

Subsídios para a História da barra do Douro (1704-1747)

António Barros Cardoso

Subsídios para a História da barra do Douro (1704-1747)

António Barros Cardoso

Num conhecido e frequentemente citado artigo publicado em 1958 Virgínia Rau chamava a atenção para o facto de não ter sido feito o estudo do movimento marítimo e mercantil dos portos nacionais ao longo dos séculos XVII e XVIII. A escassez documental especializada constituía na opinião da autora a principal razão. Estudou então o caso do porto do Douro, utilizando os *Livros de Visitas das Naus* onde, por ordem do Conselho Geral do Santo Officio e Inquisições se registavam as embarcações estrangeiras entradas nos nossos portos, traçando um quadro possível, face às limitações da fonte para estudar a realidade do tráfego do porto do Porto, durante o século XVIII¹.

Em boa verdade, os livros de registo do movimento da Alfândega portuense seriam, se disponíveis, a fonte ideal para tratar esta matéria. Infelizmente, de acordo com algumas informações colhidas junto dos responsáveis pelo que resta do património da antiga Alfândega do Porto, é desconhecido o seu paradeiro.

Com o propósito de conhecer mais detalhadamente o papel comercial de alguns mercadores de vinhos do Porto, lançamos mão de outra fonte, os *Livros de Visitas de Saúde* que, embora não substituam os registos alfandegários, permitem uma nova abordagem ao movimento da Barra do Douro. Tais livros contêm os termos dos exames feitos pelos *Guardas-mores da Saúde* às embarcações que entravam no rio Douro, indicam o tipo de embarcação, o seu nome e a nacionalidade, o nome dos mestres e capitães respectivos, o número de pessoas que traziam a bordo, a proveniência e os consignatários das mercadorias que transportavam. Alguns volumes contêm também autos de exames a pessoas e mercadorias em degredo, vistorias de géneros armazenados a bordo das embarcações, bem como cartas e provisões régias dirigidas aos responsáveis pela boa condição sanitária da cidade.

A colecção existente no Arquivo Histórico Municipal do Porto abrange os anos de 1577 até 1752². Os registos ocupam 45 volumes. Para o período de que nos ocupamos, o levantamento incidiu sobre 14 volumes respeitantes aos anos consecutivos de 1704 a 1747 e sobre o volume relativo ao ano de 1752. Não existem os registos respeitantes aos anos de 1700 a 1703 inclusive, 1724 e 1725, bem como os relativos aos anos de 1748 a 1751, inclusive.

¹ RAU, Virgínia, *O movimento da barra do Douro durante o Século XVIII: uma interpretação*, in “*Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*”, Vol. XXI, fasc. 1-2, Porto, 1958, pp. 3-27.

² AHMP. L. 423 a 467, *Visitas de Saúde*.

Trata-se de uma fonte com características formais similares à utilizada por Virgínia Rau, mas mais abrangente sob o ponto de vista cronológico. Desta coleção, Pinto Ferreira publicou os dados respeitantes aos livros do século XVI a finais do século XVII, mas considerou que o estudo da Historiadora tornava dispensável igual atenção para os *Livros de Visitas de Saúde* respeitantes à centúria de setecentos³. Não partilhamos a mesma opinião uma vez que os *Livros das Visitas de Saúde* abrangem um período mais dilatado que o permitido pela fonte usada por aquela autora, limitada que esteve aos anos de 1733 a 1743. Esta fonte, permite já acompanhar de forma sequencial o movimento de entrada de navios na barra do Porto entre 1704 e 1747⁴. O mesmo é dizer, alarga o intervalo da análise de 10 para 44 anos⁵.

O movimento de navios

Durante esse período entraram e foram vistoriados na barra do Douro 6004 navios carregados de mercadorias cujos consignatários foram identificados, ou que vieram total ou parcialmente em lastro.

No quadro abaixo este número está distribuído por nacionalidade dos consignatários:

Número de navios cujos consignatários das respectivas cargas foram indicados	
Nacionalidade dos consignatários	n.º de navios
Mercadores portugueses	500
" ingleses	4562
" holandeses	435
" alemães de Hamburgo	405
" franceses	93
Não identificada	9

³ FERREIRA, J. A. Pinto, *Visitas de Saúde às embarcações entradas na Barra do Douro nos séculos XVI e XVII*, Porto, 1977, p. 11.

⁴ Esta sequência apenas é quebrada pela ausência dos livros de Visitas de Saúde respeitantes aos anos de 1724 e 1725. Já que, ao contrário do que deixa transparecer o inventário publicado por FERRIRA, J. A. Pinto, *Visitas de Saúde às embarcações entradas na Barra do Douro nos séculos XVI e XVII*, Porto, 1977, pp. 79-81, o códice indicado sob o número 449, Livro XXVIII(!) que será o XXVIII, contém para lá dos registos respeitantes às visitas de saúde relativas aos anos de 1728 a 1729, como é indicado, os assentos das visitas dos anos de 1730 e 1731, que faltam na sequência do referido inventário. AHMP, L. 449, *Visitas de Saúde*, fls. 198 v. e 275. O autor foi induzido no frequente erro arquivístico de se inventariarem os códices sem a análise cuidada do seu conteúdo, isto é, levando-se em linha de conta apenas as datas do primeiro e do último assento, ignorando-se que as encadernações por vezes não respeitaram a ordem dos cadernos que os integravam.

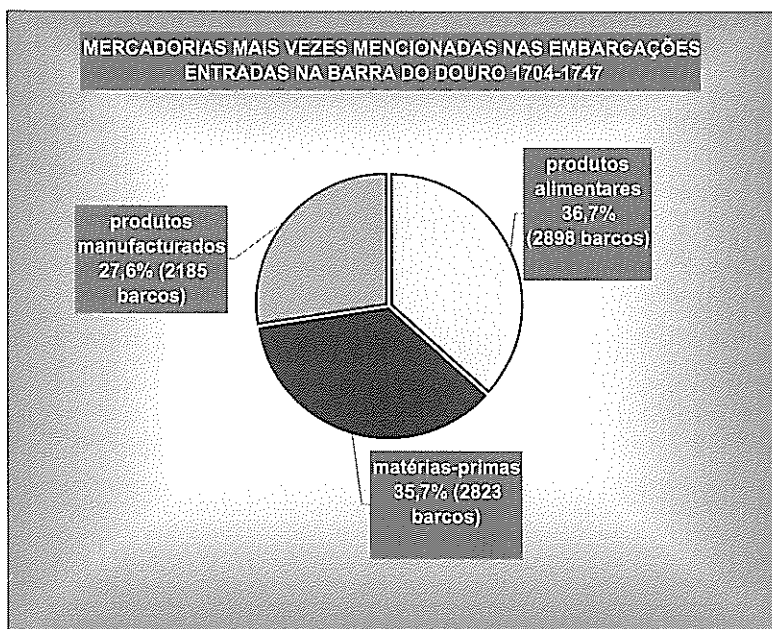
⁵ Embora com o levantamento da totalidade dos dados já concluído, a análise cuidada dos mesmos, não permite por agora deixarmos aqui mais do que alguns elementos relacionados com o volume de embarcações entradas na barra do Douro com mercadorias consignadas a mercadores nacionais e estrangeiros que operavam na cidade do Porto, bem como uma breve referência aos portos de origem, mostrando com a exactidão possível a galáxia comercial do Porto da primeira metade do século XVIII. Temos em projecto a publicação integral dos dados dos livros de Visitas de Saúde nesse período.

Os números permitem ajuizar claramente que os mercadores de nacionalidade britânica, tinham nas suas mãos a quase totalidade do comércio exterior da cidade. A eles vieram consignados 75,9% dos navios visitados pelos guardas da higiene sanitária do Porto.

Aos mercadores portugueses vieram dirigidos apenas 8,3% do total de navios com mercadorias consignadas. Abaixo dos mercadores de nacionalidade portuguesa, mas próximo, ficaram os holandeses, com 7,2% do número de embarcações, seguidos dos alemães de Hamburgo, com 6,7%. Aos franceses que mantiveram negócios no Porto, coube apenas 1,5% dos navios. Não conseguimos identificar a nacionalidade dos mercadores a quem vieram consignadas mercadorias em 9 navios, número pouco significativo num total de 6004 barcos recenseados.

