

# HISTORIA ATLÁNTICA

**RUPTURAS E CONFLITOS NO MUNDO INSULAR  
ATLÂNTICO. SÉCULOS XV-XIX**

**RUPTURAS Y CONFLICTOS EN EL MUNDO  
INSULAR ATLÁNTICO. SIGLOS XV-XIX**

**BREAK UPS AND CONFLICTS IN THE ATLANTIC  
INSULAR WORLD. XV-XIX CENTURIES**

**Alberto Vieira\***

Recibido: 7 de julio de 2011

Aceptado: 21 de octubre de 2012

*«...O conjunto dos arquipélagos das Canárias, Madeira e Açores: escalas obrigatórias em todo esse sistema mundial, uma vez que o globo se tornou em periferia desse centro dinâmico, empreendedor e avassalador, que é a Europa ocidental dos séculos XVI-XVIII.(...) A Madeira situa-se no centro deste sistema de duplo sentido, e por isso de certo modo comanda todo este espaço, porque vive sobretudo da riquíssima produção própria.» V. M. Godinho, Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar. séculos XIII-XVIII, Lisboa, 1990.*

*...en las Islas Canarias pusiesen en práctica porque los vinos que producen aquellas islas lograsen el mismo grado de vino de La Madeira hasta llegar las noticias de todas las naciones, pues es bien sabido y notorio que aquel precioso licor de Las Canarias tie-*

---

\* Investigador. Centro de Estudos de História do Atlântico (CEHA). Rua das Mercês, 8. 9000-224 Funchal. Madeira, Portugal. Teléfono: +351 351 291+351 214 970; correo electrónico: avieira@inbox.com

*ne la misma virtud que el de la isla de La Madeira y por alta de no ser los dichos vinos tratados del mismo modo que los de la isla de La Madeira, no se les da estimación, pues es notado de todas las naciones, y en especial de los ingleses, que son los que frecuentan más este ramo de comercio que dicen que, tratados que sean los vinos de las Canarias como se practica en dicha isla de La Madeira, aun llegarán a ser mejores por el clima de aquellas islas.*

Francisco CHACÓN, 1786

**NOTA:** Em recordação de D. Antonio Rumeu de Armas (1912-2006), um lavrador desta História das ilhas, cuja obra foi o ponto de partida para conhecermos a atlanticidade de Canárias.

**Resumo:** A História do insular do Atlântico Oriental destaca diversas situações de ruptura e conflito impostas por diferentes políticas dos impérios que dominavam estas ilhas, como de mecanismos de inserção das mesmas nas rotas oceânicas. Os ilhéus continuavam alheios a estas situações e continuam a atuar alheios a quaisquer mecanismos de limitação imperial ou de regras impostas pelos mercados peninsulares. Para isso furtam-se às regras e proibições através do contrabando. O mundo insular e aqueles que nele intervêm alheiam-se das suas origens, das ordens impostas e partilham espaços, produtos e rotas comerciais. São estas complicitades e partilhas que fazem muitas vezes a riqueza dos insulares.

**Palavras-Chave:** Açores, Açúcar Canárias, Cereais, Madeira, Vinho.

**Resumen:** La historia de las islas del Atlántico oriental destaca varios casos de ruptura y conflicto impuestas por diferentes imperios políticos que gobernaron estas islas, así como por los mecanismos para la inserción de las rutas oceánicas. Los isleños, conscientes de esta situación, siguen actuando ajenos a los mecanismos de lo imperial o a las limitaciones impuestas por las reglas de los mercados de la Península. Para

sustraerse a estas normas y reglamentos tenemos el contrabando. El mundo insular y quienes participan en él se alejan de sus orígenes, de las órdenes de limitación y actúan en los mismos espacios de acción y rutas comerciales, y también con los mismos productos. Estas son acciones de complicidad y de compartir que hacen la riqueza de la isla.

**Palabras clave:** Azores, Canarias, azúcar, cereales, vino de Madeira.

**Abstract:** The insular History of the East Atlantic reveals several cases of rupture and conflict as a result of the various measures imposed upon the islands by the governors of the times, such as the mechanisms for the inclusion of the Archipelago on the major trading routes. The islanders who were alerted to these situations continued to exert their own prerogatives, paying no heed to the limitations imposed by the mainland market mechanisms. Smuggling became their answer to legislation imposed from abroad. Ways were found to skirt the limitations on routes, products and places that converted their authors' into rich merchants.

**Keywords:** The Azores, The Canary Islands, Sugar, Cereals, Madeira wine.

Perante nós prefigurar-se um mundo insular aberto de partilha constante, não obstante as opções distintas e soberania das coroas em ação. O mundo insular construiu-se assim à parte desta opção peninsular e alheia-se muitas vezes dessas situações de rutura e conflito a que são obrigados por força da dependência a reinos distintos, com opções também diferentes e quase sempre adversas e de conflito.

Nem sempre os interesses insulares convergem com os interesses peninsulares. O mundo das ilhas colidem quase sempre com as opções políticas e hegemónicas dos reinos peninsulares, mas os insulares souberam estabelecer mecanismos adequados para suplantar estas dificuldades e entraves. Aquilo que o mar unia a política e a divergência de interesses procura separar, mas quase sempre sem sucesso. De forma que entre os espaços insulares a mobilidade é permanente e alheia a esses conflitos.

Daqui resulta uma interação e ajuda quase permanentes que se espelham na permuta de experiências e conhecimentos, produtos e técnicas. Esta mobilidade bidirecional foi a resposta eficaz aos conflitos insulares e a forma de entender que a sua sobrevivência dependeria deste entendimento prático que raras vezes foi entendido e compreendido em termos políticos e institucionais.

Desta forma faz sentido falar do mundo insular do Atlântico insular, da Macaronésia, ou das Afortunadas, como uma realidade construída a partir de dentro destas ilhas e entendida como uma estratégia de sobrevivência neste contexto de permanente conflito continental. Assim o mundo das ilhas que nos ocupa faz-se de múltiplas mobilidades que os rumos da História de cada uma delas e do Atlântico, ora reforçam ou atenuam, fazendo-nos entender que na verdade o reino insular que pretendia criar o infante D. Henrique no século XV<sup>1</sup>, perdurou no imaginário destes insulares, que sendo fiéis às raízes e soberania peninsulares nunca deixaram de ser ilhéus e atlânticos.

---

<sup>1</sup> VERLINDEN (1989), pp. 281-292.

## 1. O MUNDO INSULAR. CONVERGÊNCIAS E PRILHAS INSULARES

*Interconexões insulares*

A Madeira pela posição charneira entre os Açores e as Canárias e da anterioridade no processo de povoamento, foi, desde meados do século XV, um importante viveiro fornecedor de colonos para estes arquipélagos e um elo de ligação entre eles. A ilha funcionou mais como polo de emigração para as ilhas do que como área recetora de imigrantes. Se excetuarmos o caso dos escravos guanches e a inicial vinda de alguns dos primeiros conquistadores de Lanzarote, podemos afirmar que o fenómeno é quase nulo, não obstante no século dezasseis os açorianos surgirem com alguma evidência no Funchal. Nas Canárias a presença dos insulares portugueses assume diversa razão. Assim enquanto os madeirenses se situam maioritariamente no sector do comércio e dos ofícios, os açorianos são trabalhadores, muitas vezes sazonais, ligados às atividades agrícolas.

O papel da Madeira neste sistema de inter-relações e a importância da comunidade madeirense neste arquipélago é destacado por todos os autores que se têm dedicado ao tema; os inúmeros estudos realizados nos últimos anos vão no sentido desta valoração. Aliás, já J. Perez Vidal havia já chamado a atenção para o papel da Madeira neste quadro de influências e relações<sup>2</sup>. É certo que estamos perante uma presença variada de portugueses de todas as regiões do país<sup>3</sup>, mas esta familiarida-

<sup>2</sup> Buena parte de los portugueses establecidos en Canarias y los que traficaban con estas islas procedía, como se habrá visto, de la Madeira. Era un hecho perfectamente natural. Ambos archipiélagos constituían sendas avanzadas de Portugal y España en sus empresas de descubrimiento; fronteras bases en el arranque de los caminos marítimos hacia las nuevas tierras. Entre uno y outro era importante y frecuente el intercambio; pero la corriente principal se dirigía del de la Madera al de las Canárias: la Madera alcanzó pronto una gran población relativa: la conquista de las Canárias terminó mucho después: además las Canárias se hallaban más al sur y más próximas al Africa, precisamente en la dirección que seguía w entonces el incontenible movimiento de expansión atlántica, PEREZ VIDAL (1991), p. 59.

<sup>3</sup> Diversos autores destacam a presença de portugueses de outras regiões. Veja-se PÉREZ VIDAL (1991), pp. 59-64; MORERA (1994), pp. 16-17; BRITO GONZÁLEZ (1997), pp. 49, 116-118; LOBO CABRERA (1979), p.18

de canário-madeirense foi dominante no quadro de relacionamentos, jogando a ilha um papel chave.

A presença e influência portuguesa nas Canárias que assumiu grande impacto a partir da Madeira registou-se a vários níveis da sociedade e economia deste arquipélago vizinho. O movimento permanente de gentes portuguesas trouxe associado, formas de falar, usos e costumes mas também técnicas e produtos de que os mesmos acabaram por ser os promotores, porque surgem também na qualidade de agricultores e operários especializados dedicados às diversas tarefas de transformação dos produtos. Assim, é evidente a associação dos madeirenses à divulgação das culturas do pastel, da vinha e da cana-de-açúcar. O leque de atividades em que se empenharam os portugueses é variado indo desde o comércio, às atividades produtivas ligadas ao sector agrícola e aos diversos ofícios.

Hoje sabemos que a comunidade portuguesa em Canárias propiciou inúmeras influências, ainda visíveis nas contribuições linguísticas e etnográficas. Neste caso são evidentes nos portuguesismos na nomenclatura dos ofícios, utensílios e produtos a que estiveram ligados: açúcar, vinho, pesca, construção civil e fabrico de calçado<sup>4</sup>. Muitas das técnicas e nomenclatura associada a estas atividades estão indissociavelmente ligadas a estes e mostram na maioria dos casos que são de proveniência portuguesa, quase sempre com passagem pela Madeira.

Se tivermos em conta o pioneirismo madeirense na agricultura de produção para o mercado, assente nas culturas da vinha e dos canaviais não será difícil de associar mais esta influência à prática destas culturas nas Canárias, onde vemos também muitos madeirenses relacionados. Assim, se foram os madeirenses a levar algumas cepas e canaviais, também deverão ter juntado as técnicas e formas de trabalho e transformação destas culturas para as adequar ao mercado de exportação. Para a cana-de-açúcar foram as técnicas de regadio, como também os engenhos de moenda, enquanto para a vinha notamos idênticas similitudes nas latadas de La Palma, como nas tipologias dos

---

<sup>4</sup> Confronte-se PÉREZ VIDAL (1991) e (1985), pp.44-102; MORERA (1990, 1991 e 1993),; MARTIN RODRIGUES, (1978), pp.24-48.

lagares<sup>5</sup>. Recorde-se a este propósito que a Madeira fornecia estas ilhas de arcos e madeira para pipas. O vinho é uma presença indelével no devir histórico da cristandade Ocidental e esta comunhão perfeita que não pode ser ignorada. Acompanhou os primeiros cristãos nas catacumba. Expandiu-se com a Europa monástica. Perseguiu a diáspora cristã além oceano. A dupla presença no ato litúrgico e alimentação traçou-lhe o caminho e o protagonismo histórico.

As ilhas atlânticas são exemplo disso. Mesmo em casos onde a cultura teria dificuldades em se adaptar, como foi o caso de Cabo Verde, os europeus fizeram aí chegar algumas cepas e produzir vinho. Apenas na Madeira e nas Canárias a fama se igualou à dimensão comercial, pautando um animado movimento com os mercados europeus e americanos.

A concorrência entre estes dois vinhos foi evidente a partir do século XVII. À disputa pelo mercado inglês seguiu-se a conquista do norte-americano no século XVIII. Do outro lado do oceano a Madeira conseguiu usufruir de uma melhor posição mercê dos favorecimentos dos tratados e leis de navegação. Já aos Açores as condições endo-climáticas retiraram-lhe valor em algumas das ilhas, excetuando-se o caso das ilhas do Pico e Graciosa onde o produto se igualou ao madeirense e canariano, não assumido no mercado atlântico a mesma dimensão.

Em qualquer dos casos o mercado do vinho insular foi feito a pensar no mundo colonial, não obstante muitos dos seus apreciadores terem-se iniciado no velho continente, que foi o primeiro e mais antigo mercado dos vinhos insulares. Os vinhos da Madeira e Canárias que desde o século XV tiveram uma presença assídua nas mesas da aristocracia europeia e o verdelho do Pico que corria nos palácios do czares das Rússia.

As ilhas identificam-se perante a História norte-americana por aquilo que lhes concedeu, isto é, o vinho. A partir do século XVIII as ilhas -Açores, Canárias e Madeira - são conhecidas pela documentação e historiografia como as ilhas do vinho<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> FERNANDES-ARMESTO (1982); AFONSO PERES (1984), pp. 229-230. Note-se que a este propósito da vinha e do vinho RODRIGUEZ RODRIGUEZ (1976), apresenta como sendo de proveniência andaluza.

<sup>6</sup> GUIMERÁ RAVINA (1989), pp. 900-934.

Esta visão unitária vai ao encontro do papel comum e competitivo que o vinho lhes atribuiu no mercado americano. Ainda em alguns dos registos alfandegários norte-americanos do século XVIII o vinho da Madeira surge juntamente com o dos Açores<sup>7</sup>.

*Mobilidades agrícolas e tecnológicas – O caminho da concorrência no mercado insular*

A presença e influência portuguesa nas Canárias que assumiu grande impacto a partir da Madeira registou-se a vários níveis da sociedade e economia deste arquipélago vizinho. O movimento permanente de gentes portuguesas trouxe associado, formas de falar, usos e costumes mas também técnicas e produtos de que os mesmos acabaram por ser os promotores, porque surgem também na qualidade de agricultores e operários especializados dedicados às diversas tarefas de transformação dos produtos. Assim, é evidente a associação dos madeirenses à divulgação das culturas do pastel, da vinha e da cana-de-açúcar. O leque de atividades em que se empenharam os portugueses é variado indo desde o comércio, às atividades produtivas ligadas ao sector agrícola e aos diversos ofícios.

**A cana-de-açúcar.** A cana-de-açúcar, pelo alto valor económico no mercado europeu-mediterrânico, foi um dos primeiros e principais produtos que a Europa legou e definiu para as novas áreas de ocupação no Atlântico. O percurso iniciou-se na Madeira, alargando-se depois às restantes ilhas e continente americano. Na primeira experiência além-Europa a cana sacarina evidenciou as possibilidades de desenvolvimento fora do habitat mediterrânico. Tal evidência catalisou os interesses do capital nacional e estrangeiro, que apostou no crescimento da cultura e comércio.

