

Il monopolio del sale portoghese e gli scambi tra Portogallo e Brasile agli inizi del XIX secolo

Valdo D'Arienzo



I Seminário Internacional sobre o sal português
Instituto de História Moderna da Universidade do Porto, 2005, p. 287-295

Il monopolio del sale portoghese e gli scambi tra Portogallo e Brasile agli inizi del XIX secolo

Valdo D'Arienzo*

Resumo

O monopólio de sal em Portugal, tal como no resto da Europa, assume características peculiares durante o período moderno. A produção e comercialização desse produto, sobretudo a partir de de setúbal, adquiriu uma significativa importância através do papel exercido pelos holandeses desde o fim do século XVI e todo o séc. XVIII. Além disso, o sal tem uma valência específica para Portugal, porque se insere no contexto da economia colonial moderna e, particularmente, na relação com o Brasil, interlocutor privilegiado nas trocas mercantis com a metrópole, a partir de Seiscentos. A análise das remessas de sal para as capitâneas brasileiras de 1801 a 1805, regulamentadas pela Junta da Fazenda Real, aponta para uma quebra do comércio e monopólio do sal.

Il monopolio del sale in Portogallo, così come nel resto d'Europa, assume le sue caratteristiche peculiari durante l'età moderna. Nella produzione e commercializzazione di questo prodotto, soprattutto a Setúbal, acquista un'enorme importanza il ruolo esercitato dagli Olandesi tra la fine del XVI e tutto il XVIII secolo. Il sale, inoltre, ha una valenza del tutto specifica in Portogallo perchè inserito nel contesto dell'economia coloniale moderna e, in particolare modo, delle relazioni con il Brasile, interlocutore privilegiato negli scambi mercantili con la madrepatria a partire dal Seicento. L'analisi delle rimesse di sale per le capitane brasiliane dal 1801 al 1805, ordinate dalla Junta da Fazenda Real, offrono uno spaccato del commercio e del monopolio verso la fine dell'età moderna.

L'economia coloniale portoghese, tra il XVII secolo e i principi del XIX, ha seguito un'evoluzione lunga e contraddittoria, così come gli stessi scambi mercantili con le diverse aree e i differenti concorrenti e partners. Appare in ogni caso evidente che l'attenzione della metropoli, a partire dalla prima metà del Seicento dopo un periodo di stagnazione e di crisi degli interessi asiatici dove maggiormente si avverte la concorrenza britannica, si concentra nell'area atlantica e, nella fattispecie, nel ricco Brasile¹ che costituiva un'importantissima

* Professore Associato (Cattedra di Historia Economica da Europa) - Dipt. di Letinitá e Mediovo - Università degli Studi di Salerno. Dottorato di ricerca di storia economica conseguito presso l'Università degli studi di Napoli. Ha studiato le finanze nel Regno di Napoli nel XVII e XVIII secolo. Ha trattato anche temi sulle fiere in Etá Medievale e Moderna e dei rapporti commerciali nel Mediterraneo occidentale tra XV e XVI secolo. Già vicepresidente della *Commission Internationale d'Históire du Sel*. Lavora attivamente nell'ambito degli scambi ERASMUS con numerose università europee.

¹ «Face a essa decadência progressiva do Império do Oriente assiste-se, no decurso do século de Seiscentos, a um fenómeno de atlantização da economia ultramarina portuguesa. O Brasil ascende então ao primeiro plano dos interesses portugueses (e alheios, diga-se de passagem). Do ponto de vista da coroa, o período que se segue a 1640