As mercadorias

Ideal seria que a fonte nos fornecesse, para além do nome das mercadorias transportadas as quantidades de cada produto, por forma a termos uma ideia precisa do peso relativo de cada um na economia da cidade. Infelizmente tal não acontece. Só muito esparsamente se podem colher dados quantitativos sobre este ou aquele produto⁶ e, com mais frequência, mas ainda assim de forma muito descontínua, quando se alude a vinhos, vinagres ou aguardentes⁷.



⁶ O navio inglês *Restauração*, entrou no Porto em 15 de Maio de 1708, carregado com 2000 arcos de ferro e 40 barris de carne, procedentes de Lisboa, consignados a Thomas Phayre & C.^a. AHMP, L. 442, *Visitas de Saúde*, fls. 324. Gregori Bymes, por exemplo, em 30 de Abril de 1722, recebeu aguardente, vinho, arroz, *coatro caixões de drogas, coatro caixas e um caixão de sedas da Índia*, mercadorias transportadas a bordo do navio Galera do Moreira, vindo de Lisboa, com 18 tripulantes e um passageiro a bordo. AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 274 v.

⁷ Exemplificando, o navio *Guilherme*, consignado a Timothy Harris, mercador inglês, deu entrada em 12 de Maio de 1708, com carga de 23 pipas de vinho, provenientes de Viana. AHMP, L. 442, *Visitas de Saúde*, fls. 304.

Assim, tratamos os dados recolhidos, tomando por base a frequência com que as diversas mercadorias entraram no Porto pela via marítima. Entendemos que não se chegando a uma quantificação da tonelagem de cada um dos produtos registados, a maior ou menor frequência com que foram mencionados como parte e em muitos casos a totalidade da carga dos navios, é um indicador que nos aproxima do peso concreto de cada uma dessas mercadorias na economia da urbe.

O gráfico da página anterior mostra, de forma agrupada, os produtos mais frequentemente constituíram carga das embarcações entradas na barra do Douro entre (1704-1747).

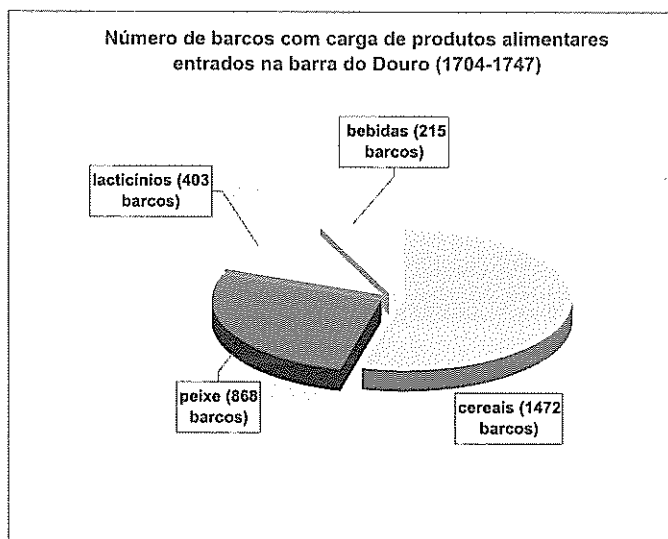
Os produtos alimentares ocuparam o primeiro lugar, presentes em 2898 navios, o mesmo é dizer em 36,7% dos barcos. As matérias primas, ocupam o segundo lugar, mencionadas em 2740 embarcações o que significa que estiveram presentes em 35,7% dos navios. Por fim os produtos manufacturados incorporaram a carga de 2185 navios, isto é de 27,6% das embarcações que demandaram o Porto.

Estes números indicam que, contrariamente ao que por vezes se pensa, a pujante vitalidade da agro-indústria dos vinhos do Porto registada no mesmo período, não fez esmorecer o desenvolvimento da actividade manufactureira na cidade, já que este indicador mostra que, quantitativamente, os produtos manufacturados se encontram abaixo das matérias primas que o Porto importou.

Vejamos agora em cada um dos sectores representados, qual foi o peso relativo das muitas mercadorias que conseguimos identificar, bem como os principais portos de origem.

Os produtos alimentares

A fonte indica-nos que a cidade, importava sobretudo grandes quantidades de cereais. O trigo aparece à cabeça, distanciado em dobro da cevada que ocupa o segundo lugar. Seguem-se-lhe o arroz e o centeio.

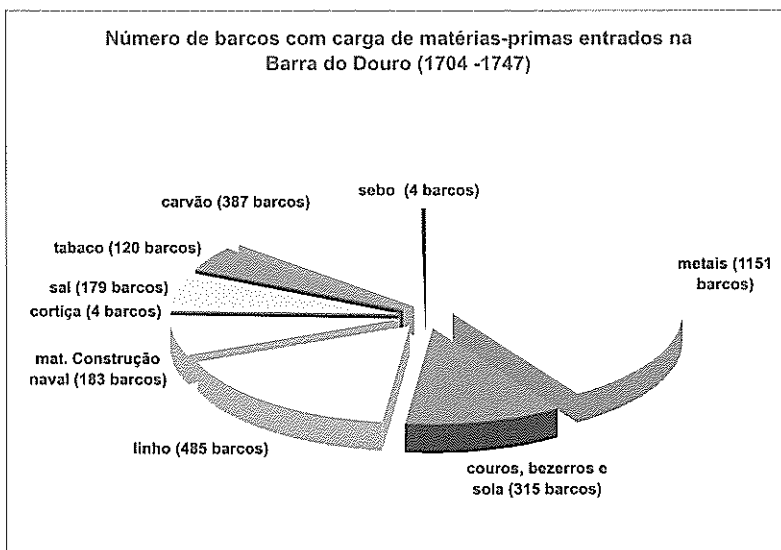


Como o gráfico representa, o peixe, ocupou uma fatia importante dos produtos alimentares que a cidade importou. Particularmente o bacalhau, sobretudo comercializado pelos mercadores ingleses radicados no Porto, mas também a sardinha, cujo trato pertenceu em grande parte a mercadores portuenses. Incluímos aqui o polvo e os mariscos que entravam na cidade a bordo de embarcações provenientes da costa galega. Os lacticínios, ocupam o terceiro lugar, maioritariamente oriundos dos Portos irlandeses e flamengos. Quanto às bebidas, os 215 barcos, respeitam sobretudo a cargas de aguardente e vinho. É que, no Porto da época não entrou somente vinho do Douro. Marcaram presença nas lotações para exportação dos vinhos do Douro, os vinhos de Lisboa, da Anadia, da Serra da Estrela (Covilhã) e ainda uma quantidade muito significativa de vinhos verdes, à época designados por “vinhos de Viana”. Alguns destes vinhos chegavam pela via marítima.

Matérias primas

A laboração da indústria de tanoaria que fabricava as pipas de várias dimensões, os pipos, as meias pipas e as barricas, para lá de uma infinidade de artefactos necessários à agro-indústria dos vinhos do Porto cujo desenvolvimento é mais notado de 1716 em diante, justifica a presença dos metais, sobretudo do ferro em barra e do carvão para fazer funcionar as forjas dos tanoeiros, matérias-primas mais vezes mencionadas nos navios que chegavam ao Porto. O linho, importado sobretudo do Norte da Europa, ocupou também lugar de relevo, bem como os materiais destinados construção naval (breu, pez, alcatrão, etc.). Idêntica expressão teve o sal, destinado à conservação do muito peixe que o Porto armazenava para consumo interno e fornecimento da sua área de influência que se estendia às terras do Alto-Douro.

