

O vinho nas relações comerciais do Porto com o Brasil (séc. XVI a XVIII)



A n t ó n i o B a r r o s C a r d o s o ¹

“Mostraram-lhes uma galinha, quase haviam medo dela e não lhe queriam pôr a mão e depois a tomaram como espantados. Deram-lhes ali de comer pão e pescado cozido, confeitos, fartéis, mel e figos passados; não quiseram comer daquilo quase nada. E alguma cousa, se a provavam, lançavam-na logo fora. Trouveram-lhes vinho por uma taça mal lhe puse-ram a boca e não gostaram dele nada e nem o quizerão mais.”

O extracto foi retirado da carta do achamento do Brasil, escrita em Porto Seguro, em 1 de Maio de 1500 e dirigida ao rei D. Manuel. O vinho dado a provar aos indígenas brasileiros, não sabemos se era do Porto. Já o autor do escrito, Pero Vaz de Caminha, era honrado cidadão e mestre da balança da moeda nesta cidade, que, viajava na frota de Cabral para ocupar o posto de feitor em terras da Índia. Evocamo-lo, porque ao escrever esta missiva, Pero Vaz, deixou, desde a primeira hora, o nome do Porto ligado ao Brasil.

A construção naval no Porto e a expansão ultramarina

Entre as cidades do Reino, o Porto do séc. XV era, logo a seguir a Lisboa, a urbe com maior pendor marítimo e comercial. Desde cedo, o estuário do Douro proporcionou refúgio seguro a embarcações que demandavam a costa Norte do país, o que facilitou contactos externos. Aqui se desenvolveu por isso o gosto pelo trato

¹ Professor da do Departamento de História e Estudos Políticos Internacionais da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Texto guia de uma Conferência proferida no Clube Portuense por ocasião do baptizado do Príncipe da Beira.

marítimo. Recordamos a este propósito que o mais antigo tratado internacional de comércio negociado por Portugal, data de 1353 e foi negociado por Afonso Martins Alho, um mercador da praça do Porto.

A construção naval na cidade, foi desde cedo indústria próspera. As primeiras *taracenas* ou *teracenas* foram levantadas junto à Praça da Ribeira e ainda em 1390 aí funcionavam. D. João I reconheceu a importância desta indústria na cidade ao tornar extensivos aos calafates do Porto, os privilégios de que fruía os de Lisboa (iam desde isenções fiscais na compra de mercadorias para a sua actividade à de prestarem serviço militar e de policiamento da cidade). Tal dinamismo determinou que fosse o Porto a aparelhar a armada com que o Infante D. Henrique deu início à tarefa maior da nossa História – A das descobertas e da expansão ultramarina.

Ao longo do século XVI, a actividade de construção naval estendia-se já pelos areais de Miragaia, Lordelo do Ouro e mesmo pela margem esquerda do Rio. Era então variado o tipo de navios construídos nesses estaleiros, e este pendor marítimo do Porto, teve reflexos no comércio com os novos espaços ultramarinos e nomeadamente com o Brasil. De resto, sendo o Porto, para usar as palavras de Alexandre Herculano “cabeça das três principais províncias do Norte de Portugal” e por isso capital da zona mais povoada do país, dos seus cais viu partir grande parte dos homens e das mulheres que povoaram os novos e vastos espaços.

Como cronista, missionário, povoador, capitão de navio ou piloto, o homem do Porto marcou presença perene no Novo Mundo.

Lembramos alguns casos conhecidos: O do Beato Inácio de Azevedo (1570), mártir inscrito no limiar da acção missionária estabelecida em terras de Santa Cruz. Brás Cubas, fundador da actual cidade de Santos e da primeira Santa Casa da Misericórdia no Brasil, na mesma cidade. Os documentos coevos lembram-se também dos menos conhecidos: por exemplo, o de Garcia Rodrigues e sua mulher Isabel Velha. Partiram e levaram consigo vasta prole de 12 filhos.

Servem estes exemplos para referir que o Porto alimentou uma corrente migratória constante que ajudou a fixar nas terras de Santos, São Vicente e São Paulo, muito do carácter das gentes portuenses.