A Madeira foi o ponto de partida do açúcar para o Novo Mundo. O solo madeirense confirmou as possibilidades de

---

<sup>7</sup> FRANCIS (1964), p.112.



rentabilização da cultura através de uma exploração intensiva e de abertura de novo mercado para o açúcar. É a partir da Madeira que se produz açúcar em larga escala que veio a condicionar os preços de venda, de forma evidente nos finais do século XV. O madeirense foi também capaz de agarrar esta opção, tornando-se no obreiro da difusão no mundo Atlântico.

A tradição anota que foi a partir da Madeira que o açúcar chegou aos mais diversos recantos do espaço atlântico e que os técnicos foram responsáveis pela implantação.

O primeiro exemplo está documentado com Rui Gonçalves da Câmara, quando em 1472 comprou a capitania da ilha de S. Miguel. Na expedição de tomada posse da capitania fez-se acompanhar de socas de cana da Lombada, que entretanto vendera a João Esmeraldo, e dos operários para a tornar produtiva. Seguiram-se depois outros que corporizaram diversas tentativas frustradas para fazer vingar a cana-de-açúcar nas ilhas de S. Miguel, Santa Maria e Terceira<sup>8</sup>. Em sentido contrário avançou o açúcar em 1483, quando o Governador D. Pedro de Vera quis tornar produtiva a terra conquistada nas Canárias.

De novo a Madeira surge disponibilizar as socas de cana para que aí surgissem os canaviais e o primeiro engenho em 1484. Todavia, o mais significativo é a forte presença portuguesa no processo de conquista e adequação do novo espaço das Canárias à economia de mercado. Os portugueses, em especial o madeirense, surgem com frequência nas ilhas ligando-se ao processo de arroteamento das terras, como colonos que recebem datas de terras na condição de trabalhadores especializados a soldada, ou de operários especializados que constroem os engenhos e os colocam em movimento.

No caso de La Palma refere-se um Leonel Rodrigues, mestre de engenho que ganhou o estatuto em 12 anos de trabalho na Madeira<sup>9</sup>, como na lista dos madeirenses referenciados no tribu-

---

<sup>8</sup> FRUTUOSO, pp. 59, 209-212; GODINHO (1945), Vol. IV; COSTA (1949), pp. 15-31.

<sup>9</sup> 1933, *Conquista de la Isla de Gran Canaria*, La Laguna, p. 40; PÉREZ VIDAL (1991); FERNANDEZ-ARMESTO (1982), pp. 14-19; MARTÍNEZ GALINDO (1982), pp. 67, 84-90; CAMACHO Y PÉREZ GALDOS (1961), pp. 35-38; FABRELLAS (1952), pp. 454-475; DÍAZ PADILLA y RODRÍGUEZ YANES (1990), p. 316.

nal da inquisição de Las Palmas temos outros relacionados ao cultivo e safra açucareira<sup>10</sup>.

É de referir também idêntico papel para as ilhas Canárias na projeção da cultura às colónias castelhanas do novo mundo. Assim, em 1519 Carlos V recomendou ao Governador Lope de Sousa que facilitasse a ida de mestres e oficiais de engenho para as Índias<sup>11</sup>.

O processo de ocupação e definição das estruturas administrativas nas ilhas atlânticas, no decurso do século XV, não obstante a diversa subordinação a Portugal ou Castela, apresenta inúmeras similitudes. Partindo deste principio decidimos fazer a análise da estrutura administrativa fiscal dos arquipélagos da Madeira e Canárias no período inicial.

Os privilégios e isenções fiscais funcionam de forma evidente como incentivos à fixação dos colonos. E, no caso da Madeira e Canárias, tendo em conta a constante mobilidade populacional, o maior ou menor peso da carga fiscal deverá ter sido um fator importante no incentivo à presença madeirense no vizinho arquipélago.

As Canárias são apontadas como uma das áreas concorrentes da Madeira, sendo o facto mais significativo de terem sido os próprios madeirenses a promovê-la, estando a afirmação inegavelmente ligada à sua presença. Os incentivos à produção de canaviais nas ilhas de Gran Canaria e Tenerife permitiram que muitos madeirenses abandonassem a Madeira e aqui se fixassem<sup>12</sup>.

Foi no momento de crise do açúcar na Madeira que mais se notou aí a presença de madeirenses, o que prova a emigração orientada dos técnicos ligados à cultura. As socas de cana chegaram às ilhas de Gran Canaria, Tenerife, La Palma e La Gomera, não alcançando às ilhas de Lanzarote, Fuerteventura e Hierro, devido à esterilidade e fundamentalmente à falta de água.

A Madeira apresenta-se apenas com 738 Km<sup>2</sup> de superfície, enquanto as quatro das Canárias surgem com 4.672 Km<sup>2</sup>. Assim, nas Canárias a área disponível para a cultura subdivide-se

<sup>10</sup> ANAYA HERNANDEZ e FAJARDO SPINOLA (1989), pp. 866-870.

<sup>11</sup> CF. PÉREZ VIDAL (1981), pp. 176-179.

<sup>12</sup> Cf BERNAL e MACÍAS (2005).

em pelo menos quatro ilhas, podendo jogar aqui a seu favor a lógica da complementaridade económica, que permite um avanço confortável da cultura, sem qualquer dificuldade de orientação de política económica de subsistência.

Perante isto a cultura teve maiores condições para se desenvolver. E se juntarmos as isenções fiscais estabelecidas, teremos uma situação marcadamente desigual que penalizou a Madeira a partir do momento em que as ilhas atingiram a sua plenitude, isto é, no segundo decénio do século XVI.

Podemos assinalar alguns fatores que propiciaram o rápido incentivo da cultura dos canaviais nas Canárias e o quase total abandono na Madeira. Assim, mercê de uma política acertada de povoamento a coroa castelhana conseguiu atrair a mão-de-obra especializada madeirense, desde lavradores a carpinteiros e técnicos especializados no fabrico do açúcar, por via dos incentivos das isenções fiscais e da possibilidade de receber dadas de terra.

Recorda-se que a Madeira, ocupada desde os anos vinte da centúria quatrocentista, quando se iniciou o processo definitivo de ocupação e conquista estava já em fase adiantada de desenvolvimento, estando, por exemplo desde 1485 limitada a distribuição de terras de sesmaria, para serem proibidas desde 1501. Por outro lado na década de noventa era elevado o número de canaviais de renda, situação que já não se repete nos inícios da centúria seguinte. Esta situação conduziu muitos lavradores para a condição de rendeiros, pelo que as possibilidades das Canárias ofereceram um forte atrativo para muitos desejosos de ser possuidores de terras. Por outro lado a isto juntava-se a menor carga fiscal que contribuía para uma maior rendimento do trabalho.

A presença em Tenerife nos livros de dadas de terras de um grupo significativos de portugueses, certamente maioritariamente da ilha, tem a ver com esta situação<sup>13</sup>. A crise da produção madeirense das primeiras décadas do século XVI deflectir-se no sistema de propriedade, tendo permitido um reforço dos grandes fazendeiros em detrimento dos demais que abandonam as terras, certamente rumo a Canárias.

---

<sup>13</sup> SERRA RÁFOLS (1978; MORENO FUENTES (1988). Cf. PÉREZ VIDAL (1991).

Acontece ainda que o incremento da cultura dos canaviais em solo madeirense obrigou a avanços tecnológicos significativos, que a partir das décadas finais do século XV só poderiam ser concretizados mediante a disponibilidade de mais terras por proprietário de engenho, o que não seria possível na Madeira, onde não havia mais terras para distribuir. Assim, em Canárias abria-se uma nova possibilidade, de tal modo que aqueles que montava um engenho tinham direito a um número determinado de *fanegadas* de terra e a água, precisamente para rentabilizar o novo projeto tecnológico de fabrico de açúcar, que terá aqui a plena concretização<sup>14</sup>. Neste sentido as Canárias conseguem realizar aquilo que a Madeira conhecia mas não tinha possibilidades de por em prática.

A média de produção por engenho na Madeira foi de 1.200 arrobas, enquanto nas Canárias deverá ter suplantado as 5.000 arrobas<sup>15</sup>. Em síntese podemos afirmar que o processo de afirmação da cultura da cana-de-açúcar no espaço atlântico está em relação direta com o sucedido na Madeira e Canárias. Tenha-se em conta que a crise da produção açucareira madeirense das primeiras décadas do século XVI conduziu inevitavelmente a uma concentração da propriedade, fator necessário para justificar e rentabilizar os avanços tecnológicos.

Uma análise sumária da carga fiscal que onerava os agricultores madeirenses, nos primeiros anos da ocupação, evidencia o excessivo peso sobre produtos agrícolas, como sucedeu com o açúcar; os direitos senhoriais oneravam o açúcar em cerca de 25% e que nas Canárias não ultrapassavam, no início os 5,5%<sup>16</sup>. Em Gran Canária os impostos resumiam-se a 2,5% do *diezmo*, mais 3% *ad valorem* na alfândega, que foi subindo até se situar em 6% no ano de 1528. Nas ilhas de La Palma e Tenerife manteve-se o regime de isenção fiscal aduaneira até 1522. Esta constatação do peso dos encargos sobre a mesma cultura e produto no arquipélago vizinho deverá ter pesado no forte surto da emigração madeirense rumo ao novo espaço onde os encargos fiscais eram menores e maiores as possibilidades de lucro da

<sup>14</sup> Cf. MACÍAS (2002), p. 169.

<sup>15</sup> MACÍAS (2002),

<sup>16</sup> MACÍAS, *ibidem*.

## MADEIRA E CANÁRIAS: Os produtos e a tributação nos séculos XV e XVI

PRODUTOS	Sector de atividade	Canárias				MADEIRA	
		Ilhas de domínio realengo (Gran Canaria, Tenerife, La Palma)		Ilhas de domínio señorial (El Hierro, La Gomera, Fuerteventura e Lanzarote)		direitos	%
		direitos	%	direitos	%		
AÇÚCAR <sup>17</sup>	produção	diezmo <sup>18</sup>	2,5	Diezmo	2,5	Dízima quarto/quinto (1516)	10 25-20
	comércio	alcavalas <sup>18</sup>	3-6	-	-	-	-
	Import /Export	ALMOJARIFAZGO	5	quinto <sup>20</sup>	6	Dízima imposição (1493)	10 1
		% em relação total	<b>7,5</b>		<b>8,5</b>		<b>% em relação total</b>
CEREAIS	produção	diezmo	10	diezmo	10	Dízima	10
	comércio	alcavalas	3-6		-	Imposição (1485) <sup>21</sup>	1,7
	Import /Export	ALMOJARIFAZGO	5	quinto	6 ou 8	Dízima imposição (1493)	10 1
		% em relação total	<b>15</b>		<b>16-18</b>		<b>% em relação total</b>
VINHO <sup>22</sup>	produção	diezmo	10	diezmo	10	dízima	10

<sup>17</sup> VIEIRA (2004), pp. 47-76 .

<sup>18</sup> SÁCHEZ HERRERO (1973-1976, pp. 71-90: AFONSO (1982), pp. 8-42; CASTANEDA DELGADO (1979), pp. 247-272. O diezmo não era taxado pela décima parte das canas mas sim uma arroba em cada vinte de açúcar branco. Daqui resultaram alguns conflitos, resolvidos em 1543 com breve do papa Paulo III que estabelece o diezmo ser a décima parte de todo o açúcar antes de divisão pelos lavradores e donos de engenho, 5% do primeiro açúcar branco e purificado e 4% dos demais tipos de açúcar (RIVERO SUÁREZ, ibidem, p. 183).

<sup>19</sup> Até 1522 tivemos isenção deste tributo, ltura em que o valor da primeira cobrança passou para 3%, sendo aumento para o dobro em 1528, mantendo-se depois até às Cortes de Cadis (1810).

<sup>20</sup> Em La Gomera era o valor mais elevado, passando apenas em 1566 para 8%.

<sup>21</sup> Foi arrecadada já em 1485, mas depois as dificuldades com o abastecimento deste produto foi levantada por algum tempo. Voltou de novo a ser lançada em 1488, altura em que sabemos ser de 1 real por alqueire.

<sup>22</sup> VIEIRA (1991), pp. 49-59, e (2003,), pp. 178-186, 305-314 e 863-874.

VINHO	comércio	alcavalas	3-6	-	-	Imposição (1485) <sup>21</sup>	14,3
						donativo (1635) <sup>24</sup>	?
						Real de água (1832)	?
	Import /Export	ALMOJARIFAZGO	5 <sup>23</sup>	quinto	6	Dizima Donativo (1635) <sup>24</sup>	10
						Décimo ou finto (1641)	4,5
		% em relação total	15		16	% em relação total	24,3

FONTE.: **Canárias:** SANCHEZ HERRERO, (1973-1976), pp. 71-90; AFONSO (1982), pp. 932-982); CASTANEDA DELGADO (1979), pp. 247-272; RIVERO SUÁREZ (1990), pp. 179-186; AZNAR VALLEJO (1992), pp. 120-172; DÍAZ PADILLA y RODRÍGUEZ YANES (1990), pp. 379-466. **MADEIRA:** VIEIRA (2003), (2004) y (2007), pp. 261-287.

exploração, contribuindo para uma forte presença madeirense nestas ilhas, ligada a atividade agrícola, como o evidenciam os estudos realizados.

A desigual situação dos encargos fiscais e, subsequentemente dos lucros as exploração agrícola, refletiu-se de igual modo, na evolução do sistema de exploração económico da cultura, colocando a Madeira numa posição desigual em face da concorrência de mercado. A evolução da economia açucareira de ambos

<sup>23</sup> O vinho pagava uma canada por almude, passando em 1568 a duas canadas. A imposição do vinho de 1568 foi lançada em 2 canadas por almude de 14 canadas ou a 7<sup>a</sup> parte, o que corresponde a 14,3%, enquanto no continente o vinho pagava 7 reais do real de água. Com o novo regimento de 1628 a imposição foi aumentada para 2 canadas

<sup>24</sup> Em 1647 a principal incidência deste donativo estava no vinho, a cultura mais importante do momento, pagando cada pipa de vinho 400 réis, distribuídos a meias entre o comprador e o vendedor. Por carta régia de 10 Dezembro de 1656 a sua distribuição incidia sobre a produção, venda e exportação do vinho (vinho: 4 réis por canada do vinho de venda ao público, 200 réis por pipa por conta do dono do vinho, fabrico de farinha (uma maquia de alqueire de trigo que for a moer aos moinhos) .

<sup>25</sup> Em Gran Canaria começou por ser de 3% e só em 1528 passou a 5%.

<sup>26</sup> Em 1647 na exportação pelo próprio proprietário o tributo era de apenas 100 réis. Por carta régia de 10 Dezembro de 1656 na saída temos: vinagre ou beberage, 300 réis por pipa; aguardente, 2 cruzados por pipa, vinho: 400 réis em pipa), fabrico de farinha (uma maquia de alqueire de trigo que for a moer aos moinhos) e exportação de alguns produtos (100 reis por cada couro, 200 reis por dúzia de tábuas, 100 réis por moio de trigo, 400 reis por quintal de ferro, meio tostão por arroba de sumagre).

os arquipélagos, na primeira metade do século XVI, é devedora desta realidade. Na Madeira, a cultura açucareira a partir dos anos trinta tem dificuldade em resistir à concorrência de novos espaços com rentabilidade mais elevada, que provocam uma deslocação da mão-de-obra especializada para os espaços onde a rentabilidade é mais elevada.