Entre as matérias-primas, incluía-se o tabaco que fazia funcionar a respectiva fábrica. As diversas matérias primas estão representadas em ordem de grandeza relativa no gráfico seguinte:



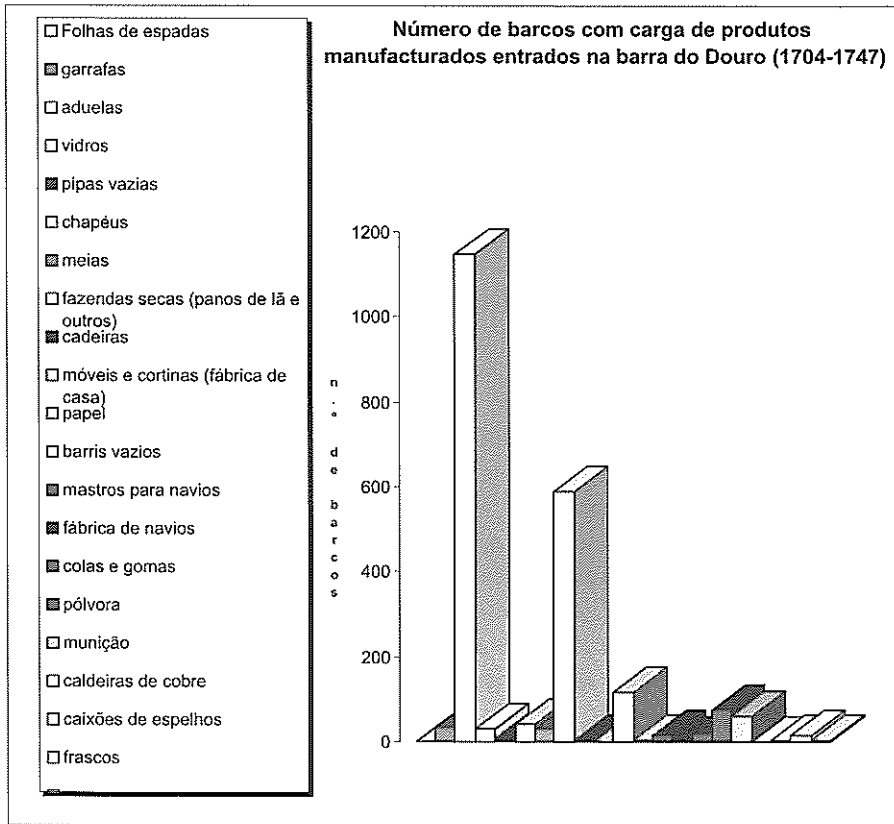
Produtos manufacturados

As aduelas, constituíram de longe a mercadoria mais frequentemente mencionada nos navios que transportaram produtos manufacturados, estiveram presentes em 52,5% das embarcações. O facto de os vinhos constituírem a primeira e principal carga de retorno fez, como já foi dito, desenvolver uma forte indústria de tanoaria, que de resto tinha fortes tradições na cidade⁸.

Esta indústria é responsável pela ligação dos mercadores estrangeiros sediados no Porto com os portos do Mar do Norte e do Báltico de onde maioritariamente provinham as aduelas. Contudo, o porto de origem da maioria das aduelas que chegavam à cidade foi o de Londres que funcionou como entreposto relativamente aos principais fornecedores. O porto alemão de Hamburgo ocupa o segundo lugar, com remessas muito próximas em número das da capital britânica. O porto holandês de Amesterdão aparece em terceiro lugar, seguido de outros portos onde a mercadoria abundava, nomeadamente os de Roterdão, Danzig, Riga e Estocolmo. De notar que os restantes portos ingleses também forneciam o Porto desta mercadoria, nomeadamente Plymouth, Portsmouth, Southampton e Hull, mas em menor escala. Lisboa também foi origem de alguma aduela em termos quantitativos muito próxima dos últimos portos ingleses referidos. A razão, prende-se à circunstância de muitos navios britânicos deixarem primeiro parte da carga vinda de Inglaterra e dos portos do norte da Europa na capital portuguesa e só depois rumarem à cidade do Porto, com vinhos ou mercadorias de origem colonial.

Sob a designação de “fazendas secas” ou “fardos de fazendas secas” escondem-se os panos de lã, sobretudo os “*druget*” ingleses, referidos a cada passo na documentação por *droguetes*, mas também os panos de algodão e até de cânhamo, entre outras mercadorias. Estes fardos são mencionados em 26,8% dos navios que carregaram produtos manufacturados. Os cais londrinos foram origem da maioria dos navios que transportaram os tecidos ingleses ao Porto, embora Hull e Topsham tenham tido alguma expressão. Menor foi o contributo de portos como Plymouth e Southampton. Do porto holandês de Amesterdão veio também uma boa parte destes fardos de fazendas secas, bem como de Hamburgo, embora em menor número.

⁸ Entre os mercadores portuenses de vinho, contam-se muitos tanoeiros, alguns deles grandes comerciantes na cidade, indicador da vitalidade económica do ofício.



O papel, é a mercadoria que aparece em terceiro lugar, mas já muito distanciado dos restantes produtos manufacturados, presente em 5,3% dos navios. Este produto vinha sobretudo nos barcos oriundos de Lisboa. Aí chegaria quer em navios franceses, mas também em navios italianos, já que Génova aparece como a segunda cidade de origem dos navios que transportavam papel ao Porto. Em menor número este produto aparece em navios cuja origem indicada é simplesmente a França.

As munições, embora já muito distanciadadas dos restantes produtos manufacturados referidos vinham em regra nos navios com origem em Londres, mas também em Bristol e Chester. O mesmo se pode dizer relativamente à pólvora que na sua maior parte chegava ao Porto nos barcos oriundos da Holanda, particularmente dos portos de Amesterdão e Roterdão.

Os artigos de vestuário, como chapéus e meias, vinham sobretudo de Londres. Quanto às garrafas, cedo surgem entre as mercadorias consignadas sobretudo aos mercadores ingleses do Porto, mas também a alguns holandeses. A primeira firma a importar este artigo foi precisamente a Companhia de Isaac Lostaw que, em 15 de Maio de 1716, recebeu o navio *Ninfa do Mar*, procedente de Bristol, com carga de garrafas e carvão⁹. De resto, interpretando a designação *vidros*, como se de garrafas se tratasse, o que não é de todo inverosímil, já que

⁹ AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 235 v.

este termo ainda hoje é empregue com tal significado, a data referida recua para Novembro de 1713, altura em que um barco vindo do porto francês de La Rochelle¹⁰, consignado também a um mercador holandês, Diogo Herants e referido amiúde na documentação como Diogo Eiró, que foi grande negociante em vinhos no Porto¹¹.

Estas garrafas e vidros foram maioritariamente transportadas nos navios com origem sobretudo na cidade alemã de Hamburgo, mas também em grande quantidade de embarcações vindas do porto inglês de Bristol. Em menor número vieram de Newcastle.

Quanto aos mastros para navios, na sua esmagadora maioria, foram trazidos por mercadores holandeses e hamburgueses, sendo o porto de Amesterdão o principal fornecedor desta mercadoria.

O Porto, também possuía uma forte tradição de construção naval que remonta ao período medievo¹². Na época que estudamos, esta indústria estava ainda activa às portas da cidade Setecentista. A confirmá-lo o pedido que Manoel Ribeiro Siqueira dirigiu à Câmara do Porto, apreciado pelo Senado em 24 de Novembro de 1702, para que fosse autorizado a construir um navio fora da Porta Nova, comprometendo-se a não causar dano ao estaleiro e cais novo, em caso contrário comprometia-se a tudo reparar¹³. O mesmo sucedeu em Agosto de 1714, com o carpinteiro de navios José Gonçalves, que assinou um termo em como fazia um patacho no mesmo local¹⁴. De resto, em 1747, no próprio cais da Ribeira se continuava a armar embarcações como se depreende do termo de fiança assinado por Manoel Lopes da Costa, morador a São Francisco, que se obrigou por sua pessoa e bens, como fiador de Rosa Pinto, viúva e pelo Capitão Dionísio de Azevedo, a concertar o cais, após o lançamento à água de um navio aí construído, comprometendo-se a “*polo da mesma sorte que elle se achava*”¹⁵.

Apesar da manutenção da actividade de construção naval, o mercador inglês Raimundo Ritte fez chegar à cidade, em Maio de 1721, o pataxo galego N.º S.º do Rosário com a *fábrica de hum navio* a bordo. E não foi este o único caso que nos apareceu nos registos das *Visitas de Saúde*. Em Março de 1741, um outro mercador britânico, Diogo Archbold, fazia entrar na barra do Porto, um navio cujo nome não é indicado, em lastro, comprado também na vizinha Galiza¹⁶.