fonte di approvvigionamento di prodotti quali lo zucchero, il tabacco, gli schiavi e, in una seconda fase, il caffè e il cacao². D'altra parte Lisbona rappresentava non solo il terminale principale dei carichi provenienti dal continente sudamericano ma anche il molo da cui partivano le navi che trasportavano le merci dirette in senso opposto, tra tutte il vino. E che il Brasile rappresenti il maggior interlocutore commerciale portoghese – e non solo in un'ottica squisitamente colonialistica – è motivato dalla crescente curva demografica. Con il passare dei decenni il Brasile assorbe, infatti, circa l'80/90% dell'intero interscambio coloniale, tanto da costituire una delle voci più importanti della bilancia commerciale della madrepatria³. Per altri versi ancora l'economia portoghese del Settecento se affronta la prima metà del secolo in un quadro tutto sommato favorevole, vede però contemporaneamente allargarsi le contraddizioni di una struttura economica debole, nella quale soprattutto la Gran Bretagna sembra proiettare la sua lunga ombra, tanto da arrivare a determinare un forte squilibrio delle importazioni a fronte delle esportazioni con gravi conseguenze sulla bilancia dei pagamenti⁴. Effetto questo che sembra possa considerarsi una tendenza costante nel corso dei decenni e mostra con tutta evidenza i suoi effetti verso la metà del secolo, come suggerisce con puntualità ed efficacia José Vicente Serrão: «Com maior ou menor dependência desta crise conjuntural, começam também a tornar-se mais evidentes, desde meados do século, algumas das enfermidades estruturais do comércio externo português, como a falta de articulação dos tráficos externos com a produção industrial interna, a insistência na produção de géneros coloniais que já há muito vinham sendo produzidos pelas colónias de outros países, a permissividade do comércio colonial (supostamente exclusivo) à participação de estrangeiros, o défice crónico da balança comercial, mormente, a excessiva dependência da Grã-Bretanha em termos de mercado, de abastecimentos, de agentes mercantis, de transportes, de crédito, de seguros e até da própria lógica global de articulação dos diversos fluxos comerciais do império»⁵.

La svolta costituita dalle politiche riformiste del Marchese di Pombal segna un'inversione di tendenza rispetto al quadro appena delineato e la nazionalizzazione del sistema dei trasporti appare lo strumento più adeguato per attuare la scelta di privilegiare e rafforzare i canali commerciali aperti con il Brasile e l'Africa, nell'ottica finale di favorire lo sviluppo di una borghesia locale e l'espansione del capitale indigeno a scapito di quello straniero, inglese in particolar modo. La comparsa di compagnie nazionali, quella della regione amazzonica Maranhão-Pará e quella del Nordeste Pernambuco-Paraíba, subito operanti efficacemente, producono un'inversione di tendenza grazie anche alla congiuntura economica internazionale favorevole, tanto che lo stesso José Vicente Serrão sostiene: «Entre os finais da década de 1770 e 1808 o comércio externo viveu aquele que foi provavelmente o seu melhor período»⁶. Nonostante ciò le due compagnie, i cui interessi coincidevano con quelli di poche e ricche famiglie borghesi, tra il consenso generale sia brasiliano che portoghese, vengono sciolte tra il 1778 e il 1780⁷, a conferma della nuova linea economica perseguita dal governo di

marca definitivamente a opção pelo Brasil e pelo Atlântico. Os mercadores, esses, já a haviam tomado anteriormente», J. V. SERRÃO, *O quadro económico. Configurações estruturais e tendências de evolução*, in J. MATTOSO (dir.), *História de Portugal – A. M. HESPAHNA (coord. di), O Antigo Regime (1620-1807)*, vol. IV, Editorial Estampa, Lisboa [1993], p. 98.

2 L. FREIRE COSTA, *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, 2 voll., Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, Lisboa, 2002.

3 J. BORGES DE MACEDO, *A situação económica no tempo de Pombal (alguns aspectos)*, Gradiva, Lisboa, 1989, p. 126.

4 J. V. SERRÃO, *op. cit.*, pp. 105-7.

5 *Ivi*, p. 108.

6 *Ivi*, p. 109.

7 «Os benefícios materiais que estas duas companhias monopolistas trouxeram ao Brasil e a Maranhão-Pará não impediram que a sua extinção, em 1778-1780, tivesse sido acolhida com alegria por muitas pessoas de ambos os lados do Atlântico», C. R. BOXER, *O império colonial português (1415-1825)*, Edições 70, Lisboa, 1981, p. 192.

liberalizzare gli scambi mercantili⁹ e la cui conseguenza ultima sarà la concessione fatta ai mercati e ai porti brasiliani di commerciare senza alcun vincolo restrittivo con l'Inghilterra⁹.

