

PIRATARIA NAS ÁGUAS DAS CANÁRIAS-MADEIRA
NOS INÍCIOS DO SÉC. XIX

F. CASTELO-BRANCO

A extensão e funestas consequências dos ataques dos piratas, assim como de outros ataques sofridos pelas Canárias até ao fim do século XVIII, foram estudadas com profundidade, em obra baseada em vasta pesquisa, de Antonio Rumeu de Armas, intitulada *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*¹.

Dai uma situação que dois sabedores estudiosos da história das Canárias —Manuel Lobo Cabrera e Maria Elisa Torres Santana— assinalaram: ressentir-se a história desse arquipélago de «la falta de documentos para las islas de Lanzarote y Fuerteventura», a qual consideram devida a «los incendios y asaltos de piratas berbericos»².

Tendo nós tido ocasião de ler documentação respeitante precisamente ao período imediato ao abarcado pela obra de Rumeu de Armas, ou seja, para as primeiras décadas do século XIX, documentação essa proveniente do consulado de Portugal nas Canárias e de autoridades do Funchal, julgamos haver interesse em trazer a esta reunião essas notícias, que dizem respeito à história das Canárias bem como da Madeira, na parte inicial do período oitocentista.

Assim, em 13 de Março de 1820, Laureano José de Vasconcellos, cônsul de Portugal nas Canárias, oficiava ao Capitão General das Ilhas da Madeira e Porto Santo, Sebastião Xavier Botelho, informando-o: «Sou a participar a V. Ex.^a que os portos destas ilhas Canárias têm presentemente estado infestados de corsários insurgentes que mesmo as pequenas embarcações do tráfico delas têm roubadas e mesmo do ancoradouro tirado alguma de maior valor. E que tendo ele feito uma presa espanhola cuja tinha alguma defesa, lhe adicionaram mais alguma, e hoje se acha outro corsário de força os quais bloqueiam estes portos de dias em dias. Com todo o res-

peito faço esta representação a V. Ex^a para que com as sábias determinações de V. Ex^a possa alguma parte do comércio português que tenha de transitar pelas vizinhanças destas ilhas possa tomar as precauções necessárias que em tal caso se exige». Está o ofício datado de Santa Cruz de Tenerife³.

O referido Capitão General das Ilhas da Madeira e Porto Santo entendeu que na metrópole devia haver conhecimento desta situação e daí ter enviado em 3 de Abril seguinte o ofício do nosso cônsul para o Conde dos Arcos, acompanhado de um seu, com a seguinte explicação que poderá justificar o atraso: «Levo agora à presença de V. Ex^a a carta original inclusa do cônsul português em Canárias, que devia ir com o meu ofício de 24 do mês passado n.º 84, em lugar da outra, que remeti a V. Ex^a, o que sucedeu por equivocação». Tem este ofício o n.º 85⁴.

As medidas tomadas na Madeira motivadas pela presença de corsários revelam que também aí o perigo existia e como eram temidos e temíveis os seus ataques. Havia embarcações patrulhando as águas entre esse arquipélago e o das Canárias. Havia artilharia montada em terra e uma vigilância constante.

Um ofício do Capitão General Sebastião Xavier Botelho mostra o quadro das medidas defensivas que foram deliberadas:

«No dia 27 de Março do corrente», isto é de 1820, «pelas dez horas da manhã pouco mais ou menos, fundeou no porto do Funchal o bergantim de S. Majestade o Infante D. Miguel⁵, comandado pelo capitão tenente D. Francisco de Sousa Coutinho, o qual se me apresentou ao meio dia com os ofícios que V. Ex^a me dirigiu. Como ainda aqui se conservava o comandante do brigue Providência que fora tomando pelo brigue Ligeiro, o mandei chamar para dar ao comandante do bergantim Infante D. Miguel todas as notícias que tinha a este respeito, e logo ordenei, visto achar-se pronto de tudo, que no dia seguinte se fizesse de vela, com o rumo direito às Canárias pelo Oeste da ilha da Madeira, por ser a altura geralmente buscada na navegação da Índia e Brasil. Deixei a arbitrio do comandante as direcções que devia da à caça do piratas, as quais devia regular pelas informações ou suspeitas, que houvesse daquelas embarcações, que ou chamasse à fala ou registasse. Ordenei-lhe que se não desviasse mas de vinte léguas ao mar, circulando a ilha em todos os sentidos, e que se proximasse a terra es mais das vezes que as circunstâncias lho permitissem. Estabeleci, que logo que estivesse à vista de terra, e em distância conveniente para ser conhe-

