

COMTEXTOS

working papers - série 2|n.º4| 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

Rodrigo da Costa Dominguez
Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais
Universidade do Minho

COMTEXTOS

Publicação eletrónica seriada do Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais, Pólo da Universidade do Minho (CICS.NOVA-UMinho).

ISSN 2182-7672

Comissão Científica:

Ana Maria Brandão (diretora)

Maria João Simões

Teresa Mora

Edição:

Rita Moreira

Morada de contato:

Universidade do Minho,

Campus de Gualtar

4710-057 Braga

Tel: +351 253 601 752

cics@ics.uminho.pt

Dominguez, Rodrigo da Costa – “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*, série 2, nº4, 2019, pp. 1-19.

O Marco dos Navios e o seu contributo para o comércio e o sistema fiscal durante o Erário Régio (1761-1833): abordagens e desenvolvimentos

RODRIGO DA COSTA DOMINGUEZ *

Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais - Universidade do Minho

Resumo

Os estudos mais recentes dedicados ao sistema tributário português e às práticas aduaneiras dos séculos XVIII e XIX favoreceram a análise do quadro político-institucional e a observação do fluxo de bens e mercadorias. A medida da tonelagem dos navios, no contexto de uma investigação aduaneira em tempos de paz e da guerra, é um assunto relativamente pouco estudado em Portugal, o que permite a abertura de novas linhas de pesquisa sobre este assunto. Neste ensaio, queremos dar a conhecer e discutir o estado da arte sobre o tema, os desenvolvimentos da avaliação dos impostos cobrados sobre a tonelagem das embarcações que atracavam em Lisboa (conhecido como o “Marco dos Navios”) dentro do sistema fiscal do reino, desde a criação do Erário Régio (1761) até a sua extinção em 1833, revelando algumas características paralelas dos dados contidos nas fontes, sobretudo relacionadas com o comércio, a arqueação das embarcações e as rotas marítimas, esperando ser um aporte para aprofundar o estudo deste período em matéria tanto do sistema de impostos como do transporte de mercadorias, uma novidade dentro da história económica portuguesa.

Palavras-chave: Fiscalidade, Portugal, Imposto Marítimo, Arqueação, Marco dos Navios.

Abstract

The most recent studies devoted to the Portuguese tax system and its customs' practices between the eighteenth and nineteenth centuries favored the analysis of the political-institutional framework and the observation of the commodities' flow. The tonnage

* ** Bolseiro de Pós-Doutoramento FCT, ref. SFRH/BPD/110798/2015. Investigador Integrado do CICS. NOVA U. Minho (Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais, Universidade do Minho, e colaborador do CITCEM, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Portugal. Email: rcdominguez@ics.uminho.pt / rdominguez@letras.up.pt.

measurement of the vessels, in a context of a customs houses' analysis in times of peace and war, is a subject relatively little studied, which allows the opening of new lines of research on this subject. In this essay we want to present and discuss the progress of the evaluation of the taxes collected on the vessels' tonnage of the ships docking in Portugal, specifically in Lisbon (known in Portuguese as the "Marco dos Navios") within the kingdom's fiscal system, from the creation of the Royal Treasury until its extinction, revealing some parallel characteristics of the data contained in the sources regarding trade and maritime routes, hoping to be a contribution to deepen the study of this period about both the tax system and shipping, a novelty in Portuguese economic history.

Keywords: Taxation, Portugal, Maritime Tax, Tonnage Tax, Vessels.

Introdução

A relação entre a fiscalidade, seja em âmbito municipal, regional ou nacional, e o transporte marítimo (shipping), é um campo de trabalho em expansão dentro da Historiografia económica internacional. Contudo, ainda é um campo aberto em exploração dentro da História económica e marítima Portuguesa. Sobretudo relativamente ao impacto da tributação sobre a circulação de produtos transportados e sobre os envolvidos no trato comercial, seja ele de âmbito estatal, dentro do exclusivismo mercantil em vigor, ou de âmbito privado, dentro da esfera de atuação de casas e companhias comerciais de cunho familiar, de grandes e médios negociantes.

De toda forma, muitas questões ainda permanecem em aberto, especialmente acerca da posição de Portugal dentro do contexto da época e do debate historiográfico atual que trata deste tópico. Neste artigo pretende-se fazer um balanço de alguma produção já existente, tanto em termos internacionais quanto portugueses, principalmente dentro dos circuitos mercantis que interessavam na altura e interessam diretamente à Portugal, do ponto de vista comparativo, como os casos do Báltico, do Atlântico Norte e do Sul, que envolviam a relação diplomático-comercial Portuguesa com Espanha, França, Holanda e Inglaterra. Para além disso, descrever e analisar o fundo documental central com o qual trabalhamos, e suas especificidades. Noutro ponto, observar-se-á a trajetória do desenvolvimento das finanças portuguesas e de sua íntima ligação com os contextos de guerra enfrentados por Portugal entre os séculos XVI e XVIII, isto é, de como estes mecanismos fiscais foram diretamente influenciados e moldados pelas conjunturas de conflito militar, tendo como pano de fundo a estruturação e manutenção do aparato colonial ultramarino. Em seguida, tratar-se-á da abordagem ao tema e das perspectivas trazidas pelo percurso de investigação, seguidas de algumas conclusões e observações finais.

1. O Marco dos Navios, a História e a historiografia: estado da arte

No caso particular deste texto que resulta do desenvolvimento de uma investigação em curso, a base documental para esta análise centra-se em documentação fiscal municipal, ou seja, na subdivisão de “Impostos”, localizada no Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa¹, e é limitado ao período de existência do Erário Régio, de 1761 a 1833. Este fundo é dividido em quatro unidades de descrição: livros de entrada produzidos na Mesa de cobrança dos direitos do Marco, que constituem uma espécie de registro diário completo de todos os navios estrangeiros e portugueses que entravam e saíam no porto de Lisboa durante quase sete décadas; os livros de entrada dos navios portugueses no porto central do Império, isto é, as entradas específicas dos navios portugueses e brasileiros (depois de 1822) que circularam entre a Metrópole e os demais portos do Império, isto é, entre a América (sobretudo Brasil), África, Ásia e ilhas (Açores e Madeira); livros de receita relacionados à contabilização da cobrança dos direitos do Marco e do quadro de movimentos de navios estrangeiros e portugueses no porto de Lisboa. A análise desta documentação, do ponto de vista fiscal, é uma linha de trabalho que permanece aberta (Frutuoso, Guinote & Lopes, 2001: 15-19).