In Portogallo il sale occupa un posto di rilievo fra le voci d'esportazione; soprattutto quello prodotto nelle saline di Setúbal vive una stagione particolarmente fortunata, già a partire dalla metà del Cinquecento¹⁰, grazie alla domanda costante e crescente dei Paesi Bassi che, *de facto*, monopolizzano i rami della pesca e della salagione del pescato in Europa. E non solo! Come sostiene Jean-Claude Hocquet, è proprio grazie agli Olandesi che, nel corso del XVII secolo, il mercato del sale assume una dimensione «mondiale», in cui gli approvvigionamenti da un continente a un altro si intensificano e diventano sempre meno occasionali¹¹. In particolare le saline di Setúbal, grazie sia alle enormi capacità di produzione che alla favorevole posizione geografica, costituiscono il principale centro d'esportazione atlantico, presso il quale iniziano a riformarsi verso la fine del XVIII secolo gli Stati Uniti, cioè il paese che diventerà tra Otto e Novecento uno dei maggiori consumatori di sale¹².

Tomando al periodo precedente, va ricordato che nell'ultimo ventennio del Seicento la produzione annuale di Setúbal supera i 300.000 *moios*, al prezzo unitario di 1.500 réis, dei quali l'80/85% è destinato al mercato estero; il boom, tuttavia, viene raggiunto nel primo sessantennio del secolo successivo con ben 5.640.000 *moios* prodotte, di cui circa l'83% destinato all'esportazione, per un ricavo complessivo di 6.909.000 réis¹³. Data l'importanza di un così grande volume d'esportazioni e a tutela della tecnologia applicata nella produzione delle saline, verso la fine del XVII secolo, vengono emanate delle restrizioni riguardanti la mano d'opera occupata in questo settore; addirittura la legge del 15 febbraio 1695, al fine di evitare la "fuga" di conoscenze e competenze, prevede la pena di morte per quegli «oficiais da fabrica das marinhas» che emigrano dal paese.

In questa sede, mi occupo delle rimesse di sale dal Portogallo alle varie "capitanie" brasiliane nei primi anni del XIX secolo, quelli immediatamente precedenti l'esperienza napoleonica. Questo prodotto, che per secoli ha costituito insieme al vino e all'olio il punto di forza delle esportazioni portoghesi, sottintende importanti implicazioni per il mercato brasiliano non solo per il consumo alimentare ma anche per l'industria di trasformazione legata alla pesca delle balene e alla loro lavorazione, di notevole rilevanza lungo le coste atlantiche tra la fine dell'età moderna e l'inizio dell'età contemporanea. Di ciò fornisce un'importante notizia relativamente agli anni 1764, 1765, 1766 e 1767 l'economista italiano, ma portoghese d'adozione, Domenico Vandelli: «Os contratadores da pescaria da baleia pela quantia de quarenta e oito contos de réis anuais gozam o privilégio do monopolio de venderem na maior parte do Brasil o sal, vendendo-o com um exorbitante lucro de 400 e às

8 J. H. SARAIVA, *História concisa de Portugal*, Publicações Europa-América, Lisboa, 1981, p. 256.

9 C.R. BOXER, *op. cit.*, p. 199.

10 V. RAU, *Estudos sobre a história do sal português*, Lisboa, Ed. Presença, 1984, pp. 29 e 144-46.

11 J.C. HOCQUET, *Le sel et le pouvoir. De l'an Mil à la Révolution française*, Albin Michel, Paris 1985, pp. 269-72.

12 *Ivi*, p. 272.

13 «Nos dois decénios compreendidos entre 1680 e 1699 é natural que as exportações de sal de Setubal, tanto para o estrangeiro como para o mercado interno português, andassem à roda de 310 000 a 315 000 moios anuais, sendo que deste total à roda de 80% a 85% se encaminhavam para o estrangeiro, ficando somente os 20% a 15% restantes no mercado interno português. Com os encargos, o preço do moio andaria por 1 500 réis. O valor anual médio do sal vendido por Setubal andaria assim por mais de 73 contos (73 milhões de réis), mas anos houve em que atingiu valores muito superiores (em 1692 atingiu perto de 171 contos e em 1699 quase 355 contos). Nos sessenta e sete anos que vão de 1700 a 1766, a produção foi de quase 5 640 000 moios, que renderam perto de 6909 milhões de réis, sendo 83% colocados no estrangeiro». A. DE CASTRO, *A dinâmica económica portuguesa de meados do século XVII a meados do século XVIII*, in J. H. SARAIVA (dir. di), *História de Portugal*, vol. III, Publicações Alfa, Lisboa, 1983, pp. 208-9.