cido, içasse a verga do joanete de proa⁶ com o pano largo sem ser caçado e desse um tiro de peça, conservando-se atravessado enquanto dia, e fazendo-se no mar ao anoitecer, e que quando visse dirigir-se para seu bordo uma chalupa canhoneira com bandeira portuguesa à ré, e uma peça de 4 à proa, receberia dela novas instruções. Determinei à fortaleza do Ilheu⁷, que apenas visse alguma embarcação com os sinais acima referidos correspondesse com outro tiro de peça e içasse uma flâmula azul no mastro grande da bandeira, vindo o bergantim a leste, e aparecendo pelo sul, uma flâmula branca e avistando-se por oeste, uma flâmula encarnada, para minha inteligência.

Ordenei aos capitães mores, que dobrassem as vigias em todos os pontos da ilha, designados para pontos de observação, e me participassem o número e qualidade de embarcações de que houvessem vista. Estabeleci estas instruções e este método porque pode acontecer, que cruzando o bergantim entre leste e oeste pelo sul da ilha, naveguem os corsários insurgentes entre estes dois pontos ao norte dela e aproximando-se à terra o bergantim Infante D. Miguel, entendendo-se com o Ilheu pelos sinais mencionados, e o Ilheu comigo por via das três flâmulas, possa pela conhoneira ordenar ao bergatim, que navegue rumo ao norte, quando me conste haver certeza ou desconfiança de corsário por este lado. Além disto mandei assentar nove peças de calibre de nove, uma no Caniçal, quatro no Machico, duas em Santa Cruz e duas no Caniço, para defender aquela baía, que é aberta na distância de cinco léguas até ao Funchal, sendo só necessário fortificar aqueles quatro pontos, porque o resto a natureza os defende com rocha alcantilada e horriveis depenhadeiros».

Este ofício, com o n.º 86, está datado do Funchal a 2 de Abril de 1820 e foi também dirigido ao Conde dos Arcos⁸. Encontra-se junto uma segunda via⁹.

Aos trabalhos referidos se reporta a «Planta da costa desde o Caniço até à Villa de St.^a Cruz em que se representam os novos redutos e os ue mandou completar o Ilm.º e Exm.º Sor. Gov. e Cap. Gen. Sebastião Xavier Botelho», planta esta datada precisamente de 1820¹⁰.

Em ofício anterior, de 24 de Março desse ano, o Capitão General enuncia as medidas tomadas e aponta as limitações que cerceavam a sua actuação: «Nenhuma providência posso dar externamente e pelo que pertence a esta ilha, pus as cutelas que posso. O

norte dela não permite desembarque; mas ao sul, logo que fiz a visita da ilha, mandei fortificar o Caniçal, o Machico e Santa Cruz, com duas peças de nove em cada um destes pontos, por me parecer bastante, com o favor dos sítios, para os defender de qualquer surpresa e dar tempo para se iludir qualquer tentativa de furto que quisessem praticar»¹¹.

Há a acrescentar a estes trabalhos de fortificação, pelo menos, a construção de paiois de pólvora e obras de reparação realizadas em 1819 no Forte do Ilheu, segundo indica o capitão Rui Carita em bem elaborado e fundamentado estudo sobre *A Architectura Militar na Madeira*¹².

Num ofício datado do Funchal a 27 de Março de 1820, do Governador Sebastião Xavier Botelho para D. Miguel Pereira Forjaz, referem-se vários aspectos do apetrechamento da Ilha com peças de artilharia, o que certamente se insere nas medidas defensivas já mencionadas: «Tendo eu recebido o aviso n.º 1, datado de 26 de Julho do ano passado, do qual remeto a V. Ex.^a cópia, em que El-Rei Nosso Senhor me manda dar doze peças de calibre tinta e seis, e os artigos constantes das relações que enviei a V. Ex.^a em ofícios de 15 de Outubro do mesmo ano, e de 15 deste mês, rogo a V. Ex.^a queira solicitar dos Senhores Governadores do Reino a competente ordem, para me serem expedidos aqueles sobreditos objectos o mais breve que possa»¹³.