De resto, quer-nos parecer que Portugal neste período, embora dispondo de bons estaleiros navais, se interessava pela aquisição de navios ao exterior, sobretudo tratando-se de vasos de grande tonelagem e de longo curso já que, em Junho de 1735, um despacho do nosso

¹⁰ AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 3 v.

¹¹ AHMP, L. 1328 a 1345, *Imposição do Vinho*.

¹² São conhecidas as Taracenas reais do Porto desde 1390, a funcionarem na Ribeira, indústria que se estendeu à margem esquerda em Vila Nova no século XVI. No século XVII, a zona de Miragaia conhecia alguma animação com esta indústria, bem como a ribeira do Ouro, onde se fabricavam as naus e os galeões de el-rei. CRUZ, António, *O Porto na génese dos Descobrimentos*, separata do “*Stydivm Gererale*”, (número especial dedicado ao Infante D. Henrique), Porto, 1960, pp. 29-31. Sobre a actividade de construção naval no Porto do século XVII, importa fazer referência ao capítulo que Francisco Ribeiro da Silva lhe dedicou em *O Porto e o seu Termo (1580-1640) – os Homens, as Instituições e o Poder*, pp. 213 a 224, onde se colhem dados importantes relativos à tonelagem das naus que se fabricavam no Porto da época, bem como a tipologia das embarcações construídas, para lá de referências de pormenor ao projecto da fábrica das naus destinado ao fabrico de embarcações para a defesa do Brasil.

¹³ AHMP, L. 65, *Vereações*, fls. 377 v.

¹⁴ AHMP, L. 69, *Vereações*, fls. 85.

¹⁵ AHMP, L. 80, *Vereações*, fls. 49 v.

¹⁶ AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 146.

embaixador em Londres, António de Azevedo Coutinho, referindo-se à importância proveitosa do estabelecimento de relações comerciais com a Rússia, relata uma conversa havida com o ministro russo na qual procurou indagar sobre a viabilidade da aquisição de alguns navios naquele reino, ao que o seu interlocutor respondeu positivamente. A justificação para o pedido de compra de navios à Rússia tinha que ver com uma recusa dos ingleses em fornecerem à coroa portuguesa tais embarcações¹⁷.

Seja como for, os materiais para a construção e reparação de embarcações encontram-se representados na lista das mercadorias chegadas ao Porto por mar na primeira metade do século, descritas no capítulo das matérias primas. O tabuado, que na sua esmagadora maioria veio em navios provenientes de Estocolmo, mas também em muitos navios cuja indicação de proveniência foi simplesmente *Suécia* e que, com toda a certeza, tiveram a mesma origem. De facto, a Europa do Norte e Noroeste fornecia à construção naval madeiras de carvalho para as quilhas, pinheiro escandinavo para a mastreação, resina e o seu sucedâneo para a calafetagem e ainda cânhamo e linho destinados ao velame e à cordoaria¹⁸. Por isso, embora em percentagem muito inferior, registamos embarcações provenientes de Hamburgo que transportaram na sua carga algum tabuado. O alcatrão teve também origem maioritária nos portos do Norte, nomeadamente em Estocolmo. Algum veio de Hamburgo, Londres e Bristol, mas em menor escala.

Os principais portos de origem dos navios entrados na barra do Porto

A riqueza que o Porto recebia através da barra do Douro implicou que a cidade, desde os inícios do século XVIII, desenvolvesse uma intensa rede de contactos com os mais variados portos da Europa e do Novo Mundo. A presença dos ingleses, fortemente ancorados em torno do crescente volume de negócios com os vinhos do Douro, contribuiu decisivamente para que não houvesse porto anglo-saxónico onde o nome *Oporto* não fosse bem conhecido. O mapa anexo I, exprime essa realidade.

O quadro seguinte mostra em percentagem, por nacionalidade, os portos que maior importância tiveram nas trocas comerciais que a cidade manteve ao longo da primeira metade do século XVIII:

¹⁷ British Library, Add. 20795, fls. 247-248.

¹⁸ MOLLAT, Michel, *A Europa e o Mar*, Lisboa, 1995, pp. 72 – 73.

Principais portos de origem dos barcos que deram entrada na Barra do Douro com mercadorias consignadas e em lastro (1704-1747)					
Portos Anglo-saxónicos		Portos franceses		Portos portugueses	
Londres	36,6%	Nantes	22,2%	Lisboa	65,5%
Terra Nova	22%	Baiona	33,3%	Viana	8,4%
Carolina	2,3%	Ruão	9,7%	Áveiro	0,3%
Southampton	5,1%	Bordéus	34,7%	Setúbal	1%
Topsham	5,2%	Portos espanhóis		Figueira	3,6%
Hull	3,46%	Alicante	4,1%	Açores	2,5%
Bristol	3,4%	Cádiz	23,6%	Baia	9,9%
Newcastle	1,4%	Canárias	1,4%	Pernambuco	7,4%
Liverpool	1%	Vigo	69,4%	Rio de Janeiro	1,3%
Cork	0,9%	Porto de St. ^a Maria	1,4%	Paraíba	0,3%
Plymouth	3,5%	Portos alemães		Portos italianos	
Portsmouth	1,8%	Hamburgo	99,2%	Nápoles	3,8%
Dublin	4,3%	Lubeck	0,7%	Veneza	7,7%
Lynn	3,4%	Portos holandeses		Génova	88,4%
Falmouth	1,2%	Amesterdão	68,6%	Portos suecos	
Guernesey	0,1%	Roterdão	15,6%	Estocolmo	68,1%
Chester	1,2%			Stetin	6,4%
Londonderry	0,03%	Portos polacos		Portos russos	
Gibraltar	0,61	Danzig	100%	Riga	100%

De entre os portos anglo-saxónicos, a capital britânica destaca-se pelo elevado número de navios que fez rumar ao Porto. 36,6% dos navios oriundos de portos sob tutela britânica que foram visitados na Barra do Douro, tiveram origem em Londres, que representa também a origem de 18,8% de todo o movimento da barra portuense neste período. Em segundo lugar aparecem os portos da Terra Nova, que representam 22% da origem dos navios oriundos de portos anglo saxónicos e 11% da totalidade do movimento registado na barra do Porto. Os restantes portos ingleses, estão, em termos percentuais muito abaixo dos já citados. No seu conjunto os portos ingleses são responsáveis pela entrada de 51,4% de todos os navios que trouxeram mercadorias à cidade, o que evidencia o peso das trocas com a Inglaterra no comércio externo portuense.

Com origem em portos franceses, não foram muitos os navios que chegaram ao Porto, contabilizamos apenas 41¹⁹, distribuídos pelos portos de Baiona e Bordéus, com quem os mercadores do Porto tinham relações mais próximas. Seguiam-se por ordem decrescente de importância Nantes, La Rochelle e Ruão.

De *Baiona de França*, o Porto recebia sobretudo o breu e o alcatrão, mercadorias predominantes nos navios daí originários, contudo, ferro²⁰, as meias e alguns fardos de lã

¹⁹ Virginia Rau, no computo dos 30 anos que analisou 1733-1743 e 1764-1784, não contabilizou mais de 50 navios oriundos dos portos franceses de Baiona e Bordéus. RAU, *Virgínia*, o. c., p. 16. Recordamos no entanto que o seu trabalho abrangeu sobretudo a 2ª metade do século XVIII.

também daí vieram²¹ mas com pouca expressão. No seu conjunto, os navios provenientes de portos franceses representaram apenas 1,2% do movimento total da barra do Douro.

A relação económica do Porto com a vizinha Espanha privilegiou sobretudo a Galiza. De facto, o rio Minho não constituiu nunca uma fronteira intransponível para os povos que habitaram as suas margens e as costas do Norte de Portugal e da Galiza conheceram um elevado movimento de embarcações que transportaram mercadorias que abasteciam os três mais importantes portos da costa norte da Península, o Porto, Vigo e La Corunha. Contudo, a animação comercial com origem na cidade do Porto, estendia-se a outros portos de que destacamos Vila Garcia de Arosa, Padrão, Marín e Pontevedra²². Este foi no entanto um comércio de pequenas trocas. Documentados estão os contactos em primeiro lugar com o porto de Vigo onde foi passada carta de saúde a 69,4% dos navios oriundos de portos espanhóis. Seguiu-se-lhe Cádiz e Alicante, e muito mais distanciadas as Canárias e Porto de Santa Maria. Estes contactos ficaram a dever-se sobretudo ao dinamismo dos mercadores ingleses que também operavam nestas paragens. Vinhos e aguardentes faziam parte das cargas desses barcos.