As relações comerciais com o Brasil no século XVII

Na transição do século XVI para o século XVII, encontravam-se perfeitamente estabilizadas as relações comerciais entre a cidade do Porto e o Brasil.

No Porto dessa época, a procissão de Corpus Christi, festa maior da cidade e pelo enquadramento hierarquizado e distintivo dos participantes um autêntico

espelho social do Porto na Época Moderna, conferia já aos mercadores do Brasil um lugar de destaque entre os homens de negócio da cidade, sinal claro da sua importância.

De facto, no trato portuense da época filipina e mesmo posteriormente, pelo menos até aos finais da década de 40 do século XVII, o Brasil desempenhou um papel de primeira grandeza no progresso económico da cidade do Porto. Primeiro o pau-Brasil, utilizado como corante, depois o açúcar, as madeiras, o tabaco e os couros, constituíram a melhor moeda de troca, com que o Porto alimentou nessa época o seu comércio com os portos do Norte da Europa.

Foram também estas mercadorias âncoras de fixação na cidade de numerosos mercadores estrangeiros, nomeadamente Holandeses, Hamburgueses, Franceses e sobretudo os Ingleses.

Fixemo-nos na comunidade inglesa. Logo após 1640, o reconhecimento da legitimidade do Duque de Bragança no trono português, ficou dependente da concessão de liberdades de âmbito comercial e religioso aos súbditos britânicos residentes em Portugal, bem como do franquiar dos nossos portos continentais e ultramarinos à marinha mercante inglesa (1642).

Apesar destes benefícios, até aquela data os britânicos do Porto faziam os seus negócios em torno dos produtos coloniais que trocavam pelo peixe seco, manufacturas e cereais que traziam à cidade. Foram sobretudo o açúcar, mas também o tabaco do Brasil, as principais mercadorias da sua actividade no Porto.

Contudo, a partir de 1642, os mercados internacionais começaram a ser invadidos pelo açúcar produzido nas colónias inglesas da América, a preços concorrenciais com os praticados na praça do Porto para o mesmo produto brasileiro.

Por isso os mercadores ingleses do Porto, abandonaram a cidade em número substancial. Contavam-se cerca de 60 em 1642 mas, em 1672 o seu número já não ultrapassavam as duas dezenas².

Em 1677, o problema agrava-se e é discutido no parlamento britânico. Em perigo estava parte substancial das 400000 libras anuais do comércio com

² SCHNEIDER, Susan, *O Marquês de Pombal e o Vinho do Porto, Dependência e Subdesenvolvimento em Portugal no século XVIII*, Lisboa, 1980, p. 30. Deve notar-se que a simples diminuição numérica de comerciantes no Porto, não significa muito em termos de avaliação do seu peso económico efectivo. Quer dizer, é preciso descer ao estudo das várias firmas, do seu peso comercial efectivo, conhecer eventuais fenómenos de concentração empresarial, para depois, com segurança, se poder avaliar o significado real da diminuição do número de operadores comerciais num determinado mercado. Contudo, a redução em cerca de um terço do número de operadores comerciais pode por si só assumir algum significado.

Portugal, devido às leis proteccionistas portuguesas e sobretudo à falência do trato do açúcar brasileiro³.

O comércio de vinhos foi então aventado como hipótese de remediar a situação. Consultado sobre o assunto, o adido comercial inglês em Portugal, escreveu para Londres chamando não só a atenção para a importância da manutenção dos negócios com Portugal, mas adiantando que o comércio dos vinhos por parte dos mercadores do Porto, constituía uma excelente alternativa para o pouco lucrativo trato do tabaco e do açúcar brasileiros.

Explicou que o vinho era um produto que Portugal poderia trocar com as manufacturas inglesas mantendo activa a colónia britânica do Porto. De resto, adiantou, o fomento da viticultura portuguesa ocuparia os braços que fruíam os salários com que seriam pagos os produtos que a Inglaterra enviava para o nosso país. Por seu turno, os vinhos eram mercadoria que não fazia frente às exportações inglesas para outros mercados⁴.