***A vinha e o vinho nas ilhas.*** Não temos dados documentais que corroborem a ida de cepas madeirenses para as Canárias, mas é muito natural que assim tenha acontecido. Uma análise e recurso aos testemunhos da linguística e Etnografia atestam diversas similitudes em algumas designações e técnicas, que deverão estar ligadas a esta influência de colonos madeirenses<sup>27</sup>.

O aspeto mais evidente que une os dois arquipélagos em torno da cultura prende-se com a disputa do mercado e a posição preferencial que a Madeira assumiu no mercado colonial britânico, por força dos tratados luso-britânicos<sup>28</sup>, que deu azo às situações que se seguem.

O vinho das Canárias concorreu de forma direta com o da Madeira no mercado britânico já no século XV, a atestar pelas referências de Shakespeare. Para o vinho dos Açores foi apenas a partir do século XVII. A grande luta foi sempre entre o malvasia da Madeira e os caldos de Tenerife. Da disputa pelo mercado europeu passou-se ao colonial. O século XVII foi o momento de viragem do mercado atlântico do vinho conseguindo a Madeira levar a melhor na preferência do mercado norte-americano e colónias nas Antilhas. O vinho Madeira era uma moda. Os viticultores e comerciantes de Tenerife para poderem sobreviver tiveram que se sujeitar ao fabrico de um vinho semelhante ao Madeira, ou à baldeação com o de Tenerife para depois venderem com o rótulo de Madeira<sup>29</sup>. O século XVIII foi a época de afirmação do falso e verdadeiro Madeira<sup>30</sup>.

<sup>27</sup> RÉGULO PÉREZ (1945) e PÉREZ VIDAL (1991).

<sup>28</sup> Sobre a História do Vinho Madeira veja-se VIEIRA (2003).

<sup>29</sup> 1985, *Burguesia Extranjera y Comercio Atlantico. La Empresa Comercial Irlandesa en Canárias (1703-1771)*, Santa Cruz de Tenerife, pp. 317-332; BEER (1912), p. 287.

<sup>30</sup> VIEIRA (1991), p. 30-31.

Em princípios do século XVI fala-se da malvasia de Canárias no mercado londrino, numa posição concorrencial com a da Madeira, mas só a partir de meados da centúria o vinho adquiriu dimensão de relevo nas exportações. No caso de Tenerife sabe-se que até à década de trinta necessitou de importar vinho, definindo-se medidas limitativas da importação desde meados da centúria<sup>31</sup>. Deste modo as Canárias, a exemplo da Madeira, repartem o vinho entre a velha Europa e os novos espaços de ocupação do outro lado do Atlântico, como Puerto Rico, Santo Domingo e Cuba<sup>32</sup>.

A partir de meados do século XVII as Canárias competem diretamente com a Madeira no domínio do mercado do vinho britânico. A união peninsular não terá sido favorável ao vinho madeirense, uma vez que abriu as portas do mercado colonial ao vinho de Canárias. A conjuntura económica que se anunciou em 1640 abriu novas perspectivas para o Malvasia da Madeira, com o retorno da posição de privilégio no mundo português e britânico. O competidor direto era apenas o vinho dos Açores, produzido nas ilhas Graciosa e do Pico.

Os pactos de amizade entre as coroas de Portugal e Inglaterra sedimentaram as relações comerciais favorecendo a oferta do vinho madeirense e açoriano nas colónias britânicas da América Central e do Norte, como o determinavam as leis de navegação a partir de Carlos II, aprovada em 1641<sup>33</sup>. A situação de privilégio concedida ao vinho dos arquipélagos portugueses repercutiu-se negativamente na economia das Canárias sendo um travão ao desenvolvimento da economia vitivinícola, a partir de finais do século XVII<sup>34</sup>. E. Steckley, não obstante documentar uma época de prosperidade no comércio com Inglaterra, anuncia a crise que se aproximava: *Así pues durante dicha centuria algunos de los antiguos mercados canarios de vino se estancaron y las islas portuguesas demostraron ser unos competidores capaces y eficientes para los nuevos mercados americanos de*

<sup>31</sup> MARTÍNEZ GALINDO (1998), pp. 259 e segs.

<sup>32</sup> TORRES SANTANA (2003), p. 179; LOBO CABRERA (1988), pp. 120-123.

<sup>33</sup> CROFT-COOKE (1961), pp. 26-28; SIMON (1928).

<sup>34</sup> BETHENCOURT MASSIEU (1956), pp. 195-308 e (1977), pp. 266-273.



*vino*<sup>35</sup>. A mesma ideia aparece no estudo de António Macíaz e Agustín Millares Cantero, que definem o período de 1640 a 1670 com *de crisis del prolongado esplendor económico*, como resultado de *la oferta madeirense y de o porto que comenzó a sustituir a la Canaria en el mercado ingles*<sup>36</sup>. A criação em 1665 da Companhia dos mercadores de Londres e a reacção popular que gerou com o derrame dos vinhos conduziu inevitavelmente à perda de importância do malvasia de Canárias no mercado europeu em favor do Jerez.

O casamento de Carlos II de Inglaterra com D. Catarina de Bragança foi o prelúdio da conjuntura favorável ao vinho Madeira, sendo referido por Viera y Clavijo como um *golpe tan feliz para la isla de la Maderas como infausto para las Canárias*<sup>37</sup>. A guerra de Cromwell contra Espanha levou ao encerramento do mercado londrino, no período de 1655 a 1660, ao vinho de Canárias e ao estabelecimento de medidas preferenciais para o das ilhas portuguesas. O texto da ordenança de 1663, repetido mais tarde na de 1665, era claro: *Wines of the growth of Maderas, the Western Islands or Azores, may be carried from thence to any of the lands, islands, plantatinos, & colonies, territories or places to this majesty belonging, in Asia, Africa or America, in english built ships*<sup>38</sup>.

Com o fim da guerra de fronteiras entre Portugal e Espanha e a assinatura das pazes em Madrid a 5 de Janeiro de 1668, ratificadas a 13 de Fevereiro em Lisboa, restabeleceram-se os contactos entre os dois arquipélagos<sup>39</sup>. O reforço das relações é testemunhado pela presença de Bento de Figueiredo no Funchal

<sup>35</sup> 1981, «La Economía Vinicola de Tenerife en el Siglo XVII: Relación Anglo-española en un Comercio de Lujos», in *Aguayro*, nº. 138, Las Palmas, p. 29

<sup>36</sup> 1984, «Canarias en la Edad Moderna (circa 1500-1850)», in *Historia de Los Pueblos de Espana. Tierras Fronterizas(I) Andalucia Canarias*, Madrid, pp.319, 321

<sup>37</sup> Citado por LORENZO-CÁCERES (1941), p. 19.

<sup>38</sup> SIMON (1928).

<sup>39</sup> A coroa insistiu na nova situação, recomendando às autoridades madeirenses que publicitassem o que foi feito por meio de um bando a 8 de Maio. Veja-se ARM, *CMF (Câmara Municipal do Funchal)*, nº 1215, fls. 37vº-38

como cônsul castelhano<sup>40</sup>. Não acabaram aqui as dificuldades pois apenas com as pazes de Utrecht de 1713 se abriram novas perspectivas de negócio, quando os vinhos madeirenses e açorianos haviam conquistado uma posição sólida no mercado colonial e britânico.

O arquipélago das Canárias encontrava-se na posição de perdedor e a braços com uma crise económica por falta de escoamento do vinho<sup>41</sup>. Procuraram-se várias alternativas no sentido de debelar a crise e encontrar um bom mercado para os *caldos canarios*. A moda do vinho Madeira nas colónias britânicas levou-nos à falsificação. O falso Madeira, de Canárias ou dos Açores, foi uma dificuldade mais para a afirmação da hegemonia do Madeira no mercado colonial britânico<sup>42</sup>. A questão persistiu no decurso do século XVIII e goradas as iniciativas diplomáticas houve que esperar até que em 1778 se anunciou uma era nova para o vinho madeira, com o livre comercio para as Índias e a abertura do mercado norte-americano em consequência da independência proclamada em 1776<sup>43</sup>. A situação reflete-se de forma positiva nas exportações entre 1790 e 1814<sup>44</sup>.

### *Mobilidades comerciais*

O comércio entre as ilhas dos três arquipélagos atlânticos resultou não só da complementaridade económica, definida pelas assimetrias propiciadas pela orografia e clima, mas também da proximidade e assiduidade dos contactos. O intercâmbio de homens, produto e técnicas, dominou o sistema de contactos entre os arquipélagos.

A Madeira, mercê da posição privilegiada entre os Açores e as Canárias e do parcial alheamento das rotas indica e americana, apresentava melhores possibilidades para o estabelecimento e manutenção deste tipo de intercâmbio.

<sup>40</sup> *Ibidem*, n.º. 1215, fls. 58-58vº, 17 de Dezembro de 1672.

<sup>41</sup> STECKLEY, *art.cit.*, pp. 25-31.

<sup>42</sup> GUIMERA RAVINA, *burguesia extrangera y Comercio Atlântico*, p.330.

<sup>43</sup> Cf. BÉTHENCOURT MASSIEU (1995).

<sup>44</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ (1995).

Os contactos com os Açores resultaram da forte presença madeirense na ocupação e da necessidade de abastecimento em cereais, que o arquipélago dos Açores era um dos principais produtores.

Com as Canárias as imediatas ligações foram resultado da presença de madeirenses, ao serviço do infante D. Henrique, na disputa pela posse do arquipélago e da atração que elas exerceram sobre os madeirenses. Tudo isto contrastava com as hostilidades açorianas à rota de abastecimento de cereais à Madeira. Acresce, ainda, que o Funchal foi por muito tempo um porto de apoio aos contactos entre as Canárias e o velho continente. Esta assiduidade de contactos entre os arquipélagos, evidenciada pela permanente corrente emigratória, define-se como uma constante do processo histórico dos arquipélagos.

Os contactos permanentes entre a Madeira e as Canárias, evidenciadas por uma constante mobilidade marcam uma constante da História destes dois arquipélagos e evidenciam as afinidades existentes, consequência de um idêntico posicionamento dos monarcas ibéricos na política expansionista. Em reforço dessa comunhão de interesses e do necessário relacionamento estão a posição privilegiada do porto do Funchal nas ligações entre a Europa e as Canárias, surgindo como um porto de escala. Se é certo que a maioria dos contactos com os arquipélagos advêm da posição privilegiada da Madeira em relação às Canárias e o Velho Continente, não é menos certo que o trato comercial resulta de necessidades e solicitações internas, que impelem para uma aproximação. É também a necessidade de recurso a um novo celeiro de provimento de cereais, mediante a recusa dos açorianos a esse fornecimento, a que podemos associar ainda as solicitações da comunidade portuguesa residente nas Canárias, de que fazia parte um grupo numeroso de madeirenses que ansiavam por contactos com os locais de origem.

O trigo foi sem dúvida o principal móbil do comércio canario-madeirense. Aliás, segundo testemunho de Giulio Landi (1530) e Pompeo Arditì (1567) os cereais surgem como os principais ativadores e suportes do sistema de trocas entre a Madei-

ra e as Canárias<sup>45</sup>. De acordo com Giulio Landi « *a ilha produziria em maior quantidade se semeasse. Mas a ambição das riquezas faz com que os habitantes descuidando-se de semear trigo, se dediquem apenas ao fabrico do açúcar, pois deste tiram maiores proveitos, o que explica não se colher na ilha trigo para mais de seis meses. Por isso há uma carestia de trigo pois em grande abundância é importado das ilhas vizinhas*».

A Madeira surge desde finais do século XV como uma área carente em cereal, necessitando de importar mais de metade do que necessitava para o seu consumo. A garantia do abastecimento interno de cereais, que havia sido uma palavra de ordem no início do povoamento da Madeira, não resistiu ao assalto das culturas europeias para exportação, que em pouco tempo invadiram quase todo o território arável.

O arquipélago composto apenas por duas ilhas, sendo uma delas de fracos recursos, tinha que assegurar, necessariamente, o abastecimento fora, socorrendo-se para isso das ilhas vizinhas. Em 1546 dos doze mil moios consumidos apenas 1/3 foi produzido localmente, sendo o restante importado das ilhas próximas ou da Europa. No século XVI a oferta de cereal insular, das Canárias e dos Açores, representou cerca de metade das entradas.

Para o caso açoriano ele era quase todo proveniente de S. Miguel e do Faial, enquanto nas Canárias se evidenciaram as ilhas de Lanzarote, Fuerteventura e Tenerife. Esta rota de abastecimento de cereais, definida em princípios do século XVI, mantendo-se com toda pujança até, meados do século seguinte. As primeiras referências ao envio de trigo de Canárias para a Madeira surgem em 1504 para o trigo remetido de La Palma e, em 1506, para Tenerife. Quanto ao trigo açoriano, não obstante se apontar o seu início em finais do século XV, apenas em 1508 temos uma referência ao seu comércio, com a definição por parte da coroa dessa rota de fornecimento de cereais à Madeira, que se estrutura de forma idêntica à rota do comércio com as praças africanas.

---

<sup>45</sup> 1981, Descrição da ilha da Madeira, in *A Madeira vista por estrangeiros*, Funchal, pág. 34; Viagem à ilha da Madeira e aos Açores..., in *ibid.*, pág. 226; TORRIANI (1978), pp. 45-46.

Os estudos realizados nos últimos anos, quer por parte da historiografia canária, quer madeirense, revelaram a importância deste componente cerealífera na manutenção dos contactos comerciais entre estes arquipélagos que foram permanentes e intensas no decurso do século XVI<sup>46</sup>. Por outro lado a documentação revelada por estes trabalhos sinaliza também a preocupação das autoridades de ambos os lados na manutenção desta rota de intercâmbio, que se afirmava útil aos dois arquipélagos. Desta forma as represálias resultantes da Restauração da monarquia portuguesa em 1640 causa alguma apreensão: «y la que principalmente se valia del trigo de Lanzarote y Fuerteventura es la Madera por estar estas islas tan cerca como destas de Tenerife y com graves penas he dispusto no se saque trigo»<sup>47</sup>.

O comércio do cereal a partir das Canárias firmou-se através da regularidade dos contactos com a Madeira, sendo apenas prejudicado pelos embargos temporários, enquanto dos Açores foi imposto pela coroa, uma vez que a burguesia e aristocracia açorianas, nomeadamente de S. Miguel, não se mostravam interessadas em manter esta via.

Todo o empenho dos açorianos estava canalizado para o comércio especulativo com o reino ou dos contratos de fornecimento das praças africanas. Desde 1521 o preço e a forma de transporte do cereal açoriano na Madeira estavam sob o controlo do município. Deste modo era difícil a especulação por parte dos rendeiros e mercadores micaelenses.

A abertura e permanência da rota cerealífera de abastecimento da Madeira mereceram condicionamentos das autoridades dos dois arquipélagos próximos. Nos Açores, proprietários e mercadores, com intervenção ativa nos municípios, boicotaram por diversas vezes esta rota, procurando furtar-se ao encargo de suprir o abastecimento da Madeira em primeiro lugar.