De entre os portos alemães destaca-se Hamburgo, porto dominante da medieva *Liga Hansiática* de parceria com Lubeck. Em 1158 – 1159, esta liga agrupou mais de duzentas cidades desde o Zuiderzê até ao Golfo da Finlândia, das quais as mais importantes foram Stralsund, Danzig (Gdansk), Visby, Riga, Bremen e Hamburgo²³, esta última, cidade livre imperial desde o século XIII²⁴. Antes do final do século XIV, a Inglaterra começa o seu ascendente para se transformar em grande potência marítima, o que em parte se ficou a dever à sua indústria têxtil. Os panos são levados um pouco a todo lado por mercadores britânicos, furando o monopólio da Hansa no Báltico, a partir de 1450²⁵. Esta presença britânica em Hamburgo, chegou ao século XVIII. Com efeito, 40% dos 409 navios que entraram a barra do Douro transportaram mercadorias consignadas a mercadores ingleses do Porto que, no retorno, carregaram vinhos para a Inglaterra, mas também para Hamburgo e outros portos vizinhos. Aos mercadores alemães do Porto vieram consignadas as cargas de 33,4% dos navios com origem em Hamburgo, 16,1% vieram destinados a mercadores holandeses da Cidade, 8,3% a negociantes portugueses e 1,7% aos franceses envolvidos em negócios na cidade do Porto. Quer dizer, nas trocas do Porto com Hamburgo, os Ingleses também dominaram e estavam mesmo à frente dos alemães que se fixaram na cidade. O porto de Hamburgo emitiu carta de saúde a 6,8% de todos os navios que entraram na barra do Douro no período analisado.

Danzig, hoje Gdansk, manteve também relações comerciais com o Porto sobretudo através dos mercadores ingleses já que a eles vieram consignados 42% dos barcos com mercadorias daquela cidade. Os hamburgueses, ficam em segundo lugar com 26,3% do trato

²⁰ AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 397.

²¹ AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 390 v.

²² SILVA, Francisco Ribeiro da e CARDOSO, António M. de Barros, *Intercâmbios comerciais entre o norte de Portugal e a Galiza*, in “*Douro - Estudos e Documentos*”, Vol. II (4), 1997 (2^o), p.176.

²³ MOLLAT, Michel, *A Europa e o Mar*, Lisboa, 1995, p. 68.

²⁴ Contribuiu de forma decisiva para a animação das relações comerciais entre os portos do norte da Europa, os portos ingleses, flamengos e os principais centros de negócio mediterrânicos, por sua vez alimentados com os produtos orientais FOURQUIN, Gui *História Económica do Ocidente Medieval*, Lisboa, 1986, p. 428-430.

²⁵ Idem, *Ibidem*, p. 431.

entre o Porto e Danzig, seguidos dos mercadores holandeses com 21%. Aos mercadores portugueses vieram destinados apenas 2 barcos, que representam 10,5% do total²⁶.

De Estocolmo, chegaram ao Porto neste período 2,8% de todos os navios entrados na barra do Douro contudo apenas 0,5% eram de nacionalidade sueca, maioritariamente fretados por mercadores ingleses (36,3%), mas também por portugueses (30,3%), hamburgueses (27,2%) e menos por holandeses, apenas 6%. Se olharmos o conjunto dos navios, independentemente da sua nacionalidade, o peso comercial dos hamburgueses do Porto nas ligações da cidade com Estocolmo e com a Suécia aumenta já que estamos em crer que muitos foram os registos em que foi indicado Estocolmo, apenas por ser o porto mais conhecido daquele reino, colocando-os à frente dos mercadores de outras nacionalidades. As consignações de navios com mercadorias oriundas de Estocolmo distribuíram-se percentualmente da seguinte forma:

Hamburgueses	35,60%
Ingleses	30,40%
Portugueses	19,20%
Holandeses	13,40%
Franceses	1,16%

Estes mercadores faziam transportar de Estocolmo para o Porto sobretudo o ferro e o aço, mercadorias que aparecem mencionadas na carga de 75,4% e 28% dos navios, respectivamente. O tabuado, já muito distante em termos de importância, foi transportado em 14,6% das embarcações com origem na cidade sueca. Daí veio também algum linho e cobre, bem como outras mercadorias como os *remos de remar*²⁷, algum alcatrão²⁸ ou outras que se escondem sob a designação indefinida de “*outros generos*”²⁹.

O trato mercantil entre a cidade do Porto e a Flandres remonta a épocas muito recuadas. Sabe-se que, desde o século XIII, mercadores do Porto estão envolvidos no tráfego marítimo e comercial entre a Itália e as costas flamengas, proporcionado pela abertura do Estreito de Gibraltar à dominação cristã³⁰. As descobertas e o comércio dos produtos coloniais não diminuíram tais ligações, pelo contrário. As feitorias portuguesas da Flandres e a fixação de judeus portugueses fugidos às perseguições, contribuíram para manter activas as ligações entre a cidade do Porto e as costas Flamengas, pelo menos até ao Período Filipino³¹. De resto, após 1580 e aproveitando o bloqueio das relações entre Isabel I de Inglaterra e Filipe II de Espanha, os flamengos reforçam os seus negócios com o nosso país. Data precisamente dessa

²⁶ AHMP, L. 453, *Visitas de Saúde*, fls. 88 e 175 v.

²⁷ AHMP, L. 442, *Visitas de Saúde*, fls. 285.

²⁸ AHMP, L. 442, *Visitas de Saúde*, fls. 271.

²⁹ AHMP, L. 442, *Visitas de Saúde*, fls. 184.

³⁰ FONSECA, Luís, *O Porto nas rotas do Mediterrâneo Ocidental (vésperas da época moderna)*, in “*Revista de História – Actas do Colóquio o Porto na Época Moderna*”, Vol. III, Porto, 1990, pp. 127-139.

³¹ Uma recente tese de mestrado defendida na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, coligiram-se numerosas informações e notícias que atestam a importância das relações entre Flamengos e Portugueses, cimentadas pelo intercâmbio em múltiplas áreas que abrangem as artes, a diplomacia, as técnicas da guerra, do comércio e até do artesanato. JOUKES, Veronika, *Os Flamengos no Noroeste de Portugal (1620-1670) – Subsídios para a reconstituição da vida dos Flamengos no Noroeste de Portugal de 1620 até 1670*, Porto, 1999 (policopiado).

época (1590) a nomeação para o Porto de Jorge Manuel, como procurador-geral do cônsul dos alemães e Flamengos em Lisboa, João Leonardo. Em 1591, eram pelo menos 14 os mercadores flamengos a despachar mercadorias na alfândega do Porto. Declaravam, produtos alimentares, madeiras, bacalhau, queijos e mercadorias diversas³². Residiam então próximo das muralhas da urbe ou na margem esquerda do Rio Douro, em Vila Nova e cedo deixaram marcas de integração fácil na sociedade local, quer através do casamento, quer legitimando filhos, atingindo mesmo um deles ponto alto na administração municipal, ao conseguir ser eleito Almotacê³³. De resto, o facto de em 1618, o movimento de embarcações flamengas no Porto justificar a existência de um número de “lingoas” que se cifra no dobro do das outras nações³⁴, permite concluir que, por essa altura os negócios com a Flandres teriam um peso e uma importância que se assemelha à que o Porto estabelece com a Inglaterra nas primeiras décadas do século XVIII.