Recentemente, a historiografia portuguesa têm dado pouca ênfase às questões relativas ao transporte marítimo, sob uma perspectiva de análise dos procedimentos alfandegários e de arqueação dos navios, de sua capacidade de carga e dos produtos transportados. Para além disso, pouco se tem discutido acerca do impacto deste tipo de fiscalidade, em Portugal, como elemento dinamizador ou obstáculo intransponível, dentro do contexto de análise dos níveis de produtividade deste mesmo transporte, num momento crucial de conflitos internacionais em série, em particular durante a segunda metade do século XVIII. A importância da guerra na tributação do século XVIII foi objeto de uma série de estudos publicados por Bonney (1995, 1999). Esses trabalhos incluem e interagem com os estudos de Swann (1999) para o caso francês e ‘t Hart (1999) para a Holanda no século XVII. Na Inglaterra, o desenvolvimento de questões de guerra e tributação foram tratados por Brewer (1988), O’Brien (2011) e Bowen & González Enciso (2006).

Numa perspectiva ibérica/latino-americana, a guerra e os impostos foram abordados em estudos coordenados e editados por Torres Sánchez (2007), além de Carrara & Sánchez Santiró (2012). Em ambos os períodos de paz e de guerra, a estratégia fiscal relativa aos impostos sobre barcos é um tema central de várias obras e pesquisas. Em grande medida, abordam a mudança na concepção,

1 AML-AH, Impostos, Contribuição Municipal, Marco dos Navios, Livro das entradas de navios portugueses, livros 0001 a 0059; AML-AH, Impostos, Contribuição Municipal, Marco dos Navios, Livro de entradas do Marco dos Navios, livros 0062 a 0133; AML-AH, Impostos, Contribuição Municipal, Marco dos Navios, Livro de receita do Marco dos Navios, livros 0134 a 0198; AML-AH, Impostos, Contribuição Municipal, Marco dos Navios, Livros 1º e 2º do movimento dos navios portugueses e estrangeiros no porto de Lisboa, livros 0060 e 0061.

montagem e estruturação dos meios adequados de financiamento de forças armadas, assim como de suas finalidades. Um modelo mais antigo, que serviu, em boa medida, para manter dinastias e poderes políticos por toda a Europa Ocidental, sustentado por empréstimos de curto prazo e altos níveis de endividamento público, seria substituído. Não por nenhuma grande inovação, mas por algo diferente e mais sustentável: uma abordagem mais protetiva dos mecanismos mercantilistas das nações europeias. Suas capacidades de travar guerras mais complexas, multi-frontais e mais dispendiosas viriam do desenvolvimento de seus respectivos exércitos e marinhas por meio do crescimento sustentável de suas economias, assim como do reforço de suas instituições sociais, políticas e culturais, de modo a garantir sua influência económica e política no panorama diplomático europeu (Torres Sánchez, 2007: 13-14).

Em termos de impostos sobre a tonelagem das embarcações na América Inglesa, sabemos da existência de sua cobrança, com variações locais de porto para porto². Para além disso, a receita daquele tributo tinha uma finalidade definida: a manutenção dos faróis (lighthouses) colocados ao longo da costa americana, ao contrário do caso português, cuja receita é incorporada as finanças do Estado. No que tange à relação da fiscalidade com o comércio e a navegação, a historiografia americana possui estudos clássicos como os de Bailyn (1964) e Barrow (1967). Recentemente, outros investigadores têm explorado este caminho, como Edling & Kaplanoff (2004) e Rabushka (2008).

Quanto à arqueação e ao imposto sobre a tonelagem das embarcações na Grã-Bretanha e nos Estados Unidos, temos os estudos de McCusker (2005), os de Salisbury, numa série de artigos que abordam a metodologia mais antiga de cálculo da tonelagem dos navios em Inglaterra (1966-1968), e o estudo clássico de Davis (1962, reimpresso em 2017), que trazem à tona um debate fundamental sobre um dos pilares do debate historiográfico internacional relacionado à história marítima: a essência da unidade básica de mensuração, a tonelada, e as questões relativas a essa discussão em particular. De acordo com McCusker, o principal aspeto centra-se no facto de haver principalmente três “modos” de medição de tonelagem aplicáveis a cada navio: o da carga a bordo (tonelagem de carga), que na maioria dos casos não era a mesma contratada com o armador (tonelagem medida), e que também difere da medida registada e sobre a qual as taxas portuárias são cobradas (tonelagem registada). As diferenças, segundo ele, “são significativas o suficiente para causar estragos no trabalho de qualquer um que não consiga apreciar totalmente o tamanho de tais diferenças e suas ramificações. Com o conhecimento seguro de que as declarações sobre a importância da navegação e do comércio apoiam-se numa base muito insegura até que saibamos mais sobre a tonelagem” (2005: 26).

2 No Porto de Boston (Massachusetts), a taxa para a manutenção do farol era de 1 penny por tonelada, enquanto que em Charles Town (Carolina do Sul), a mesma taxa era de 3 pence por tonelada. Ver McCusker, 2005; Hairr, 2014.

Relativamente ao caso francês, as análises de Crouzet (2003) e Boucher (2018) são muito elucidativas, especialmente no que diz respeito a construção de uma política de Estado e de um mecanismo de tributação. O estabelecimento da tributação sobre a tonelagem em navios estrangeiros em 1658 está inserido de forma mais ampla dentro de um contexto mais amplo de reforço do mercantilismo da França, a fim de impulsionar o comércio francês e restaurar seu poderio marítimo (Boucher, 2018: 17-25). No entanto, a proteção dos construtores navais e comerciantes franceses teve um efeito colateral sobre os grupos de mercadores, afetando sua parceria com os holandeses, ou seja, “eles estavam contentes por serem protegidos contra concorrentes estrangeiros, mas não por serem impedidos de usar navios holandeses para exportar *commodities* em grande volume; eles estavam prontos para aceitar privilégios, mas não para estar sob controlo estrito” (Crouzet, 2003: 51).

Comparativamente a Espanha e América Latina, a “tonelada” e o “palmeo” são abordados pelas investigações de Stein & Stein (2003), Kuethe & Andrien (2014) e Sánchez Santiró (2010), respectivamente. Como Stein & Stein mencionam, a consolidação de Cádiz como um dos principais portos espanhóis do Mediterrâneo, juntamente com Sevilha e Barcelona, o que naturalmente despertou a questão da reintrodução do *palmeo*, inserido num contexto de dificuldades enfrentadas pela Coroa espanhola com relação a falta de produtividade do comércio transatlântico de Espanha. Isso resultaria na criação do *Real Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España y para Navios de Registro y Avisos*, publicado em 1720 (2003: 70-72). Vale ressaltar a base desse imposto: uma taxa fixa de 5,5 reais por palmo cúbico – daí a sua nomenclatura –, independentemente do valor da carga. Esse novo regulamento veio para proporcionar uma tributação mais efetiva e produtiva, simplificando os processos e minimizando os efeitos de um sistema sobrecarregado de tarifas.