Perante isso a coroa teve de intervir por diversas vezes, apelando para as autoridades açorianas, a fim de que não pusessem qualquer impedimento ao envio de cereais para a Madeira, uma

---

<sup>46</sup> Cf., por exemplo LOBO CABRERA (1992), p. 634, refere que «el cereal se convierte en el móvil principal en los viajes de ida y el zumaque en los de vuelta», concluído que «el comercio entre Canarias y Madera durante el siglo XVI fue duradero y en ocasiones, incluso, intenso».

<sup>47</sup> LUXAN MELENDEZ (1989), p. 627.

vez «*que los trigoos desas ylhas se gastam mays na ylha da Madeyra que em nehuma outra parte de nosos reygnos*». Em Canárias o *cabildo* cathedral de Gran Canaria queixava-se de não receber a sua parte dos dízimos, que se escoava para a Madeira, ordenando-se em 1532 o seu embargo.

Por outro lado, o conflito antigo entre as duas coroas peninsulares criava, por vezes, atropelos a esse comércio. A rota canária impõe-se pela dominância dos contactos assíduos entre os dois arquipélagos, não o impedindo as crises de produção, nem as limitações impostas pelo *cabildo* de Tenerife. A ilha de Lanzarote foi nos séculos XVI e XVII o principal *granero canario* de abastecimento da Madeira. O cereal era o principal produto e a justificação para a permanência deste elo de ligação, traçado em princípios do século XV pela comunidade normanda daí oriunda. Esta rota de abastecimento de cereal, definida em princípios do século XVI, manteve-se com toda a pujança até meados do século XVII.

A permanência desta rota de abastecimento de cereais implicou o alargamento das trocas comerciais entre os arquipélagos, uma vez que ao comércio do cereal se associaram outros produtos, como contrapartida favorável às trocas. Aos Açores os madeirenses tinham para oferecer o vinho, o açúcar, conservas, madeiras, eixos e aduelas de pipa, reexportação de artefactos e outros produtos de menor importância.

Para as Canárias a oferta alargava-se à fruta verde, liaças de vime, sumagre e panos de estopa, burel ou liteiro. Nestas relações com as ilhas Canárias o vinho surge, muitas vezes, aliado a outros produtos como moeda de troca dos cereais. Assim, em 1521 o mercador Juan Pomar, vizinho da Madeira enviou a Juan Garcia de Lós, mercador vizinho de Gran Canaria, algumas pipas de vinho. E em 1525 enviou uma pipa e um quarto de vinho e um quarto de vinagre. Entretanto em 1523 saiu do Funchal o navio de Lourenço Morais com vinte pipas de vinho para o mesmo destino; e, finalmente, em 1563 o mercador João Nunes envia ao seu cunhado, residente nas Canárias, três pipas de vinho para que este lhe enviasse trigo.

O comércio entre a Madeira e as Canárias remontava a meados do século XV, altura a partir da qual a Madeira passou a

receber escravos canários, carne, queijo e sebo; trato que não era do agrado do Infante D. Fernando, senhorio da ilha, uma vez que recusou a solicitação dos seus naturais para isenção da dízima dos produtos que daí vinham, dizendo a propósito, «*que tam bão trauto e das minhas ylhas dos Açores e tam bõo retorno averem e melhor que de canaria se em elle quizerem emtrar*». Não obstante os vizinhos do Funchal teimaram em manter os seus contactos com as Canárias.

Em 1477, Nuno Cayado, mercador madeirense, há mais de quinze anos ocupado nesse comércio, recebeu um salvo-conduto dos reis católicos para comerciar nessas ilhas. E, em 1513, ao ser apresada em Gran Canaria uma caravela portuguesa que levava a bordo um malfeitor, o regedor local receia represálias por parte dos madeirenses.

Madeira recebeu, por intermédio das alfândegas do Funchal e Santa Cruz, cereais, gado, pez, pipas vazias e em troca fornecer o seu vinho, canas, fruta verde, liaças de vime, sumagre, pano de estopa, burel e liteiro. Um dos mais importantes produtos fornecidos pelo mercado madeirense e que tinha saída fácil nas Canárias era o sumagre, que ter contribuído para o desenvolvimento da indústria de curtumes em Gran Canaria; uma primeira remessa, solicitada em 1569, seguindo-se, a partir de 1570, a intromissão em força da classe mercantil neste trato; por exemplo, em 1571 Anton Solis e Juan de Cabrejas, vizinhos de Gran Canaria, criaram uma companhia para comerciar o sumagre da Madeira; e, ainda nesta década, surgiram outras companhias com a mesma finalidade, o que atesta a importância deste produto no comércio com Gran Canaria.

A documentação continua a ser madrastra no testemunho deste relacionamento comercial. Mesmo assim para o período da primeira metade do século XVII temos referências à saída de embarcações do Funchal com destino a Lançarote que transportavam vinho, sumagre, mel, tecidos, nozes, açúcar, conservas, marmelada<sup>48</sup>.

Em síntese poderemos afirmar que as Canárias ofereciam à Madeira os produtos alimentares de que esta carecia e em tro-

<sup>48</sup> AN, *PJRFF*, n.º. 364, 1.620.

ca recebiam, para além do vinho e sumagre, eram retribuídos por uma série de artefactos de produção local ou de importação. A Madeira tinha neste arquipélago vizinho não só o seu celeiro, mas também o açougue, fornecedor de gado e seus derivados, como a carne, sebo queijo. Em 1527 Joana Falcão declarava em vereação que o seu marido, Joam Novo, que detinha o exclusivo da venda de carne no açougue municipal, estava ausente nas ilhas Canárias, onde fora buscar carnes, como era hábito. Esse gado e carne eram adquiridos, habitualmente, nas ilhas de Fuerteventura e Lanzarote.

O comércio entre os Açores e as Canárias não assume a mesma importância que apresenta na Madeira, pois a dificuldade nas comunicações e a distância entre os dois arquipélagos, em convergência com um diverso posicionamento destas ilhas na economia atlântica bloqueou o desenvolvimento e estreitamento desses laços. Não obstante, desde muito cedo surgem referências avulsas sobre esse comércio; em 1508 ao ser interdita a entrada de navios em Tenerife por causa da peste, são referidos entre muitos, homens oriundos dos Açores; e em 1511 temos em Santa Cruz de Tenerife um Diego Afonso, mercador, vizinho da ilha do Faial, para carregar desse porto de Garachico e outros portos da ilha mil fanegas de cevada.

A partir da segunda metade do século XVI as trocas entre os dois arquipélagos são mais assíduas facilitadas pela fixação temporária ou permanente de açorianos no território canário; estas trocas assentam ou no vinho canário e/ ou no trigo açoriano. O aparecimento do trigo açoriano em território canário não é uma situação permanente, mas sim sazonal e resultado, muitas vezes, resultado do desvio da rota das embarcações que transportavam o cereal à ilha da Madeira; a primeira situação documenta-se em 1563 com o envio de cereal para a ilha de La Palma, mercê da carestia que aí havia; a segunda surge em 1535 com o trigo de Nuno Alvarez, mercador de Guimarães, que aportou a Las Palmas, onde lhe foram retirados trinta moios; em 1563, Gonçalo Dinis, mercador da Ribeira Grande, transportando trigo e toucinho para a Madeira, sofre um desvio na sua rota indo aportar a La Palma; a situação repete-se em 1582 com duas embarcações de S. Miguel e da Terceira.



Só em 1535 temos em Las Palmas uma companhia formada entre Andrés Pérez Guitarte, mercador nos Açores e Jerónimo Mecia, mercador genovês estante em Gran Canaria, para o comércio de trigo, couros e outras mercadorias dos Açores. Esta permuta de cereais testemunha a dinâmica de inter-ajuda dominante nestes três arquipélagos, patente, aliás, em 1521 e 1573, com a solicitação do cereal por parte do *cabildo* de Gran Canaria à respetiva edilidade funchalense. A Madeira, que habitualmente consumia o cereal de Canárias, por vezes, auxilia estes vizinhos em momentos de penúria, socorrendo-se para isso do cereal importado dos Açores ou da Europa.

Os açorianos recebiam das Canárias, em troca do cereal, apenas vinho e breu. O primeiro produto, segundo Pompeo Arditì, era conjuntamente com o da Madeira muito apreciado no mercado açoriano; no entanto, apenas há notícia em 1565 do envio de uma carga de cinquenta e cinco botas de vinho de Gran Canaria e, em 1570, de quarenta pipas de vinho de Tenerife para a Terceira.

Tal como acabamos de verificar a manutenção e estreitamento das relações entre os dois arquipélagos portugueses com as ilhas Canárias resultam de vários fatores. Em, primeiro lugar, e quanto à Madeira, a necessidade de abastecimento de cereais que se encontravam ali tão perto da ilha e, em segundo, da intervenção dos portugueses avizinhadados na sociedade canária, que facilitaram e asseguraram esse intercâmbio comercial.

O arquipélago canário, afirmou-se desde princípios do século XVI, como um novo celeiro do Atlântico, fornecendo o excedente necessário ao abastecimento do litoral africano, da costa peninsular e da ilha da Madeira. Do trigo saído no século XVI da ilha de Tenerife, cerca de 53% destinou-se a Portugal e à Madeira, o restante ao mercado insular canário e castelhano. O mercado peninsular totaliza 69% desse cereal, ficando apenas a parte sobranete para as ilhas. O cereal exportado para o litoral peninsular orientava-se no sentido das principais praças comerciais: Lisboa, Sevilha e Cádiz. No caso de Castela são as cidades gaditanas os principais consumidores do cereal canário destinado a Espanha. Quanto ao comércio da cevada, o maior número

de moios, canalizado para Portugal, nomeadamente para o porto de Lisboa, sendo de salientar um único embarque de sessenta e seis moios e meio de cevada para o arquipélago açoriano em 1511.

A data de 1640 é apontada como o fim do relacionamento humano e comercial entre os dois arquipélagos portugueses e as Canárias, como consequência ou represália do fim do domínio filipino no império lusitano. É certo que a conjuntura político-institucional foi desfavorável aos relacionamentos entre os arquipélagos enquanto demorou o conflito, rompendo os contactos entre estas ilhas vizinhas, por força das mútuas represálias. Todavia, quando foram serenados os ânimos e levantados paulatinamente os embargos, o movimento de barcos, pessoas e mercadorias foi retomado, mas nunca com o anterior folgo.

A Madeira havia, entretanto assumido um papel distinto na economia atlântica que lhe propiciava o acesso a outros mercados produtores de cereais que complementavam o açoriano no seu abastecimento. Entretanto, as condições favoráveis para o comércio com as colónias norte-americanas propiciaram um novo mercado de acesso aos cereais por troca de vinho. Isto não é sinónimo de corte de relações comerciais com as Canárias e que tão pouco a Madeira tivesse dispensado de forma definitiva o cereal deste arquipélago, pois à medida que as relações diplomáticas entre as duas coroas peninsulares se vão normalizando os contactos comerciais são restabelecidas.

O movimento de pessoas e produtos entre estas ilhas não parou, pois perdurou no tempo, mesmo em períodos de embargos são assinalados movimentos. A documentação até princípios do século XVI é madrastra quanto a dar-nos a expressão desta realidade, mas alguns dados avulso permitem destacar a existência destes contactos. No final do século XVII assinalam-se alguns dados soltos sobre o movimento de embarcações e mercadorias entre os dois arquipélagos. Para o período de 1695 a 1714 temos a informação consignada nas cartas comerciais de Diogo Fernandes Branco<sup>49</sup>, onde se reportam onze barcos oriundos de Canárias contra doze da Madeira, enquanto no período

---

<sup>49</sup> VIEIRA (1997).

de 1695 a 1700, as cartas de William Bolton<sup>50</sup> dão conta da entrada de dois navios de Canárias e a saída de oito sendo destes sete para Las Palmas. Depois para o período de 1731 até 1810 são sinalizadas diversas embarcações, das quais 127 com cereal, destacando-se uma maior actuação nas duas décadas finais do século XVIII.

Sinalizemos o movimento de mercadorias provenientes de Canárias e Berberia para este período de 1727 a 1810<sup>51</sup>, em que se destaque de novo a presença de cereais, mas o facto mais importante a destacar é um grupo significativo de embarcações vir a lastro, isto é, 28 %, sem qualquer movimento de mercadoria associado, o que deverá ser demonstrativo de que as relações comerciais entre os dois arquipélagos deixaram de ser complementares e importantes.

A presença do cereal embora aqui ainda seja significativo no movimento entre os dois arquipélagos, uma vez que representa 27% das embarcações em movimento, não representa quase nada no conjunto das embarcações que atracaram ao Funchal com cereal, uma vez que fica apenas por 2%. Neste momento o grande mercado fornecedor da ilha é definitivamente a América do Norte, com 62% de embarcações entradas com cereais e farinhas, ficando também as ilhas dos Açores com apenas 15%.

A rota do mercado norte-americana do mercado do vinho madeirense abriu novas possibilidades de abastecimento de cereais e farinhas, como obrigou a alterações nas relações entre as ilhas. A Madeira deixa de ser dependente do mercado insular do trigo, mas não prescinde totalmente deste, que continua a ser presente no Funchal e a funcionar como fonte de recurso quando a rota dos mercados dominantes é condicionada pela conjuntura de crise ou conflito.

### *As Ilhas: de modelos e laboratorios a escalas da Ciência*

O descobrimento do Atlântico aconteceu em dois momentos. O primeiro, que decorre até ao século XV, conduziu à revelação

<sup>50</sup> SILVA (1993), pp. 363-364.

<sup>51</sup> SOUSA (1987), pp. 117, 149-152.

de novos espaços agrícolas, mercados, rotas e portos comerciais. Já no segundo, a partir do século XVIII, o europeu partiu à procura do quadro natural do mundo Atlântico e do desfrute das belezas e clima com a definição de ilhas e espaços litorais como *health resorts* e hotéis.

Na verdade, o homem do século dezoito perdeu o medo do mundo circundante e fez dele o motivo de experiência, deleite e estudo<sup>52</sup>. Estes dois momentos marcaram uma atitude distinta do europeu e tiveram reflexos evidentes na produção literária que envolve o processo. A par disso a opção dos viajantes, que dão forma ao *Grand Tour* europeu da época moderna, é diferente daqueles que primeiro sulcaram o oceano à procura de ilhas e portos de abrigo<sup>53</sup>.

A literatura científica e de viagens definiu, desde o século dezoito, este conjunto de ilhas como uma unidade merecedora de atenção. São as *Western Islands* que encabeçam os títulos das publicações. Aqui entendia-se quase sempre os Açores, mas muitas vezes associava-se as Canárias, a Madeira e, raramente Cabo Verde. Esta unidade ficou estabelecida na designação de Macaronésia, de acordo com a designação atribuída na Antiguidade Clássica<sup>54</sup>.