Ajudaram a fixar laços de comércio entre os principais portos portugueses e flamengos, os privilégios que D. Afonso V, concedeu aos naturais daquela nação que quisessem fixar-se entre nós. Mais tarde D. Manuel ampliou mesmo tais privilégios, que foram confirmados por Filipe II (1589) face ao auxílio que lhe prestaram na luta contra as investidas dos ingleses³⁵. No que diz respeito à cidade do Porto, da comparação entre os privilégios concedidos aos “*cidadãos do Porto*”³⁶ e os que foram atribuídos aos Flamengos residentes na cidade, resulta claro que estes estrangeiros detinham prerrogativas mais extensas, estatuto que lhes granjeou natural inveja por parte quer de grandes mercadores portuenses, quer dos seus pares ingleses³⁷. De resto, o predomínio britânico nas relações comerciais externas de Portugal, só começou em 1654, após a assinatura do primeiro tratado de comércio e navegação depois da Restauração³⁸. Até aí a presença dos flamengos no comércio externo parece ter sido mais significativa.

No período que estudamos, dos navios flamengos, destacam-se em número os que vieram do porto de Amesterdão, que representaram 84,6% do total das embarcações que da Holanda rumaram ao Porto. Roterdão, ocupa o segundo lugar mas muito distanciado, daí vieram 15,3% dos navios. No seu conjunto, os navios procedentes dos portos holandeses, visitados na barra do Douro, representam 5,1% do total dos barcos que chegaram à cidade do Porto no período abrangido.

A avaliar pelo número de vezes que as mercadorias são mencionadas nos navios oriundos de Amesterdão, a cidade Holandesa fornecia ao Porto, sobretudo ferro, aduela e naturalmente o queijo flamengo, muito consumido no Porto.

³² SILVA, Francisco Ribeiro da, *O Porto e o seu Termo – Os Homens as Instituições e o Poder (1580-1640)*, Vol. I, Porto, 1988, pp. 328-329.

³³ Idem, *Ibidem*, p. 329

³⁴ Idem, p. 330.

³⁵ Estes privilégios e as respectivas confirmações e alargamentos, encontram-se publicados no “*Arquivo Histórico Português*”, vol. VII (1909).

³⁶ A este propósito ver *Privilégios dos cidadãos do Porto*. Introdução por Armando de Castro, Lisboa, 1987 (Reprodução da edição de 1616. Porto, em casa de Frutuoso Lourenço de Basto, 1616) e SILVA, Francisco Ribeiro da, *Gentilshommes, nobles et cidadãos do Porto au XVII e siècle: caraterisation sociale et voies d'accès*, in “*Hidalgos & Hidalguia dans l’Espagne des XVIIe – XVIIIe siècles. Théories, pratiques et représentations*” (Collection de la Maison des Pays Ibériques, 37 (1989), p. 213.

³⁷ JOUKES, Veronika, op. cit. p.p.46-47.

³⁸ MARQUES, A. H. de, *História de Portugal*, Vol. II, p. 94.

Sabe-se terem sido também precoces as ligações do Porto com os portos do Mediterrâneo Ocidental. Na primeira metade do século XVIII Génova foi o porto italiano com o qual a cidade manteve contacto mais frequente, ainda assim, não muito expressivo e, à semelhança do que sucedeu com os portos do Sul da Espanha, muito graças à acção dos mercadores ingleses. De facto, coube-lhes 52,1% da totalidade dos barcos oriundos desta praça italiana. Os holandeses, receberam 43,4% das mercadorias daí originárias e apenas registamos um único navio consignado ao mercador portuense João de Melo. Trata-se do barco *Vel Frigate*, visitado em 29 de Agosto de 1727, que transportou carga de *arroz, papel, enxofre, letria e feijões*³⁹. De facto, os ingleses e holandeses do Porto traziam dessas paragens sobretudo o arroz⁴⁰, massas, corantes⁴¹ e algum algodão⁴².

De portos italianos registamos ainda a entrada de 3 navios. O *Benjamin*, oriundo de Veneza, com carga de milho consignado ao mercador holandês Diogo Herants⁴³, em 15 de Maio de 1722 e o *Maria* dirigido a George Clarck & C.^a, em 26 de Julho de 1727⁴⁴. Com origem em Nápoles, consignado a John Stevenson, entrou a barra do Douro em 2 de Abril de 1719, o *Coroação*, cuja mercadoria a fonte não nos indicou⁴⁵.

Os portos portugueses

À cabeça do comércio do Porto com os portos nacionais esteve naturalmente o porto de Lisboa. No período em análise foi daí que vieram 64,5% dos navios com origem em portos portugueses, incluindo os das colónias.

De facto, Lisboa funcionava como o centro mercantil nacional. Aí se reuniam muitas mercadorias originárias do Mediterrâneo, outras vindas dos portos do Oriente, parte substancial das mercadorias do Brasil, como o tabaco, o ouro e as pedras preciosas brasileiras, que só podiam ser trazidas ao Porto depois de descarregadas e sujeitas a registo obrigatório em Lisboa, mas também daí vinha algum açúcar que não chegava ao Porto directamente da antiga colónia. Por isso, as primeiras mercadorias brasileiras não aparecem nos navios que faziam ligação directa ao Porto. Estes transportavam, por regra, açúcar, madeiras e couros.

Quem foram os principais protagonistas do trato entre a cidade do Porto e a Capital? Como se pode adivinhar pela já constatada preponderância dos britânicos na vida económica da cidade, foram os ingleses que também aqui dominaram: 75,9% das embarcações visitadas no porto do Douro no período em apreço, vieram dirigidas a mercadores ingleses do Porto. Carregavam sobretudo produtos coloniais, vinhos e aguardentes.

Se exceptuarmos os barcos do sal, os mercadores portugueses detinham apenas 18% do trato com Lisboa, foi essa a percentagem de navios oriundos da capital com mercadorias consignadas a nacionais. Menos significativa foi a fatia que coube aos hamburgueses do Por-

³⁹ AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 201 v.

⁴⁰ AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 260.

⁴¹ AHMP, L. 449, *Visitas de Saúde*, fls. 240 v.

⁴² AHMP, L. 449, *Visitas de Saúde*, fls. 574 v.

⁴³ AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 285v.

⁴⁴ AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 171 v.

⁴⁵ AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 208.

to: 2,3% e menor ainda a dos holandeses e franceses, com 2% e 1,1%, respectivamente.

Isto é, mesmo no plano do comércio interno português com produtos portugueses, os britânicos do Porto mantiveram uma forte presença.

O comércio que os hamburgueses com expressão na vida económica do Porto mantiveram com Lisboa, não seguiu as mesmas linhas do trato britânico. Negociaram sobretudo com produtos que constituíam cargas de navios que rumavam directamente a Lisboa, oriundos de Hamburgo⁴⁶ ou de outros portos como por exemplo Londres⁴⁷. Embora tivessem feito chegar algum sal⁴⁸ ao Porto, não é assinalável o seu envolvimento no trato de produtos internos continentais ou das colónias. O mesmo se passa com os mercadores Holandeses do Porto, apenas o sal se destaca como produto nacional nas cargas dos navios que de Lisboa chegaram ao Porto em seu nome.

Os franceses, com uma percentagem ínfima dos navios procedentes do porto de Lisboa, envolveram-se no trato de produtos nacionais e coloniais a partir de Lisboa para o Porto. Bernardo Clamouse & C.^a comprou sal⁴⁹, mas também cacau e tabaco, parte dos quais ficaram no Porto, rumando para França o restante⁵⁰.

O porto de Viana do Lima representou apenas 1% dos navios chegados ao porto do Douro. 81% dessas embarcações trouxeram mercadorias consignadas a negociantes ingleses. Também no caso do porto da foz do Lima, como sucedia no de Lisboa, os britânicos descarregavam parte da carga de alguns dos navios que fretavam com destino a Portugal⁵¹. Aí carregavam vinhos que traziam para o Porto, ou rumavam à cidade com o que restava da carga original. No entanto a primeira situação foi a mais frequente já que 60,3% dos navios com origem em Viana consignados a mercadores ingleses do Porto traziam vinhos na sua carga. Cereais⁵², aduelas⁵³, arcos de ferro⁵⁴, os fardos de fazenda seca⁵⁵, sardinhas⁵⁶, o breu e o alcatrão⁵⁷ e algumas carnes⁵⁸ constituíram as cargas dos restantes navios, o mesmo é dizer produtos da

⁴⁶ Por exemplo, em 17 de Setembro de 1711, foi visitado no Douro o navio *Maria*, consignado a Cristiano Hartiman, com carga de Aduela, ferro e aço, procedente de Lisboa, mas pode ler-se no assento “*tinha vindo de Hamburgo*”. AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 209.

