

Filipe dos Santos*

A Entrada de Sal num Espaço Insular: Ilha da Madeira (1750-1832)¹

R E S U M O

O propósito deste artigo é o de estudar as entradas de sal, de 1750 a 1832, num espaço insular: a Ilha da Madeira. A percepção deste comércio externo de abastecimento far-se-á com base, mormente, numa fonte documental do município do Funchal (onde está o único porto da Madeira com ligação ao exterior): os livros de Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde. Através de uma abordagem quantitativa, os tópicos de análise são: movimentos conjunturais de importação; posicionamento da Madeira enquanto escala do sal no Atlântico; zonas de origem; duração das viagens; tipologia das embarcações transportadoras de sal.

A B S T R A C T

The purpose of this paper is to study the input of salt, from 1750 to 1832, in an insular space: the island of Madeira. The perception of this supply trade will be based, primarily, in a documental source of the municipality of Funchal (where is the only port of Madeira with connection with the exterior): the books of Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde. Through a quantitative approach, the topics of analysis are: conjunctural movements of importation; position of Madeira as a scale for salt in the Atlantic; areas of origin; duration of trips; types of ships carriers of salt.

«Chaque pays² européen possède une histoire propre du sel, par exemple la Pologne ou l’Autriche, et, s’ils ne sont pas producteurs, ces pays s’insèrent dans ce cadre historique par les importations, la consommation et la fiscalité»³.

«A pia em que os primeiros madeirenses receberam o Baptismo, estava cheia de água das nossas fontes, mas o sal que se usou viria do reino distante.»⁴

* Centro de Estudos da História do Atlântico.

¹ Este estudo tem por base um capítulo da nossa dissertação de mestrado, subordinada ao título *O Sal na Ilha da Madeira na Segunda Metade de Setecentos – Penúria, Poder e Abastecimento*, no presente policopiada (SANTOS, 2008) e futuramente editada. Tal capítulo debruça-se sobre a importação de sal na Ilha da Madeira, na segunda metade do século XVIII; ampliamos a observação e análise de tal temática para o primeiro terço do século XIX, fazendo assim um aproveitamento das fontes existentes.

Acrónimos: ARM: Arquivo Regional da Madeira; CMF: Câmara Municipal do Funchal; GC: Governo Civil.

² E, acrescentamos nós, cada espaço, cada região, cada *ilha*.

³ HOCQUET, 2005: 26.

⁴ GONÇALVES, 1992: 17.

Afirmar que o sal é – e foi – deveras relevante para as sociedades humanas é, na verdade, um truísmo. São as circunstâncias e os contornos dessa relevância que têm de ser explicitados, de modo a ultrapassar generalidades e conhecer verdadeiramente o pulsar deste mineral, desde a extracção, passando pela transacção, até ao consumo.

Pretendemos, neste artigo, observar a importação de sal na Ilha da Madeira, durante a segunda metade de Setecentos e o primeiro terço da centúria oitocentista, através da análise dos seguintes tópicos: movimentos conjunturais de importação; posicionamento da Ilha enquanto escala do sal no espaço atlântico; zonas geográficas de origem; duração das viagens; tipologia das embarcações transportadoras. O nosso desiderato é o de fornecer um contributo para um conhecimento mais aprofundado das relações comerciais externas da Madeira. A nossa abordagem será, assumamo-lo desde já, de pendor descritivo e, com excepção da observação da evolução do trato comercial, estático. De igual modo, enveredamos por um método quantitativo, sem perder de vista, se necessário for, indicadores de cariz qualitativo.

A percepção deste comércio externo de abastecimento far-se-á com base, mormente, numa fonte do município do Funchal – onde está o porto do Funchal, o único da Madeira com ligação ao exterior⁵ –: os livros de *Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde*. O contexto de produção desta fonte documental decorre, em termos globais, do papel do concelho do Funchal enquanto fiscalizador, com fins profilácticos e de salvaguarda da saúde pública, das entradas de embarcações neste espaço insular.

A norma «primeira que regula tal controlo e inspecção é o «Regimento E hordenamça de pustura feyta Sobre a guarda do maar da çidade»⁶, o qual prescreve que «[...] em todo tempo nom sera nenhũa pesoa tam ousada que fora Desta ylha vier tiramdo porto Samto E a Deserta que saya em terra sem Ser Despachado pllos ofiçiaaes ou mamdado Do Snñor capitam»⁷.

Por intermédio de acta de vereação do Funchal, de 29-VII-1754, tomámos noção do procedimento executado pelos Guardas-Mores da Saúde, em época mais próxima do período estudado por nós, nas visitas de saúde às embarcações. O Governador e Capitão-General, Manuel de Saldanha e Albuquerque, imiscui-se neste processo, ordenando os Guardas-Mores da Saúde, Francisco de Ornelas Frazão e Roque Auchioli, «[...] para hirem pessoalmente a bordo das Embarcaçoens, que vierem a este Porto». O Senado do Funchal discorda de tal disposição e caracteriza, do seguinte modo, a visita de saúde: «[...] athe o presente se tinha observado esperarem

⁵ Em 1750, O Senado do Funchal, em resposta dada a propósito de um requerimento que o Donatário havia feita ao monarca, emite considerações relevantes: «[...] só aqui no Funchal se acha o unico porto da Ilha honde todos os Navios que a ella vem ançoão para descarregarem o que trazem e carregar o que da Ilha costumão extrahir»; quanto à capitania de Machico, encontrava-se «[...] há muito sem alfandega e sem uzo do porto que teve na Villa de Santa Cruz» (ARM – CMF, Correspondência do Senado (1732-1764), lv.º 201, fl. 84).

⁶ Foi feito o regimento a 10-I-1512 pelos oficiais da Câmara do Funchal e pelo Capitão Donatário da capitania do Funchal; a co-autoria por parte do Capitão Donatário reflecte a relevância desta figura no século XVI, relevância essa que não se mantém no início da época temporal que aqui nos ocupa. Como afirma Ana Madalena Trigo de Sousa: «Na verdade, «[...] em meados de setecentos, as capitánias estavam esvaziadas dos amplos poderes jurisdiccionais que as tinham caracterizado nos primórdios.» (SOUSA, 2004: 43).

⁷ *Regimento E hordenamça de pustura feyta Sobre a guarda do maar da çidade feyto per os ofiçiaaes Da camara e do señor capitam a x dias de Janeyro de bº E xxij*, 1974: 538.

os Guarda mores na Caza da Saude as sobreditas vezitas, e nella se fazião os interrogatorios do Regimento⁸, [...] e só no cazo de não trazerem as ditas Embarcacoens carta de Saude, e virem de partes suspeitosas, he que os dittos Guarda mores, hiao fazer pessoalmente as ditas vezitas a bordo dellas». Determina, assim, o poder municipal que, «[...] attendendose ao Regimento da Saude não obrigar a que os Guarda mores da Saude, fossem a bordo dos Navios mas sim na praya lhes fizessem» os interrogatórios, fosse informado o Governador e Capitão-General do teor do mencionado Regimento, e que, à luz do mesmo, não se obrigassem os oficiais de saúde pública a visitar os navios a bordo⁹.