vezes de 700%, quando o misturam com areia ou terra. Não me foi possível alcançar uma relação exacta do sal, que nestes últimos anos importaram no Brasil, a qual ao menos deve ser dupla daquela verídica dos livros da entrada dos anos 1764 até 1767 inclusive»¹⁴. Le rilevazioni fatte dall'economista padovano per il periodo considerato indicano l'esportazione di 34.629 moios di sale, all'incirca tra le 16.600 e le 27.000 tonnellate, con un guadagno netto per la corona portoghese di oltre 345.000 reis¹⁵. A fronte di questi numeri così importanti specie per le esportazioni della madrepatria, tuttavia, l'Autore non nasconde quelli che sono i pericoli derivanti dal regime di monopolio e dal prezzo elevato del sale, comuni d'altra parte al resto del continente europeo¹⁶, che danneggia la lavorazione e il commercio dei prodotti sottoposti a salagione¹⁷.

Dicevo che in questa sede prenderò in esame gli anni che vanno dal 1801 al 1805 sulla base delle carte doganali della *Mesa do sal*¹⁸, ripartimento questo dell'*alfândega* di Lisbona, in particolare i fasci 2016, 2142, 2148 e 2150 riguardanti le rimesse di sale ordinate dalla *Junta da Fazenda Real* e indirizzate alle *capitanias*¹⁹ di Rio de Janeiro, Santos, Pará (suddiviso nelle *lotações* di Pará e Matto Grosso), Ilha Santa Catharina, Bahia, Pernambuco e Maranhão. Si tratta di registri che riportano con precisione le partenze delle navi, con l'indicazione del tipo di naviglio, del capitano, della quantità di sale caricato e la destinazione.

Va ricordato che la corona portoghese istituisce formalmente il monopolio sulla vendita di sale solo nel 1576²⁰ e che, dopo la parentesi della dominazione castigliana da sempre attenta a questo ramo produttivo e commerciale, una prima profonda ristrutturazione del regime di privativa la si ha nel 1638 con l'emanazione del *Regimento do Sal* che istituisce la sezione *Mesa do Sal*, sopra menzionata, dipendente dalla *Casa Grande da Alfândega* di Lisbona²¹. Lo sfruttamento delle saline, come sostiene Frédéric Mauro, è strettamente connesso alla formazione dell'impero ultramarino e se in una prima fase sono quelle nazionali a ricevere un forte impulso dalla fase d'espansione coloniale, successivamente e man mano si mettono in produzione nuovi bacini salanti sia lungo le coste dell'Africa occidentale che delle isole situate sulle rotte seguite dalle flotte lusitane²². In Brasile, in dettaglio, dove l'uso del sale nella cucina indigena era molto più basso rispetto alle consuetudini europee si sfruttano prevalentemente le miniere di salgemma e in alcune regioni si ricava il prodotto

14 D. VANDELLI, *Aritmética Política, Economia e Finanças* (Introdução e Direcção de Edição de J. VICENTE SERRÃO), Banco de Portugal, Lisboa, 1994, p. 215.

15 *Ivi*, pp. 216-7.

16 Un esempio simile è rappresentato dallo Stato Pontificio e dal Regno di Napoli nei primi decenni dell'Ottocento cfr. V. D'ARIENZO – G. SAVERINO, *L'industria ittica nel Lazio e nella Campania nella prima metà dell'Ottocento*, in L. PALERMO (a cura di), *La pesca nel Lazio. Storia, economia, problemi attuali*, in corso di stampa.

17 «Este monopolio impede o comércio do Rio Grande, donde transportando-se livremente o sal, viria em retorno peixes, e carnes salgadas; e assim de muitas outras partes do Brasil embarça o aproveitar-se da pescaria, e de muitas carnes, que se perdem pelo grande preço do sal. Além do grave prejuizo, que sofrem os criadores de gado. Nao seria pois melhor para a Real Fazenda, e ao Brasil, que fosse livre a venda do sal, e que na entrada pagasse um direito, que no total equivallesse aos 48 contos do contrato, e ainda alguma coisa mais?», D. VANDELLI, *op. cit.*, p. 217.