O mais antigo testemunho que se conhece da vida vegetal e animal aparece nas volumosas *Saudades da Terra* de Gaspar Frutuoso (1522-1591), escritas no último quartel do século XVI. Aliás, pode ser considerado precursor dos naturalistas do século XVIII. Aí é possível fazer um percurso por todas as ilhas e constatar a riqueza natural e a que resultou da ação do colono europeu; o rastreio não é exaustivo tornando-se difícil ao cientista saber com exatidão quais os elementos vegetais e animais indígenas e os que resultaram da ocupação europeia. A descoberta foi tardia, como veremos. Apenas o homem do século XVIII sentido necessidade de o fazer e foi a partir de então que tivemos

<sup>52</sup> Cf. BITTERLI (1981),.

<sup>53</sup> Cf. MACZAK (1996).

<sup>54</sup> É uma criação do botânico alemão Adolfo Gustavo Henrique Engler (1844-1930). No livro *Die Pflanzenwelt Afrikas Insbesondere Seiner Tropischen Gebiete*, publicado em 1910 apresenta no primeiro volume um capítulo sobre Das Afrika Benachbarte Makaronesien. Cf. WILHELM (1997).

notícia do quadro natural das ilhas. Entretanto, haviam passado mais de três séculos de presença europeia em que as espécies do velho continente se haviam mesclado com as do novo.

As ilhas entraram rapidamente no universo da ciência europeia dos séculos XVIII e XIX. Ambas as centúrias foram momentos de assinaláveis descobertas do mundo através do estudo sistemático da fauna e flora. Daqui resultou dois tipos de literatura com públicos e incidências temáticas distintas. Os textos turísticos, guias e memórias de viagem, que apelavam o leitor para a viagem de sonho à redescoberta do recanto do paraíso que se demarca dos demais pela beleza incomparável da paisagem, variedade de flores e plantas. Já os tratados científicos apostam na divulgação através daquilo que o identifica. As técnicas de classificação das espécies da fauna e flora tiveram um espaço ideal de trabalho.

No século XVIII as ilhas assumiram um novo papel no mundo europeu. Assim de espaços económicos passam também a contribuir para alívio e cura de doenças. O mundo rural perde importância em favor da área em torno do Funchal, que se transforma num hospital para a cura da tísica pulmonar ou de quarentena na passagem do calor tórrido das colónias para os dias frios e nebulosos da vetusta cidade de Londres. Esta função catapultou as ilhas da Madeira e Canárias para uma afirmação evidente. O debate das potencialidades terapêuticas da climatologia propiciou um grupo numeroso de estudos e gerou uma escala frequente de estudiosos<sup>55</sup>. As estâncias de cura surgiram primeiro na bacia mediterrânica europeia e depois expandiram-se no século XVIII até à Madeira e só na centúria seguinte chegaram às Canárias<sup>56</sup>. A interminável fila de aristocratas, escritores, cientistas que desembarcavam no calhau e iam encosta fora à procura do ar benéfico das ilhas foi um retrato comum da Madeira e Canárias do século XIX. Os séculos XVIII e XIX, como os princípios do XX foram assim momentos de complementaridade e de harmonia para a relação destas ilhas com o turismo terapêutico britânico.

---

<sup>55</sup> CLARK (1840); HUGGARD (1906); ZEROLO (1889); GONZÁLEZ LEMUS (1995).

<sup>56</sup> BÁGUERRA CERVELLERA (1992).

São múltiplas as provas desta proximidade e intercâmbio mútuo de visitantes, cientistas e aventureiros estrangeiros nestes arquipélagos. No campo da Ciência é de notar o trabalho de aproximação realizado pela comunidade científica europeia de que resultaram múltiplas aporções para o estudo destas ilhas, nomeadamente no campo da Botânica.

As afinidades geo-botânicas deste espaço a que foi atribuído o epíteto de Macaronésia, foram o principal móbil desta aposta comum nas expedições, estudos e divulgação científica. Apenas algumas referências esta realidade, como se poderá constatar nos trabalhos de Leopoldo Van Buc (1811), Barão de Castello de Paiva (1855), Carlos Lemann (1837-38), o reverendo Ricardo Tomás Lowe (1826, 1868, 1871) e reverendo P. Murray (1894). O turismo, primeiro terapêutico e depois de lazer, definiu também circuitos de conexão entre os dois arquipélagos, revelando em muitas situações uma relação de complementaridade e não de concorrência. Os guias que dispomos são um indício disso<sup>57</sup>.

Há casos em que os roteiros e programas são comuns. Assim em 1841 James Clark sugeria aos doentes uma estância repartida entre a Madeira e Tenerife (Gonzalez Lemus, N., 1995), e, por outro lado, temos notícia de diversas personalidades que, usufruindo das rotas de navegação europeia que ligava o velho continente a estes dois arquipélagos, aproveitaram o ensejo para uma visita partilhada. De entre estes poderemos assinalar o caso de Leopoldo Rei da Bélgica (1897), sem esquecer que o próprio Napoleão Bonaparte, na sua viagem final para o desterro de Santa Helena, teve oportunidade de se deter nos dois arquipélagos.

### *O mundo insular. Rupturas e divergencias peninsulares*

Nas ilhas parece que tudo se conjugava de forma harmonica para uma inter-acção entre as suas gentes. Já dos continentes insiste-se na diferença, separação e alimentam-se pretensos conflitos.

---

<sup>57</sup> BROWN (2000); NICHOLAS (1953).

Estará neste caso diversas situações como a chamada disputa em torno do chamado falso Madeira. O falso Madeira, de Canárias ou dos Açores, foi uma dificuldade mais para a afirmação da hegemonia do Madeira no mercado colonial britânico<sup>58</sup>. A questão persistiu no decurso do século XVIII e goradas as iniciativas diplomáticas houve que esperar até que em 1778 se anunciou uma era nova para o vinho Madeira, com o livre comércio para as Índias e a abertura do mercado norte-americano em consequência da independência proclamada em 1776<sup>59</sup>. A situação refletiu-se de forma positiva nas exportações entre 1790 e 1814<sup>60</sup>.

### *As ilhas do falso Madeira*

Na segunda metade do século XVIII a situação preferencial do vinho Madeira no mercado atlântico, nomeadamente nos Estados Unidos da América e colónias britânicas, conduziu a que os espaços produtores vizinhos procurassem todos os meios para poderem usufruir desses mercado usado para tal o nome do Madeira, daí a designação de falso Madeira.

Ora para que isso acontecesse havia necessidade de conhecer a viticultura e técnicas de vinificação usadas na ilha. Nomeadamente a vinificação madeirense assumia uma forma particular, com a utilização desde muito cedo do sistema de calor, como forma de envelhecimento do vinho, através da exposição ao solo e depois das estufas, que aparecem em 1794. Esta forma distinta da vinificação madeirense obrigou aos seus imitadores usar de informes que permitissem adaptar as técnicas madeirenses à vinificação, como foi o caso de Tenerife de que temos dois informes de finais do século XVII, aqui reunidos no final da presente comunicação<sup>61</sup>.

---

<sup>58</sup> GUIMERÁ RAVINA, Agustín, *Burguesia extranjera y Comercio Atlántico*, p. 330.

<sup>59</sup> Cf. BÉTHENCOURT MASSIEU (1995).

<sup>60</sup> MACIAS HERNÁNDEZ, (1995).

<sup>61</sup> Cf. HERNÁNDEZ GONZÁLEZ (1994), pp.159-184; GUIMERA RAVINA (1998), pp. 69-82.

Várias são as situações, com expressão na documentação madeirense, que retratam esta realidade do falso Madeira exportado para os mercados americanos, de forma velada através da baldeação feita com vinhos dos Açores e Canárias no mar alto ou em pleno porto do Funchal. O mecanismo de falsificação passava pelos aspectos técnicos relacionados com a vinificação, que muitas vezes era solucionado com a mistura proporcional do vinho Madeirense com o das outras ilhas, como da cópia das técnicas de vinificação usadas. Todavia não temos conhecimento que quer nos Açores, quer nas Canárias se tenham usado as estufas.

A baldeação externa com o vinho dos Açores e Canárias adquiriu importância no debate entre 1783 e 1810. A situação parece que foi prática corrente nos momentos de maior procura de vinho. A Junta havia permitido a entrada de vinho do reino e ilhas para o consumo das tabernas, o que foi aproveitado pelas praças estrangeiras para a falsificação do vinho.

Esta prática era comum aos diversos agentes de exportação de vinho dos três arquipélagos. Por parte dos Açores e das Canárias era a possibilidade de uma saída eficaz para os seus vinhos, para muitos dos madeirenses eram também a possibilidade de aumentar os seus negócios e corresponder à insistente demanda de vinho, que por diversas vezes suplantava as reais capacidades de produção do arquipélago. Recorde-se que nesta época todo o vinho, bom e mau produzido na ilha tinha saída e raras vezes dava para as necessidades da demanda externa, esgotando-se anualmente todos os stocks da produção.

Várias situações aconteceram na praça madeirense que obrigaram a diversas intervenções e apelos das autoridades. Neste sentido temos o facto de alguns negociantes terem decidido tirar certidões autênticas de forma a desvanecer a desconfiança sobre a qualidade do vinho exportado e impedir que qualquer boato pudesse perigar o negócio. Em 1783<sup>62</sup> o vinho recuperava o mercado americano e por isso *a introdução, baldeação e franquia deste género (vinho das Canárias), não só seria temível exemplo para o futuro, mas ainda poderia atrair uma bem fundada suspeita de que este vinho seria d'aqui exportado a título de*

<sup>62</sup> ANTT, *PJRFF*, n.º 942, p. 120.



*vinho da Madeira, mas que resultaria um considerável prejuízo há estabelecida reputação do comércio exportativo que faz florescer este estado». Daí a interdição da entrada de 100 pipas de vinho, que então se pretendia, não sendo permitido o despacho nem por baldeação, nem por franquia<sup>63</sup>.*

Em 1791<sup>64</sup> Carlos Marray, Cônsul geral inglês, em representação dirigida a Luís Pinto de Sousa, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, manifestou-se contra a fraude praticada por alguns comerciantes que exportavam vinhos da Madeira para as Canárias, onde os lotavam com os aí produzidos, mais baratos e de inferior qualidade. Dos navios que desviaram a rota para às Canárias entre 1784/7, temos o *Duque de Bragança*, *Invencível*, *Santíssimo Sacramento*, *Cara Assada*, *Trindade*<sup>65</sup>.

O vinho dos Açores surge em 1800<sup>66</sup> num pedido de Domingos Oliveira Júnior em que era solicitado o desembarque de 80 pipas de vinho do Faial, transportadas no bergantim *Bom Nome*, apresentando como justificação as descargas permitidas em 1796 aos vinhos das Canárias e de Clarete. O Senado<sup>67</sup>, nobreza, povo e comerciantes nacionais e estrangeiros<sup>68</sup>, a Junta da Fazenda e o Governador<sup>69</sup>, levantaram-se em unísono argumentando que a importação dos vinhos de inferior qualidade para depois serem reexportados como procedentes da Madeira, arruinaria o comércio dos vinhos da ilha<sup>70</sup>. A documentação diz-nos que os vinhos, quer das Canárias e Açores, quer de Málaga e Catalunha, foram admitidos, atingindo-se as 200 pipas<sup>71</sup>.

Para obviar a situação decidiu-se em 22 de Dezembro de 1800<sup>72</sup> colocar marcas nas pipas e mais vasilhas em que se ex-

<sup>63</sup> ANTT, AF, n.º 237, fol. 210v.º.

<sup>64</sup> AHU, *Madeira e Porto Santo*, n.º 1253.

<sup>65</sup> *Idem*, n.º 1254.

<sup>66</sup> *Idem*, n.º 1221 e 1255.

<sup>67</sup> *Idem*, n.º 1204, 1219, 1220, 1259.

<sup>68</sup> *Idem*, n.º 1203; ARM, *RGCMF*, T. 13, fols. 107v.º/111.

<sup>69</sup> *Idem*, n.º 1218.

<sup>70</sup> *Idem*, n.º 1260.

<sup>71</sup> *Idem*, n.º 1263/1272.

<sup>72</sup> *Idem*, n.º 1252, 1222; em 1817 proibiu-se a saída de vasilhame vazio, ARM, *RGCMF*, T. 1, fols. 147v.º/148.

portavam os vinhos da Madeira e dos Açores ao mesmo tempo que em 1817 se proibia a saída de vasilhas vazias para fora da ilha<sup>73</sup>. Segundo o cônsul e homens de negócios as providências sobre as marcas do vasilhame para exportação do vinho não evitavam as fraudes, antes as facilitavam, pelo que clamavam por uma melhor regulamentação<sup>74</sup>.

Marcelino Gomes, Guarda de número da Alfândega<sup>75</sup>, apresentara um plano para melhorar a arrecadação dos direitos reais<sup>76</sup> e medidas conducentes a impedir a entrada de todo e qualquer vinho, a baldeação interna e externa. O plano consistia num regimento do ofício de tanoeiros da cidade do Funchal<sup>77</sup> e no regimento dos oficiais da Mesa da Inspeção dos vinhos da ilha da Madeira<sup>78</sup>. Não houve consenso manifestando-se contra o Juiz da Alfândega, Manuel Caetano César de Freitas<sup>79</sup> e a favor o Corregedor, Manuel Caetano d'Almeida e Albuquerque, que as achavam razoáveis e úteis<sup>80</sup>. Outra medida, mais eficaz foi a de tornar obrigatório o uso de manifestos singulares e outros documentos autênticos que depois seriam examinados nos países de destino<sup>81</sup>.

Em 1810<sup>82</sup> desembarcaram no calhau por contrabando algumas pipas de vinho da ilha Terceira. O Senado da Câmara, colocado perante a situação, insiste no cumprimento da lei *para que se fique entendendo que de nenhuma maneira se tolera a introdução de vinhos estrangeiros para que se não animem os contrabandistas a repetir a especulação na certeza do castigo que os espera e se evitem a equivocação na qualidade e quebra no preço dos vinhos da Madeira, único ramo de comércio deste e se evite em uma palavra a ruína total de todas as classes de seus habitantes e dos direitos de sua Alteza Real*. Por tudo isto, segundo infor-

<sup>73</sup> *Idem*, n° 4531/4532; ARM, RGCMF, T. 14, fols. 147v°/148.

<sup>74</sup> *Idem*, n° 1251; ARM, RGCMF, T. 13, fols. 107v°/111.

<sup>75</sup> *Idem*, n° 4511.

<sup>76</sup> *Idem*, n° 4527.

<sup>77</sup> *Idem*, n° 4524.

<sup>78</sup> *Idem*, n° 4526.

<sup>79</sup> *Idem*, n° 4530.

<sup>80</sup> *Idem*, n° 4529.

<sup>81</sup> ARM, RGCMF, T. 13, fols. 107v°/111.

<sup>82</sup> *Idem*, T. 13, fols. 204/205.

mação à margem do citado documento, se derramou o referido vinho em 9 de Março de 1810 na praça do Pelourinho.

As dificuldades do mercado na segunda década do século XIX levaram a reclamações contra a introdução de vinho de fora em que se incluía o proveniente do reino. A situação repetiu-se na década de trinta e nos anos sessenta<sup>83</sup>. Por ordens de 1812<sup>84</sup> e de 1814<sup>85</sup> proibiu-se a entrada de qualquer vinho e a baldeação ou franquia, de modo a evitar *qualquer subterfúgio que venha a diminuir a estima dos vinhos da Madeira*<sup>86</sup>.