Foram objecto da nossa observação e análise 24 volumes de *Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde*¹⁰, que abarcam os anos de 1750 a 1832¹¹. Deparámo-nos, porém, com uma série descontínua, que apresenta alguns hiatos temporais: 1752¹²; V-1758 – VIII-1764; 1767 – VII-1772; IV-1791 – XI-1793, II-1796 – VI-1801; VIII-1803 – VIII-1806; II-1832 – XII-1832.

De acordo com os tópicos de estudo referidos acima, direccionámos a nossa atenção, no âmbito destes códices, apenas para os registos das entradas de embarcações que transportavam, só ou conjuntamente com outros produtos, cargas de sal. Colhemos, nesses assentos, os seguintes indicadores documentais: data de entrada; carga de sal; origem; tipologia da embarcação; algumas observações, entre as quais a referência ao destino do sal quando ele não fica na Ilha. Outros dados foram retirados, os quais não serão no momento objecto de análise. No conjunto, extraímos 860 registos de entradas de cargas de sal no Porto do Funchal, incluindo as que se destinavam a outras localidades que não a Madeira.

Uma ressalva fundamental cumpre-se: a especificidade dos dados compulsados a partir desta fonte documental torna impossível trabalhar, para a totalidade do período observado, com

⁸ De acordo com o regimento de inícios de Quinhentos, qualquer embarcação, chegada à Madeira, teria de despachar no «cabo Do calhao» e, «Semdo naujo de lugar Duuvjdoso[,] faram [os Guardas-Mores da Saúde] sayr o mestre em terra E lhe daram Juramento», fazendo-lhe as seguintes perguntas: «Domde vem»; «ho que traz»; «qamto a que partio»; «se tocou em alguã parte desta ylha; «adomde veo teer ao porto domde ora partio»; «se vem saã toda sua gemte»; «passaJeyros se lhe moreo algum no mar»; «se sabe que vem algum factu ou pesoa que viesse De lugar ou casa empedida» (*Regimento E hordenança de pustura feyta Sobre a guarda do maar da çidade feyto per os ofiçaaes Da camara e do señor capitam a x dias de Janeyro de b E xxij*, 1974: 539).

⁹ ARM – CMF, Vereações (1753-1755), lv.º 1354, fls. 59-60.

¹⁰ Fonte já utilizada por Fátima Sequeira Dias: DIAS, 1990: 966-989.

¹¹ ARM – CMF, Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde: (1748-1750), lv.º 583; (1750-1751), lv.º 584; (1752-1754), lv.º 585; (1755-1756), lv.º 586; (1756-1758), lv.º 587; (1764-1767), lv.º 588; (1772-1774), lv.º 589; (1774-1776), lv.º 590; (1776-1778), lv.º 591; (1778-1781), lv.º 592; (1781-1783), lv.º 593; (1784-1785), lv.º 594; (1785-1788), lv.º 595; (1788-1791), lv.º 596; (1793-1796), lv.º 597; (1801-1802), lv.º 598; (1802-1803), lv.º 599; (1806-1808), lv.º 600; (1809-1811), lv.º 601; (1811-1816), lv.º 602; (1816-1819), lv.º 603; (1817-1825), lv.º 604; (1825-1828), lv.º 605; (1828-1832), lv.º 606.

¹² Não temos informação concernente a este ano porque, no livro que contempla o mesmo (ARM – CMF, Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde (1752-1754), lv.º 585), há muitos registos ilegíveis, na cabeça dos fólhos, devido à humidade; nos dois livros seguintes (ARM – CMF, Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde: (1755-1756), lv.º 586; (1756-1758), lv.º 587), existem alguns fólhos danificados na cabeça, por efeito de bibliófagos e humidade – circunstância que prejudicou em pouco, porém, a extracção de informação. Os restantes códices encontram-se em estado regular de conservação.

quantidades concretas – mormente em moios e alqueires¹³ – do sal entrado na Ilha da Madeira. Colocando de parte os carregamentos que têm outros destinos, apenas em 11 anos completos – 1786, 1787, 1789, 1794, 1815, 1817, 1821, 1822, 1823, 1827, 1828 – existem registos que mencionam a quantidade total de sal. Serão, por conseguinte, e de acordo com a fonte, as «cargas de sal» – “medidas” grosseiras, é certo, que equivalem, em unidades, ao número de navios que as transportam – os indicadores principais para perceber o tráfego.

A temática da entrada do sal na Ilha da Madeira assume particular acuidade, sobretudo em virtude de três fenómenos interligados.

Em primeiro lugar, a Ilha da Madeira, a ajuizar por factos e indicadores documentais colhidos na documentação do município do Funchal, concernentes sobretudo às décadas de 50 e 60 de Setecentos, sofreu de escassez de sal¹⁴, que consideramos extensível à restante época aqui considerada.

Em segundo lugar, a extracção de sal, em moldes artesanais ou por intermédio de empreendimentos industriais, não parece ter remediado a penúria do produto, primordialmente devido a constrangimentos geomorfológicos e climáticos da Ilha. Em termos industriais, em finais do século XVIII e inícios do XIX, tiveram lugar iniciativas de extracção de sal neste espaço insular, as quais não lograram sucesso. Faça-se breve referência a tais empreendimentos. Em 1792, D. Maria I autoriza e patrocina – através de isenções fiscais e de cedência de exploração monopolista – o estabelecimento, a ser dirigido pelo britânico Thomas Edward Watts, de uma «Fabrica de Pescaria, e Salinas» instalada na Praia Formosa. Tal empreendimento industrial de extracção de sal e de pescaria foi instituído no seio da denominada *Sociedade de Real Pescaria, e Salinas Insulanas*. Por alvará da monarca nomeada, datado de 1797, é ampliado o espaço físico de exploração concedido à Sociedade; em 1792 – a Praia Formosa; agora, todo e qualquer local das ilhas da Madeira e Porto Santo que fosse considerado conveniente. Mais tarde, em 1824, Francisco Vicente Espinosa da Câmara Perestrelo, da sua parte, propõe à Coroa a aprovação de três condições – ou privilégios –, necessários ao estabelecimento de «fabricas» de sal¹⁵.

Uma última realidade que deve ser mencionada é o regime de monopólio da venda do sal, concedido ao Capitão Donatário do Funchal – depois Donatário e, a partir de 1766, Alcaide-Mor – pela carta de doação da capitania de 1450. A evolução posterior, em termos normativos, vem restringir este privilégio senhorial, dando maior poder e controlo sobre o abastecimento do sal ao concelho do Funchal¹⁶.

Entrando na análise do movimento de importação de sal, atente-se no gráfico seguinte, onde estão representadas as entradas de cargas de sal.

