

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, bombardarda, 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/CMLSBAH/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 (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, garrafões, 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, Halifax, Gloucester, 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), Antuérpia (Bélgica), Dublin, Dingle, Waterford, Limerick ou Cork (Irlanda), Amsterdam, Vlaardingen, Antuérpia (atual Bélgica) (Países Baixos), 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 malvaia (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

Baía Outubro 17 de 1774

235

Deu entrada Manoel
Gomes da Silva M. do Formoso Sr.
Para e Tenhor. do Porriem que veio
da Bahia com o seg.^{to}

434, Casas de Anuocar
59, Feixos d.
11, Casas d.
268, Meios de lola 1160
5385, Couros
1052, Pedos de Tabaco
23, Porri de lola, emalhado
50, Camadas de Pao Sel.^{to} de lola com 1000 d.
118, Casas de Parrina
36, Furguilhas
5, Puzias de Coucoeira
1, Parrica

Dep. em d. de 16. de 1775, p. 650, f. 101v.

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
Índia
Julho 19 de 1786
32
D. Pultrô. Mestre Ant.
N.º 1.º Ungria M. do N.
J.º Sabraes e N.º J. do Rest.
V.º de Goa como seg.
234^{tos} Fardos com Pin. ————
80^{tos} B.º com Larela ————
1^{to} Cartam. 4^{tes} Lacos com ————
falta outros 40^{tes} B.º com inenle ————
29^{tes} Laco. com alayfor ————
18^{tes} Sacos com calumba ————
123^{tos} B.º com pimenta ————
333^{tes} Fardos com ————
Chegou em 9 de Março de 1787. f.º 89.

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.

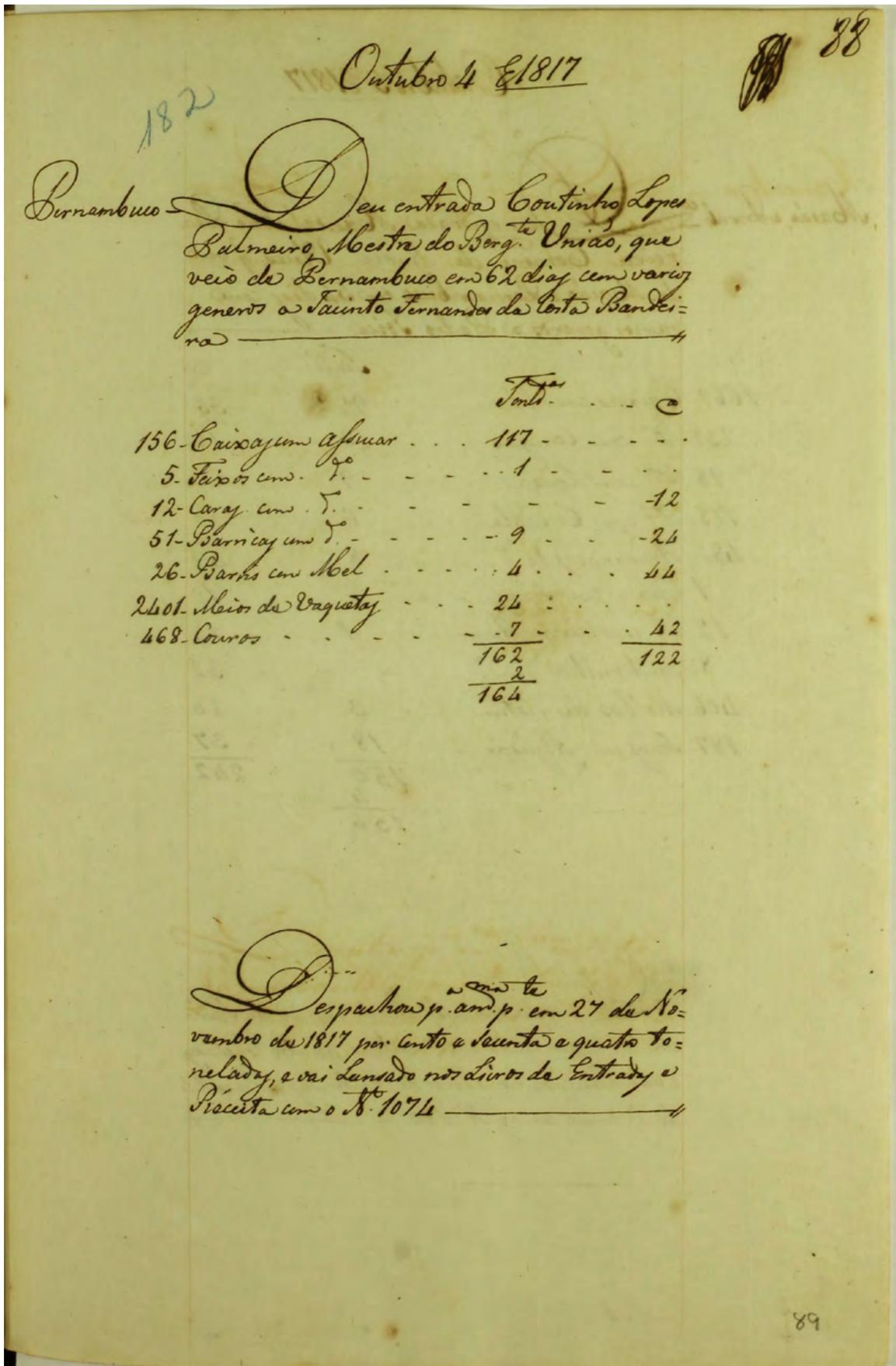


Figura 3 Registo do bergantim União, proveniente de Pernambuco, Brasil, com o mestre Coutinho Lopes Palmeiro, que deu entrada em 4 de outubro de 1817. AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001/042, f. 89.