⁴⁷ Neste caso pode referir-se como exemplo a visita do navio *São Pedro*, que entrou a barra do Douro em 17 de Setembro de 1715, carregado de trigo, queijo, centeio, cevada e alguns fardos, produtos consignados a Pedro Henquel & C.^a, com indicação de proveniência de Lisboa, mas o escrivão acrescentou “*tinha vindo de Londres*” AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 208.

⁴⁸ AHMP, L. 442, *Visitas de Saúde*, fls. 371 ou AHMP, L. 449, *Visitas de Saúde*, fls. 366 v.

⁴⁹ Que fez chegar ao Porto em 13 de Julho de 1730 a bordo do navio francês *Tobias* AHMP, L. 449, *Visitas de Saúde*, fls. 286.

⁵⁰ AHMP, L. 449, *Visitas de Saúde*, fls. 328.

⁵¹ Por exemplo assim sucedeu com o navio *Galera do Porto*, que em 23 de Janeiro de 1707, entrou nas águas do Douro com carga de aduela e fardos consignada a Peter Dowker. AHMP, L. 442, *Visitas de Saúde*, fls. 193.

⁵² AHMP, L. 442, *Visitas de Saúde*, fls. 193.

⁵³ AHMP, L. 442, *Visitas de Saúde*, fls. 300.

⁵⁴ AHMP, L. 442, *Visitas de Saúde*, fls. 301.

⁵⁵ AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 92 v.

⁵⁶ AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 253 v.

⁵⁷ AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 203 v.

⁵⁸ AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 283 v.

⁵⁹ Quer ingleses quer holandeses e mesmo mercadores portugueses, faziam chegar ao Porto os vinhos de Viana, preferencialmente através da via terrestre e quando o transporte era marítimo, efectuavam-no em pequenas embarcações, sobretudo lanchas que não aparecem vistoriadas na fonte. As visitas de saúde faziam-se sobretudo a navios de maior porte.

actividade regular de importação dos mercadores britânicos.

Consignados a portugueses, procedentes de Viana, entraram a barra do Douro apenas 10 barcos. Os Holandeses Issac Lostaw e Diogo Herants também compraram vinhos em Viana que fizeram transportar por via marítima⁵⁹, pelo menos por duas vezes. Da primeira Lostaw & C.^a fretou o navios português N.^o Senhora do Rosário e São José, visitado em 6 de Novembro de 1716, frente a Monchique⁶⁰, da segunda Herants, fretou o navio holandês *Maria*, visitado em 18 de Janeiro de 1728⁶¹.

Os mercadores hamburgueses não fizeram chegar ao Porto qualquer navio procedente de Viana do Lima.

Em suma, o comércio grosso entre o Porto de Viana e a cidade do Porto esteve também nas mãos dos britânicos, sobretudo responsáveis pelo escoamento dos vinhos e aguardentes produzidas no Alto-Minho.

Os barcos da Figueira representaram uma pequena parcela do total das embarcações procedentes de portos nacionais, apenas 3,6%, e 81,8% dos barcos com origem no porto da foz do Mondego vieram também por conta dos mercadores britânicos do Porto.

Uma parte substancial deles trouxe carga de lastro, quando declaravam mercadorias, a mais frequente eram os vinhos. Contudo também chegou ao Porto algum sal⁶² e cortiça⁶³, mas em quantidades que se nos afiguram pouco expressivas. Fica-nos antes a sensação de que, o porto da Figueira recebia directamente mercadorias aí levadas pelos negociantes ingleses e destinadas ao abastecimento da região centro que trocavam sobretudo pelos vinhos, ou quando os não havia ou neles não tinham interesse comercial, faziam vir os navios à cidade do Porto com lastro, para receberem carga de vinhos e de outras mercadorias que o porto do Douro proporcionava⁶⁴.

Coube ainda aos britânicos o domínio do trato do Porto com as Ilhas dos Açores. Com efeito, 82,6% dos barcos que daí rumaram à cidade no período que estamos a considerar, trouxeram as suas mercadorias consignadas aos mercadores ingleses. Apenas um portuense de nome Manoel Lopes Barbosa, morador a São Francisco, modesto mercador de vinhos que enviava para o Brasil colónia, com a qual mantinha laços de comércio que explicam as suas ausências nos manifestos da Imposição do Porto entre 1706 e 1727⁶⁵, se envolveu de alguma forma no monopólio britânico no trato do Porto com as Ilhas Atlânticas⁶⁶. De resto, o envolvimento dos ingleses sobretudo no comércio cerealífero com as Ilhas, está patente no facto de não usarem nele somente os barcos de sua nacionalidade, mas fretarem navios portugueses para o seu transporte. Sampson Staert, por exemplo, fretou em 5 de Maio de 1728 o navio português *N.^a S.^a do Rosário*, que nesse dia chegou ao Porto proveniente da Ilha de São Miguel com carga de milho⁶⁷. Em 26 de Junho do mesmo ano, o mesmo mercador fretou

⁶⁰ AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 382 v.

⁶¹ AHMP, L. 449, *Visitas de Saúde*, fls. 21.

⁶² AHMP, L. 442, *Visitas de Saúde*, fls. 181 v. ou AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 377 v.

⁶³ AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 86.

⁶⁴ Foi por exemplo o caso do navio Amor dos Irmãos, que em 21 de Maio de 1715, entrou a barra do Douro proveniente de Figueira. O escrivão assinalou-o da seguinte forma: “vindo de Londres à Figueira e dali a este porto”, AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 206.

⁶⁵ AHMP, L. 1323, *Imposição do Vinho*, fls. 1616 e AHMP, L. 1342, *Imposição do Vinho*, fls. 133 v.

⁶⁶ AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 465.

o N.^a S.^a da *Pureza e Almas* que transportou idêntica carga⁶⁸. O mesmo aconteceu com Peter Bearsley, que em 14 de Abril de 1730, fretou também o navio português *São José*, de que era capitão João Rodrigues, a fim de transportar ao Porto trigo e aguardente da Ilha Terceira⁶⁹.

Os cereais, sobretudo o trigo e o milho, mas também alguma cevada⁷⁰, foram as principais mercadorias que o Porto recebeu dos Açores. A aguardente também aparece entre a carga dos navios e por vezes é mesmo a principal mercadoria. Assim sucedeu com um navio procedente da Ilha do Faial, consignado a George Bullimore, grande mercador inglês de vinhos, visitado no Porto em 3 de Janeiro de 1722⁷¹. O já referido Sampson Staert, recebeu em 10 de Janeiro de 1728 um navio português por invocação *St.^a Catarina*, também com carga de trigo, milho e algumas pipas de aguardente⁷². Quer dizer, para lá dos cereais, a aguardente constituiu o segundo produto mais vezes mencionado na carga dos navios procedentes das Ilhas dos Açores. De que aguardente se tratava? A documentação não o esclarece, por certo tratar-se-ia de aguardente de cana, já que, apesar da produção sacarina não ter tido expressão de sucesso nos Açores, aí se fizeram algumas experiências bem sucedidas, pelo menos entre 1551 e 1563⁷³. Para que queriam os britânicos a aguardente de cana? Outra questão sem resposta para a qual aventamos uma possibilidade, a de a juntarem aos vinhos que confeccionavam. Esta hipótese ganha consistência quando verificamos que só a eles interessaram as aguardentes dos Açores.

Dos portos coloniais do Brasil, em termos quantitativos, foram os seguintes os navios que a fonte referenciou:

Navios do Brasil	
Porto de origem	n.º de navios
Baía	93
Pernambuco	67
Rio de Janeiro	12
Paraíba	3

A maior percentagem de barcos oriundos dos portos brasileiros veio da Baía (53,1%). Em segundo lugar os barcos de Pernambuco (38,2%) e em terceiro lugar as embarcações provenientes do Rio de Janeiro (6,85%). De pouca expressão foram os navios da Paraíba⁷⁴.

A quem vinham consignadas as mercadorias dos Brasil? 89,7% dos barcos do Brasil, traziam as suas mercadorias consignadas a mercadores portugueses. Aqui o papel dos britâni-

⁶⁷ AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 363 v.