18 *Alfândegas de Lisboa. Inventário*. Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, Lisboa, 1995, pp. 123-33.

19 A. VASCONCELOS DE SALDANHA, *As capitanias do Brasil. Antecedentes, desenvolvimento e extinção de um fenómeno atlântico*. Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, Lisboa, 2001.

20 V. RAU, *op. cit.*, p. 142.

21 *Ivi*, pp. 190-91. La trascrizione del documento in *ivi* alle pp. 195-207.

22 «Por isso é que a maior parte das salinas de Setúbal foram construídas no séc. XVI. Há ainda outra razão: o desenvolvimento do Império. As suas zonas de criação de animais, as suas conservas de carne e de peixe para as ligações marítimas e os centros de povoamento exigiam enormes quantidades de sal... Melhor, ainda, vão ser criadas salinas no ultramar, um pouco por toda a parte. A medida que a colonização avança, vêm-as desenvolverem-se nas costas portuguesas de África, e nas ilhas adjacentes», F. MAURO, *Portugal, o Brasil e o Atlântico 1570-1670*, vol. I, 346.

per ebollizione. I Portoghesi in quel possedimento impiantano saline nel corso del XVII secolo per il consumo locale senza, però, raggiungere mai una produzione particolarmente significativa, preferendo inviare il sale dalla madrepatria. Nella terza decade del secolo, comunque, si avverte l'esigenza da parte delle istituzioni di regolamentare la materia anche in quella lontana colonia. Gli interessi in gioco, tuttavia sono molti e contrastanti tanto da determinare l'applicazione di un regime monopolistico non eccessivamente vessatorio che tuteli sia le esigenze della Corona che dei coloni²³. Nei decenni successivi si apre un dibattito su come proseguire optando sul mantenimento del regime di *estaque*, sull'introduzione del sistema dell'arrendamento o, infine, sulla liberalizzazione del commercio del sale: il Consiglio Ultramarino sceglie di conservare lo *statu quo*. La situazione, tuttavia, non appare più sostenibile: «O estaque não permite a introdução no Brasil de uma quantidade suficiente de sal. As reclamações chovem. Aliás, muita gente faz entrar sal clandestinamente no Brasil, ganhando assim somas fabulosas. Em 1658, passa-se para o sistema de arrendamento»²⁴.

Il regime monopolistico portoghese – tornando alla madrepatria – sembra concentrare, fino al 1856, buona parte degli interessi sulle saline di Setúbal, come anticipato, fonte principale delle rendite della Corona²⁵. L'opera di accentramento, voluta e attuata dal Marchese di Pombal, porta successivamente ad accentrare i poteri di controllo e di esazione dei diritti di monopolio del genere nelle mani dell'*Erário Régio*²⁶. Non mancavano, ovviamente concessioni ed esclusive a favore di privati, tra questi va ricordata la figura di Manuel de Basto Viana, il quale nel 1738 sottoscrive un contratto, della durata di sei anni, per l'esazione delle imposte sul sale in tutte le regioni brasiliane dietro il corrispettivo di 546.000 cruzados (91.000 l'anno). Nel 1744, però, viene accusato di frode e parte del suo patrimonio esistente in Lisbona viene posto sotto sequestro²⁷.

Le rimesse di sale inviate nei possedimenti brasiliani, pertanto, erano regolate dal regime di monopolio vigente e rientravano tra le competenze spettanti alla *Junta da Fazenda Real*²⁸. Esse permettono di ricostruire, anche se per pochi anni, il traffico del prodotto dalla madrepatria alla colonia americana che, a quella data, coagulava in maniera quasi esclusiva – come detto più sopra – gli interessi della capitale Lisbona. Il prezzo del *moio*, negli anni considerati, è fissato in 3.400 réis²⁹. Ben diversa la problematica riguardante le misure, essendo il *moio*, la *fanga* (1/5 del *moio*) e l'*alqueira* (1/60 del *moio*) misure espresse in litri e, soprattutto, variabili da zona a zona di produzione, d'altra parte come quanto avviene anche nel resto d'Europa. La capacità dell'*alqueira*, tra la fine del XVIII secolo e l'inizio del XIX, mediamente era di 13,5 litri mentre il *moio* doveva pesare all'incirca tra gli 8 e i 13