Além disso, esses procedimentos foram seguidos e acrescentados por outro regulamento, a *Explicacion, razon, y fundamento de las practicas de las reglas del Palmeo*, editado em 1751, que trouxe uma série de instruções de como medir a capacidade de carregamento dos navios, bem como complemento, o primeiro volume do *Apéndice à Educación popular*, publicado em 1775, que descreve como os navios de grande porte, os Galeões, eram carregados durante o reinado de Carlos II de Espanha, durante a segunda metade do século XVII. Em uma instrução muito precisa, o volume traz a descrição de quantas peças e peso, de diferentes tipos de tecidos, especiarias, lonas e outros bens que poderiam ser colocados e carregados em uma tonelada de navios. Para além disso, alguma literatura já tentou abordar a questão da arqueação relacionada diretamente com o tráfico de escravos, numa tentativa de estimação do número de escravos por tonelada, apesar da dificuldade de tal tarefa (Mellafe, 1975: 70-72; Klein & Vinson III, 2007), ainda não permitindo um consenso acerca desta matéria.

No caso holandês, a tributação sobre as embarcações ou mesmo da carga não era vista com bons olhos pelos comerciantes e pelos governos das Províncias Unidas. De fato, as tarifas alfandegárias, apesar de seu crescimento como uma consequência direta da melhoria das importações e exportações, representavam uma parcela baixa do orçamento total da República da Holanda, graças à influência e pressão exercidas pelos grupos de mercadores ('t Hart, 1999: 317-318). Essa política liberal gerou dividendos para a economia holandesa, bem como para as comunidades dos armadores, dos proprietários de navios e as comunidades mercantis, especialmente considerando o feroz ambiente competitivo com outras nações europeias. Além disso, a frota holandesa tinha uma composição diferente em relação ao comércio dentro do Báltico, em comparação com os navios que navegavam fora das águas europeias, fortemente armados, o que poderia alterar a configuração dos navios e as taxas cobradas (Bruijn, 1990: 175).

No entanto, a medição de tonelagem e a tributação são ainda um dos principais aspectos do debate historiográfico relacionado aos estudos holandeses que ainda precisam ser mais explorados, visto que alguns impostos em particular, como o *Galjootsgeld*, um imposto cobrado sobre os navios que partiam de Amsterdão para o Mar Branco (Arcângel), e mais tarde também os de São Petersburgo, para permitir que navios de alerta e comboios em situações de perigo, não se conhecendo completamente sua natureza (Frankot & Brand, 2007: 965) e os níveis de impacto destes cálculos para a produtividade do transporte naquele circuito do Báltico e do Mar do Norte. Além disso, a confiabilidade das capacidades de carga dos navios ainda é um grande problema entre os estudos sobre o transporte marítimo holandês, particularmente no que diz respeito à variação da carga (Johansen, 1983: 170). A presença da Holanda no transporte marítimo báltico e internacional foi “gradualmente eclipsada pelos ingleses, os parceiros comerciais favoritos da Rússia” (Ormrod, 2003: 287).

O estudo da cobrança dos impostos municipais do porto de Lisboa durante o período do Erário Régio é um caminho de investigação recente na historiografia portuguesa, isto é, com as obras de Matos (1997) e Frutuoso, Guinote & Lopes (2001), apesar dos consideráveis progressos em outras questões relacionadas. No que diz respeito ao caso português, os procedimentos para a cobrança do tributo remontam aos finais da Idade Média. Dentro da legislação municipal, era explicado aos capitães dos navios que mostrassem suas cartas de fretamento depois de chegarem ao porto da cidade (*Livro das Posturas Antigas de Lisboa*, 1974: 161-163). E um dos dispositivos trata precisamente dos regulamentos para a tributação da tonelagem dos navios, sendo um dos exemplos desta mesma colecção documental de impostos. Para apoiar a análise, um conjunto mais amplo de estudos é obrigatório, como o conduzido por Frutuoso, Guinote & Lopes (2001) e o volume dirigido por Bethencourt & Curto (2010) sobre a organização económica do Império, composto por

uma série de colaboradores com diferentes artigos, com um ponto de vista multidisciplinar das dinâmicas mercantis da Coroa no continente, e de outros territórios portugueses.

Para além disso, a obra coletiva organizada por Cardoso, Monteiro & Serrão (2010) traz dados económicos importantes sobre o período napoleónico, tanto da perspectiva brasileira quanto da portuguesa e europeia, assim como o artigo de João Nunes de Oliveira (2012), nos estudos em homenagem a Joaquim Romero Magalhães, e o trabalho de Ana Martins (2007) com preciosas informações acerca de dados e fontes durante o período joanino no Brasil. Em termos de dados fiscais e da perspectiva global das finanças portuguesas nos princípios do século XIX, os artigos de Jorge Pedreira (1987) e de Luís Espinha da Silveira (1987) são essenciais para a percepção do peso das receitas do marco no contexto das finanças do Estado. E no que diz respeito às finanças municipais e sua relação/articulação com os poderes centrais, e o processo de centralização político-administrativa nos finais do Antigo Regime, os estudos de Viriato Capela (1987; 1993; 1995; 1999; 2001) para o contexto do Minho, o de Patrícia Costa (2014) para o Porto e os de Teresa Fonseca (2002; 2014) para Lisboa e Évora. Essas análises servem de ponto de partida e, ao mesmo tempo, abrem perspectivas no estudo do comércio e também do processo de transformação e evolução do sistema tributário português neste período, no reino e no exterior. O estudo da tributação dos navios durante o Tesouro Real é uma importante lacuna a ser preenchida.

A Fazenda Real (Erário Régio) foi a instituição responsável por um processo de centralização da administração fiscal em Portugal. A sua criação faz parte de um contexto mais amplo da crise económica, causada pela quebra da receita de impostos sobre consumo e vendas, devido ao seu modelo de cobrança personalizada, bem como a tendência de queda de outros impostos. Além disso, a principal fonte de renda da Coroa, os lucros das alfândegas, passou por um período de contração, devido à guerra de sucessão em Espanha e ao corte que os monopólios reais sofreram a partir da década de 1740, com a desaceleração de extração e taxaço do ouro brasileiro e do tabaco (Silva, 2005: 254-255). Esta crise se intensificou no final dos anos 1700 e durante as primeiras décadas de 1800, devido ao contexto europeu de guerra, à independência do Brasil e aos conflitos internos portugueses derivados da implantação do liberalismo.

Nesses contextos de conflito, o Tesouro Real foi fortemente pressionado quando foi uma das prerrogativas mais significativas do estado: a defesa. Como o sistema fiscal português se comportou para enfrentar esses desafios? Como as receitas aduaneiras reagem durante esse período? Qual é a importância e a dinâmica da taxaço dos navios no processo de enfrentamento dessas despesas e qual poderia ser a importância dessa contribuição? Para além disso, juntam-se outros questionamentos, como por exemplo: i) o das mudanças nas rotas e nas cargas dos navios dentro deste mesmo contexto de reordenamento

político-comercial; ii) o cálculo da tonelagem e, conseqüentemente, o da receita deste tributo nos portos portugueses, isto é, se estariam estas receitas subestimadas ou superestimadas de acordo com a precisão dos métodos de arqueação; iii) qual a sua destinação, comparativamente a outros casos (EUA, Inglaterra, etc.); iv) se o despotismo esclarecido/contexto de guerra conduziram Portugal rumo a uma mudança institucional efetiva e, por fim, como a cobrança deste imposto pode ser analisada num contexto de avaliação dos níveis de produtividade associada à evolução do transporte marítimo e de seus custos.