93 Agosto 31 de 1787 B 47
Macau
Mestre Vitorino Correia
Vitorino Correia
do N. S. Luiz e
S. Maria Madalena vindo
de Macau com o seg.
242 - Caixoty Com Louca
44 - Caixoty Com d.
826 - d. Com Candelas
582 - d. Com Langas
1267 - Meias Caixoty Com Chá
A 04 - Amarrado Com Candelas
500 - Sacas Com Pimenta
33 - Meias Caixoty Com Cedras
143 - Meias Caixoty de Caixoty Com Chá
47 - Caixoty Com d. arado
12 - d. Com Chá
2 - Caixoty Com Cebolas
14 - Caixoty Com Logues
27 - Amarrado de la x. de Chá
A 8 - Caixoty Com d. arado
2 - Amarrado de langas
54 - d. Com Cotas
1062 - Meias de Cotim

Depachou em 2 de out. de 1787. 8258.º

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.

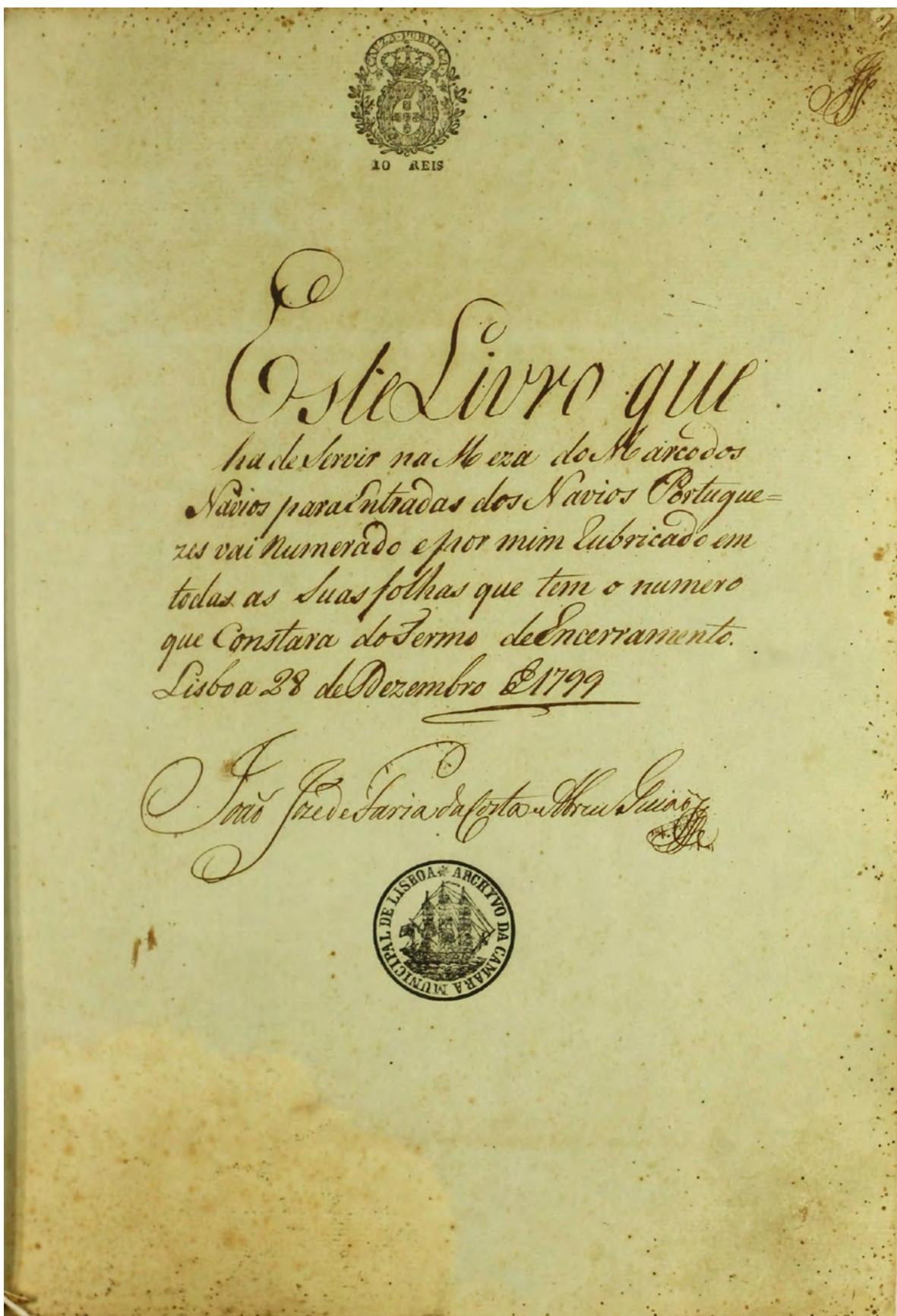


Figura 5 Folha de abertura do livro de registo de navios portugueses para o ano de 1800, na Mesa do Marco dos Navios.
AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001/026, f. 1.