¹³ A fonte veicula outras medidas, em porção residual comparativamente com as de moio e alqueire: toneladas; bushels; fangas ou fanegas; «lastos». Sobre esta última, leia-se Raphael Bluteau: «LASTRO, ou Lasto. Deriva-se do Hollandez *Last*, que significa o numero de dous toneis, & assim charrua de duzentos *Lastes*, quer dizer charrua de quatrocentas toneladas» (BLUTEAU, 1716, [vol. V]: 48).

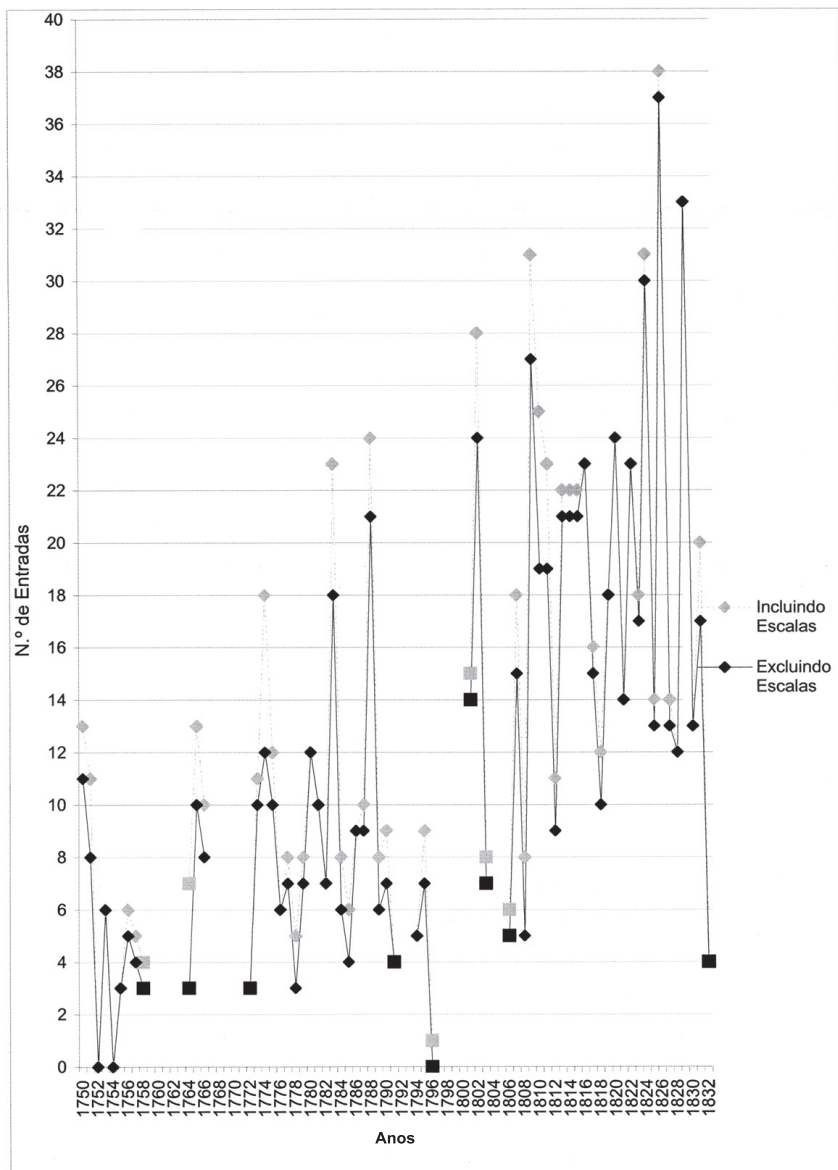
¹⁴ Vejam-se SANTOS, 2008, cap. «III.1 Penúria, Extracção, Salga»: 85-110 e SANTOS, 2010.

¹⁵ Vejam-se SANTOS, 2008, cap. «III.1 Penúria, Extracção, Salga»: 85-110 e SANTOS, 2010.

¹⁶ Veja-se SANTOS, 2008, cap. «III.2 Monopólio Senhorial – Quadro Normativo»: 111-129 e cap. «III.3 Abastecimento Concelhio – Relações de Poder»: 130-170.

GRÁFICO I

*Entradas de Embarcações com Cargas de Sal no Porto do Funchal
(N.º Entradas, incluindo e excluindo Madeira como Escala) – 1750-1832¹⁷*



Legenda: losangos – anos completos; retângulos – anos incompletos

Fontes: ARM – CMF, Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde, lv.ºs 583-606.

¹⁷ Veja-se, no ANEXO, a TABELA VIII – Entradas de Embarcações com Cargas de Sal no Porto do Funchal (N.º Entradas, incluindo e excluindo Madeira como Escala) – 1750-1832.

Em termos globais, apercebemo-nos de uma evolução irregular das entradas de sal – as quais apresentam, porém, uma tendência ascendente.

Convém notar que a evolução das entradas das embarcações carregadas de sal, destinadas a outros lugares mas usando o Porto do Funchal como escala, bem como dos navios cujo sal se destina unicamente ao mercado madeirense, são deveras semelhantes, apresentando, a par e passo, os mesmos movimentos ascendentes e descendentes.

Será imprudente fazer considerações precisas sobre o tráfego que ocorre desde 1750 até 1772, cujo conhecimento se encontra irremediavelmente prejudicado; dois hiatos temporais e anos incompletos permitem apenas adjectivar a evolução do movimento de entradas, nestes anos, como acidentada ou não linear.

Podemos lavar, ainda assim, algumas notas de certo modo especulativas. Note-se que a *Guerra dos Sete Anos* (1756-1763) teve efeitos nefastos no abastecimento de bens alimentares provindos da América do Norte, provocando o decréscimo de tráfego naval, em especial de embarcações de nacionalidade inglesa¹⁸. Não será temerário partirmos do pressuposto de que também a importação de sal sofreu quebra com o deflagrar deste conflito bélico. Acrescente-se um facto: a produção de sal nas salinas de Setúbal, nos finais da década de 60 do século XVIII, acusa uma interrupção devido a factores climáticos adversos (chuvas)¹⁹. Terão estas circunstâncias, de quebra de produção, sido mais gerais? Na verdade, segundo Inês Amorim, «Verifica-se a decadência da oferta do sal atlântico francês nas décadas de 60-70, o mesmo acontecendo com a portuguesa, embora de forma mais atenuada, e afirma-se o sal do mediterrâneo, assim como o transportado por ingleses.»²⁰

Importação irregular – é de novo o designativo que podemos usar para o período que vai de 1773 até 1795. Será possível estabelecer, no entanto, tendências? Consideramos não fugir à verdade se atribuirmos ao tráfego, mormente nas décadas de 1770 e 1780, uma propensão, sempre acidentada, para o crescimento, todavia com alguns anos que apresentam valores baixos. O movimento atinge picos admiráveis – 1774, 1783, 1788; pelo contrário, nos anos de 1776, 1778, 1784 e 1785 as entradas estão situadas ao nível dos anos de 1755-1757. O movimento ascendente parece findar em 1790, embora seja verdade que os dados ou não existem ou estão incompletos para os anos de 1791-1794 e 1796.

