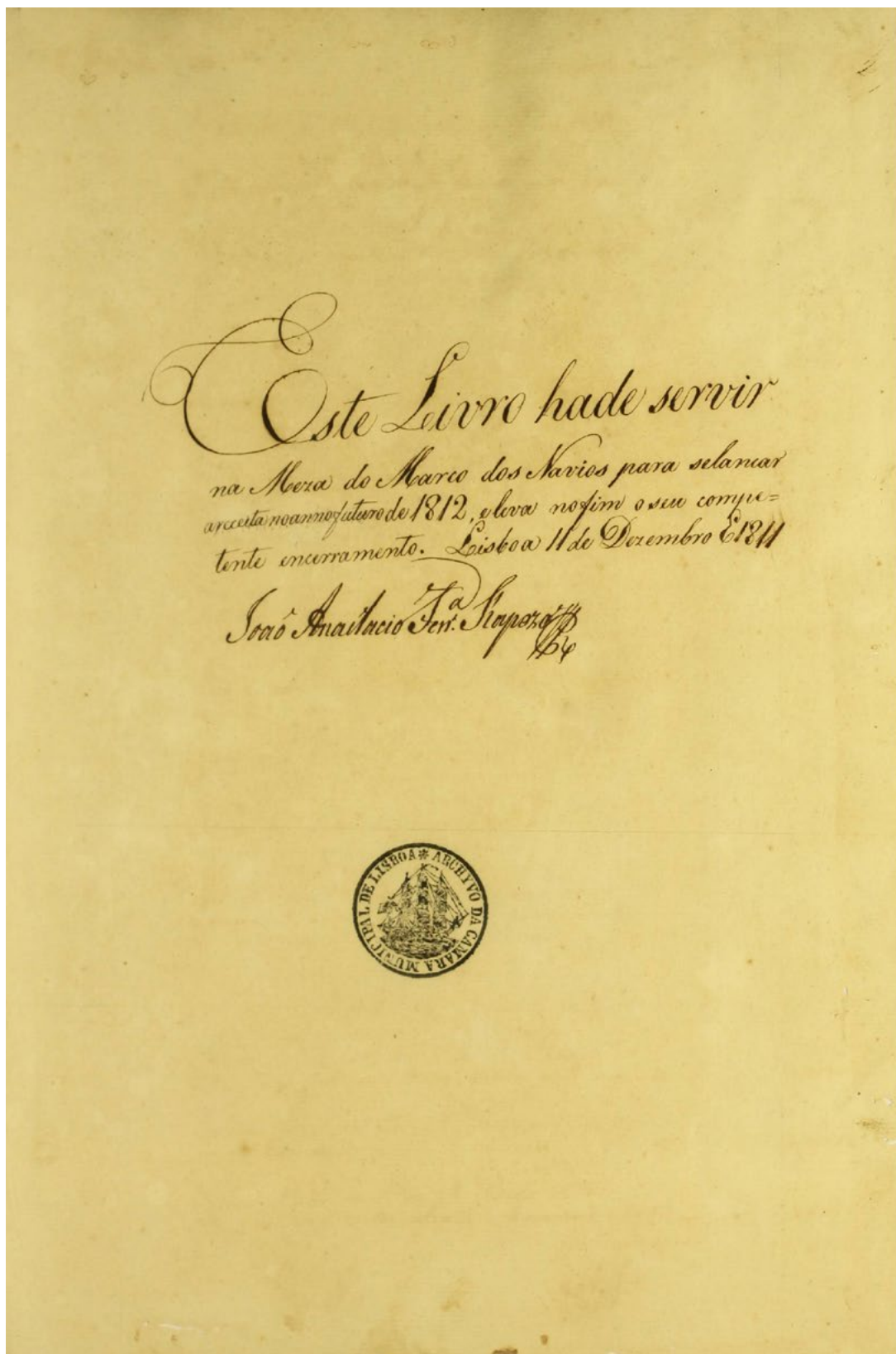


Figura 20 Folha de rosto do livro de receitas do Marco dos Navios para o ano de 1812. AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/004/041, f. 1.