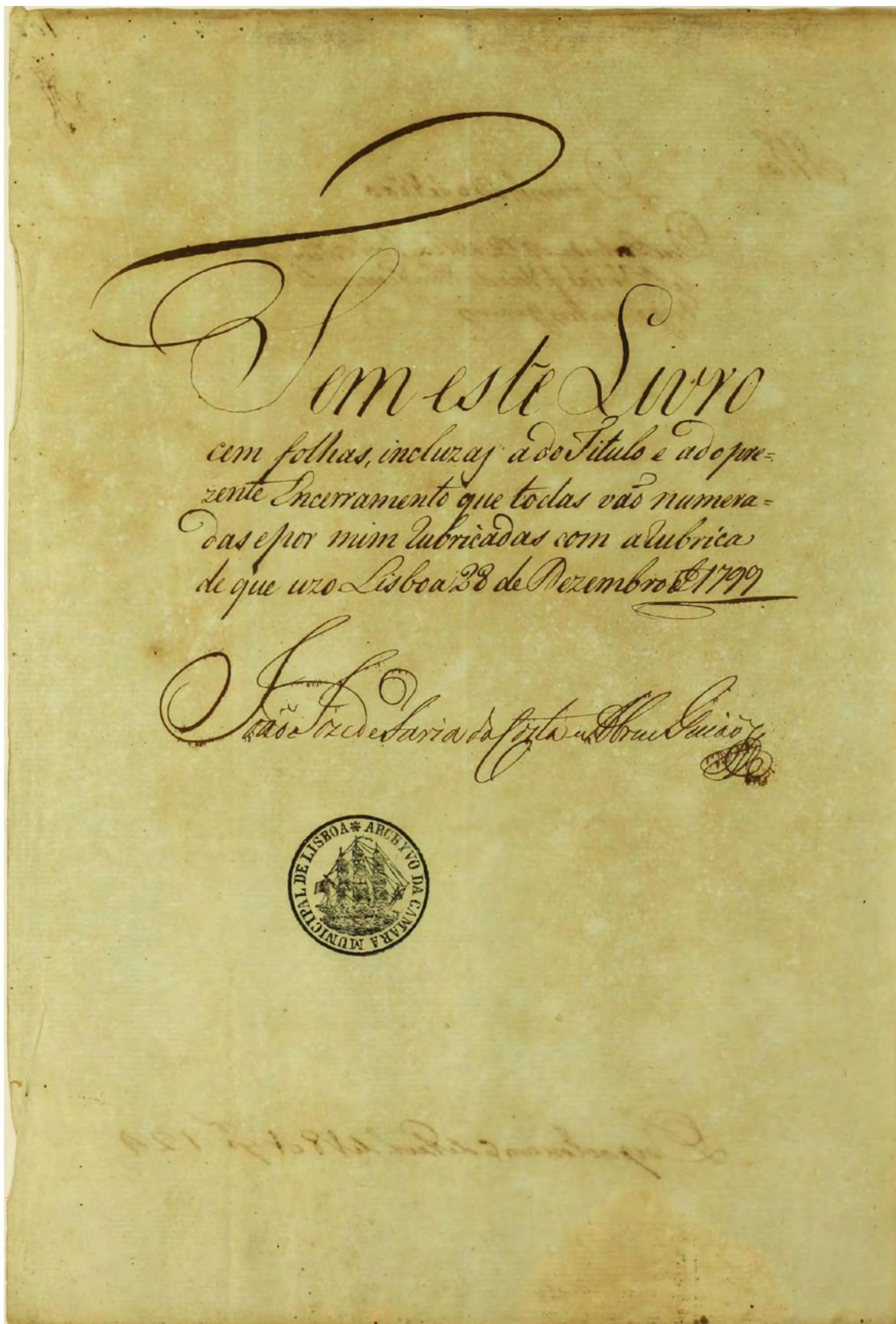


Figura 6 Folha de encerramento do livro de registo de navios portugueses para o ano de 1800, na Mesa do Marco dos Navios.
AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/001/026, f. 100v.

MOVIMENTO DOS NAVIOS PORTUGUESES E ESTRANGEIROS NO PORTO DE LISBOA

Bandeira	Nome	Entrada		De que Porto	Nome de Capitão	Carga Com que entrou	Agencia	Sahido		Para que Porto	Com que carga	
		Pelo	Praca					Pelo	Dep. de Lisboa			
198	Britânico	3	Março 1834	21	Londres	Miguel Malvestrum	Carvão	Portada de C.	1º	Abril 1834	Alumina	Sol.
199	Portuguez	4	Março 1834	20	Liverpool	Joaquim da Cruz	Sachos	Paulo Jorge ef.	20	Março 1834	Alumina	Opium de offerecer
200	Portuguez	4	Março 1834	2	Porto	Ant. J. de Araújo	Maduro e Ruminadas	Loren. Cap.	12	Março 1834	L. Miguel	Opium de offerecer
201	Portuguez	4	Março 1834	1	Coimbra	Joaquim de Brito	Milha	Estados de Bahia				
202	Holandez	4	Março 1834	12	Wilhelm	Jacob. Grobner	Sachos	Barcelos	12	Março 1834	Portobelo	J. de Brito
203	Inglez	4	Março 1834	25	Londres	William Smith	Bacalhau	Garland	10	Abril 1834	T. nova	Sol.
204	Inglez	4	Março 1834	16	Swansea	Nicolas Sprague	Carvão	Burnett	12	Março 1834	Fig.	Sachos
205	Inglez	4	Março 1834	15	Swansea	William Leader	Carvão	Burnett	6	Maio 1834	Sol.	Sol. e Fruta
206	Inglez	4	Março 1834	14	Swansea	Robert Drake	Sachos	Burnett	8	Março 1834	Londres	Fruta
207	Inglez	4	Março 1834	14	Swansea	John P. Swaffin	Carvão	Burnett	12	Maio 1834	Figuira	Sachos
208	Inglez	4	Março 1834	60	Londres	John Harvey	Sachos	George Liddell	7	Março 1834	Londres	Fruta
209	Britânico	4	Março 1834	12	Portsmouth	Mathias Newton	101 Casacos f. a. Jov.	Greenland	4	Maio 1834	Batavia	"
210	Prussiano	5	Março 1834	10	Wolgast	Christian Graf	Trigo	Portada de C.	21	Março 1834	Alumina	Sol.