No ofício de 23 de Abril desse mesmo ano, novamente se referiu Sebastião Xavier Botelho à saída para patrulha do bergantim Infante D. Miguel: «Em ofício n.º 86 e data de 2 deste mês, participei a V. Ex.^a que no dia 28 de Março havia ancorado neste porto o bergantim Infante D. Miguel, comandado pelo capitão tenente D. Francisco de Sousa Coutinho, o qual ficava debaixo das minhas ordens. Eu lhas dei, como no mesmo ofício fiz saber a V. Ex.^a, para que saísse logo que o vento lho permitisse, e segundo as instruções que comuniquei a V. Ex.^a naquele dito ofício. Saíu com efeito deste porto no dia 29, debaixo de um vento fresco, que soprava de oés-sudoeste e navegou com proa ao sul. Tendo-lhe ordenado que se não desviasse mais de vinte léguas na circunferência da ilha, cruzando-a em todos os sentidos, e que se aproximasse à terra as mais das vezes que as circunstâncias lho permitissem, até agora não foi avistado, nem se chegou à terra, nem foi encontrado por nenhum dos navios que têm entrado no porto do Funchal, de onde infiro, que ou ventos contrários, ou necessidade de perseguir algum pirata, ou algumas

instruções que houvesse de navios que chamasse à fala, o trazem por diversos rumos».

Mas particularmente curiosa é a narrativa das manobras de um corsário, cujo objectivo era atacar a navegação portuguesa nessas águas:

«... no dia 20 do corrente», portanto de Abril de 1820, «pelas três horas da tarde apareceu um brigue entre o Ponta do Carajão e as Ilhas Desertas com bandeira inglesa aproando ao Funchal, como querendo demandar o porto. Às quatro horas e meia estava emparelhado com as embarcações fundeadas, entre as quais se fazia de vela um bergantim com bandeira dos Estados Unidos e carga para Cádiz. O brigue que observei com o óculo era construído de novo, muito raso, mui veleiro, tinha dez portinholas por banda, de alcaza branca¹⁴ e muita guinda¹⁵. Observei que navegava fora do alcance da artilharia das Fortalezas do Ilheu e de S. Tiago¹⁶ e que fronteiro e elas mareou rapidamente, deitando em cheio para o sul; aonde atravessou obra de duas léguas distante das fortalezas. Desconfiei da navegação e das manobras; mas estava fora do alcance da artilharia e defendido pela bandeira inglesa com que se apresentou e vinha navegando.

Quando o vi atravessar na distância de duas léguas confirmou-se a minga desconfiança, e ordenei àquelas fortalezas que não perdessem de vista aquela embarcação e fizessem fogo sobre qualquer navio ou lancha que de noite viesse demandar o porto. Esta medida era tanto mais necessária que o próprio cônsul de Inglaterra me veio dizer que reconhecendo a sua bandeira, se lhe tornava contudo suspeito aquele brigue pelas suas manobras. No dia 21 pelas seis horas da manhã, apareceu o mesmo brigue duas milhas ao norte do Carajão quase duas léguas distante das fortalezas e registou uma galera inglesa que se dirigia a este porto. Soube então que era um brigue insurgente que lhe pediu as Gazetas; na mesma manhã pelas nove horas e mais ao norte, registou outra galera inglesa, e por ela soube que de madrugada o vira à fala com uma embarcação, e que se separaram com diversos rumos, parecendo-lhe ser um brigue da América inglesa, talvez fosse o mesmo que largara deste porto para Cádiz, quando o brigue fingia demandá-lo, e que atravessasse como fez, para de noite conferir com ele.

No dia 22, pela manhã foi vista por uma polacra¹⁷ inglesa 3 milhas ao norte das ilhas Desertas, obra de 5 léguas distante desta ilha, e às dez horas da noite desse mesmo dia houve vista dele o paquete

inglês 22 milhas a leste do Porto Santo, com proa ao sul. Entendo que a seu alvo são os dois navios da Índia Ásia Grande e S. Francisco Xavier, anunciados a este porto para dele carregarem. Cada dia espero o bergantim Infante D. Miguel e apenas chegue o mando cruzar sobre aqueles pontos, para desembaraçar a navegação de Portugal para esta ilha, e facilitar de algum modo o comércio assim interceptado»¹⁸. O ofício tem o n.º 92 e, como os anteriores, é dirigido ao Conde dos Arcos.