Sabemos que a *Guerra de Independência dos Estados Unidos da América* (1775-1783) levou a um decréscimo do número de embarcações – inglesas e americanas – no Porto do Funchal, provocando quebra na exportação do vinho e grave escassez de alimentos²¹. Desta conjuntura bélica internacional decorrerá também, provavelmente, um decréscimo das entradas de sal logo em 1776, até 1779 – comparativamente com os anos de 1774 e 1780. O ano de 1783 apresenta um *boom*, em termos de abastecimento do sal, em virtude, porventura, do cessar das hostilidades. Após o findar da guerra, e contrariamente ao que seria de esperar, o biénio de 1784-1785 apresenta níveis baixos de entradas. A partir de 1786, o tráfego volta a mostrar novo fôlego, que culmina

¹⁸ SOUSA, 1989: 74-76.

¹⁹ AMORIM, 2008: 193.

²⁰ AMORIM, 2008: 194.

²¹ SOUSA, 1989: 78-79; SILBERT, 1997: 104-105.

em 1788, sofrendo uma depressão nos dois anos seguintes. Ao nível baixo de 1789-1790 estão os anos de 1794 e 1795, o que poderá explicar-se, sobretudo no caso destes, pelos conflitos belicosos resultantes da Revolução Francesa²².

Uma tendência ascendente das entradas, mais clara e visível do que a partir da década de 70 de Setecentos, é patente a partir de finais da primeira década do século XIX ou, possivelmente, a partir de 1801, apesar de este e os anos de 1803 e 1806 estarem incompletos nesta série. De qualquer modo, a evolução continua a manifestar flagrantes oscilações, com diversos picos e depressões, em especial nos anos de 1823 até 1830. Com efeito, não parece que as *Guerras Napoleónicas* (1799-1815) tenham ocasionado, em termos globais, um mais minguado abastecimento de sal. De modo semelhante, não é manifesto que o processo de implantação definitiva do Liberalismo em Portugal, com a conseqüente guerra civil, tenha contrariado a anterior tendência altista da importação. Quanto muito, poderá explicar, pelo menos parcialmente, as evidentes flutuações nas entradas que apontámos na década de 20 de Oitocentos.

Além de uma certa correlação assinalada entre o movimento das entradas e os conflitos bélicos que têm por palco o Atlântico, outras hipotéticas razões poderiam ser aduzidas para explicar a evolução acima patenteada. De qualquer modo, movemo-nos, assumamo-lo, num chão de conjecturas.

Assim, uma possível quebra de extracção nos centros produtores poderá constituir razão explicativa de uma mais parca importação em determinados anos – hipótese esta que colocámos para a década de 60 do século XVIII.

Devemos igualmente atender a uma maior ou menor capacidade dos mercadores em abastecer a Ilha de sal – ou seja, a um maior ou menor interesse empresarial, em termos de percepção de lucros, neste trato. Mencione-se um facto: o Governador e Capitão-General Sá Pereira tenta aliciar, em 1769, homens de negócio de nacionalidade portuguesa a importar sal; todavia, estes «[...] protestarão não querião interesse algum» no fretamento de embarcação para o efeito²³.

A propósito, a observação da História dos Açores – de 1740 a 1770 – pode contribuir para um enquadramento destas circunstâncias. Um historiador assevera que, «Na globalidade, o comércio das ilhas [dos Açores] com a metrópole assenta na permuta do trigo açoriano pelo sal português. [...] De facto, o móbil do envio de muitos carregamentos de sal aos Açores resulta da necessidade de acorrer a prementes carências frumentárias metropolitanas.»²⁴.

Tomemos a hipótese – objecto de confirmação adiante – de que o sal entrado na Madeira viria igualmente de Portugal metropolitano. Considerando a noção de permuta como fulcral neste comércio transatlântico – o que explica que os principais mercados receptores do vinho, produto madeirense por excelência exportado nos séculos XVII e XVIII, são globalmente os principais

²² Neste contexto, o Governador e Capitão-General da Madeira (bem como os órgãos centrais de poder) tomaram medidas de defesa, com o objectivo de acautelar o tráfego comercial – mas os abastecimentos do exterior, ainda assim, sofrem rupturas, em 1795, 1796 e 1799 (SOUSA, 1989: 84-89). Também a Câmara do Funchal, já em princípios de 1793 (e depois, também, em 1795), ciente da «Guerra em toda a Oropa», tomou medidas, no tocante ao abastecimento (SANTOS, 2008: 133-134).

²³ ARM – GC, Governo de João António de Sá Pereira, Registo de Cartas de Secretaria (1767-1771), lv.º 526, fl. 109.

²⁴ MENESES, 1995, vol. II: 169.

fornecedores de víveres à Ilha²⁵ –, ocorre, na verdade, perguntar: que teria a Madeira a oferecer aos mercados abastecedores de Portugal continental, de onde partiriam os navios carregados de sal? A verdade é que nada, ou pouco, e o vinho não era com certeza. Aliás, em documento, de 31-VII-1782, do Governador e Capitão-General João Gonçalves da Câmara, salienta-se esta ideia de permuta, nos termos que se seguem: a Madeira «[...] não tem nem pode ter, o maior dos males, comercio com a sua Capital, por falta de couzas permutaveis»; esta terra, de facto, «[...] para exportar o seu vinho que hê a sua moeda, hade por força acceitar o que lhe importarem, e [...] o seu giro comercial hê tão opposto aos da Europa»²⁶.

O sal entrado no Porto do Funchal, como apontámos, não se destinava somente ao consumo na Ilha. No *Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde*, a expressão «vai para», seguida da menção a uma localidade, evidencia a condição da Madeira enquanto escala. Atente-se nos seguintes quadros.

TABELA I

Entradas de Cargas de Sal no Porto do Funchal destinado à Madeira e a outras Latitudes

(N.º Entradas e Percentagens) – 1750-1832

Destinos	N.º Entradas	%
Madeira	767	89,19
Outros	93	10,81
Total	860	100,00

Fonte: ARM – CMF, *Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde*, lv.ºs 583-606.

TABELA II

Destinos do Sal entrado no Porto do Funchal e reexportado

(N.º Registos e Percentagens) – 1750-1832

Destinos – Zonas Geográficas	N.º Registos	%	Destinos – Localidades	N.º Registos	%
Costa Leste da América do Norte	53	56,99	Filadélfia	16	17,20
			Nova Iorque	14	15,05
			Carolina	6	6,45
			Boston	4	4,30
			Baltimore	4	4,30
			América	2	2,15
			Virgínia	2	2,15
			Savannah	2	2,15
			Salem	2	2,15
Quebeque	1	1,08			

²⁵ SOUSA, 1989: 102.