A adopção destas recomendações foi ajudada pelo corte das relações comerciais vinícolas da Inglaterra com os seus tradicionais mercados abastecedores de vinho (França e Espanha) decorrente do envolvimento britânico na Guerra de Sucessão ao trono deste último país. Os ingleses do Porto voltaram-se então para o comércio dos vinhos do Porto.

Dito isto, é lícito concluir-se que, foi o comércio dos produtos do Brasil no Porto, o responsável pelo estabelecimento da comunidade britânica na cidade e que, o abrandamento dos negócios em torno do açúcar brasileiro, determinou que os ingleses se voltassem para o *Vinho do Porto*.

Quer dizer, o fomento da agro-indústria deste grande vinho está, desde primeira hora, ligado ao comércio da cidade com o Brasil.

De resto, ao longo da primeira metade do século XVIII, os negócios do Porto com o Brasil mantiveram-se regularmente. Em nosso estudo recente sobre as embarcações que entravam a barra do Douro, concluímos que, com regularidade, as naus do Brasil, vindas directamente da Baía e Pernambuco ou escalando primeiro o porto de Lisboa, entravam pelo menos 2 vezes por ano a barra do Porto, carregadas de açúcar, madeira e couros, mercadorias maioritariamente consignadas a mercadores Portugueses. Dos 158 navios oriundos de terras brasileiras 21 traziam a sua mercadoria consignada a mercadores ingleses. Os portugueses, muito por

³ DAVIS, A.C., *The Wine Trade*, p. 79.

⁴ SCHNEIDER, Susan, o. c., p.31

imperativo dos tratados do século XVII, celebrados com a Inglaterra e outros países europeus detinham a maioria do trato com o Brasil.

Contudo, mesmo que maioritariamente voltados para o grosso trato dos vinhos do Porto, alguns dos maiores comerciantes britânicos radicados na cidade, mantiveram a sua presença no negócio dos produtos brasileiros: Thimoty Harris; Peter Dowquer; John Stefensun; Richard Aylluard; e David Jackson e seu irmão Robert Jackson (consules britânicos) servem de exemplo.

Alguns destes mercadores eram também grandes exportadores de vinho do Porto rumo ao Brasil, mercado onde os britânicos penetraram sempre, apesar das limitações impostas pelos tratados do século XVII. De que forma? Comercializando através de comissários portugueses que, contra uma compensação de 8% sobre o valor das cargas desempenharam essa função. Contudo, pertenceu aos mercadores portugueses a maior fatia do mercado vinícola Brasileiro dos vinhos do Porto.

Sabemos que rumaram ao Brasil desde os inícios do século XVIII, a partir do Porto, os vinhos verdes, então designados por “vinhos de Viana”, as aguardentes e os vinagres e, maioritariamente, os vinhos preparados do Douro.

Os dados numéricos que conseguimos apurar, apontam para uma irregularidade na exportação de vinhos do Porto rumo ao Brasil. Contudo, constata-se um período de crescimento entre 1708 e 1723, correspondente à delimitação de um primeiro período de expansão do mercado brasileiro, coincidente com o apogeu da mineração aurífera que arrastou consigo forte emigração europeia. Depois de uma ligeira quebra, que se verifica entre 1726 e 1730, seguiu-se novo período de forte crescimento das exportações para aquele mercado que atingem em 1750 as 4000 pipas. Apesar disso, desde os finais do reinado do Magnânimo que o declínio das trocas com o Brasil é conhecido. O início do reinado de D. José é já claramente marcado por uma fase decadente na exploração dos recursos auríferos brasileiros e o negócio dos vinhos do Porto parece ressentir-se com isso: as exportações caem das 2500 pipas em 1755 para pouco mais de 400, em 1756.

Este ano, como é sabido, foi um marco na história do Vinho do Porto. Nascia então a *Companhia Geral da Agricultura das vinhas do Alto Douro*, criada por alvará de 10 de Setembro, assinado pelo Marquês de Pombal sob proposta de alguns dos mais importantes e prósperos produtores e mercadores de vinho residentes no Porto. O primeiro organismo regulador da produção e comércio de vinhos em Portugal e julgamos e no Mundo, mostrou grande preocupação com os mercados do Brasil. Afinal, do seu regular abastecimento dependia uma boa parte do negócio dos mercadores portuenses de vinhos que representava.