23 «Na mesma época, pensa-se em estender o estaque do sal ao Brasil: será uma maneira de pagar o exército do Brasil. Mas o regulamento cuja redacção o rei pediu faz-se esperar. Este reclama-o ainda em 31 de Janeiro 1632. Sem dúvida que grandes interesses fazem opposição surda a esta redacção. Depois de grandes esforços, e enquanto esperava o regulamento, o conselho da Fazenda, em 7 de Maio 1632, passa uma provisão organizando o estaque de sal para o Brasil. Estaque que vai permitir, diz o Conselho, um abastecimento regular de sal aos brasileiros; não será mais possível subir o preço em caso de raridade. Portanto, benefício ao mesmo tempo para o rei e para os colonos. E enviam-se instruções para precisar a provisão real. Todos os colonos que tiverem sal devem declará-lo no prazo de três dias, e desembaraçar-se dele em dois meses: a medida de sal brasileira – 2 *alqueires* será posta à venda a um preço fixo de 320 réis que não sofrerá alterações, mesmo em caso de penúria; as importações serão registadas e os entrepostos geridos por funcionários que vão assegurar a venda a retalho», *ivi*, p. 354.

24 *Ivi*, p. 355.

25 C. R. BOXER, *op. cit.*, p. 305.

26 I. AMORIM, *Aveiro e os caminhos do Sal (sécs. XV a XX)*, Câmara Municipal de Aveiro, s.l., s.d., p. 55.

27 C. R. BOXER, *op. cit.*, p. 315. Da notare che nel 1804 un João Ribeiro Vianna risulta essere l'amministratore da *Exportação do Sal da cidade do Porto*, cfr. TDT, *Alfândega de Lisboa – Mesa do Sal*, 2016, fl. 14.

28 M. ELLIS, *O monopólio do sal no estado do Brasil, 1631-1801*, São Paulo, 1951.

29 TDT, *Alfândega de Lisboa – Mesa do Sal*, 2150.

chilogrammi, considerando approssimativamente la densità del sale di 0,95/1 kg./lt sulla base delle indicazioni fornite da Seabra Lopes.³⁰

I dati raccolti, inoltre, consentono un minimo ma utile confronto con quelli relativi alla *Frota do Brasil* raccolti ed elaborati per gli anni che vanno dal 1769 al 1836³¹.

La prima considerazione riguarda la concentrazione delle rimesse di sale dirette a Rio de Janeiro, essendo questo, già a partire dalla seconda metà del XVIII secolo, il maggior centro di lavorazione e salagione delle balene nonché il porto da cui viene spedito al mercato di Lisbona il pesce una volta preparato e confezionato³².

Stesso discorso vale per il naviglio – di cui riporto il nome nelle tabelle – per un raffronto con i dati precedenti, che permette di accertare la regolare attività di imbarcazioni quali, per esempio, l'*Águia do Douro*, l'*Aurora*, la *Grafidão* e altre³³ per un periodo di tempo relativamente lungo, anche se pochi sono i casi di periodi di servizi di navigazione oceanica superiori ai venti anni.

Allo stesso modo è possibile operare una comparazione sui tempi di viaggio occorrenti per la traversata atlantica. Se C. R. Boxer calcola tali viaggi in circa 2 mesi e mezzo o tre o poco più, a seconda della destinazione³⁴, in realtà la traversata veniva affrontata una sola volta l'anno o, in casi eccezionali due volte. Per tutti gli esempi delle navi *Aurora*, comandata dal capitano Francisco Jozé de Oliveira, che compie tra il 1801 e il 1804 quattro viaggi con destinazione Rio de Janeiro nei rispettivi mesi di giugno, marzo, giugno e settembre³⁵; *Águia do Douro*, comandata dal capitano Francisco Luís Pereira, con destinazione Pernambuco nei mesi di giugno del 1801, di febbraio del 1802 e giugno del 1803³⁶; la galera *Aliança*³⁷, comandata da Manoel Lourenço Gil, con destinazione Pará, nei mesi di novembre 1801, ottobre 1802 e 1803. Va rilevato, inoltre, che i viaggi, pur effettuandosi praticamente durante tutti i mesi dell'anno, si concentrano prevalentemente nei mesi di giugno (circa il 21%) e ottobre (circa il 18%) e, in misura minore, luglio, settembre e novembre (circa il 9%). Va tuttavia precisato che le date segnalate si riferiscono alle comunicazioni di spedizione inviate alle capitane americane ma c'è da supporre che lo scarto temporale tra avviso e arrivo sia molto ridotto.