²⁶ «Registo da Conta que este Governo dirigio a S. Magestade pelo Erario Régio, sobre a apreheção e que por ordem do Superintendente geral dos Contrabandos, fez nesta Cidade o D.º Corregedor da Comarca em varias fazendas que havião despachadas nas Cazas, e loges dos Mercadores» (ARM – GC, Governo de João Gonçalves da Câmara, *Registo Particular* (1777-1782), lv.º 533, fls. 41v.º-42).

Segundo uma síntese escrita por Avelino de Freitas de Menezes: «Na relação entre a Madeira e o Reino, a analogia das conjunturas económicas entrava o desenvolvimento do comércio. De facto, a insuficiência cerealífera e a abundância vinícola mútuas dificultam as transacções» (MENESES, 2001: 347).

Ilhas Atlânticas	21	22,58	Canárias	9	9,68
			Açores, São Miguel	6	6,45
			Açores, Terceira	3	3,23
			Açores, S. Jorge	1	1,08
			Açores, Flores	1	1,08
			Açores («para bacho»)	1	1,08
América do Sul	8	8,60	Rio de Janeiro	4	4,30
			Suriname	2	2,15
			Pernambuco	1	1,08
			Montevideo	1	1,08
Indeterminado/Dúbio	6	6,45	Indeterminado	3	3,23
			Dúbio	3	3,23
Europa	1	1,08	Inglaterra	1	1,08
Portugal Continental	1	1,08	Lisboa	1	1,08
África	1	1,08	Senegal	1	1,08
Oriente	1	1,08	Calcutá	1	1,08
Duplo destino	1	1,08	Canárias/Havana	1	1,08
Total	93	100		93	100

Fonte: ARM – *CMF*, Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde, lv.^{os} 583-606.

A Madeira assumiu, pois, o papel de escala do sal no Atlântico – visto que 10,81% das embarcações que o transportam têm outros destinos. Todavia, dado que a Ilha é, na verdade, uma encruzilhada do Atlântico²⁷, esperaríamos que a percentagem dos navios em trânsito fosse maior. Com efeito, a esmagadora maioria do sal que viaja em direcção à Madeira tem-na como último destino.

Que direcções leva o sal que não serve o consumo dos madeirenses? Também por aqui se visionam as ligações no quadro do Atlântico; em primeiro lugar, temos a costa leste da América do Norte – colónias inglesas e depois, a partir de 1776, Estados Unidos da América²⁸, a que acresce o Quebeque –, para onde vão 56,99% das cargas de sal reexportadas. Um pouco mais de um quinto das embarcações ou cargas – 22,58% –, dirige-se para as Ilhas do Atlântico: Açores e Canárias, velhos parceiros de relações atlânticas.

Paragens secundárias são, no cômputo geral, as da América do Sul (Rio de Janeiro e Pernambuco, no Brasil, Suriname e Montevideo), que totalizam 8,60%. Com efeito, o sal infimamente contribui para dinamizar as ligações da Madeira com estas latitudes.

De valor residual são destinos tão díspares como a Inglaterra, Lisboa, Senegal e Calcutá, cada qual com 1,08% das cargas de sal reexportadas.

²⁷ Foi Albert Silbert, secundado por outros estudiosos, que atribuiu esta designação: SILBERT, 1997.

²⁸ Jorge Martins Ribeiro menciona que, em finais do século XVIII e inícios do século XIX, algum do sal importado pelos Estados Unidos da América provinha de Portugal Continental e fazia escala nos arquipélagos da Madeira e Açores. O autor aponta que «A Madeira e os Açores quase não tinham expressão neste escambo, o que não admira, dado não serem regiões produtoras de sal, assim todo aquele registado como sendo proveniente destes arquipélagos, era-o certamente de Portugal metropolitano. Tal deve-se, quanto a nós, a deficiências dos registos consultados, que muitas vezes mencionavam apenas o último porto tocado pelo navio antes deste chegar a território estadunidense» (RIBEIRO, 2005: 320).

Globalmente, a posição de escala do Funchal é anterior à época estudada neste escrito; nos séculos XV a XVII, «[...] ressalta que o Funchal funcionava, em boa medida, como porto de escala da grande navegação entre a Europa e as Américas» (SILVA, 1995, vol. I: 443).

Ocorre questionar, neste momento: este comércio, no tocante à Ilha da Madeira, assume-se como subsidiário ou como principal (mobilizando por ele próprio um trato significativo)? Um razoável indício, que permitirá vislumbrar resposta aceitável à pergunta feita, é a análise da existência – ou ausência – de outros produtos vindos, no porão dos navios, conjuntamente com o sal. Visione-se a TABELA III.

TABELA III

Sal Transportado, como Mercadoria Única ou conjuntamente com outros Produtos, para a Madeira (N.º Menções e Percentagens) – 1750-1832

Produto Transportado	N.º Menções	%
Sal	177	23,08
Sal conjuntamente com outros produtos	590	76,92
Total	767	100

Fonte: ARM – CMF, Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde, lv.º 583-606.

Não contabilizando, nesta averiguação, as cargas que são reexportadas, a verdade é que a exportação do sal para a Madeira afigura-se como um trato subsidiário: em 76,92% do total das entradas de cargas, no Porto do Funchal, o sal faz-se acompanhar de outros produtos. Assim, menos de um quarto das embarcações que passam no Funchal são exclusivamente transportadoras de sal.

De onde era originário o sal entrado na Madeira? Veja-se a tabela que segue.

TABELA IV

Origens do Sal Entrado na Ilha da Madeira (N.º Entradas excluindo Madeira como Escala, e Percentagens) – 1750-1832

Origem – Zonas Geográficas	N.º Entradas	%	Origem – Localidades	N.º Entradas	%
Portugal Continental (exceptuando Algarve)	549	71,58	Lisboa	355	46,28
			Setúbal	180	23,47
			Figueira da Foz	10	1,30
			Sesimbra	2	0,26
			Viana do Castelo	1	0,13
			Porto	1	0,13
Algarve	66	8,60	Portimão	37	4,82
			Faro	14	1,83
			Tavira	7	0,91
			Lagos	4	0,52
			Algarve	3	0,39
			Albufeira	1	0,13

Cabo Verde	97	12,65	Fogo	25	3,26
			Maio	22	2,87
			Boa Vista	21	2,74
			Cabo Verde	10	1,30
			Brava	9	1,17
			Santiago	7	0,91
			S. Nicolau	2	0,26
			Sal	1	0,13
Canárias	9	1,17	Tenerife	4	0,52
			Gran Canaria	3	0,39
			Lanzarote	1	0,13
			Canárias	1	0,13
Açores	5	0,65	Faial	2	0,26
			S. Miguel	2	0,26
			Terceira	1	0,13
Andaluzia	18	2,35	Cádiz	18	2,35
Inglaterra e Irlanda	11	1,43	Liverpool	4	0,52
			Cork	3	0,39
			Plymouth	2	0,26
			Londres	1	0,13
			Bristol	1	0,13
Europa do Norte	1	0,13	Bergen	1	0,13
Golfo da Biscaia e Norte de França	2	0,26	Bayonne	1	0,13
			Saint-Malo	1	0,13
Norte de África	3	0,39	Mogador	3	0,39
Antilhas	1	0,13	Santo Eustáquio	1	0,13
Brasil	2	0,26	Pernambuco	1	0,13
			São Lucas	1	0,13
Indeterminado	3	0,39	<i>Ilegível</i>	2	0,26
			<i>Não consta</i>	1	0,13
Total	767	100	Total	767	100

Fonte: ARM – *CMF*, Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde, lv.^{os} 583-606.