A forma de actuação dos piratas está bem expressa no caso do brigue Providência, assaltado e tomado com seus tripulantes, como informa de Santa Cruz de Tenerife, em ofício de 13 de Março de 1820, o cônsul de Portugal nas Canárias:

«Participa a V. Ex^a como Capitão General e Presidente da Real Junta da Fazenda Lauriano José de Vasconcelos cônsul de Portugal nas ilhas Canárias que nesta ocasião tomo a confiança, sacar sobre a Real Junta da Fazenda a quantia de Réis duzentos e um mil cento e oitenta a favor de D. José Gutierrez cuja quantia foi produzida de alimentos que se deram nesta ilha de Tenerife a vinte e seis portugueses pertencentes à guarnição do brigue português Providência do qual era comandante Nicolau Atanásio da Cruz Pagonés, tenente da Armada Real como V. Ex^a se servirá ver na conta junta, assim como a cópia do trato feito com Pablo Ciffalo (?) capitão do ... inglês denominado Esperança, para o transporte dos sobreditos deste porto à ilha da Madeira; cujo brigue português Providência tendo saído do porto de Lisboa para o porto de Pernambuco foi apresado em o dia 5 de Fevereiro por um corsário insurgente denominado Ligeiro nas vizinhanças da ilha da Madeira e a esta ilha de Tenerife os enviou em o dia 8 do mesmo mês.

As deploráveis circunstâncias desta gente me obrigou a este procedimento e espero na benignidade de V. Ex^a ponha em contemplação o pronto pagamento das itas quantias»¹⁹.

O Capitão General da Madeira e Porto Santo, em ofício datado de 24 de Março, levava ao conhecimento do Conde dos Arcos o sucedido:

«Levo às mãos de V. Ex^a a original participação que em 13 do corrente me fez o cônsul português em Canárias, das hostilidades que nos portos daquelas ilhas têm praticado os piratas insurgentes que infestam aqueles mares; e com a mesma data me participou, e com ele o segundo tenente da Armada Real Nicolau Atanásio da Cruz Pagonés, que saindo do porto de Lisboa para o Brasil no dia 24

de Janeiro do corrente [ano], comandando o brigue português Providência, achando-se em 5 de Fevereiro nas vizinhanças da ilha da Madeira, fora tomado por um brigue de piratas insurgentes, denominado Ligeiro, a cujo bordo o conservaram oito ias com sua tripulação de 24 pessoas, incluídas duas mulheres e um menino, e no fim deles os lançaram em um barco espanhol denominado Maria, que os conduziu a Tenerife, a cujo cônsul se apresentaram para os socorrer.

Disse-me de viva voz que o brigue era de pouca força, que tinha sete canhonadas por banda e setenta pessoas de tripulação, que o capitão era americano inglês: e que, excepção de três marinheiros portugueses e dois italianos, os demais da guarnição eram dos Estados Unidos; disse-me que na véspera do dia 5, em que fora tomado, houvera vista das Desertas, pelo meio da tarde e que fora acometido cousa de dezasseis léguas ao sul da Madeira. Daqui se vê que os insurgentes cruzam os maes que estão entre esta ilha e as Canárias, como ponto fixo na derrota para a navegação da Índia e do Brasil».

Diz ainda no seu ofício, que tem o n.º 83, emmendado, ao que parece, para 84, o capitão General Sebastião Xavier Botelho: «Em quanto ao Comandante do brigue tomado e a sua tripulação, mandei-os socorrer, como o havia feito por vezes o meu antecessor Florêncio José Corrêa de Melo; e amanhã 25 do corrente ficam a bordo de uma escuna portuguesa, que deve sair em direitura para Lisboa»²⁰.

Mas a actuação dos corsários continua a fazer-se sentir nas águas entre as Canárias e a Madeira, e até mais longe ainda. O depoimento do capitão João Rodrigues Amaro, do navio apresado em Janeiro de 1828 é elucidativo a este respeito: «Digo eu abaixo assinado Capitão do navio Almirante Pacheco que no dia 18 de Janeiro à vista do cabo Espichel próximo à barra de Lisboa pelas 10 horas da manhã fui apresado por um corsário de Buenos Aires denominado Independência, e no dia 25 do corrente me lançou, e tripulação em um brigue Francês denominado Confiance à vista da ilha da Madeira e no dia 26 pelas 3 horas da tarde os lançaram em terra»²¹. Este depoimento está datado do dia 28 de Janeiro de 1828 e do Funchal.