Em 1819 aludia-se à baldeação externa como prática que estava na origem do estado em que a ilha se encontrava: *Outras muitas providências são precisas para derevidar (sic) nas praças estrangeiras o crédito do nosso vinho também manchado pela mistura que alguns negociantes dele fazem em vinho estufado de Canárias e Faial, ganhando com prejuízo mais de cento por cento. Selando-se os vasos de embarque com marca distintiva, fazendo-se manifestos para aparecer em todos, também com fiscalização por via dos cônsules portugueses para verificar a identidade do vinho Madeira, assim como pratica a companhia do Porto, que faz os seus embarques debaixo de chancela do seu conservador com manifestos volantes por todas as praças a anunciar que só é vinho de feitoria, o que leva aquele selo de autenticidade, mas é melhor corrigir, primeiro os males do interior reintegrando o vinho à sua generosidade natural e imediatamente quando já nos não poderem encrepar com retracção de inferior infâmia, fazer-se uso desta medida...*<sup>87</sup>.

Para o período de 1817 a 1822 temos a decisão da Junta em comprar os melhores vinhos da ilha, como forma de restaurar a fama e qualidade no mercado externo, relegando para segundo plano o comércio dos vinhos ordinários ou baldeados. Com isto pretendia-se escoar grandes quantidades em stock.

A Junta considerava ainda a necessidade de impedir aos efeitos perniciosos do monopólio inglês do comércio: *Esta medida*

<sup>83</sup> VIEIRA (1993), pp. 49-52, 49-61, 63-64, 67, 73-79, 182, 185, 189, 212.

<sup>84</sup> ANTT, AF, n.º 238, fol. 196.

<sup>85</sup> ANTT, PJRFF, n.º 404, p. 463. Veja-se ainda VIEIRA (1993), pp. 59-67.

<sup>86</sup> ANTT, AF, n.º 238, fol. 196.

<sup>87</sup> ARM, RGCMF, T. 14, fol. 202/203v.º, in VIEIRA (1993), pp. 86-87.

*produziu logo o melhor efeito, baixando o cambio das letras a 20 por cento, como ela possa ainda produzir maiores utilidades, não só no aumento da cultura e crédito dos vinhos, diminuindo pelo embarque deles o adulterado, mas também evitará o monopólio do comércio dos vinhos desta ilha, comprados e exportados por um pequeno número de casas estrangeiras, que unidas podem estabelecer a seu modo o preço de compra deles e mesmo os da venda nas praças onde o conduzem como se vê da mesma resposta*<sup>88</sup>.

Ora imitar o vinho Madeira implicava o conhecimento das cepas mais importantes como das técnicas de vinificação. E foi isso que fizeram alguns viticultores de Canárias retornaram no século XVIII à Madeira em busca das cepas e da tecnologia de vinificação<sup>89</sup>. E partir daqui está reestabelecido o intercâmbio de técnicas.

Esta situação que poderá parecer de disputas constroi-se de multiplas cumplices, pois jogam-se muitos vezes interesses comuns e muitos daquelas que poderão ser considerados intrusos são madeirenses.

#### *A questão do porto franco e a disputa da navegação oceanica*

Aqui estamos perante um outro passo que poderiam também ser gerador de conflito. Mas aquilo que foi feito foi buscar alternativas favoráveis capazes de contornar a lei.

A ocupação dos novos espaços fazia-se muitas vezes através de condições aliciantes em termos tributários como forma de atrair povoadores. As franquias fiscais favoreceram a chegada de colonos e permitiram o intercâmbio económico com o reino, uma vez que a isenção da dízima de exportação tinha apenas em conta a mercadoria que se destinava ao continente português.

O porto foi desde o princípio da ocupação da ilha uma das principais fontes de receita tributária. Desde que em 1477 surgiram as alfândegas o movimento de entrada e saída de merca-

<sup>88</sup> ANTT, *PJRF*, n.º 763, fols. 66/66vº, vide n.º 405/407.

<sup>89</sup> Cf. HERNÁNDEZ GONZÁLEZ (1994), pp. 159-184; GUIMERA RAVINA (1998), pp. 69-82.

dorias passou a estar sujeito a um estrito controlo. Esta situação nunca foi bem aceite pelos diversos intervenientes.

Moradores e mercadores reclamavam insistentemente contra o peso das imposições e os entraves das formalidades alfandegárias sobre o movimento do porto. Esta situação agrava-se quando nos encontramos perante espaços vizinhos com formalidades e uma carga tributária distintas. A Madeira e as Canárias concorreram no espaço atlântico com os mesmos produtos e funções, acabando por as condições mais favoráveis das Canárias ditarem a afirmação antecipada.

A realidade madeirense e canariana estiveram sempre em paralelo no debate da política fiscal dos portos insulares. As Canárias são apontadas como uma das áreas concorrentes da Madeira, sendo o facto mais significativo de terem sido os próprios madeirenses a promovê-la, estando a afirmação inegavelmente ligada à sua presença. Os incentivos à produção de canaviais nas ilhas de Gran Canaria e Tenerife permitiram que muitos madeirenses abandonassem a Madeira e aqui se fixassem<sup>90</sup>.

Após a restauração da independência em 1640, a comunidade britânica passou a usufruir de uma situação de privilégio na ilha, materializada em diversas condições especiais de fixação e da isenção de direitos de embarque dos vinhos<sup>91</sup>. Note-se que enquanto os demais mercadores estrangeiros eram obrigados a pagar o tempo que os guardas da alfândega estivessem a bordo das embarcações, no caso dos ingleses essa situação não existiam<sup>92</sup>.

Em 1858 os ingleses pagavam apenas metade dos direitos das fazendas vindas de Inglaterra, enquanto na saída dos vinhos, em 1660, a imposição era de 1 cruzado por pipa de vinho ou aguardente, quando os demais pagavam a dizima<sup>93</sup>. Este tributo sobre o vinho era arrecadado pela feitoria britânica e tinha como finalidade acudir aos seus gastos na ilha. Depois alargou-

<sup>90</sup> Cf BERNAL e MACÍAS (2005).

<sup>91</sup> SARMENTO (1951), pp. 99-100.

<sup>92</sup> AN, *PJRFF*, n.º 965A, fl. 435 (1665).

<sup>93</sup> AN, *PJRFF*, 965<sup>a</sup>, fls. 256-256v<sup>o</sup> (1658); ARM, *RGCMF*, VI, fls. 148-148v<sup>o</sup> (1660).

se a situação aos demais produtos de exportação, sendo conhecidos como direitos de nação. Assim em meados do século XVIII por uma pipa de vinho pagavam 240 réis, sendo 300 réis por uma caixa de açúcar e 150 réis por uma arroba e 200 réis por cada saco de urzela. Da receita arrecadada 600\$000 réis eram reservados para uma oferta anual ao Governador no dia da Epifania. Sucede que em 1768 o então governador João António Sá Pereira decide questionar esta prática de mais de cento e cinquenta anos junto do Marquês de Pombal.

A premência das políticas fiscais só se voltou a sentir de novo em princípios do século XIX. A situação da navegação oceânica no espaço atlântico, a cada vez mais insistente concorrência entre os arquipélagos da Madeira e Canárias pela sua disputa, conduziu a que de ambos os lados se insistisse na definição de políticas aduaneiras e infraestruturas adequadas à navegação, de forma a conseguir-se captar o movimento de navios. A política de portos francos que tem em Gibraltar uma primeira experiência desde 1704 e em Espanha um o primeiro fracasso com o porto de Cádiz em 1829, concretiza-se em pleno na segunda metade do século XIX. Assim teremos as Canárias em 1852, Ceuta e Melila em 1863 e Hong Kong em 1864.

As pretensões no sentido da criação do porto franco surgem em simultâneo na Madeira e Canárias. No acaso madeirense as primeiras situações surgem em manifestos de José Murphy e Francisco Paula de Medina e Vasconcellos. Acontece que nas Canárias, por força de a coroa espanhola estar apostada nesta política, o projeto não tardou muito tempo em se concretizar, ficando estabelecido pelo real decreto de 11 de Julho de 1852<sup>94</sup>.

Já na Madeira continuou o debate até inícios do século XX, altura em que foi decidido de forma favorável em, mas que por força da guerra não teve qualquer efeito prático. A Madeira perdia inevitavelmente protagonismo na navegação atlântica em favor das Canárias, que souberam aproveitar de forma eficaz as dificuldades do porto madeirense em lograr condições concorrenciais para o apoio à navegação oceânica.

---

<sup>94</sup> Sobre os portos francos de Canárias Cf. GUIMERÁ PERAZA (2004); OROZCO MUÑOZ (1997); ASCANIO Y POGGIO (1986); LUXÁN MELÉNDEZ (2004).

A conjuntura vintista dominada pela crise de sub consumo foi muito fértil em análises e no lançamento de soluções nas páginas do *Patriota Funchalense*, destacando-se a discussão em torno do porto franco<sup>95</sup>. O *Patriota Funchalense* solicitou aos deputados madeirenses das Cortes Constituinte que intercedessem junto do Governo no sentido de se conseguir para a Madeira uma reforma do ensino, um serviço local de saúde, a construção de um porto franco e o desenvolvimento do turismo. Francisco Paula Medina de Vasconcelos<sup>96</sup>, que viu a crise que a ilha se debatia como consequência do tratado de 1810 (considerado um *cometa político*), dos gravíssimos tributos surgidos em 1821, a estagnação do comércio e a aluvião de 1803.

Como solução aponta-se a substituição da *colonia* pela enfiteuse (por ser *mais humana*), a reforma do sistema tributário e monetário e no campo comercial a necessidade de proibição das aguardentes de França e a legítima pretensão do porto franco<sup>97</sup>. Desta forma o porto franco era uma peça basilar para a solução do problema económico do Funchal: ... *façam hum porto franco nesta cidade, que he o único remédio, que ainda poderemos ter,... que já nos não podem salvar por nenhuma maneira, sem hum porto franco ao menos por vinte annos,...*<sup>98</sup>

Em meados do século, a crise provocada pelo ódio provocou nova discussão retomando-se a linha seguida em 1820-1823. Algumas das pretensões foram aprovadas em Cortes, como o projeto de lei de 23 de Dezembro de 1853, que aboliu as capelas e vínculos (art. 1), reduziu o dízimo a metade (art. 7), determinou o fim da monocultura da vinha (art. 3) e declarou o porto franco (art. 2)<sup>99</sup>. Entretanto, a Câmara do Funchal e os

<sup>95</sup> Vide nº 53, 70, 71, 90, 99, 102, 121, 142, 157, 161, 164, 171 (1822-1823).

<sup>96</sup> Vide nº 83, pp. 1/4; nº 84, pp. 1/4; nº 85, pp. 2/4; nº 90, pp. 3/4; nº 96, pp. 1/3; nº 97, pp. 2/4; nº 98, pp. 4; nº 99, pp. 3/4.

<sup>97</sup> Estas reivindicações não fogem à regra das apresentadas entre 1821/3 em petições às cortes liberais, vide SILBERT (1968).

<sup>98</sup> 1822, *Conversa do Cónego Francisco BRO da cidade do Funchal com o seu moço Simão Caraça...*, Londres, pp. 90 e 98.

<sup>99</sup> *Amigo do Povo*, nº 165, p. 1.

comerciantes da cidade faziam representações às Cortes, nomeadamente a solicitar concessão de um porto franco<sup>100</sup>.

O porto do Funchal perdeu competitividade face aos excessivos de direitos de ancoragem e tonelagem, não conseguindo os comerciantes os políticos madeirenses fazer vingar a política de porto franco como forma de recuperação económica do arquipélago. A questão continuava presente nos debates parlamentares nas últimas décadas do século XIX e na reivindicação dos madeirenses, tornando-se cada vez mais pertinente quando as Canárias haviam já alcançado tal condição e a Madeira perdera capacidade de concorrer em pé de igualdade na navegação atlântica<sup>101</sup>.

### CONCLUSÃO

Pelo que atrás ficou dito é possível afirmara que os insulares foram capazes de se situar à margem dos conflitos e ruturas que os enfrentamentos de carácter político, religioso ou colonial, que poderiam ter cavado fronteiras e muros neste relacionamento inter-insular que persistiu até aos dias de hoje.

Para trás ficou alguns exemplos de inúmeras cumplicidades que marcaram a História destes arquipélagos e insulares do Atlântico Oriental. Estas cumplicidades comerciais, partilhas e mobilidades de gentes, produtos e técnicas, foram a sua resposta as insistentes limites impostos pelas coroas peninsulares. Podendo de novo afirmar-se como Gaspar Frutuoso em finais do século XVI, quando estes espaços insulares estava unidos sob o mesmo chapéu imperial, que «... e não entendo esta mistura, como neste mar houve dois senhores diversos. Também me faz duvidosa a terra das Antilhas, como, passando por este mar da navegação Portugal, as mandaram descobrir e povoar e possuem, pacificamente, os reis de Castela»<sup>102</sup>.

<sup>100</sup> *O Patriota Funchalense*, Funchal, n.º 142, de 13 de Novembro de 1822. *Diário das Cortes Geraes e Extraordinárias da Nação Portuguesa*, n.º 60, p. 763 [11 de Outubro de 1822].

<sup>101</sup> 1883, *Discurso Promunciado na Câmara dos Senhores Deputados*, Lisboa, 11; VALE (1887), pp. 4-5; ORNELLAS (1884), p. 6; LOUREIRO (1894), p. 154. O mesmo sucede em 1964 com CARDOSO, pp. 26 e 37.

<sup>102</sup> 1984. *Livro Primeiro das Saudades da Terra*, Ponta Delgada, p. 65.