Excluindo, nesta contabilização, as embarcações que se direccionam para outras zonas geográficas, a esmagadora maioria das entradas de sal – 80,18% do total – provém de Portugal continental (incluindo o Algarve); tal permite afirmar que, na realidade, o sal é elemento dinamizador das relações comerciais externas da Madeira com o espaço continental português, ou melhor, com vários espaços produtores de sal de Portugal continental. Surge na dianteira Lisboa – origem, no total, de 46,28% das cargas de sal –, seguida de Setúbal (23,47%), dos centros emissores algarvios (cujo conjunto representa 8,60% do total, e no qual impera Portimão) e de outros portos com peso residual²⁹. À parte certos locais de origem de ínfimo peso, devemos

²⁹ É de assinalar a ausência de Aveiro, importante centro produtor – e porto emissor – de sal.

mencionar as seguintes origens, apesar de tudo secundárias: as ilhas de Cabo Verde, que contribuem com 12,65% das cargas de sal que abastecem a ilha da Madeira no período observado; e Cádiz, na Andaluzia, que emite 2,35% do total.

Não devemos confundir, à partida, um porto emissor com um centro produtor de sal³⁰. Acreditamos que a origem expressa nas fontes compulsadas refere-se a estruturas e cidades portuárias. No que toca ao caso português – aquele sobre o qual procedemos a averiguações –, lançamos mão de uma fonte descritiva ou memorialista, de finais do século XVIII³¹, e chegámos à conclusão de que alguns portos de origem – no nosso caso, os principais –, situavam-se próximos de centros de extracção ou produção de sal: Lisboa, Setúbal, Portimão, Figueira da Foz, Tavira.

Cinco cargas de sal (0,65%) provêm dos Açores – ilhas onde a escassez de sal é, como na Madeira, característica. Como explicar tal facto? Com elevada probabilidade, a fonte aponta tais ilhas apenas porque as embarcações fizeram ali escala – e assim desconhecemos a sua verdadeira origem. Quanto às Canárias, que contribuem com 1,17% das entradas, sabemos que era arquipélago que reunia condições para a extracção de sal³².

Observa-se, nesta segunda metade do século XVIII e primeiro terço de Oitocentos, comparativamente com a primeira metade do século XVII, uma certa modificação da hierarquização dos mais relevantes mercados fornecedores de sal à Madeira. Na verdade, no período temporal mais remoto, os mercados fornecedores de sal, de acordo com a documentação do município do Funchal, são os de Setúbal (em primeiro lugar), Lisboa, Sesimbra, Lanzarote, Cabo Verde e, o que não se observa no lapso de tempo agora analisado, Aveiro³³.

Que navios transportam o mineral? Leia-se o quadro seguinte.

TABELA V

Tipologia das Embarcações Transportadoras de Sal para a Madeira
(N.º Menções e Percentagens) – 1750-1832

Tipologia	N.º Menções	%
iate	275	35,85
bergantim	184	23,99
escuna	91	11,86
galera	62	8,08
brigue escuna	45	5,87
corveta	37	4,82
balandra	15	1,96
nau da Índia	10	1,30
patacho	8	1,04

³⁰ Jean Claude Hocquet considera, na verdade, que, entre outros, um elemento «[...] empêche de bien connaître l'extension du commerce du sel: à Venise on identifie le sel de Chypre, mais à Milan il devient sel de Venise et dans le Valais ou les Grisons il reçoit l'appellation de sel de Milan. Le sel hollandais reçu de la Baltique au XVIII^e siècle est à l'origine un sel français ou portugais transitant par la Hollande où il est raffiné.» (HOCQUET, 1985: 158-159).

³¹ LOBO, 1991: 127-152 e «Taboa sobre as Marinhas de Portugal Observadas nos Annos de 1790, e 1791».

³² MACÍAS HERNÁNDEZ, 1989: 151-216.

³³ VIEIRA, MENESES, RODRIGUES, 1990: 1018.

galeota	8	1,04
caíque	6	0,78
<i>ilegível</i>	4	0,52
berlinda	4	0,52
bergantim escuna	4	0,52
galé	3	0,39
chalupa	3	0,39
navio	2	0,26
sumaca	2	0,26
nau	1	0,13
barca	1	0,13
polaca	1	0,13
<i>cutter</i>	1	0,13
Total	767	100

Fonte: ARM – CMF, Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde, lv.^{os} 583-606.

A associar ao facto de ser um comércio subsidiário, a importação de sal na Madeira faz-se mormente através de navios de baixa tonelagem – particularmente o iate, o bergantim, a escuna e a galera. Observando as características³⁴ de algumas das embarcações mais preponderantes nesta mercancia, podemos apontar que, além de serem de reduzidas dimensões – e munidas de remos e de um pequeno número de mastros –, servem também o propósito da guerra³⁵, dado que têm comumente incorporados dispositivos de artilharia. Tal circunstância está, na verdade, relacionada com o relativamente curto tempo de viagem destes barcos (como se verá já de seguida)³⁶. Os navios de avultada tonelagem, em especial a nau, a nau da Índia e a galé³⁷, preenchem das percentagens menos significativas do conjunto.

Veja-se, de seguida, os dias de viagem dos navios, patentes nos próximos quadros.

³⁴ Características estas colhidas a partir dos seguintes trabalhos sumários: SILVA, 1994: 22-25; ALBUQUERQUE, s.d.a: 337; ALBUQUERQUE, s.d.b: 204; ALBUQUERQUE, s.d.c: 435; ALBUQUERQUE, s.d.f: 14.

³⁵ Facto que não será de admirar, já que, em finais do século XVII, «[...] um quarto dos navios que escalaram o porto do Funchal [...] eram vasos de guerra.» (SILVA, 1995, vol. I: 449).

³⁶ Jean Claude Hocquet afirma precisamente que «Les navires du sel ont obéi à la loi générale du transport maritime: plus le voyage est long, plus volumineux est le tonnage utilisé et inversement, pour le trafic à courte distance et le cabotage, les bâtiments sont beaucoup plus petits.» (HOCQUET, 1985: 177).

³⁷ Veja-se: ALBUQUERQUE, s.d.d: 97; ALBUQUERQUE, s.d.e: 370-371; e HEERS, s.d.: 93-94.