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	De que	Nome	Carga	Agente	Saída	Para que	Com que	25
		Fala Praca	Porto	do Capitão	com seu entrono		Fala Praca	Porto	Carga	
518	Porto	17 Abril 1834	10 Rotterdam	João G. Tuberman	Leite	Diogenes de Freitas	6 Maio 1834	Porto	Leite	
519	Prussia	17 Abril 1834	26 Lübeck	Pedro F. Wally	Trigo	Schindler ef.	17 Maio 1834	Muniz	Leite	
520	Inglaterra	18 Abril 1834	Falmouth	Nehot Tourist	Com Officio de J.	"	18 Maio 1834	"	"	
521	Francia	18 Abril 1834	48 Strasbourg	Pedro J. Wurmuth	Trigo	V. Moller ef.	20 Maio 1834	Muniz	Leite	
522	Francia	18 Abril 1834	150 Strasbourg	Joaquim Jaumes	Trigo	V. Moller ef.	14 Maio 1834	Muniz	Leite	
							"	"	"	
							"	"	"	
523	Holandia	18 Abril 1834	12 Amsterdam	Conde van der Drift	Alfafa, Cebolas, Cevadilha, Algodão, Feijões, Farinha, Açúcar, etc.	J. Dobson - Ruyter 84	6 Maio 1834	Muniz	Leite	
524	Portuguez	18 Abril 1834	2 L. Mart.	José da S. Cruz	Victor	Hom. Cap. am				
525	Portuguez	18 Abril 1834	1 L. Mart.	José da S. Rocha	Carvão de Leste	Hom. Cap. am				
526	Portuguez	18 Abril 1834	2 L. Mart.	José Rodrigues de Freitas	Carvão, Madeira	Manuel José Bot. Bastos	15 Maio 1834	Fig.	Agua e lha offener	
							"	"	"	
527	Portuguez	18 Abril 1834	32 L. Mart.	José de Jesus	Madeira	Manuel José Bot. Bastos	11 Maio 1834	Fig.	Agua e lha offener	

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	Porto	De que Porto	Nome do Capitão	Carga	Agente	Sahista	Porto que saiu	Com que carga	42
		Pela Praça				Com que entrou		Pela Praça de Lisboa	Porto		
865	Russiano Stane La Turina	30 Junho 1834	27	Sotobal	Christian D. Krausch	Sal	Portade H.	3 Julho 1834	Stunur	Am.ª Carga	
866	Ranocoriano Agusta	30 Junho 1834	30	Pender	Thomas B. Holanda	Trigo, cevada, uva, etc.	Scholze	13 Julho 1834	Bergen	Sal	
867	Ranocoriano Alma M.	30 Junho 1834	28	Rotterdam	José H. Kramer	4 Tendas de Seda, etc.		6 Julho 1834	Peterburg	J.ª do Reino	
868	Ingles Tampico	1.º Julho 1834	12	Swampart	Mark Robinson	Farinhos e Lã	Carteironide	18 Julho 1834	Swampart	Lã e Trato	
869	Danco Waukapu	1.º Julho 1834	10	Boat	Wijou Petersen	Lã	Portade H.	15 Julho 1834	Baltico	Sal	
870	Portuguez Agua do Douro	1.º Julho 1834	2	Porto	Fran.º Rodrigues da Silva	Madeiras e Pinhos das	Sten.º Cap.º				
871	Portuguez Triunfo	2 Julho 1834	13	Leizyuel	J.º Luis de Alencar	Madeiras, Pinhos, etc.	Sten.º Cap.º	3 Agosto 1834	Madeira	Agua e Trato	
872	Ranocoriano Niania Angliano	2 Julho 1834	19	Laga	Norman L. Pau ge	Lã	Scholze	10 Julho 1834	Biza	Sal e Vinho	
873	Russiano Troja	2 Julho 1834	25	Stavre	Carla Blomberg	Lã	Siggeon - Scholze	26 Julho 1834	Baltico	Sal	
874 guaz	Schlesbur Wienar	2 Julho 1834	2	Porto	Fran.º L. Frosen	Lã	Klingelhoefer 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/CMLSBAH/IMPS/002/01, f. 41v.