## BIBLIOGRAFÍA

- AFONSO, L. (1982). «El modelo cerealista en la agricultura Canaria». *Instituto de Estudos Canarios, 50 aniversario (1932-1982)*, t. 1. Humanidades. Tenerife, pp. 8-42.
- AFONSO PERES, L. (1984). *Miscelanea de Temas Canarios*. Santa Cruz de Tenerife.
- ÁLVAREZ DELGADO, J. (1961). «Juan Machin, vizcaino del siglo XV, gran figura histórica de Madera y Canarias». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 7, pp. 133-213.
- ANAYA HERNÁNDEZ, L.A. e FAJARDO ESPINOLA, F. (1990). «Relaciones de los Archipiélagos de Azores y Madera según las fuentes inquisitoriales», in *II Colóquio Internacional de História da Madeira*. Funchal: CEHA, pp. 846-877.
- ANAYA HERNÁNDEZ, L.A. e FAJARDO ESPINOLA, F. (1990). «Una comunidad judeoconversa de origen portugués a comienzos del siglo XVI, en la isla de La Palma», in *II Colóquio Internacional de História da Madeira*. Funchal: CEHA, pp. 685-700.
- ANDREWS, C.M (1964). *The Colonial Period of American History*. H. Haven.
- ASCANIO Y POGGIO, A. de (1986). *El régimen jurídico de los puertos francos de Canarias y la CEE*. Las Palmas de Gran Canaria.
- AXEL, E. (1997). *Visitantes e Escritos Germánicos da Madeira. 1815-1915*. Funchal.
- AZNAR VALLEJO, E. (1983). *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526): aspectos administrativos, sociales y económicos*. La Laguna: Universidad de La Laguna.
- AZNAR VALLEJO, E. (1992). *La integración de las Canarias en la corona de Castilla (1478-1526)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gan Canaria.
- BÁGUERRA CERVELLERA, M.J. (1992). *La Tuberculosis y su Historia*. Barcelona.
- BEER, G.L. (1912). *The Old Colonial System. 1660-1754*, vol. II. Nueva York, p. 287.
- BERNAL, A. e MACÍAS, A.M. (2005). «Factor Institucional y Crecimiento Económico. El Ejemplo de Canarias», in *Congreso Internacional las economías insulares en perspectiva histórica*. La Laguna.
- BETTENCOURT, J.M. de (1993). *Os Bettencort. Das Origens Normandas à Expansão Atlântica*. Lisboa.
- BETHENCOURT MASSIEU, A. (1956). «Canarias e Inglaterra. El comercio de vinos (1650-1800)». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 2, pp. 195-308.
- BETHENCOURT MASSIEU, A. (1977). «Canarias y el comercio de vinos (siglo XVII)», in *Historia General de las Islas Canarias*, tomo, III, pp. 266-273.
- BITTERLI, U. (1981). *Los «salvajes» y los «civilizados». El Encuentro de Europa y Ultramar*. México.
- BONNET, B. (1949). «La expedición del Marqués de Lanzarote a la isla de la Madera». *El Museo Canario*, X, pp. 59-68.
- BONNET, B. (1951). «Familias portuguesas de La Laguna». *Revista de História*, 93-94, pp. 111-118.

- BONNET, B. (1956). «Sobre la expedición del Conde Marqués de Lanzarote a la isla de la Madera». *Revista de Historia de la Universidad de La Laguna*, 115-116, pp. 33-44.
- BRITO GONZÁLEZ, A. (1997). *Extranjeros en Lanzarote (1640-1700)*. Arrecife: Servicio de Publicaciones del Cabildo de Lanzarote.
- BROWN, A.S. (2000). *Madeira, Islas Canarias y Azores*. Introducción Isabel González Cruz; traducción I. Pascua Febles y S. Bravo Utrera. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- BROWN, A.S. (2000 [1919]). *Madeira, Islas Canarias y Azores*. Las Palmas de Gran Canaria, (tradução de 11ª edição de 1919).
- CAMACHO Y PÉREZ GALDOS, G. (1961). «El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1535)». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 7, pp. 35-38.
- CANTO, E. do (1912). *Allegações Feitas Contra os Portugueses, a Favor do Rei de Castella e Leão no Concílio de Basileia, por D. Affonso, Bispo de Burgos, sobre a Conquista das Canárias*. Lisboa.
- CARDOSO, A. (1964). *Discurso na Câmara dos Deputados: A Madeira e o Turismo*. Coimbra.
- CASTANEDA DELGADO, P. (1979). «Pleitos sobre diezmos del azúcar en Santo Domingo y en Canarias» in *II CHCA*, vol. II. Las Palmas de Gran Canaria, pp. 247-272.
- CASTRO BRUNETTO, C.J. (2001). «Canarias y Portugal a través del arte». *Arte en Canarias siglos XV-XIX: una mirada retrospectiva*, 1, pp. 405-421.
- CLARK, J. (1840). *The Sanative Influence of Climate*. Londres.
- CORDEIRO, J.M. (1992). «Alguns aspectos sobre a sericultura e a influência portuguesa nas Canárias». *Forum*, 11, pp. 65-74.
- COSTA, A. e DOMÍNGUEZ DE SOUSA, A. (1960). *O Infante na Expansão Portuguesa (Domínio de Reinado de D. Duarte até à morte don Infante Santo)*. Braga.
- COSTA, F.C. da (1949). «A cultura da cana-de-açúcar nos Açores. Algumas notas para a sua História». *Boletim da Comissão Reguladora do Comércio de cereais dos Açores*, 10, pp. 15-31.
- CROFT-COOKE, R. (1961). *Madeira*. Londres.
- DÍAZ ALAYÓN, C. (1987). *Materiales Toponímicos de La Palma*. Santa Cruz de La Palma: Cabildo Insular de La Palma.
- DÍAZ ALAYÓN, C. e ALMEIDA, M. (1988). *El Español de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife.
- DÍAZ PADILLA, G. e RODRÍGUEZ YANES, J.M. (1990). *El señorío en las Canarias Occidentales. La Gomera y El Hierro hasta 1700*. Santa Cruz de Tenerife: Cabildo Insular de El Hierro y Cabildo Insular de La Gomera.
- DINIS, A.J. (dir., organiz. e anot. crítica de) (1960-1974). *Monumenta Henricina*, 15 vols. Coimbra: Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique.
- FAJARDO ESPINOLA, F. (1982). *Extranjeros ante la inquisición de Canarias en el siglo XVIII*. Las Palmas de Gran Canaria: Mancomunidad de Cabildos.
- FAJARDO ESPINOLA, F. (1990). «Azores y Madera en el Archivo de la Inquisición

- canaria, nuevas aportaciones», in *III Coloquio Internacional de História da Madeira*. Funchal: CEHA, pp. 663-684.
- FERNANDES, J.M. (1990). «Arquitectura vernácula e estruturas nos Arquipélagos da Macaronésia (Madeira, Açores, Canárias) - similitudes e contrastes: (séculos XV-XVIII)», in *Actas do II Colóquio Internacional de História da Madeira*. Funchal: CEHA, pp. 715-725.
- FERNANDES-ARMESTO, F. (1982). *The Canary Islands after the Conquest*. Oxford.
- FERREIRA, A.M. (1990). «O curso francês e o comércio entre Portugal e as Canárias no século XVI: (1521-1537)», in *Actas do II Colóquio Internacional de História da Madeira*. Funchal: CEHA, pp. 7276-742.
- FRANCIS, A.D. (1973). *The Wine Trade*. Edinburgo.
- FRUTUOSO, G. (1984). *Livro Primeiro das Saudades da Terra*. Ponta Delgada.
- FRUTUOSO, G., *Livro Quarto das Saudades da Terra*, vol. II.
- GIL, M.O.R. (1989). «Madeira e Canárias no movimento portuário de Ponta Delgada: problemas de importação e exportação em finais do século XVII», in *I Colóquio Internacional de História da Madeira*. Funchal: CEHA, pp. 878-897.
- GODINHO, V.M. (1945). *Documentos sobre a expansão Portuguesa*, vol. I. Lisboa, pp. 193-206.
- GONZALEZ LEMUS, N. (1995). «Las Islas de la Macaronesia como los *Health Resort* del siglo XIX». *Islenha*, 17, pp. 64-74.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (1995). *Las islas de la ilusión. Británicos en Tenerife 1850-1900*. Las Palmas de Gran Canaria.
- GUIMERÁ PERAZA, M. (2004). *Los puertos francos en el siglo XIX*. Santa Cruz de Tenerife.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1989). «Las islas del vino (Madeira, Azores y Canarias) y la América inglesa durante el siglo XVIII», in *Colóquio Internacional de História da Madeira*. Funchal.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1985). *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*. Santa Cruz de Tenerife.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1998). «Vinificación en los Puertos Atlánticos: Madeira a finales del siglo XVIII», in *Actas do III simpósio da Associação Internacional de História e Civilização da Vinha e do Vinho*. Funchal, pp. 69-82.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M. (1991). «La proyección de Estados Unidos en la masonería atlántica: la protección de masones madeirenses en Canarias». *Islenha*, 8, pp. 98-103.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M. (1994). «Madeira, Canarias y las islas del Caribe. La difusión de las ideas a través de las relaciones mercantiles en el siglo XVIII», in *As Sociedades Insulares no contexto das Interinfluências Culturais do Século XVIII*. Funchal, pp. 159-184.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, S. (1990). «Las estampas madeirenses de Alvarez Rixo (1812-1814)», in *Actas do II Colóquio Internacional de História da Madeira*. Funchal: CEHA, pp. 291-310.
- HUGGARD, W. (1906). *A Handbook of Climatic Treatment*. Londres.
- IGLESIAS HERNÁNDEZ, M.L. (1985). *Extranjeros en Gran Canaria. Primer tercio del*

- siglo XVIII*. Canarias: Gobierno de Canarias. Consejería de Cultura y Deportes.
- LADERO QUESADA, M.A. (1979). *Los primeros europeos en Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria: Mancomunidad de Cabildos.
- LANDI, G. (1981). «Descrição da ilha da Madeira», in *A Madeira vista por estrangeiros*. Funchal, p. 34
- LANDI, G. (1981). «Viagem à ilha da Madeira e aos Açores...», in *A Madeira vista por estrangeiros*. Funchal, p. 226.
- LIZARDO, J. (1997). «Os Arcaísmos Manuelinos na Arte das Ilhas Canárias». *Islenha*, 21, pp. 183-188.
- LIZARDO, J. e GUERRA, L. (1998). «Estruturas Escavadas na Rocha na Ilha da Madeira». *Islenha*, 23, pp. 79-88.
- LIZARDO, J. (2008). «A Utilização de Estruturas Rochosas na ilha da Madeira e sua relação com o início do Povoamento». *Ilharq*, 8, pp. 60-67.
- LOBO CABRERA, M. (1979). *Los grupos humanos en la sociedad canaria del siglo XVI*. Las Palmas de Gran Canaria.
- LOBO CABRERA, M. (1979). *Protocolos de Alonso Gutiérrez (1520-1521)*. Tenerife.
- LOBO CABRERA, M. (1980). *El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navíos, marinos, viajes*. Madrid: Patronato de la Casa de Colón, *Separata Anuario de Estudios Atlánticos*, 26.
- LOBO CABRERA, M. (1982). «Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlánticas: Azores, Cabo Verde y Santo Tomé», in *Colóquio Internacional de História Marítima*. Las Palmas de Gran Canaria, pp. 311-334.
- LOBO CABRERA, M. (1988). *El Comercio Canário Europeo Bajo Filipe II*. Funchal.
- LOBO CABRERA, M. (1988). «Inmigrantes azoreanos en Gran Canaria durante el período filipino». *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, vol. XLV, p. 1.207-1.222.
- LOBO CABRERA, M. (1989). As Tentativas Frustradas para Ocupação de uma das Ilhas Canárias pelos Portugueses, in ALBUQUERQUE, L. de, *Portugal no Mundo*. Lisboa: Ed. Alfa, vol. I, pp. 150-161.
- LOBO CABRERA, M. (1990). «La historia de las islas: Canarias y Madeira», in *Actas do II Colóquio Internacional de História da Madeira*. Funchal, pp. 531-546.
- LOBO CABRERA, M. (1991). «Azoreanos en los censos del Tribunal de la Inquisición de Canárias». *Boletim do instituto da Ilha Terceira*, vol. XLIX, p. 193-209.
- LOBO CABRERA, M. (1995). *Don Agustín de Herrera y Rojas, I Marqués de Lanzarote*. Puerto del Rosario: Cabildo Insular de Fuerteventura; Arrecife: Cabildo Insular de Lanzarote.
- LOBO CABRERA, M. e TORRES SANTANA, E. (1983a). «Aproximación a las relaciones entre Canarias y Azores en los siglos XVI y XVII». *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, XLI. Angra do Heroísmo.
- LOBO CABRERA, M. e MARTIN SOCAS, M. (1983b). «Emigración y comercio entre Madeira y Canarias en el siglo XVI». *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, XLI. Angra do Heroísmo.

- LORENZO-CÁCERES, A. (1941). *Malvasía y Flastaff. Los vinos de Canarias*. La Laguna.
- LOUREIRO, A. (1894). *Breves Noticias sobre os Archipelagos da Madeira, Açores, Cabo Verde e Canárias*. Lisboa.
- LOZOYA, marqués de (1970). «La huella de los portugueses en Canarias». *Colóquio*, 57. Lisboa, pp. 3-10.
- LUISA FABRELLAS, M. (1952). «La producción de azúcar en Tenerife». *Revista de História*, 100, pp. 454-475.
- LUXAN MELÉNDEZ, S. (1989). «Los soldados del presidio de la Madera que fueron desechados a Lanzarote en 1641. Contribución al estudio de la coyuntura restauracionista portuguesa en Canarias», in *IV Jornadas de Estudios de Lanzarote y Fuerteventura*. Arrecife.
- LUXAN MELÉNDEZ, S. (1990). «Islas adjacentes (Madera y Azores) y plazas portuguesas del norte de África. Canarias y la baja Andalucía ante la restauración portuguesa (avance de una investigación en curso)», in *Actas do II Colóquio Internacional de História da Madeira*. Funchal, pp. 621-635.
- LUXAN MELÉNDEZ, S. de (2004). *Seminario los puertos francos de Canárias, ciento cincuenta años de historia*. Las Palmas de Gran Canaria.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (1984). «Canarias en la Edad Moderna (circa 1500-1850)», in *Historia de Los Pueblos de España. Tierras Fronterizas (I) Andalucía y Canárias*. Madrid, pp. 319-321.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A.M. (1995). «La Economía Moderna (siglos XV-XVIII)». *Historia de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M. (2002). «Canarias, 1480-1550. Azúcares y crecimiento económico», in *História do Açúcar – Rotas e Mercados*. Funchal.
- MACZAK, A. (1996). *Viajes y viajeros en la Europa Moderna*. Barcelona.
- MARQUES, J.M.S., (publ. e prefácio) (1944-1971). *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a Sua História*, 3 vols e Suplemento ao volume 1. Lisboa: Instituto de Alta Cultura [existe uma edição fac-similada de 1988.]
- MARTIN RODRIGUES, G. (1978). *Arquitectura doméstica canaria*. Santa Cruz de Tenerife.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, E. e VELASCO VÁSQUEZ, J. (1999). *Consideraciones en torno a las estructuras excavadas de la isla de Madera*. Funchal: CEHA. (Relatório da visita de trabalho feita ao Funchal entre 11 e 19 de Julho de 1998 por solicitação do CEHA. Relatório disponível na biblioteca do CEHA).
- MARTÍN SOCAS, M.I. (1990). «Sobre los oficios desempeñados por los portugueses establecidos en Canarias en el primer cuarto del siglo XVI», in *VII Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria, tomo 1, pp. 59-75.
- MARTINS, F.E.O. (1987). «Escultura flamenga nos equipélagos dos Açores, Madeira e Canárias». *Isleña*, 1, pp. 59-65.
- MARTINEZ GALINDO, P. (1982). *Protocolos de Rodrigo Fernández (1520-1526). Pimera parte*. La Laguna.
- MARTINEZ GALINDO, P. (1998). *La vid y el vino en Tenerife en la primera mitad del siglo XVI*. La Laguna.