O imposto conhecido como “Marco dos Navios” recebeu sua nomenclatura derivada de seus procedimentos de cobrança / pagamento e da determinação da tonelagem (arqueação) das embarcações, de origem medieval. Originalmente uma renda municipal, suas raízes vieram do desenvolvimento do comércio nacional e internacional do século XIV em toda a Europa. Em Portugal, esse mesmo processo significou uma mudança para uma nova forma de tributação: os impostos indiretos, sobre o consumo e as transações comerciais. Este novo estilo de arrecadação foi contemplado por D. João I (Viegas & Martins, 2010: 181-182), cuja moeda de conta (Marco de Prata) daria nome a taxa (Matos, 1997: 43). Mais tarde, essa fonte de renda também seria incorporada ao Erário Régio, a agência pública responsável pelas finanças do reino. Convém ressaltar que o mesmo Erário também era encarregado da supervisão de outras agências em relação aos procedimentos financeiros e de comércio externo. Criado no contexto do governo do Marquês de Pombal durante a segunda metade do século XVIII, este processo foi fortemente marcado por um fenômeno centralizador em voga entre as monarquias da Europa ocidental na época, dentro do contexto do despotismo esclarecido.

Com relação à primeira das unidades de descrição, os Livros de Entrada do Marco são uma espécie de diário do acesso das embarcações no porto de Lisboa. Enquanto nosso fio condutor principal, funcionam como um “eixo central” de informações, com um conjunto completo de dados sobre a anatomia de navios: arqueação, carga na entrada, o nome do capitão, nomes dos navios, origem, destino, tipo de navio, bandeira / nacionalidade, carga de saída e o montante total dos impostos pagos. Embora o principal objetivo da análise é a tributação e os efeitos desta renda na arrecadação total, essas fontes revelaram um novo recurso paralelo dentro deste conjunto de informações: a riqueza das descrições da carga em relação aos produtos, quantidades (em algumas situações), onde eles foram enviados e produtos portugueses que foram enviados a partir de Lisboa a bordo de navios que zarparam de lá para vários destinos em todo o mundo; aqui estão alguns exemplos de uma grande quantidade de informação que não foi sistematizada, explorada ou analisada.

Sobre a segunda divisão do fundo, os Livros de Entradas dos Navios Portugueses registam a entrada de embarcações provenientes de portos na América, África, Ásia e as ilhas (Açores e Madeira) no porto de Lisboa.

Compõem referências importantes sobre a entrada e saída de navios portugueses e, posteriormente a 1822, de navios brasileiros que estavam realizando sua atividade de transporte dos bens, produtos importantes e passageiros de e para o centro do Império Português. Contém dados relevantes e precisos sobre a sua carga (quantidade, volume, tonelagem total e parcial), origem, nomes de capitães/mestres de embarcações, nomes dos navios e tipologia das embarcações. Embora já trabalhados previamente por Frutuoso, Guinote & Lopes (2001) numa perspectiva quantitativa dos navios envolvidos nas carreiras entre o Brasil e Portugal, os mesmos servem como orientação em termos de especificação e detalhamento das cargas. Ambos os livros de entradas dos navios portugueses e os livros de entrada do Marco possuem um registo equivalente no livro de receita para o respetivo ano, com características diferentes: a lista do primeiro é identificada pela data de despacho para a saída, enquanto que o segundo pode ser identificado entre os registros contábeis da data de entrada no porto de Lisboa.

Em relação à terceira parte do fundo, isto é, os livros que contêm as contas dos direitos de cobrança do Marco, são compostos de registros contábeis que mantêm o controlo dos valores pagos tanto pelos navios portugueses que se deslocam dentro das rotas dos centros comerciais marítimos do império, como por navios mercantes estrangeiros. Os navios de guerra estavam isentos desses pagamentos. Como um registo simples, os livros mais antigos incluem apenas os nomes dos pagantes da taxa, o nome do navio, uma indicação da respectiva página no livro de inscrições em que o registo correspondente está inserido no outro livro (entradas do Marco ou entradas dos navios portugueses) e o valor total pago. Durante as primeiras décadas do século XIX, ambos introduziram uma inovação: cada registo tinha uma numeração, que é a mesma em ambas as séries (entradas e contabilidade) para facilitar a localização da mesma. Existem poucos detalhes em evidência neste grupo de fontes. É essencialmente um livro de contas, no qual podemos entender a dinâmica das técnicas, como a contabilidade de entrada dupla/ partida dobrada (também conhecida como “contas espanholas”), a evolução de valores e alguns detalhes com sobre a cobrança deste imposto e seu processo de arrendamento, que permaneceria até a extinção do Erário Régio, já na década de 1830.

O último conjunto de documentos, nomeado “Livro de movimentos dos navios estrangeiros e portugueses no porto de Lisboa” é constituído por uma série documental incompleta, de apenas dois livros, que realizam alguns registros entre 1834 e 1836, logo após o desmantelamento do Erário Régio e o fim de controlo fiscal sobre essa renda em particular. É também um diário simples que cobre quase os mesmos detalhes que o livro de entrada. A principal variação entre os dois encontra-se na forma (configuração em forma de tabela), mas também alguns itens, como dias de viagem (duração), datas de entrada e

saída, nomes de capitães, cargas na entrada e a quem foi enviado determinada carga, o destino final e a carga para a saída, compõem essas fontes.

Outro ponto-chave desta investigação é a comparação do caso português em relação ao debate historiográfico internacional sobre questões fundamentais das rotas marítimas e do comércio transoceânico. Neste contexto, parte da discussão que mais se destaca é a perspectiva dos comerciantes como atores e partes interessadas centrais sobre a questão da tonelagem dos navios. Por outro lado, a visão dos Estados também é um fator-chave, não apenas em relação às negociações dos tratados diplomático-económicos, mas também quando se trata de sua própria receita. Seguindo esta linha, esta investigação contribui com uma visão a partir do ponto de vista de um imposto municipal, para desenvolver e contrastar este ponto de vista com situações similares na Europa, relativamente ao transporte marítimo europeu, à arqueação e taxação das embarcações durante os séculos XVIII e XIX, enquanto um dos fatores mais relevantes dentro da óptica de medição dos níveis de produtividade do comércio internacional e, em particular, sobre a inserção portuguesa dentro da navegação europeia. Dentro desta abordagem, a guerra é um elemento fundamental na tomada de decisões institucionais, compondo um contexto amplo de situações que exigiu do Estado Português ações balanceadas e estruturantes relativamente à sua diplomacia económica e, ao mesmo tempo, à sua organização fiscal e financeira.