Bandeira	Nome	Entrada	Pela Popa	De qual Porto	Nome do Capitão	Carga com que entrou	Agente	Sahida	Pela qual Saída	Para que Porto	Com que carga	
Holandesa 972	Thorp	3 Agosto 1834	10	Amsterdã	Peter Thasmet	Quijo, Cond. Lony Doga	F. H. Vanders	29	Ag.º	1834	Figuira	Leite
Holandesa 973	Mars	3 Agosto 1834	11	Wardingem	Jacob A. Meisen	Quijo e Murchiza	F. H. Vanders	6	Ag.º	1834	Wardingem	Sal e Fruta
Holandesa 974	Truineus	3 Agosto 1834	17	Rotterdam	Derk M. Noordhokk	Quijo, Doga, Agosimim	F. H. Vanders	13	Ag.º	1834	Rotterdam	Genero de Carne
Luzo 975	Frislandia	3 Agosto 1834	24	Niza	Conradus W. Tenison	Leite, Cebos, Soma, Forno, e Cebos	"	29	Ag.º	1834	Batavia	Sal
Portuguesa 976	Liberdade do Porto	3 Agosto 1834	2	Porto	Ant. Fern. Carmo	Medicinas e Curas	Ant. Cap.º	14	9.º	1834	Porto	Agua e Sal
Carba 977	Estimada	4 Agosto 1834	22	Antuergia	Marcus Jacobo Padon	Leite	Jacob Herman	18	Ag.º	1834	Canarias	Sal
Luzo 978	Santhuan	4 Agosto 1834	18	Rochele	Jacob Crawford	Leite	Totada H.º	29	Ag.º	1834	Batavia	Sal
Portuguesa 979	Nondufina	4 Agosto 1834	3	Vianno	Sebastiao Novado	Altilho	Ant. Cap.º	20	Ag.º	1834	Vianno	Agua e Sal
Austraca 980	Jackina	5 Agosto 1834	11	Polonia	Ant.º Pistorich	Leite	Outo Kichini	4	8.º	1834	Triste	Genero de Carne
Dinamarquesa 981	Thetia	5 Agosto 1834	18	Hamburgo	José Loventzen	Trigo, Fava de Libeyn	Schierder	5	7.º	1834	Buenos Ayres	Genero de Carne
Dinamarquesa 982	Tomina	5 Agosto 1834	30	Hallenborg	Kans Nipen	Trigo	Totada H.º	11	7.º	1834	Hallenborg	Sal

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

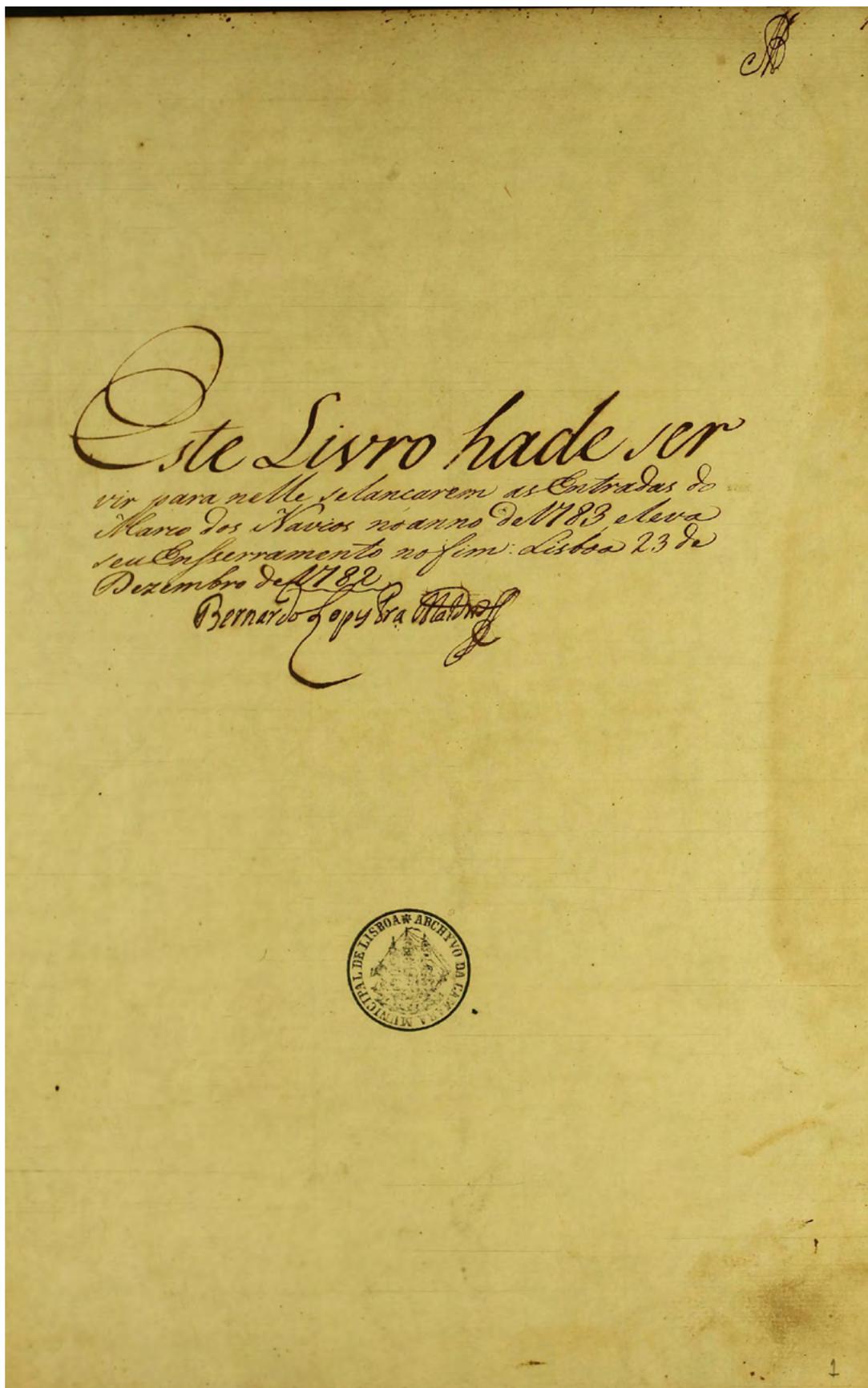


Figura 11 Folha de entrada para o livro de registos do ano 1783. AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/015, fl. 1.