1823	Nº	Papel	Sól
Vincentino	"	"	14\$800 = 36\$704
Junio, 8º	José Cuning, pelo Dir. da Cuna,		
	Passo, como assº do L. das Entradas,		
	quatro mil e trezentos reis	9	1\$200 4\$300
	José Margarida, pelo Dir. do Burg.		
	do L. das Entradas, oito		
	mil seiscentos e cinquenta reis	10	3\$600 7\$660
	Teller		19\$600 = 46\$664
	Cruz		
" 9º	Vitor Semino, pelo Dir. do Burg. da		
	Juana, como assº do L. das Entradas, doze		
	mil trezentos e noventa e oito reis	11	6\$000 12\$398
	Mr. de Paço, pelo Dir. do Cahi-		
	que do Sr. de Martim, como assº do L. das		
	Entradas, mil e oitenta reis	12	1\$000 1\$008
	Robert Spaul, pelo Dir. da Cuna		
	Stewart, como assº do L. das Entradas		
	quatro mil e cem reis	13	6\$400 14\$018
	Thomas Martin, pelo Dir. do Burg.		
	Unido, como assº do L. das Entradas,		
	cinco mil novecentos e oitenta reis	14	2\$400 5\$280
	Samuel Parker, pelo Dir. da Cuna		
	na Indu, como assº do L. das En-		
	tradas, quatro mil cento e cinquenta		
	reis	15	1\$600 4\$166
	Teller		36\$000 = 84\$227
	Cruz		

Figura 21 Receitas do Marco dos Navios nos dias 8 e 9 de janeiro de 1823. AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/004/052, f. 1v.

1834						49
	Vem Sommando	"	"	"	253\$000	543\$212
23	Br. Th. Cormack, pelos Dir. da Ceuva					
	Adelaid, como af. de L. das Entradas					
	oito mil quatro centos e noventa e um r.	870	58\$600			11\$491
	W. Tavoron, pelos Dir. da Chalupa					
	Henry, como af. de L. das Entradas, tre					
	mil quinhentas e sessenta e um r.	871	1\$600			3\$561
			260\$200			58\$264
25	Ant. J. Loure. pelos Dir. do Barco Rio					
	Minho, como af. de L. das Entra-					
	das mil e oito r.	872	"			1\$008
	Andri Bardasano, pelos Dir. da Ceuva					
	Diana, como af. de L. das Entradas,					
	cinco mil seiscentos e quarenta e quatro r.	873	2\$600			5\$644
	Ant. Joaz. da L. pelos Dir. da Ceuva					
	Madalena, como af. de L. das Entradas,					
	seis mil seiscentos e noventa e seis r.	874	1\$600			3\$696
	Christiano Almann, pelos Dir. da					
	Saio Anna, como af. de L. das Entradas,					
	quatro mil seiscentos e quarenta e nove r.	875	7\$200			14\$649
	J. Joaz. Ramito, pelos Dir. do Barco Com.					
	como af. de L. das Entradas, duzentos					
	e quarenta r.	876	"			\$240
			271\$600			583\$601
26	J. da L. Sar. pelos Dir. do Barco					
	S. Cruz Com. como af. de L. das					
	Entradas duzentos e quarenta r.	877	"			\$240
	M. do Costa Nevy, pelos Dir. do					
	Barco S. Anna e Anna, como af. de					
	L. das Entradas seiscentos e					
	setenta e dois r.	878	"			\$672
			271\$600			584\$413

Figura 22 Receitas do Marco dos Navios nos dias 23, 25 e 26 de agosto de 1834. AML, PT/AMLSB/CMLSB/IMPS/004/065, f. 50.

ÍNDICE DE IMAGENS

Figura 1 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001/001, f. 101v

Figura 2 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001/012, f. 32.

Figura 3 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001/042, f. 89.

Figura 4 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001/013, f. 47.

Figura 5 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001/026, f. 1.

Figura 6 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001/026, f. 100v.

Figura 7 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/002/01, f. 10v.

Figura 8 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/002/01, f. 25v.

Figura 9 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/002/01, f. 41v.

Figura 10 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/002/01, f. 46v.

Figura 11 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/015, f. 1.

Figura 12 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/001, f. 4v.

Figura 13 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/015, f. 50.

Figura 14 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/030, f. 40.

Figura 15 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/044, f. 44v.

Figura 16 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/048, f. 40v.

Figura 17 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/068, f. 2v.

Figura 18 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/004/001, f. 4v.

Figura 19 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/004/029, f. 24v.

Figura 20 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/004/041, f. 1.

Figura 21 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/004/052, f. 1v.

Figura 22 - AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/004/065, f. 50.

Submissão/submission: 31/03/2023

Aceitação/approval: 02/06/2023

Nuno Martins, Arquivo Municipal de Lisboa, Direção Municipal de Cultura,
Câmara Municipal de Lisboa, 1070-017 Lisboa, Portugal.

nuno.martins@cm-lisboa.pt

<https://orcid.org/0000-0001-6208-0438>

Martins, N. (2023). O Marco dos Navios (1769-1837): documentos do Arquivo Municipal de Lisboa. *Cadernos do Arquivo Municipal*, 2(19), p. 1-31. <https://doi.org/10.48751/CAM-2023-19313>

Licença Creative Commons CC-BY-NC 4.0