2. Portugal e o Antigo Regime: finanças, relações comerciais e caminhos institucionais num longo contexto conflituoso

A precoce territorialização fiscal do Estado é uma das características da história financeira de Portugal. Outra característica é a delegação das tarefas de coleta a agentes indiretos, que contribuiu para uma idealização da imagem da efetividade e presença do poder, observados por António Manuel Hespanha (2001). Esta descentralização produziu outro efeito colateral na parte da despesa: a sua «feudalização», isto é, a ideia de que cada unidade, tesouraria ou almoxarifado defendia o seu próprio balanço. Estes traços peculiares da fiscalidade portuguesa perdurariam até a primeira metade do século XVIII (Silva, 2005: 237-239).

Contudo, é conveniente observar o processo de transição dos finais da Idade Média até a crise do Antigo Regime em Portugal. Este percurso marca a consolidação da ideia de modernidade atribuída ao Estado por Weber (Hespanha, 2001: 122-123) enquanto agente separador das esferas pública e privada. E esta separação seria responsável também pela concentração de

poderes e da instituição de um modelo racional de governo que, em princípio, deveria servir ao conjunto da sociedade.

A guerra, enquanto elemento fundamental na tomada de decisões institucionais, compõe um contexto amplo de situações que exigiu do Estado Português ações ad hoc relativamente à sua condição económica. Fazendo um breve retrospecto, é possível observar como estes momentos de conflito militar influenciaram decisões emergenciais de cunho económico-financeiro. Contudo, as receitas externas num primeiro momento, e a postura de neutralidade num segundo serviram para blindar o Estado em relação à adoção de medidas que visavam mudanças institucionais mais profundas. Para além disso, em cada contexto, esta mesma postura foi descortinando novas possibilidades de relações diplomáticas que teriam propósitos de ordem financeira, isto é, que buscavam oferecer ao Estado uma tentativa de equilíbrio de suas contas. Ainda nos finais do século XVI, com o advento da União Ibérica, Portugal ficaria inevitavelmente ligado aos conflitos dos Habsburgo, especialmente contra os holandeses, tanto em termos administrativos como em termos financeiros. Esses choques, centrados em grande parte no estado da Índia, bem como no controle de rotas e pontos vitais de comércio, acabariam por determinar uma sequência severa de perdas para os portugueses, além de causar grandes distúrbios económicos, sobretudo do ponto de vista do rendimento das finanças do Estado. O poder holandês naval-militar, bem como o inglês, seria um dos fatores fundamentais para o declínio da supremacia lusitana no Oriente, cuja derrota em Ormuz em 1622 e a presença holandesa no Brasil seriam símbolos contundentes (Newitt, 2005: 218-222).

Do ponto de vista organizacional e administrativo, o Estado Português passaria por uma série de reformas implementadas pelo Conselho da Fazenda em 1591, com o objetivo de supervisionar atividades económicas e mercantis, bem como questões orçamentárias. Para além disso, a própria criação do Conselho das Índias dar-se-ia neste âmbito, em 1604, que não duraria muito, devido a conflitos de jurisdição. Mais tarde, em 1640, com a restauração da independência portuguesa, a separação dos reinos ibéricos e a ascensão dos Bragança com D. João IV, Portugal implementaria três outros órgãos: i) o Conselho da Guerra, responsável pelas questões militares e navais; ii) o Conselho Ultramarino, encarregado dos negócios coloniais, restaurando as funções do anterior Conselho das Índias; iii) a Junta dos Três Estados, resultante de um pedido das Cortes, como uma tentativa de criar um órgão de controlo para o financiamento e administração da guerra (Marques, 1972: 297), que manifesta a conexão umbilical entre os problemas militar e financeiro, e a abordagem estadual do ponto de vista institucional. Ou seja, novas instituições foram criadas, mas sem avançar para uma nova atitude governamental, nem com mudanças essenciais.

Em termos financeiros e comerciais, a confirmação da secessão portuguesa levaria a uma série de conflitos e negociações diplomáticas, em múltiplas localidades e de graves consequências entre 1640 e 1668. A tentativa de manter seus entrepostos na Índia e no Sri Lanka, bem como os conflitos entre a França e os Países Baixos e os seus desdobramentos, com uma ameaça efetiva não só para o Brasil, mas também para os entrepostos africanos, determinariam uma tomada de decisões e a definição de prioridades. O negócio do Atlântico, apesar de todas as dificuldades, seria a escolha natural: o Estado da Índia desaparecia (Newitt, 2005: 246-248), e Portugal concentrava todas as suas energias na manutenção da sua grande fonte de recursos, em grande parte baseada no comércio de escravos e no monopólio do comércio com o Brasil (Marques, 1972: 380-381).

Neste contexto, a posição de neutralidade portuguesa na Guerra da Liga de Augsburg (1688-1697) seria fundamental. Não só permitiu uma posição político-militar estratégica, mas também proporcionou uma reaproximação econômico-comercial com os ingleses, materializada no Tratado de Methuen (1703), e que combinada com a exploração do ouro no Brasil e sua posição no mercado exportador, cria uma situação de estabilidade durante a primeira metade do século XVIII. Situação que perduraria mesmo com o reino importando muito mais do que exportava, para além dos enormes deficits acumulados em termos de balança comercial relativamente aos britânicos, que aumentavam ano após ano, e cuja tendência seria combatida pela política econômica da governação liderada pelo Marquês de Pombal (Macedo, 1982: 187-189; 197).

A magnitude das guerras napoleónicas e seu impacto proporcional na fiscalidade e economia europeias lançariam Portugal para novos desafios: por um lado, tentar aumentar os níveis de receitas tributárias e melhorar sua organização administrativa; por outro lado, redefinir o seu mapa estratégico das relações diplomáticas e económicas, considerando seu status de “neutralidade” como uma ferramenta útil e atraente para novos parceiros, mesmo que fossem estados, nações ou principados recém-independentes. Revoluções e outros conflitos militares serviriam para reposicionar Lisboa como um importante entreposto internacional (Marques, 1972: 387).

Outro ponto fundamental deste trabalho refere-se ao debate historiográfico internacional sobre essas questões marítimo-comerciais. Nesse contexto, parte da discussão que mais se destaca é a perspectiva dos comerciantes como atores centrais e *stakeholders* sobre a questão da arqueação/tonelagem de navios. Por outro lado, o ponto de vista dos Estados, esta questão também é um fator-chave, não apenas em relação às negociações dos tratados, mas também quando se trata de sua própria arrecadação (Kelsall, 2007: 214-217), considerando que a metodologia das medições variava de acordo com os países e com o objetivo, isto é, se o que se quer determinar é a capacidade de carga, a medição de capacidade interna global do navio ou a medição de capacidade para efeitos

fiscais (Chapman, 2006: 150). Seguindo esta linha, esta pesquisa fornece a perspectiva da contribuição de um imposto municipal, a fim de desenvolver este ponto de vista particular sobre a inserção portuguesa na navegação europeia e tributação marítima para os séculos XVIII e XIX.