⁶⁸ AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 399.

⁶⁹ AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 474 v.

⁷⁰ AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 474 v.

⁷¹ AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 163 v.

⁷² AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 281 v.

⁷³ MIGUEL, Carlos Frederico Montenegro de Sousa, *Açúcar* in “*Dicionário de História de Portugal – Dir. Joel Serrão*”, Vol. I, pp 24-25.

⁷⁴ A importância crescente do Rio de Janeiro como porto melhor situado para a exportação do ouro e dos diamantes das Minas, fez com que em 1763 esta cidade fosse elevada a capital, em detrimento da Baía, casando o seu capital económico com a importância política que o mesmo reclamava. Até aí a Baía foi o principal porto do Brasil e isso é visível nos negócios com a cidade do Porto. ALVES, Jorge Fernandes, *Os Brasileiros – Emigração e retorno no Porto oitocentista*, Porto, 1994, p. 46, nota 1.

cos foi muito mais reduzido. Ainda assim, directamente consignada a mercadores ingleses do Porto, contabilizamos a carga de 6,8% dos barcos chegados ao Porto com origem nos portos das diversas capitánias da ex-colónia portuguesa. De facto, desde 1670 que o trato dos produtos brasileiros, com destaque para o açúcar e para o tabaco, deixou de interessar os britânicos do Porto, face à concorrência dos preços praticados para os mesmos produtos pelas suas próprias colónias⁷⁵. Ainda assim, algumas das firmas inglesas de maior implantação no trato dos vinhos do Porto, mantiveram compras elevadas de açúcar. Cabe a pergunta: para venda no mercado portuense ou para exportação? É bem provável que o mercado portuense fosse o destino de parte do açúcar, tabacos e couros adquiridos no Brasil pelos ingleses do Porto, face ao leque de produtos que comercializaram por troca com os vinhos. Contudo, não descartamos a hipótese de uma parte ser reexportada para a Inglaterra ou para outros portos do norte da Europa que os navios fretados pelos britânicos do Porto tocavam regularmente.

Os mercadores holandeses e hamburgueses residentes na cidade, tiveram ainda mais reduzida expressão nos negócios do Brasil a partir do Porto. Consignados a flamengos entraram a barra do Douro procedentes do Brasil, apenas 3 navios. Igual número de embarcações veio dirigido a hamburgueses.

Quanto a mercadorias, de todas as embarcações oriundas dos portos brasileiros visitadas no porto do Douro, 67,5% menciona na sua carga o açúcar, normalmente como primeira mercadoria. Os couros e solas são mencionados nas cargas de 49,7% dos navios, normalmente a seguir ao açúcar e como complemento de carga. O pau de jacarandá aparece mencionado na carga de apenas 5 embarcações, contudo esta pouca expressão deve ficar a dever-se à circunstância de o *Escrivão da Saúde* não mencionar, por vezes, mais do que as principais mercadorias que os barcos transportavam. O mesmo sucede com o pau preto, que apenas é referenciado na carga de 4 navios. O tabaco, foi mercadoria presente em 8% dos barcos. Tinha origem na Baía e em Pernambuco e, invariavelmente, os barcos que transportaram rolos de tabaco, primeiro escalavam a capital e só posteriormente vinham ao Porto, já que este produto, como o ouro em pó ou em moeda corrente, primeiro iam a Lisboa e só posteriormente vinham à cidade do Porto⁷⁶. O coquilho, chegou também ao Porto, exclusivamente do porto da Baía, complementando a carga de 7 navios. Naturalmente que as mercadorias referenciadas, não perfazem o leque variado de produtos exportados para a cidade do Porto pela ex-colónia portuguesa, muitas mais mercadorias ocupavam os porões dos barcos do Brasil, contudo, voltamos a frisar, estas seriam as de maior significado. A isso nos induz a frequência com que aparecem nos registos frases como “a carga acostumada”⁷⁷ ou “outras cousas”⁷⁸ a revelar que nem todas as mercadorias eram apontadas pelo *Escrivão da Saúde*, como já referimos.

⁷⁵ SIDERI, Sandro, *Comércio e Poder – Colonialismo informal nas relações anglo-portuguesas*, Lisboa, 1970, p. 41.

⁷⁶ COSTA, Agostinho Rebelo da, *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto...*, Porto, 1788, p. 225.

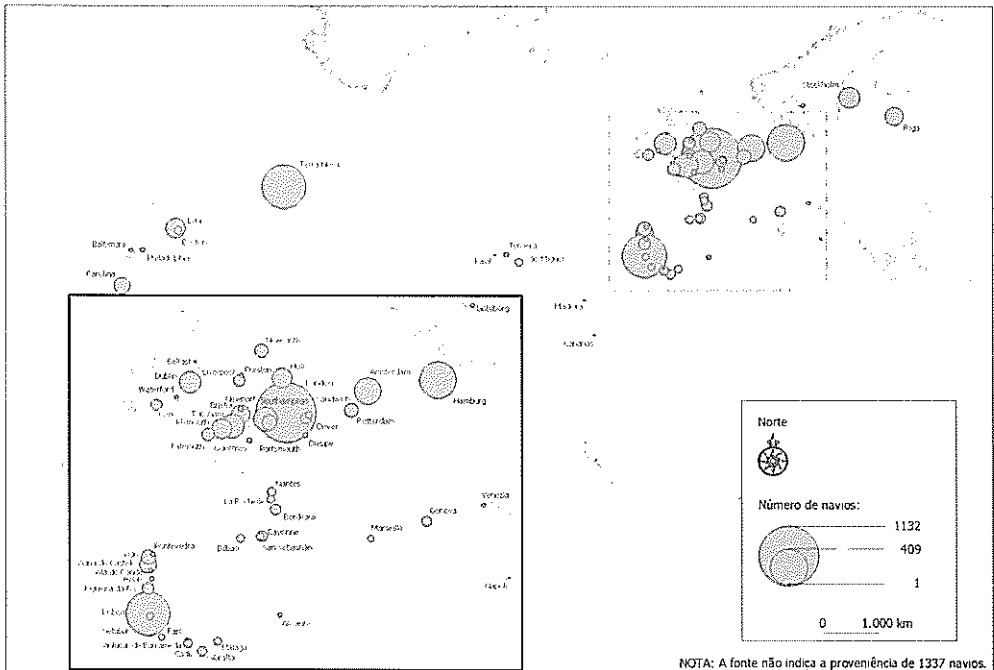
⁷⁷ AHMP, L. 462, *Visitas de Saúde*, fls. 178 v.

⁷⁸ AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 222.

Conclusões

A abordagem dos registos dos *livros de Visitas de Saúde*, embora não resolvendo a necessidade do rigor quantitativo no que se refere a mercadorias, permite conhecer de forma próxima a realidade das importações da cidade do Porto ao longo de um período dilatado da primeira metade do século XVIII. Servem pois de “barómetro” da economia da cidade. Muito embora não falemos das contrapartidas oferecidas, é sabido que os vinhos do Douro constituíram a mais importante moeda de troca. Apesar dos constrangimentos da fonte, a análise que fizemos facultou um conhecimento suficientemente seguro acerca da “galáxia” de contactos que o Porto manteve com os vários portos da Europa e do Novo Mundo e mostra quem foram, entre 1704 e 1747, apenas segundo a sua nacionalidade, os principais protagonistas do trato exterior do Porto. Como vimos os ingleses dominaram de forma absoluta em quase todos os mercados exteriores, exceptuando as praças coloniais do Brasil. Holandeses e Hamburgueses, muito distanciados dos britânicos procuraram lucrar também com o comércio portuense. Os mercadores de nacionalidade portuguesa não tiveram expressão significativa nas trocas portuenses com o exterior e quase residual foi o papel de algumas firmas francesas que também se instalaram na cidade. Mesmo no plano do comércio com os portos portugueses continentais, o volume de negócios mais significativo pertenceu aos britânicos do Porto.

Principais portos de origem dos navios que chegaram ao Porto (1704-47)



Fonte: A H M P, L. 445 a 450, *Visitas de Saúde*
National Geographic Society, *N G S Atlas of the World*, Washington, 1981.