Dall'analisi dei dati relativi alle rimesse di sale, infine, si può senz'altro confermare quanto sostengono gli Autori dello studio sul commercio luso-brasiliano: «Existe um conjunto de embarcações que se ocupa, de forma aparentemente exclusiva, com a ligação Brasil/Portugal, não sendo rara a ligação directa entre mestre ou capitão e navio»³⁸.

La tipologia del naviglio impiegato nei trasporti vede l'ampio prevalere delle navi, ben 216 su un totale di 325 pari al 66,4%, su altri vascelli quali il brigantino, la corvetta etc. Una

30 L. SEABRA LOPES, *As antigas medidas do sal de Aveiro*, in "Boletim Municipal de Cultura", XVIII, 36, pp. 59-73.
31 E. FRUTUOSO – P. GUINOTE – A. LOPES, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, Com. Nac. Para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, Lisboa 2001.

32 «Quanto a regiões/portos de origem, existe um claro predomínio das tradicionais frotas provenientes do Rio de Janeiro, São Salvador da Baía e Pernambuco, cada qual associada mais ou menos directamente a um determinado tipo de comércio, embora nunca em exclusivo: ouro e pedras preciosas, açúcar e produtos derivados da baleia no Rio de Janeiro [il corsivo è mio], assim como anil e café [já no final do século XVIII e século XIX]; açúcar, couros, tabaco e madeiras na Baía e Pernambuco. Para além destes produtos, realcem-se ainda os casos do algodão e arroz do Maranhão e do cacau do Pará, regiões de aproveitamento económico mais recente», *ivi*, p. 48. Cfr. anche AA.VV., *Aspectos da pesca da baleia no Brasil colonial*, São Paulo, 1959.

33 E. FRUTUOSO – P. GUINOTE – A. LOPES, *op. cit.*, p. 93-4.

34 C. R. BOXER, *op. cit.*, p. 221.

35 Cfr. tabella 1.

36 Cfr. tabella 6.

37 Nel registro di spedizione l'imbarcazione viene definita una volta "galera" e due volte "navio".

38 E. FRUTUOSO – P. GUINOTE – A. LOPES, *op. cit.*, p. 95.

particolarità riguarda il ricorso fatto dalla *Junta da Fazenda Real* ai convogli navali (*charrua*) o ai *correios marítimos* nella misura del 4,9%.

La fonte utilizzata non precisa mai il tonnellaggio dell'imbarcazione, limitandosi solo a citare il tipo e il capitano o *mestre* che la comanda. In realtà lo studio di Frutuoso, Guinote e Lopes rileva che la flotta operante tra Brasile e Portogallo si compone di vascelli di piccole dimensioni: il 70% di essi, infatti, ha una stazza che va da 1 a 200 e da 201 a 400 tonnellate, il 19% del naviglio può essere considerato di medie dimensioni con una stazza tra le 401 e le 600 tonnellate, e il restante, poco più del 10%, ha una stazza che va da 601 a più di 1200 tonnellate³⁹.

Per quanto concerne l'amministrazione contabile della *Junta da Fazenda Real*, in questa rapida disamina, posso qui segnalare il *maço* 2016 che sembra essere il "libro mastro". Esso, non essendo omogeneo nelle scritture, però, non permette la raccolta uniforme dei dati, sia per quanto concerne le uscite che le entrate, e la verifica del bilancio. La consultazione, probabilmente, di altri fondi archivistici potrebbe fornire un quadro più completo dell'amministrazione considerata che mi è impossibile delineare, allo stato attuale, con maggior precisione.

39 *Ivi*, p. 96.