Além disso, esta pesquisa também se destina a incluir a montagem de um banco de dados online, com informações coletadas das quatro séries do conjunto principal de fontes, com informações verificadas e cruzadas dos fundos auxiliares localizados no Arquivo Nacional do Torre do Tombo, relativamente à Mesa de cobrança do imposto do Consulado³. O foco principal é criar um “raio X” dos navios, que contém o nome do navio, nome, bandeira / nacionalidade, origem e destino, descrição detalhada da carga, tonelagem e impostos pagos, durante o desenvolvimento do projeto. Adicionalmente, uma observação da estrutura / formato da informação (estudo diplomático) é uma parte essencial da investigação, com as modificações encontradas na estrutura das fontes por meio da cronologia definida.

Após o fechamento da coleta de registos, seu tratamento e organização adequados num banco de dados, e uma vez de posse dessas informações, o ponto central será a análise estatística de toda a série dos anos de 1760 a 1830, fornecida por quatro unidades de descrição, destacando o eixo central dos dados fornecidos pelo livro de entradas do Marco dos Navios. Com isso, será possível observar um caminho de cada uma das embarcações ao longo do tempo. Além disso, as rotas, a maioria dos destinos regulares e como essas rotas são modificadas durante o período. Os bens e mercadorias transportadas. Como o comércio flui em determinadas situações de pressão política e militar como resultado de conflitos; a análise da criação de novas relações diplomáticas e novas associações empresariais; a verificação da evolução fiscal e suas mudanças com relação à cronologia estudada e a importância dos valores recebidos pelo Tesouro Real.

O estudo dos fundos fiscais do Marco será complementado pelo recurso a bases de dados que contribuem para uma avaliação da importância do Porto de Lisboa na rede de transporte marítimo europeu, nomeadamente os registos de portagens (STR), Lloyd Register Ships e Navigocorpus, todas bases de dados *online*. Em boa medida, a relevância desta investigação reside na criação de uma base de dados similar as demais previamente citadas, para o contexto português.

3 ANTT, Alfândegas de Lisboa, Alfândega Grande do Açúcar, Receitas da Estiva, Liv. N° 188; Alfândega das Sete Casas, Receitas do direito do Consulado pertencente ao pescado seco, Liv. N° 5533; Alfândega Grande do Açúcar, Receitas no Consulado para fazendas inglesas, Liv. N° 1875; Alfândega Grande do Açúcar, Receitas de Vendas do Consulado, Liv. N° 1754; Alfândega Grande do Açúcar, Receita do Consulado Mesa Grande, Liv. N° 7145; Alfândega Grande do Açúcar, Receita do Consulado Cobrança de Direitos, Liv. N° 1375; Alfândegas de Lisboa, Alfândega Grande do Açúcar, Receita do Consulado Cobrança de Direitos das embarcações e da madeira para elas, Liv. N° 1515.

A investigação em curso sobre a documentação do Marco visa adicionalmente incorporar os resultados obtidos no georreferenciamento das redes de transporte marítimo através do porto de Lisboa, através da utilização da tecnologia GIS, na mesma abordagem utilizada em análises e estudos semelhantes sob o mesmo tema de história comercial e marítima, contextualizada em estudos recentes como o publicado recentemente por Solana (2014). Além disso, a intenção principal é o de associar um banco de dados *online*, em ligação com a base do Marco, que contenha todos os dados dos navios disponíveis nessas fontes primárias, a fim de complementar e / ou integrar sistemas de informação prévios e contínuos sobre navegação e comércio transoceânicos durante os séculos XVIII e XIX. Neste sentido, os resultados apresentados nesta investigação complementar-se-ão, fazendo parte de uma pesquisa mais ampla que permitirá a referência cruzada de fontes de comércio marítimo português e internacional, durante o período do Erário Régio, entre 1761 e 1833.

Observações Finais

O enquadramento do estudo da estrutura do Marco dos Navios, responsável pela recolha do imposto sobre a tonelagem dos navios portugueses, por um lado, é uma chave para o estudo do comércio marítimo internacional e do sistema fiscal português e, mais ainda, um importante conjunto de fontes pouco explorado e muito útil para compreender algumas das características fundamentais da História Marítima, Económica e Fiscal, não só de Portugal, mas também de outras nações com as quais mantiveram e desenvolveram relações diplomáticas e comerciais.

Uma comparação entre as respectivas transições fiscal e administrativa entre as respectivas regiões controladas por Portugal e Espanha na América também mostra-se um estudo relevante e fundamental para entender a diferença de algumas dinâmicas locais e a adaptação ou conversão de mecanismos fiscais das antigas metrópoles nas novas nações independentes da América Latina.

O Império Português deteve, por décadas, muitos portos e entrepostos comerciais em todo o mundo, em quase todos os continentes, entre os séculos XVI e XVIII. Contudo, a manutenção e soberania da presença portuguesa em território americano, assim como a sua afirmação nos mares em sequência ao Tratado de Madrid, passaria por um processo de acomodação em meio as tensões diplomáticas com o Império Espanhol, as dificuldades financeiras e à pressão económica inglesa. A ténue linha entre guerra e paz entre potências europeias e colónias americanas, assim como o comércio, o contrabando e os embargos impostos na segunda metade do século XVIII, levou Portugal à neutralidade e ao seu reposicionamento diplomático-económico, tanto no espaço Báltico quanto nos espaços do Atlântico Norte e Sul, mediante os seus interesses no mercado escravocrata.

Dentre estes pontos estratégicos, dois tiveram especial importância, principalmente por razões económicas e políticas: Lisboa, como centro natural do reino, conectando todos os oceanos; e o Rio de Janeiro, um dos vértices do tráfico negreiro, e onde a Corte Portuguesa ficaria estabelecida entre 1808 e 1820. O cruzamento dos registos fiscais do Marco dos Navios, dos finais do século XVIII e princípios do XIX, com outros fundos documentais nacionais e estrangeiros, será fundamental para abordar a teia de relações entre Lisboa e os demais portos e territórios americanos, do Norte e do Sul, e das Caraíbas, a interação entre eles e o estabelecimento de um transporte marítimo “multi-tasking”, engendrado em nome da sobrevivência de um Império acossado.