Um funcionário português fez a visita regulamentar ao bergantim e declarou em seu relatório: «Participo a V. Ex^a que visitei o bergantim francês denominado La Confiance, Capitão Boyer vindo

de Marselha com vinte e seis dias de viagem, dez pessoas de tripulação, um passageiro e carga para as ilhas Canárias consignada a João António Bianchi. Traz a seu bordo 22 prisioneiros da galera portuguesa Almirante Pacheco que vinha do Rio de Janeiro para Lisboa que no dia dezoito do corrente à vista do cabo Espichel próximo à barra de Lisboa pelas 10 horas foi apresada por um corsário (Escuna) de Buenos Aires denominado Independencia e no dia vinte e cinco do corrente lançados a bordo do sobredito bergantim francês à vista desta ilha pelo mesmo corsário, diz mais o capitão da galera que aquele corsário á tinha tomado dois navios portugueses que também vinham do Brasil, um dos quais denominado Príncipe Real, vinha carregado para esta ilha —diz também o capitão que ouvira dizer a bordo do corsário que fora da barra andava outro corsário de maior força»²². Subscreve o relatório Nuno A. de Carvalho, Guarda Bandeira e intérprete da Saúde, datando-o do Funchal, Casa de Saúde, 26 de Janeiro de 1828.

O Governador José Luis Travasso Valdez em dois de Fevereiro informava as autoridades da metrópole do ocorrido, acentuando os malefícios e prejuízos causados pelos corsários:

«Tenho a honra de levar ao conhecimento de V. Ex^a que no dia 26 do mês próximo passado aportou a esta cidade um brigue francês denominado —La Confiance— que de Marselha se destinava às Canárias e veio aqui largar vinte e dois portugueses, que no dia antecedente recebera, à vista desta ilha, de uma escuna, corsário de Buenos Aires, denominaa —Independence (sic)— e que compunham a tripulação da galera portuguesa —Almirante Pacheco— que o dito corsário apresara no dia 18 do sobredito mês quase à barra de Lisboa, como V. Ex^a conhecerá da parte que recebi do oficial da vista de saúde, e declaração feita pelo capitão da referencia galera, que nos próprios originais inclusos remeto a V. Ex^a.

Os mencionados portugueses chegaram destituídos de todos os meios de prover em sua subsistência e transporte, e portanto os mandei socorrer pela Fazenda desta capitania durante a sua estada nesta cidade, e pagar passagem no bergantim —Especulador— que segue viagem para Lisboa, não me parecendo decoroso que súbditos da Coroa de Portugal não encontrassem em uma capitania do seu domínio aquele socorro, que os cônsules aqui residentes jamais negaram aos súbditos de suas respectivas nações. Estimarei que a deliberação que tomei, tenha a fortuna de merecer a Real aprovação de toda a despesa feita pelo referido motivo, e que pouco poderá

avultar atenta a escrupulosa economia com que se procedeu ao dito respeito.»

O ofício, o n.º 12, dirigido a Carlos Honório de Gouveia Durão, tem a seguinte nota comprovativa da divulgação que se entendeu dever dar-lhe, sinal da importância atribuída ao caso: «Remeteram cópia deste ofício ao Major General e ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros em 18 de Fevereiro de 1828»²³.

As Canárias, tão ligadas nos séculos XVI e XVII, ao tráfego comercial português²⁴, aparecem assim, nas décadas iniciais do século XIX, como um dos marcos —o outro a Madeira— de uma zona onde os corsários atacavam os navios portugueses e espanhóis e decreto de outras nacionalidades.

Eis o que nos foi dado conhecer sobre investidas desses corsários. Tratando-se de documentos que julgamos não divulgados e respeitando para mais a uma época menos estudada da acção da pirataria nestas paragens, pareceu-nos útil trazê-los ao conhecimento e à consideração dos participantes neste Colóquio.

NOTAS

1. RUMEU DE ARMAS, ANTONIO (1950): «Piraterias y ataques navales contra las islas Canarias». C.S.I.C., Instituto Jerónimo Zurita, Madrid.

2. CABRERA, MANUEL LOBO y SANTANA, MARIA ELISA TORRES (1984): «Aproximación a las relaciones entre Canarias y Azores en los siglos XVI y XVII» in «Os Açores e o Atlântico (Séculos XIV-XVII)». Instituto Histórico da Ilha Terceira, Angra do Heroísmo, p. 353.

3. ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (Lisboa), Documentos da Madeira de Porto Santo, n.º 5.008.

4. ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (Lisboa), Documentos da Madeira e Porto Santo, n.º 5.007.

5. O *Infante D. Miguel*, «em 18 de Março de 1820, comandado por [D. Francisco de] Sousa Coutinho largou para a Madeira, dando comboio a 3 navios».

— ESPARTEIRO, COMANDANTE ANTONIO MARQUES (1986): «Três séculos no mar (1640-1910)», Lisboa, 5.ª parte, vol. I, Colecção Estudos, n.º 18, p. 116.

6. «As velas que ficam por cima das gáveas. Consoante o mastro em que se armam, assim têm os nomes de vante para a ré, de *joanete da proa*...» LEITÃO, HUMBERTO e LOPES, J. VICENTE (1974): «Diccionário de linguagem de marinha antiga e actual», 2.ª edição, Lisboa, p. 311.

7. Fortaleza do Ilheu ou de Nossa Senhora da Conceição do Ilheu. Sua denominação deriva de ter sido construída sobre um ilheu na parte oeste da baía do Funchal, tendo perdido a sua situação insular com a construção do molhe da Pontinha. No «Elucidário Madeirense», Funchal, 1984, vol. II, p. 47, seus autores, Pe. FERNANDO AUGUSTO DA SILVA e CARLOS AZEVEDO DE MENESES, dizem: «começou a edificar-se em 1656», mas um pouco mais adiante referem existir na fortaleza uma inscrição alusiva à sua construção com a data de 1654. O Capitão RUI CARITA, que estudou cuidadosamente as fortalezas da Madeira, optou por esta última data, e parece-nos que juficadamente. Veja-se o estudo indicado na nota 12.

8. ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (Lisboa), Documentos da Madeira e Porto Santo, n.º 5.005.

9. *Idem, idem*, n.º 5.006.

10. É da autoria de Paulo Dias de Almeida e encontra-se no ARQUIVO HISTÓRICO militar, em Lisboa.

11. ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (Lisboa), Documentos da Madeira e Porto Santo, n.º 4.997.

12. Este estudo foi publicado no catálogo da exposição «Arquitectura Militar na Madeira» realizada em Agosto de 1982 na Fundação Gulbenkian e por esta editado. Não tem indicada a paginação, mas o informe está referenciado pela nota 71, reportando-se a um ofício e Sebastião Xavier Botelho de 22 de Julho de 1819.

13. ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (Lisboa), Documentos da Madeira e Porto Santo, n.º 5.002.

14. «Cada uma das faixas brancas ou de outra cor diferente da do costado, pintadas à altura de cada bateria» LEITÃO, HUMBERTO e LOPES, J. VICENTE «Diccionario...», p. 28.

15. «Altura dum mastro real, de um mastaréu ou do mastro completo. A altura duma vela *Idem, ibidem*, p. 300.

16. Construída durante o período filipino sobre uma ponta de rocha, a leste do porto do Funchal. No pórtico tem a data de 1614. «Elucidário Madeirense», vol. II, p. 46. Veja-se também o estudo indicado na nota 12.

17. *Polacra* é sinónimo de *polaca*. Significa «navio redondo de dois mastros, que difere do brigue em não ter mastaréu e serem, portanto, os mastros reais de grande altura, a fim de poderem cruzar vergas além das de papafigos». LEITÃO, HUMBERTO e LOPES, J. VICENTE: «Diccionario...», p. 418.

18. ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (Lisboa), Documentos da Madeira e Porto Santo, n.º 5.011.

19. *Idem, idem*, n.º 4.998.

20. *Idem, idem*, n.º 4.997.

21. *Idem, idem*, n.º 10.604-B.

22. *Idem, idem*, n.º 10.604-A.

23. *Idem, idem*, n.º 10.603. Este documento e os dois citados nas notas 21 e 22 encontram-se na mesma capilha, com os números 10.603 e 10.604. Sendo o primeiro documento o ofício de José Luis Travassos Valdez, consideramo-lo como sendo o 10.603. Aos dois anexos terá sido dado o número comum 10.604, tendo-os nós distinguido com A e B, de acordo com a sua ordem dentro da capilha.

24. VILA VILAR, ENRIQUETA (1979): «Las Canarias como base de aprovisionamiento de navios portugueses» in «II Coloquio de Historia Canario-Americana», Gran Canaria, tomo I, p. 285.