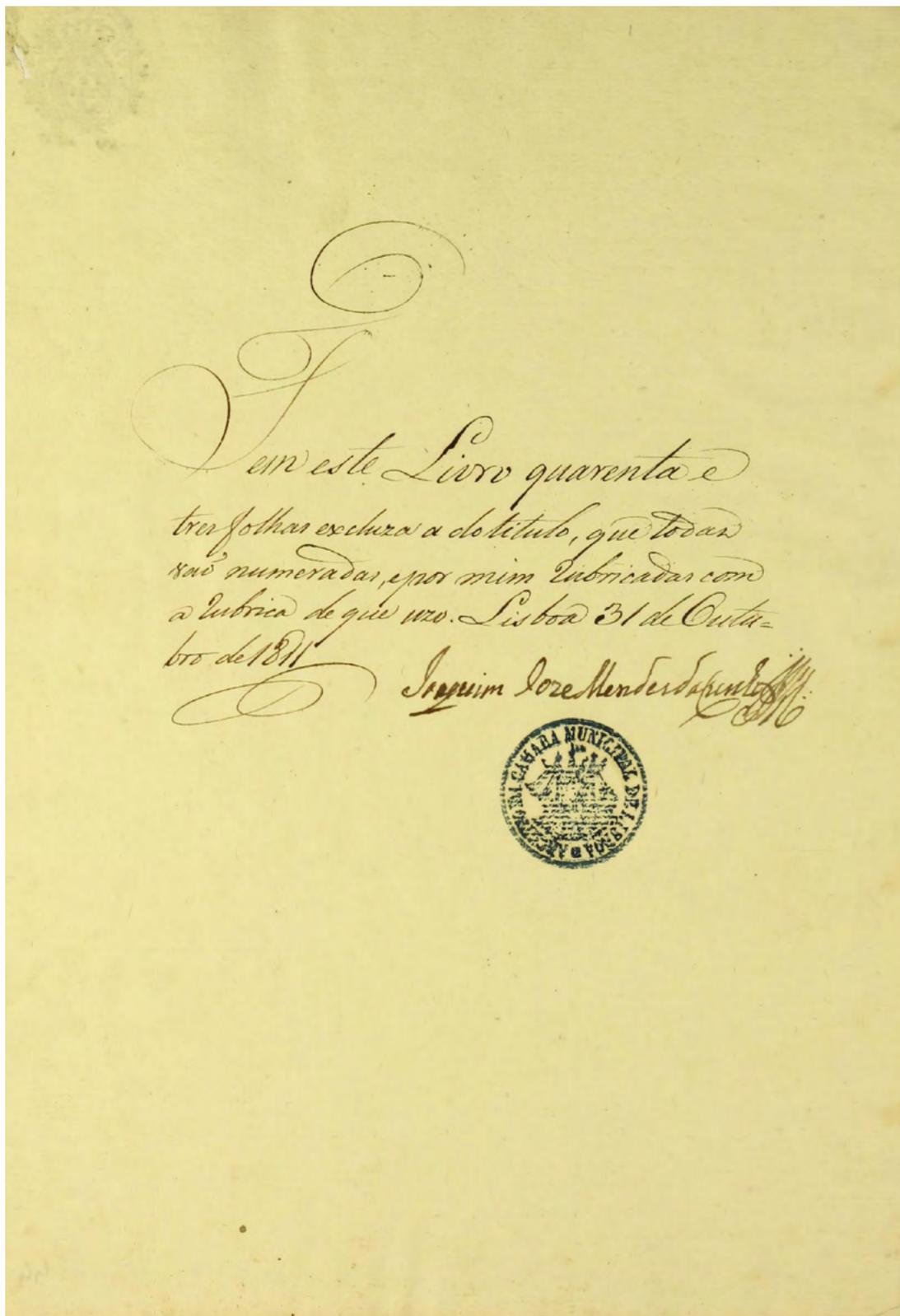


Figura 15 Folha de encerramento do livro de registos do ano de 1811. AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/044, fl. 44v.