Siglas

AML – AH - Archivo Municipal de Lisboa, Archivo Histórico

ANTT - Archivo Nacional de la Torre do Tombo

Referências

Fontes primárias

Arquivo Municipal de Lisboa – Arquivo Histórico

Fundo Marco dos Navios, cód. PT/AMLSB/CMLSBAH/IMPS/01

AML-AH, Impostos, Contribuição Municipal, Marco dos Navios, Livro das entradas de navios portugueses, livros 0001 a 0059;

AML-AH, Impostos, Contribuição Municipal, Marco dos Navios, Livro de entradas do Marco dos Navios, livros 0062 a 0133;

AML-AH, Impostos, Contribuição Municipal, Marco dos Navios, Livro de receita do Marco dos Navios, livros 0134 a 0198;

AML-AH, Impostos, Contribuição Municipal, Marco dos Navios, Livros 1º e 2º do movimento dos navios portugueses e estrangeiros no porto de Lisboa, livros 0060 e 0061.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo

Fundo Casa dos Contos do Reino e Casa – Erário Régio

Subfundo Alfândegas de Lisboa, cód. ANTT/TT/ER/ALFLSB

ANTT, Alfândegas de Lisboa, Alfândega Grande do Açúcar, Receitas da Estiva, Liv. N° 188;

ANTT, Alfândegas de Lisboa, Alfândega das Sete Casas, Receitas do direito do Consulado pertencente ao pescado seco, Liv. N° 5533;

ANTT, Alfândegas de Lisboa, Alfândega Grande do Açúcar, Receitas no Consulado para fazendas inglesas, Liv. N° 1875;

ANTT, Alfândegas de Lisboa, Alfândega Grande do Açúcar, Receitas de Vendas do Consulado, Liv. N° 1754;

- ANTT, Alfândegas de Lisboa, Alfândega Grande do Açúcar, Receita do Consulado Mesa Grande, Liv. N° 7145;
- ANTT, Alfândegas de Lisboa, Alfândega Grande do Açúcar, Receita do Consulado Cobrança de Direitos, Liv. N° 1375;
- ANTT, Alfândegas de Lisboa, Alfândegas de Lisboa, Alfândega Grande do Açúcar, Receita do Consulado Cobrança de Direitos das embarcações e da madeira para elas, Liv. N° 1515.

Fontes Secundárias

Livro das Posturas Antigas de Lisboa, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1974.

Bibliografia

- BAILYN, B. (1964). *The New England Merchants in the Seventeenth Century*. New York, NY: Harper & Row.
- BARROW, T. C. (1967). *Trade and Empire: The British Customs Service in Colonial America, 1660-1775*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- BETHENCOURT, F., & CURTO, D. R. (dir.). (2010). *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70.
- BONNEY, R. (ed.). (1995). *Economic Systems and State Finance*. Oxford: Oxford University Press.
- BONNEY, R. (ed.). (1999). *The Rise of the Fiscal State in Europe (c.1200-1815)*. Oxford: Oxford University Press.
- BOUCHER, P. (2018). *The Shaping of the French Colonial Empire: A Bio-Bibliography of the Careers of Richelieu, Fouquet, and Colbert*. New York-London: Routledge (primeira edição de 1985).
- BOWEN, H. V., & González Enciso, A. (eds.). (2006). *Mobilising resources for war: Britain and Spain at work during the early modern period*. Pamplona: EUNSA.
- BREWER, J. (1988). *The Sinews of Power: War, Money and the English State (1688-1783)*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- BRUIJN, J. R. (1990). Productivity, profitability, and costs of private and corporate Dutch ship owning in the seventeenth and eighteenth centuries. In James D. Tracy (ed.), *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750* (pp. 174-194). Cambridge: Cambridge University Press.
- CAPELA, J. V. (1987). *Entre-Douro e Minho 1750-1830. Finanças, administração e bloqueamentos estruturais no Portugal Moderno*. 3 vols. Braga, Universidade do Minho.
- CAPELA, J. V. (1993). *Textos para o ensino de História de Portugal. Política, Administração, Economia e Finanças Públicas Portuguesas (1750-1820)*. Braga, Universidade do Minho, Braga.
- CAPELA, J. V. (1995). *O Minho e os seus municípios: estudos económicos-administrativos sobre o município português nos horizontes da Reforma Liberal*. Braga: Universidade do Minho.
- CAPELA, J. V. (1999). *Fidalgos, Nobres e Letrados no governo do Município Bracarense: a administração económica e financeira da Câmara no apogeu e crise do "Antigo Regime"*. Braga: Universidade do Minho.
- CAPELA, J. V. (2001). As finanças municipais nos tempos modernos (século XV a XVIII). Breve História e perspectivas mais recentes. In *II seminário Internacional – História do Município no Mundo Português*, Funchal: Coleção "História do Municipalismo", n.º2 (pp. 15-26). Funchal: CEHA – SRTC.

- CARDOSO, J. L., MONTEIRO, N. G., SERRÃO, J. V. (orgs.). (2010). *Portugal, Brasil e a Europa Napoleónica*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.
- CARRARA, A. A., SÁNCHEZ SANTIRÓ, E. (coords.). (2012). *Guerra e Fiscalidade na Ibero-América Colonial (séculos XVII-XVIII)*. Juiz de Fora-México: Editora UFJF-Instituto Mora.
- CHAPMAN, F. H. af. (2006). *Architectura navalis mercatoria: the classic of eighteenth-century naval architecture*. Mineola: Dover Publications.
- COSTA, P. (2014). *Finanças e Poder na Cidade do Porto (1706-1777). Do registo à fiscalização, estabilidades e ruturas* (Tese de Doutoramento). Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- CROUZET, F. (2003). Economic factors and the building of the French nation-state, In Alice Teichova, Herbert Matis, *Nation, State and the Economy in History* (pp. 34-55). Cambridge: Cambridge University Press.
- DAVIS, R. (2017). *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Oxford: Oxford University Press.
- EDLING, M. M., Kaplanoff, M. D. (2004). *Alexander Hamilton's Fiscal Reform: Transforming the Structure of Taxation in the Early Republic*. *The William and Mary Quarterly*, Vol. 61, No. 4 (Oct.), 713-744.
- FRANKOT, E., Brand, H. (2007). The Netherlands, In Lennart Bes, Edda Frankot, Hanno Brand, (eds.), *Baltic Connections: Archival Guide to the Maritime Relations of the Countries around the Baltic Sea (including the Netherlands), 1450-1800 – Vol. I: Denmark, Estonia, Finland, Germany* (pp. 901-1606). Leiden-Boston: Brill.
- FONSECA, T. (2002). *Absolutismo e Municipalismo. Évora 1750-1820*. Lisboa: Edições Colibri.
- FONSECA, T. (2014). O município de Lisboa na política pombalina de absolutismo esclarecido. *Cadernos do Arquivo Municipal*, 2ª Série, Nº 2 (julho - dezembro 2014), 167-182.
- FRUTUOSO, E., Guinote, P., Lopes, A. (2001). *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos portugueses.
- HAIRR, J. (2014). *A History of South Carolina Lighthouses*. Charleston: The History Press.
- HESPANHA, A. M. (2001). As Estruturas Políticas em Portugal na Época Moderna, In José Tengarrinha (org.). *História de Portugal* (pp. 117-181). Bauru/São Paulo/Portugal: EDUSC/ Editora UNESP/Instituto Camões.
- JOHANSEN, H. C. (1983). Ships and cargoes in the traffic between the Baltic and Amsterdam in the late eighteenth century, In Wiert Jan Wieringa (org.). *The interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic region, 1400-1800* (pp. 161-170). Papers presented at the third international conference of the Association Internationale d'Histoire des Mers Nordiques de l'Europe, Utrecht, August 30th-September 3rd 1982. Leiden: Springer.
- KELSALL, P. (2007). The changing relationship between Denmark and the Netherlands in the latter half of the seventeenth century, In Hanno Brand, Leos Muller (eds.), *The Dynamics of Economic Culture in the North Sea and Baltic Region in the Late Middle Ages and Early Modern Period* (pp. 205-223). Hilversum: Verloren Publishers.
- KLEIN, H. S., Vinson III, B. (2007). *African Slavery in Latin America and the Caribbean*. Oxford: Oxford University Press.
- KUETHE, A. J., Andrien, K. J. (2014). *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century: War and the Bourbon Reforms, 1713-1796*. Cambridge: Cambridge University Press.
- MACEDO, J. B. de. (1982). *Problemas de História da Indústria Portuguesa no século XVIII*. Lisboa: Ed. Querco.
- MARQUES, A. H. de O. (1972). *History of Portugal: From Lusitania to Empire (vol. I)*. New York/London: Columbia University Press.