- MATOS, A.T. (1985). «As Relações dos Açores com a América Espanhola e as Canárias nos Séculos XVI-XVII», in *V Coloquios de Historia Canário-Americana* (1982), t. I, Las Palmas de Gran Canaria, pp. 723-744.
- MAURO, F. (1982). «Les Canaries face aux îles portugaises de l'atlantique avant 1800», in *V Coloquio de Historia Canário-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria.
- MEREA, P. (1923). «Como se sustentaram os direitos de Portugal sobre as Canárias». *Estudos de História de Direito*, Coimbra.
- MIGUEL, C.M. (1953). «Madeira e Canárias». *Das Artes e da História da Madeira*. Funchal, vol. III, nº 14, pp. 1-3.
- MORENO FUENTES, F. (1988). *Las Datas de Tenerife (Libro V de datas Originales)*. La Laguna.
- MORERA, M. (1990). *Lengua y colonia en Canarias*. La Laguna.
- MORERA, M. (1991). *Las hablas de Canarias*. Puerto del Rosario.
- MORERA, M. (1993). *La formación del vocabulario canario*. La Laguna.
- MORERA, M. (1994). *Español y portugués en Canarias. Problemas interlingüísticos*. Fuerteventura: Cabildo Insular de Fuerteventura.
- MOURA, J.J.N. (1960). *O Infante D. Henrique na conquista das Canárias*. Vila Real de Santo António.
- NICHOLAS, E. (1953). *Madeira and the Canaries. A Travellers Note-book*. Londres: Hamish Hamilton.
- NUNES, N. (2003). *Palavras Doces. Terminologia e Tecnologia Históricas e Actuais da Cultura Açucareira do Mediterrâneo ao Atlântico*. Funchal: CEHA.
- NUNES, N. (2004). «A tradição açucareira dos doces, bebidas e mezinhas no quotidiano das ilhas atlânticas: Madeira, Canárias, Cabo Verde e S. Tomé e Príncipe», in *O açúcar e o quotidiano: actas do III Seminário Internacional sobre a História do Açúcar*. Funchal: CEHA, pp. 223-237.
- ORNELLAS, J.A. de (1884). *A Madeira e as Canárias*. Madeira.
- OROZCO MUÑOZ, M. (1997). *El régimen fiscal especial de Canarias*. Madrid.
- PÉREZ EMBID, F. (1948). *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas*. Sevilla.
- PÉREZ VIDAL, J. (1944). «Portuguesismos en el español de Canarias». *El Museo Canario*, IX, pp. 30-42.
- PÉREZ VIDAL, J. (1957). «Las conservas almibaradas de las Azores y las Canarias», *Separata Boletín del Instituto Histórico Ilha Terceira*, 14.
- PÉREZ VIDAL, J. (1960). «Las Canarias, via introducción de portuguesismos en América», *Separata Actas Colóquio Estudos Etnográficos Dr. José Leite de Vasconcelos*.
- PÉREZ VIDAL, J. (1963). «Influencias Portuguesas en la cultura tradicional canaria», in *Actas do Primeiro Congresso e Etnografia e Folklore*. Lisboa.
- PÉREZ VIDAL, J. (1964). «Arcaísmos e portuguesismos en el español de Canarias». *Revista de Historia*, XXIX, pp. 28-37.
- PÉREZ VIDAL, J. (1965). «Influencias portuguesas en la cultura tradicional marinera de Canárias», in *Actas do congresso Internacional de Etnografía*. Santo Riso, vol.V.

- PÉREZ VIDAL, J. (1968). «Aportación portuguesa a la población de Canarias». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 14.
- PÉREZ VIDAL, J. (1970). «Esbozo de un estudio de la influencia portuguesa en la cultura tradicional canaria», in *Homneje a Elías Serra Ràfols*, t. I, La Laguna, pp. 371-390.
- PÉREZ VIDAL, J. (1981). «Canarias, el azúcar, los dulces y las conservas», in *II Jornadas de Estudios Canarios-América*. Santa Cruz de Tenerife, pp. 176-179.
- PÉREZ VIDAL, J. (1985). *Estudios de Etnografía y Folklore*. Santa Cruz de Tenerife.
- PÉREZ VIDAL, J. (1991). *Los portugueses en Canarias. Portuguesismos*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria (esta colectânea reúne todos os trabalhos publicados pelo autor 1944 e 1988, sobre a influência portuguesa nas Canárias).
- PÉREZ RODRÍGUEZ, M.J. (1990). *Los extranjeros en Canarias: historia de su situación jurídica*. La Laguna: Universidad de La Laguna.
- PÉREZ VOITURIEZ, A. (1958). *Problemas internacionales de la conquista de Canarias*. La Laguna.
- PÉREZ VOITURIEZ, A. (1977). «Aspectos jurídicos internacionales de la conquista de Canarias», in MILLARES TORRES, A. *Historia General de las Islas Canarias*, t. II. Las Palmas de Gran Canaria, pp. 330-381.
- RÉGULO PÉREZ, J. (1945). «Gual y verdello, dos portuguesismos vitícolas en el español de Canarias». *Revista de Historia*, XI, pp. 417-425.
- RÉGULO PÉREZ, J. (1968-1969). «Notas acerca del habla de la isla de La Palma». *Revista de Historia*, XXXII.
- RÉGULO PÉREZ, J. (1977). «El canario. Ave macaronésica. Noticias bio-históricas», in *II Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria.
- RIVERO SUÁREZ, B. (1990). *El azúcar en Tenerife (1496-1550)*. La Laguna.
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, J. (1976). *La vid y los vinos de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1984). «El conde de Lanzarote, Capitán General de la Isla de la Madera (1582-1583)». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 30, pp. 404-406.
- RUSSELL, P.E. (1971). «Fontes Documentais para a História da Expansão Portuguesa na Guiné nos últimos anos de D. Afonso V». *Do Tempo e da História*, IV, pp. 5-33.
- RUSSELL, P.E. (1978). «El descubrimiento de las Canarias y el debate medieval acerca de los derechos de los príncipes y pueblos paganos». *Revista de Historia Canaria*, XXXVI, pp. 9-32.
- RUSSELL, P.E. (1979). *O Infante D. Henrique e as Ilhas Canárias: uma Dimensão Mal Compreendida da Biografia Henriquina*. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa.
- SÁNCHEZ HERRERO, J. (1973-1976). «Aspectos de la organización eclesiástica y administración económica de la diócesis de Canarias a finales del siglo XVI (1575-1585)». *Revista da Historia Canaria*, XXXV, pp. 71-90.

- SARMENTO, A.A. (1931). «Madeira e Canárias», in *Fasquias e Ripas da Madeira*. Funchal, pp. 3-48.
- SARMENTO, A.A. (1951). *Fasquias e Ripas da Madeira*. Funchal.
- SERRA RÁFOLS, E. (1941). *Los portugueses en Canarias. Discurso Inaugural del Año Académico 1941-1942*. La Laguna: Universidad de La Laguna.
- SERRA RÁFOLS, E. (1961). «Lancelotto Malocello en las Islas Canárias», in *Congresso Internacional de História dos Descobrimentos*, III. Lisboa, pp. 467-478.
- SERRA RÁFOLS, E. (1978). *Las Datas de Tenerife (libros I a IV de datas originales)*. La Laguna.
- SIEMENS HERNANDEZ, L. e BARRETO, L. (1974). «Los esclavos aborígenes canarios en la isla de la Madera (1455-1505)». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 20, pp. 111-143.
- SIEMENS HERNANDEZ, L. e BARRETO, L. (1979). «La expedición a la Madera del conde de Lanzarote desde la perspectiva de las fuentes madeirenses». *Anuario de Estudios Atlánticos*, 25.
- SIEMENS HERNANDEZ, L. e BARRETO, L. (1979). «Descubrimiento de una reserva de cabras canarias prehistóricas». *Aguayro*, 87, pp. 7-9.
- SILBERT, A. (1968). *Le Problème Agraire Portugais au Temps du Première Cortes Liberales*. París.
- SILVA, A.R., marques da (1990). «Os Inícios do Turismo na Madeira e nas Canárias: o Domínio Inglês», in *Actas do II Colóquio Internacional de História da Madeira*. Funchal: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, pp. 469-475.
- SILVA, J.M. (1993). «Navegação e comércio vistos do Funchal nos finais do Século XVII», in *Actas III Colóquio Internacional de História da Madeira*. Funchal: CEHA, pp. 363-364.
- SIMON, A.L. (1928) «Notes on Portugal, Madeira and the Wines of Madeira», in *The Bolton Letters. Letters of an English Merchant in Madeira 1695-1714*. Londres.
- SOUSA, J.J.A. de (1987). *O Movimento do Porto do Funchal e a Conjuntura da Madeira de 1727 a 1810. Alguns Aspectos*. Funchal: DRAC.
- STECKLEY, F. (1981). «La economía vinícola de Tenerife en el siglo XVII: relación anglo-española en un comercio de lujo». *Aguayro*, 138, p. 29.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. (1961). «La cuestión de Canarias, ante el Concilio de Basilea», in *Congresso Internacional de História dos Descobrimentos. Actas*, vol. IV. Lisboa, pp. 505-511.
- TAMAGNINI, E. (1950). «Os antigos habitantes das Canárias nas suas relações com a antropologia Portuguesa». *Separata Revista da Universidade de Coimbra*, pp. 73-85.
- TEIXEIRA, M.R. (1989). «Canários na Ilha da Madeira». *Revista del Instituto Canario de Estudios Históricos Rey Fernando Guanarteme*, t. VI, p. 37.
- TORRES CAMPO, R. (1901). *Carácter de la conquista y colonización de las Islas Canarias. Discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia*. Madrid: Real Academia de la Historia.



- TORRES SANTANA, E. (1992). «Lanzarote y Madeira durante la unión ibérica a través de la documentación notarial», in *III Coloquio Internacional de História da Madeira*. Funchal: CEHA, pp. 635.
- TORRES SANTANA, E. (1994). «Lanzarote y Portugal Continental (1600-1640)», in *X Coloquio de Historia Canario-Americana* (1992). Las Palmas de Gran Canaria, vol. II, pp. 297-318.
- TORRES SANTANA, E. (2003). *Historia del Atlántico. El comercio de La Palma con el Caribe 1600-1650. Relaciones de interdependencia*. La Palma.
- TORRES STINGA, M. (1981). «Influencias portuguesas en el habla de Lanzarote». *Revista de Filología de la Universidad de La Laguna*, 0, pp. 103-110.
- TORRIANI, L. (1978). *Descripción del reino de las Islas Canárias...*, Santa Cruz de Tenerife.
- VALE, H. (1887). *Crise Agrícola na Madeira*. Madeira.
- VERLINDEN, C. (1958a). «La Découverte Portugaise des Canaries». *Revue Belge de Philosophie et Histoire*, vol. 36, pp. 1.173-1.209.
- VERLINDEN, C. (1958). «Lanzarotto Malocello et la Découverte Portugaise des Canaries». *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, t. XXXV, pp. 1.173-1.209.
- VERLINDEN, C. (1961). «Les découvertes portugaises et la collaboration italienne d'Alphonse IV», in *Congresso Internacional da História dos Descobrimentos. Actas*, vol. III, pp. 593-610.
- VERLINDEN, C. (1970). «Le Rôle des Portugais dans l'Economie Canarienne au début du XVIIe siècle», in *Homenaje a Elías Serra Ràfols*, vol. 3. La Laguna, pp. 411-423.
- VERLINDEN, C. (1987a). *Henri le Navigateur et les Iles Canaries, «Vice-Almirante A. Teixeira da Mota. In memoriam»*. Lisboa, t. I, pp. 43-56.
- VERLINDEN, C. (1987b). «Castellanos, portugueses, italianos y otros pobladores de Canarias a raíz de la Conquista. Una cuestión de proporciones», in *VI Coloquio de Historia Canario-Americana* (1984). Las Palmas de Gran Canaria, vol. I, pp. 11-23.
- VERLINDEN, C. (1989). «Henri le navigateur songea-t-il a créer un 'etat' insulaire?». *Revista Portuguesa de História*, XII, pp. 281-292.
- VIEIRA, A. (1987). *O Comércio Inter-insular nos Séculos XV e XVI (Madeira, Açores e Canárias)*. Funchal.
- VIEIRA, A. (1988). «As Relações entre a Madeira e as Canárias nos Séculos XV-XVII. O Estado da Questão», in *VII Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria.
- VIEIRA, A. (1990). «O Infante D. Henrique e o Senhorio de Lanzarote. Implicações Políticas, Sociais e Económicas», in *II Jornadas de História de Lanzarote e Fuerteventura*. Arrecife, t. I, pp. 259-274.
- VIEIRA, A. (1991). «As Conexões Canário-madeirenses nos Séculos XVI a XVII. Estado da Questão e Perspectivas para Análises Futuras», *VIII Coloquios de Historia Canario-Americana* (1988), t. I, vol. I, pp. 865-915. Las Palmas de Gran Canaria.
- VIEIRA, A. (1991). *Breviário da Vinha e do Vinho na Madeira*. Ponta Delgada: Eurosigno Publicações.

- VIEIRA, A. (1992). «Os Arquipélagos da Madeira e Canárias em Face da Restauração de 1640», in *Rebelión y resistencia en el mundo hispánico del siglo XVII*. Leuven, pp.108-121.
- VIEIRA, A. (1993). *História do Vinho da Madeira. Documentos e Textos*. Funchal.
- VIEIRA, A. (1995). «Madeira e Lanzarote. Comércio de Escravos e Cereais nos séculos XVII», in *IV Jornadas de Historia de Lanzarote y Fuerteventura (1989)*. Arrecife, vol. I, pp. 417-432.
- VIEIRA, A. (1997). *Publico e o Privado na História da Madeira. I. As cartas particulares de Diogo Fernandes Branco*. Funchal: CEHA.
- VIEIRA, A. (2003). *A Vinha e o Vinho na História da Madeira. Séculos XV a XX*. Funchal: CEHA.
- VIEIRA, A. (2004). *Canaviais açúcar e aguardente na ilha da Madeira. Séculos XV a XX*. Funchal: CEHA.
- VIEIRA, A. (2004). *Canaviais, Açúcar e Aguardente na Madeira. Séculos XV a XX*. Funchal: CEHA, pp. 431-444.
- VIEIRA, A. (2006). «Administração e Direitos Fiscais no Sector Açucareiro. Madeira. Séculos XV a XX», in *História do Açúcar. Fiscalidade, Metrologia, Vida Material e Património*. Funchal: CEHA, pp. 47-76.
- VIEIRA, A. (2007). «O Arquipélago da Madeira no Quadro da Economia Europeia e Atlântica», in *Documentos Congressuales. Economia e Insularidade (siglos XIV- XX)*, t. 1. La Laguna, pp. 261-287.
- VIERA Y CLAVIJO, J. (1982). *Historia de Canarias*, vol. I. Santa Cruz de Tenerife: Goya Ediciones.
- VILA VILAR, E. (1977). «Las Canarias como base de aprovisionamento de navíos portugueses», in *II Coloquios de Historia Canario-Americana*, t. I. Las Palmas de Gran Canaria, pp. 283-300.
- ZEROLO, T. (1889). *Climatoterapia de la Tuberculosis Pulmonar en la Península Española, Islas Baleares y Canarias*. Santa Cruz de Tenerife.