Maio 12 e 1815

550	Asia	Jose Heurt, Mestre do Navio Sr da Luz, que veio dos Portos da Asia com varios generos, e vai p. am. p. ^{no te} com o q. se lhe offerar, e Comd. Bento Jose Cardoso, pagou fortam. e vinte por cento de sete centas e vinte e oito toneladas, quatrocenta e oito mil novecentos e vinte e hum reis	4508	188921 0284
551	Portug ^a	Manoel Netto, Mestre da Lancha Ligeira, que veio de Salla com cera e Goma, que des carregou debaixo do impedim ^{to} da saude, e vai p. am. p. ^{no te} e Algarve com o q. se lhe offerar, pagou fortam. e vinte por cento de quinze toneladas, mil e oito reis	4509	18008 0284
552	Ingl ^{es}	Alexandre Piers, Mestre do Navio Duke of Wellington, que veio de Liverpool com varias Mercadorias, e vai p. am. p. ^{no te} em Lastro, pagou entrada e vinte por cento de cento e vinte toneladas, oito mil e seenta e quatro reis	4510	88064 0284
553	Ingl ^{es} Lastro	Thomas Evans, Mestre do Navio Staffa, que veio de Londres com Lastro, e vai para Dublin com om ^{do} Lastro, não carregou coisa alguma	11	
554	Portug ^a	Francisco Jose da Costa, Mestre da Evuna Effigevia, que veio de Liverpool com varios generos e vai p. Cork em sal e Meibe Custodio Jose de Almeida pagou entrada e fortam. e vinte por cento de trinta e duas toneladas, tres mil dezentos e vinte e cinco reis	4511	38225 022
555	Holland ^{es}	Mathias Pirolf Schraa, Mestre do Navio Martinho Neco, que veio de Londres com Lastro, e vai p. am. p. ^{no te} com fruta, pagou fortam. e vinte por cento de sincenta e cinco toneladas, tres mil seiscentos e noventa e seis reis	4512	38696 022
556	Asia	Jose Franco, Mestre do Navio Fuzusa, que veio dos Portos da Asia com farofas, e vai p. am. p. ^{no te} com o q. se lhe offerar, pagou fortam. e vinte por cento de dozentos e quarenta e hum toneladas, doze mil e cento e noventa e cinco reis	4513	168195 022

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

Jan. 10 1834

7	Sueco - J. H. Aden, Mestre do Brigue Delphin, q ^o veio de Nova York, com carga de Adulles, e vai p ^o Noruega, com a carga de sal, pagou entrada e fortamento e vinte por cento de cento e secenta toneladas de resais mil cento e vinte e oito lei	7	16\$128
8	13. Ingles - 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
9	160. Francez - J. Paimond, Mestre do Parco de Vapor L'Ocean, que veio de Londres e Nantes, com varias Mercaderias, e vai para Napolos, com p ^o da m ^o carga de que des- carregou os generos que pezarão humas toneladas, de que pagou secenta e sete lei	9	\$067
10	16. Sardo - Dominga Palazzo, Mestre do Brigue Nossa Senhora della Grazie, que veio de Genova, com varios generos, e vai para Marselha, com generos do Reyno, pagou entrada e fortamento e vinte por cento de oitenta e cinco toneladas, oito mil quinhetos e secenta e oito lei	10	8\$568
11	17. Portuguez Franquia - Bento Jose da Cunha, Mestre do Brigue Heitor que sahindo de Vianna para o Rio de Janeiro, com varios generos, foi aprezado e unido a este huto, e vai p ^o o Rio de Janeiro com a m ^o carga, p ^o traque, de que pediu Franquia		
11	18. Cominha - Goncalles Jose Lourenco, Mestre do Parco Novo Restaurador, que veio de Cominha 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

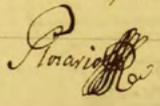
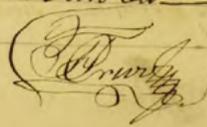



Figura 17 Registos de 10, 13, 16, 17 e 18 de janeiro de 1834. AML, PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/003/068, fl. 2v.