Devemos ressaltar que uma mais aprofundada interpretação destes factos seria possível se, para o meio geográfico e época que estudamos, pudéssemos lançar mão de estudos monográficos sobre a tipologia naval utilizada no transporte de outros produtos. Ainda assim, note-se, relativamente ao comércio entre a Madeira e a ilha açoriana de S. Miguel, nas três primeiras décadas do século XIX, que os barcos mais usados eram bergantins, iates e escunas – «[...] os mais utilizados pela marinha mercante portuguesa na navegação com as ilhas, enquanto ingleses e americanos utilizavam, preferencialmente, os bergantins e as escunas, na navegação entre os dois arquipélagos.» (DIAS, 1990: 972).

TABELA VI

*Tempo de Viagem mais vezes Referido das Embarcações Transportadoras de Sal para a Madeira
(N.º Menções e Percentagens) – 1750-1832*

Dias de Viagem	N.º Menções (excluindo escalas)	%
5	97	16,61
6	90	15,41
7	84	14,38
8	81	13,87
4	74	12,67
9	50	8,56
10	35	5,99
12	27	4,62
3	25	4,28
11	21	3,60

Fonte: ARM – CMF, Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde, lv.ºs 583-606.

TABELA VII

Tempo Médio de Dias de Viagem, das Embarcações de Sal entradas na Madeira, vindas das Principais Localidades de Origem – 1750-1832

Localidades	N.º Menções (incluindo escalas; excluindo indeterminações)	N.º médio dias viagem
Lisboa	386	7,88
Setúbal	185	7,60
Cabo Verde	95	34,57
Portimão	36	7,39
Cádiz	33	9,52
Faro	16	8,50
Figueira da Foz	10	9,20

Fonte: ARM – CMF, Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde, lv.ºs 583-606.

Quanto à contabilização do tempo de viagem, parece-nos ocioso, e inclusive temerário, enveredar por um cálculo da média global – demoradas jornadas pelo Oceano falseariam os dados; de maior utilidade será, achamos, reconhecer os números de dias mais vezes enunciado na fonte, os quais – à parte a indeterminação patente em certos registos – estão todos situados abaixo das duas semanas de viagem, sendo as cifras mais citadas as de 5, 6, 7, 8 e 4 dias de viagem.

A observação dos dados acerca do tempo de permanência em viagem das embarcações ganha maior inteligibilidade, se for acompanhada de um olhar para os principais locais de origem do

produto (Lisboa, Setúbal, Cabo Verde, Portimão, Cádiz, Faro e Figueira da Foz), no conjunto dos anos analisados.

Apontámos acima o papel secundário de Cabo Verde, no total dos centros abastecedores de sal. Pensamos que temos aqui, pelo menos em parte, uma explicação para este facto. É que, em média, um navio vindo deste arquipélago demorava 34,57 dias a chegar à Madeira – mais do quádruplo do que uma embarcação saída de Lisboa (7,88 dias) ou Setúbal (7,60 dias). Ora, tal facto oneraria o transporte e tornaria mais periclitante a viagem, e daí, quiçá, um mais reduzido empenho, neste comércio, por parte de mercadores ou consignatários.

As cargas de sal mais rápidas a chegar à Ilha eram as que provinham de Portimão (em média, 7,39 dias). De seguida, Setúbal, seguida de perto por Lisboa, constituíam as ligação mais céleres – factor relevante, com certeza, na predominância do sal das salinas do Tejo e de Setúbal na Ilha da Madeira.

Aqui chegados, devemos destacar alguns factos e fenómenos já referidos. A entrada de sal na Ilha da Madeira, no período de 1750 a 1832, apresenta um movimento de importação irregular, evidenciando tendências ascendentes a partir das décadas de 70 e de 80 do século XVIII ou, de forma mais visível, a partir de inícios do século XIX. O mineral, de acordo com as origens geográficas mais preponderantes, era factor relevante nas relações da Madeira com Portugal continental, mormente com Lisboa e Setúbal. O facto de o sal não encontrar na Madeira elemento de permuta; a circunstância de ser um produto, na maior parte das vezes, acompanhado por outros; a ocorrência de ser transportado em embarcações de baixa tonelagem e munidas de apetrechos bélicos – faz deste comércio de importação, em nosso entender, um comércio subsidiário.

A Madeira, a mais disto, surge enquanto escala do sal no Atlântico e, também por este facto, as ligações deste espaço insular com a costa leste da América do Norte, sobretudo, e com os arquipélagos atlânticos dos Açores e Canárias, tornam-se mais significativas.

Objectar-se-á que a História aqui contada é descarnada, não direccionada para estratégias mercantis concretas, por parte de mercadores reais, num exercício de história empresarial. Com efeito, quais foram os mercadores do sal que abasteceram a Ilha da Madeira? Qual a sua nacionalidade? Que estratégias empresariais usaram na importação do mineral? Que papel assumiu este produto no conjunto dos seus negócios?

Questões que constituiriam, no futuro, um relevante tema de observação e exame.

ANEXO

TABELA VIII

Entradas de Embarcações com Cargas de Sal no Porto do Funchal
(N.º Entradas, incluindo e excluindo Madeira como Escala) – 1750-1832

Anos	Incluindo Escalas	Excluindo Escalas	Anos	Incluindo Escalas	Excluindo Escalas	Anos	Incluindo Escalas	Excluindo Escalas
1750	13	11	1778	5	3	1806	6	5
1751	11	8	1779	8	7	1807	18	15
1752	0	0	1780	12	12	1808	8	5
1753	6	6	1781	10	10	1809	31	27
1754	0	0	1782	7	7	1810	25	19
1755	3	3	1783	23	18	1811	23	19
1756	6	5	1784	8	6	1812	11	9
1757	5	4	1785	6	4	1813	22	21
1758	4	3	1786	9	9	1814	22	21
1759			1787	10	9	1815	22	21
1760			1788	24	21	1816	23	23
1761			1789	8	6	1817	16	15
1762			1790	9	7	1818	12	10
1763			1791	4	4	1819	18	18
1764	7	3	1792			1820	24	24
1765	13	10	1793			1821	14	14
1766	10	8	1794	5	5	1822	23	23
1767			1795	9	7	1823	18	17
1768			1796	1	0	1824	31	30
1769			1797			1825	14	13
1770			1798			1826	38	37
1771			1799			1827	14	13
1772	3	3	1800			1828	12	12
1773	11	10	1801	15	14	1829	33	33
1774	18	12	1802	28	24	1830	13	13
1775	12	10	1803	8	7	1831	20	17
1776	6	6	1804			1832	4	4
1777	8	7	1805					

Fonte: ARM – CMF, Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde, lv.ºs 583-606.

FONTES MANUSCRITAS

ARM – CMF, Correspondência do Senado (1732-1764), lv.º 201.