- MARTINS, A. C. D. (2007). *Governança e Arquivos: D. João VI no Brasil*. Lisboa: Torre do Tombo-Ministério da Cultura.
- MATOS, F. (1997). O imposto municipal do 'Marco dos Navios': uma introdução histórico-documental. *Cadernos do Arquivo Municipal*, 1ª Série, nº 1, 43-49.
- MCCUSKER, J. (2005). The tonnage of ships engaged in British colonial trade during the eighteenth century, In *Essays in the Economic History of the Atlantic World* (pp. 26-46). New York: Routledge.
- MELLAFE, R. (1975). *Negro Slavery in Latin America* (J. W. S. Judge, trad.). Los Angeles: University of California Press.
- NEWITT, M. D. (2005). *A History of Portuguese Overseas Expansion, 1400-1688*. New York/London: Routledge.
- O'BRIEN, P. (2011). The nature and historical evolution of an exceptional fiscal state and its possible significance for the precocious commercialization and industrialization of the British economy from Cromwell to Nelson. *The Economic History Review*, 64 (2), 408-446.
- OLIVEIRA, J. N. de. (2012). A Beira no Contexto das Invasões Napoleônicas, In Álvaro Garrido, Leonor Freire Costa, Luís Miguel Duarte (Orgs.), *Estudos em Homenagem a Joaquim Romero Magalhães: Economia, Instituições e Império* (p. 49-66). Coimbra: Almedina.
- ORMROD, D. (2003). *The Rise of Commercial Empires: England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650-1770*. Cambridge: Cambridge University Press.
- PEDREIRA, J. M. (1987). Indústria e atraso económico em Portugal (1800-1825). Uma perspectiva estrutural. *Análise Social*, vol. XXIII (97), 3º, 563-596.
- RABUSHKA, A. (2008). *Taxation in Colonial America*. Princeton: Princeton University Press.
- SALISBURY, W. (1966). Early Tonnage Measurement in England. *Mariner's Mirror*, LII, nº 1, 41-51.
- SALISBURY, W. (1966). Rules for Ships Built for, and Hired by, the Navy. *Mariner's Mirror*, LII, nº 2, 173-180.
- SALISBURY, W. (1966). Early Tonnage Measurement in England, III: H. M. Customs and Statutory Rules. *Mariner's Mirror*, LII, nº 4, 329-340.
- SALISBURY, W. (1967). Early Tonnage Measurement in England, Part IV: Rules Used by Shipwrights and Merchants. *Mariner's Mirror*, LIII, nº 3, 251-264.
- SALISBURY, W. (1968). Early Tonnage Measurement in England, Part V: Colliers, Deadweight, and Displacement Tonnage. *Mariner's Mirror*, LIV, nº 1, 69-76.
- SÁNCHEZ SANTIRO, E. (2010). Una modernización conservadora: el reformismo borbónico y su impacto sobre la economía, la fiscalidad y las instituciones, In Clara García Ayuardo (coord.), *Las reformas borbónicas, 1750-1808* (pp. 288-336). México: Centro de Investigación y Docencia Económicas, A. C./Fondo de Cultura Económica/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México/FCCM.
- SILVA, A. F. da. (2005). Finanças Públicas, In Pedro Lains, Álvaro Ferreira da Silva (Orgs.). *História Económica de Portugal (1700-2000): vol. I - O século XVIII* (p. 237-261). Lisboa: ICS.
- SILVEIRA, L. E. da. (1987). Aspectos da evolução das finanças públicas portuguesas nas primeiras décadas do século XIX (1800-1827). *Análise Social*, vol. XXIII (97), 3º, 505-529.
- SOLANA, A. C. (ed.). *Spatio-Temporal Narratives: Historical GIS and the Study of Global Trading Networks (1500-1800)*. Cambridge: Cambridge Scholars Publishing.
- STEIN, S. J., Stein, B. H. (2003). *Apogee of Empire: Spain and New Spain in the Age of Charles III, 1759-1789*. Baltimore-London: Johns Hopkins University Press.
- SWANN, J. (1999). War and finance in Louis XIV's Burgundy, 1661-1715, In Mark Ormrod, Margaret Bonney, Richard Bonney (eds.), *Crises, revolutions and self-sustained growth. Essays in European fiscal history, 1130-1830* (pp. 294-322). Stamford: Shaun Tyas.

- HART, M. (1999). The United Provinces, 1579-1806, In Richard Bonney (ed.), *The Rise of the Fiscal State in Europe, c. 1200-1815* (pp. 309-326). Oxford: Oxford University Press.
- TORRES SÁNCHEZ, R. (2007). The Triumph of the Fiscal-Military State in the Eighteenth Century. War and Mercantilism, In Rafael Torres Sánchez (ed.), *War, State and Development. Fiscal-Military States in the Eighteenth Century* (pp. 13-44). Pamplona: Eunsa.
- VIEGAS, I. M., Martins, M. G. (coords.). (2010). *Rey de Portugall e do Algarve, senhor de Çepta: livro I e II de D. João I*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, Coleção Fontes do Arquivo Municipal de Lisboa.



Universidade do Minho