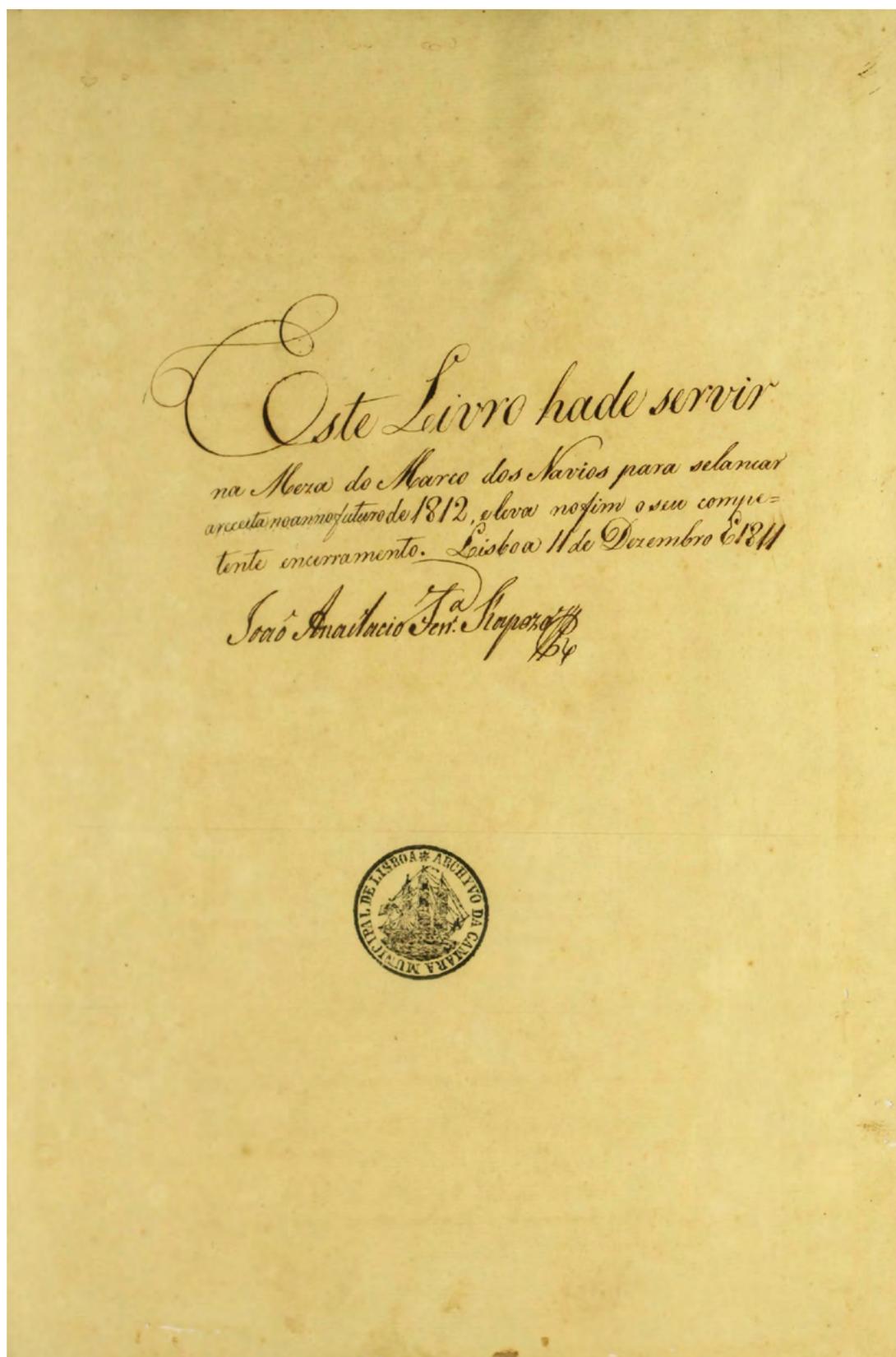


Figura 20 Folha de rosto do livro de receitas do Marco dos Navios para o ano de 1812. AML, PT/AMLSB/CMLSB/IMPS/004/041, f. 1.

1823

	N.º	Capital	Total
Vin. Semmundo " " " " "		14,8800	35,8704
Juniro, 8.º e Joann Cuning, pates Dir. da Ceuua, Barros, como aff.º do S. das Entradas, quatro mil e trezentos reis " " " 9.º		1,8200	4,8302
Jacques Margaride, pates Dir. do Burg. de Leiz, como aff.º do S. das Entradas, sette mil seis centos e sessenta reis " " " 10.º		3,8600	7,8660
		19,8600	46,8664
Telleria Cruz			
" 9.º Victor Semine, pates Dir. do Burg. da Juazeu, como aff.º do S. das Entradas, doze mil trezentos e noventa e sete reis " " " 11.º		6,8100	12,8398
M.º P.º da Piedr. pates Dir. do Colhi- que Sr. das Martyras, como aff.º do S. das Entradas, mil e setenta reis " " " 12.º		1,81	1,8008
Robert Spaul, pates Dir. da Ceuua Hopwell, como aff.º do S. das Entradas quatro mil e quatro reis " " " 13.º		6,8400	14,8018
Thomas Martin, pates Dir. do Burg. Vandy, como aff.º do S. das Entradas, cinco mil nove centos e oitenta reis " " " 14.º		2,8100	5,8280
Samuel Parker, pates Dir. do Cau- na Includy, como aff.º do S. das En- tradas, quatro mil cento e sessenta e seis reis " " " " 15.º		1,8600	2,8166
		36,8000	84,8227
Telleria 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
Nuncunhos
543\$212

Dem Soma cudo " " " " " 253\$000		
23 Barth. Cormack, pelos Dir. ^{tes} do Ceuva Adeleaid, como aff'z do L. das Entradas oito mil quatro centos e noventa e um r. 870	5\$600	11\$491
— W. Fosson, pelos Dir. ^{tes} da Chalupa Henry, como aff'z do L. das Entradas, tres mil quinhentos e sessenta e um r. 871	1\$600	3\$561
	260\$200	588\$264
25 An. Jo. Louz. pelos Dir. ^{tes} do Barco S. Maria Mendo, como aff'z do L. das Entradas oito mil e oito r. " " " " 872	1\$400	1\$008
— Andrei Bardassano, pelos Dir. ^{tes} do Ceuva Diana, como aff'z do L. das Entradas, cinco mil seiscentos e quarenta e quatro r. 873	2\$600	5\$644
— An. Jo. das L. pelos Dir. ^{tes} do Ceuva Madalga, como aff'z do L. das Entradas tres mil e setecentos e noventa e seis r. 874	1\$600	3\$696
— Christiano Almann, pelos Dir. ^{tes} do Louro Anna, como aff'z do L. das Entradas quatro mil seiscentos e noventa e cinco r. 875	7\$200	14\$649
— J. Jo. de S. Tomaz, pelos Dir. ^{tes} do Barco Com. como aff'z do L. das Entradas duzentos e quarenta r. " " " " 876	1\$400	\$240
	271\$600	583\$601
26 J. da S. Sr. pelos Dir. ^{tes} do Barco S. Louz. Com. como aff'z do L. das Entradas duzentos e quarenta r. 877	1\$400	\$240
— M. do Costa Nevy, pelos Dir. ^{tes} do Barco S. Anna e Anna, como aff'z do L. das Entradas seiscentos e setenta e dois r. " " " " 878	1\$400	\$672
	271\$600	584\$413

50

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