ARM – CMF, Registo dos Navios entrados no Funchal e despachos da Casa da Saúde: (1748-1750), lv.º 583; (1750-1751), lv.º 584; (1752-1754), lv.º 585; (1755-1756), lv.º 586; (1756-1758), lv.º 587; (1764-1767), lv.º 588; (1772-1774), lv.º 589; (1774-1776), lv.º 590; (1776-1778), lv.º 591; (1778-1781), lv.º 592; (1781-1783), lv.º 593; (1784-1785), lv.º 594; (1785-1788), lv.º 595; (1788-1791), lv.º 596; (1793-1796), lv.º 597; (1801-1802), lv.º 598; (1802-1803), lv.º 599; (1806-1808), lv.º 600; (1809-1811), lv.º 601; (1811-1816), lv.º 602; (1816-1819), lv.º 603; (1817-1825), lv.º 604; (1825-1828), lv.º 605; (1828-1832), lv.º 606.

ARM – CMF, Vereações (1753-1755), lv.º 1354.

ARM – GC, Governo de João António de Sá Pereira, Registo de Cartas de Secretaria (1767-1771), lv.º 526.

ARM – GC, Governo de João Gonçalves da Câmara, Registo Particular (1777-1782), lv.º 533.

BIBLIOGRAFIA

- ALBUQUERQUE, Luís de, s.d.a – *Bergantim* in “Dicionário de História de Portugal”, dir. Joel Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, p. 337.
- ALBUQUERQUE, Luís de, s.d.b – *Corveta* in “Dicionário de História de Portugal”, dir. Joel Serrão, vol. II, Porto, Livraria Figueirinhas, p. 204.
- ALBUQUERQUE, Luís de, s.d.c – *Escuna* in “Dicionário de História de Portugal”, dir. Joel Serrão, vol. II, Porto, Livraria Figueirinhas, p. 435.
- ALBUQUERQUE, Luís de, s.d.d – *Galeota* in “Dicionário de História de Portugal”, dir. Joel Serrão, vol. III, Porto, Livraria Figueirinhas, p. 97.
- ALBUQUERQUE, Luís de, s.d.e – *Nau* in “Dicionário de História de Portugal”, dir. Joel Serrão, vol. IV, Porto, Livraria Figueirinhas, p. 370-371.
- ALBUQUERQUE, Luís de, s.d.f – *Patacho* in “Dicionário de História de Portugal”, dir. Joel Serrão, vol. V, Porto, Livraria Figueirinhas, p. 14.
- AMORIM, Inês, 2008 – *Monopólio e Concorrência – A “Roda do Sal” de Setúbal (Portugal) e as Rotas Internacionais (Segunda Metade do Século XVII a Inícios do de XIX)* in “A articulação do sal português aos circuitos mundiais – Antigos e novos consumos”, Porto, Instituto de História Moderna – Universidade do Porto, p. 183-209.
- DIAS, Maria de Fátima Sequeira, 1990 – *As Relações Comerciais entre a Madeira e S. Miguel – 1800 a 1831* in “Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira”, vol. II, Funchal, Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração – Direcção Regional dos Assuntos Culturais, p. 966-989.
- GONÇALVES, Ernesto, 1992 – *Portugal e a Ilha. Colectânea de estudos históricos e literários*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico.
- HEERS, Jacques, s.d. – *Galé* in “Dicionário de História de Portugal”, dir. Joel Serrão, vol. III, Porto, Livraria Figueirinhas, p. 93-94.
- HOCQUET, Jean Claude, 1985 – *Le Sel et le Pouvoir: de l'An Mil à la Révolution Française*, Paris, Albin Michel.
- HOCQUET, Jean Claude, 2005 – *Actualité de l'Histoire du Sel* in “I Seminário Internacional sobre o sal português”, Instituto de História Moderna da Universidade do Porto, p. 15-28.
- LOBO, Constantino Botelho de Lacerda, 1991 – *Memória sobre as Marinhas de Portugal* in “Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o Adiantamento da Agricultura, das Artes, e da Indústria em Portugal, e suas Conquistas (1789-1815)”, tomo IV, Lisboa, Banco de Portugal, p. 127-152 e «Taboa sobre as Marinhas de Portugal Observadas nos Anos de 1790, e 1791».
- MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M., 1989 – *Un Artículo «Vital» para la Economía Canaria: Producción y Precios de la Sal (c. 1500-1836)* in “Anuario de Estudios Atlánticos”, n.º 35, p. 151-216.
- MENESES, Avelino de Freitas de, 1995 – *Os Açores nas Encruzilhadas de Setecentos (1740-1770)*, vol. II, *Economia*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores.
- MENESES, Avelino de Freitas de, 2001 – *A Circulação* in “Nova História de Portugal”, dir. Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. VII. “Portugal, da Paz da Restauração ao Ouro do Brasil”, Lisboa, Editorial Presença, p. 303-348.
- Regimento E hordenança de pustura feyta Sobre a guarda do maar da çidade feyto per os ofiçiaaes Da camara e do señor capitam a x dias de Janeyro de b^e E xxij*, 1974 in “Arquivo Histórico da Madeira”, vol. XVIII, Funchal, Arquivo Distrital do Funchal, p. 538-542.
- RIBEIRO, Jorge Martins, 2005 – *Sal português para as Américas: exportações para os Estados Unidos nos finais do século XVIII e inícios do século XIX* in “I Seminário Internacional sobre o sal português”, Instituto de História Moderna da Universidade do Porto, p. 311-326.
- SANTOS, Filipe dos, 2008 – *O Sal na Ilha da Madeira na Segunda Metade de Setecentos – Penúria, Poder e Abastecimento*, Dissertação de Mestrado em Estudos Locais e Regionais – Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto.

- SANTOS, Filipe dos, 2010 – De “*Rapar*” a *Fazer Sal*: dos “*Penhascos*” da Ilha da Madeira à Sociedade de Real Pescaria, e Salinas Insulanas (*Finais do Século XVIII*)» in “III Seminário Internacional sobre o sal português – “A paisagem do sal – tradição e inovação” (no prelo).
- SILBERT, Albert, 1997 – *Uma Encruzilhada do Atlântico: Madeira (1640-1820)*, trad. port., Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico.
- SILVA, António Ribeiro Marques da, 1994 – *Barcos que demandavam a Madeira no Século XVIII* in “*Islenha*”, n.º 14, p. 22-25.
- SILVA, José Manuel Azevedo e, 1995 – *A Madeira e a Construção do Mundo Atlântico (Séculos XV-XVII)*, vol. I, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico.
- SOUSA, Ana Madalena Trigo de, 2004 – *O Exercício do Poder Municipal na Madeira e Porto Santo na Época Pombalina e Post-Pombalina*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico.
- SOUSA, João José Abreu de, 1989 – *O Movimento do Porto do Funchal e a Conjuntura da Madeira de 1727 a 1810. Alguns Aspectos*, Funchal, Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração – Direcção Regional dos Assuntos Culturais.
- VIEIRA, Alberto, MENESES, Avelino, RODRIGUES, Vítor, 1990 – *O Município do Funchal (1550-1650). Administração, Economia e Sociedade. Alguns elementos para o seu estudo*, in “Actas do I Colóquio Internacional da História da Madeira”, vol. II, Funchal, Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração – Direcção Regional dos Assuntos Culturais, p. 1004-1089.