A Companhia, procurou preservar o mercado Brasileiro em mãos de nacionais, tanto mais que, através do processo das comissões, como vimos já, algumas firmas britânicas do Porto, tinham conseguido penetrar nesse mercado.

O diploma de instituição da Companhia, retirou-lhes de uma forma abrupta as esperanças de continuarem a negociar vinhos para a antiga colônia portuguesa, mesmo que indirectamente e usando intermediários nacionais.

O rei concedeu à Companhia o comércio exclusivo de vinhos, aguardentes e vinagres, carregados no Porto com destino às quatro Capitânicas do Estado do Brasil: São Paulo, Rio de Janeiro, Baía e Pernambuco, o mesmo é dizer em todo o Brasil⁵.

Deve esclarecer-se que este privilégio se revestiu de particular importância para a instituição pombalina na fase do seu arranque, uma vez que o acompanhava o compromisso de ser constituída uma reserva de 10.000 pipas de "...vinho bom..."⁶, medida que ajudou a libertar excedentes acumulados no Douro. Simultaneamente, este "stock" contribuiu para firmar os negócios da Companhia no Brasil através de um regular abastecimento daquele mercado⁷.

Comprometeu-se ainda a Companhia a ter prontos todos os materiais que fossem necessários para a construção de vasilhas, não só para o ano em que se fizesse a primeira carregação, como para o anos seguintes⁸.

Foi igualmente sua preocupação organizar, atempadamente o transporte dos vinhos. Para que não faltasse aos navios do Porto a habitual carga para o Brasil, a Companhia comprometeu-se a continuar a entregar a tarefa aos capitães que até aí a desempenhavam. Contudo, estabeleceu os preços a pagar pelos fretes, consoante o destino:

⁵ Idem, parágrafo XIX.

⁶ Idem, parágrafo XIII.

⁷ A constituição de grandes "stocks" de vinho português no mercado Brasileiro, foi sempre fundamental para a manutenção em mãos nacionais daquele importante mercado vinícola. No século XIX, a concorrência movida por vinhos espanhóis e franceses aos vinhos portugueses no mercado brasileiro, ficou precisamente a dever-se à circunstância de os representantes comerciais de vinhos portugueses naquele mercado não conseguirem dar garantias de abastecimento em qualidade e quantidade, ano a ano, daquele mercado. CARDOSO, António M. de Barros, *O Brasil e os vinhos portugueses (1885-1896)*, in *"Perspectivas XXI"*, Maia, 1999.

⁸ Idem, parágrafo XII.

Preço dos fretes de cada pipa de vinho, aguardente ou vinagre, para o Estado do Brasil, estabelecido pela Companhia	
Rio de Janeiro	10\$000 réis
Baía	8\$000 réis
Pernambuco	7\$250 réis

9

Simultaneamente, a Companhia impôs condições aos transportadores dos vinhos para o Brasil. É que, a experiência tinha mostrado que vinho e sal, dois dos principais produtos que rumavam à antiga colônia a partir do Porto, não conviviam bem. Os vinhos, quando transportados juntamente com o sal a granel, adulteravam-se durante o transporte. Por isso, estipulou-se que, face à carência de sal naquele mercado, todos os navios do Brasil que levassem carga dele, o mesmo fosse carregado não a granel, mas em barris de madeira bem calafetados. Recomendava-se ainda que, sempre que possível, fossem acondicionados outros produtos molhados, entre os barris de sal e os vinhos, afim de se “...evitar o *damno que da sua proxima comunicação resulta aos vinhos...*”.

Já no que se refere aos atrasos no transporte dos vinhos para o Brasil, ou da sua realização fora da época mais propícia, ficou estabelecido que as esquadras da cidade do Porto que rumassem aquele destino, só o podiam fazer em finais de Setembro, ou no mais tardar, em princípios do mês de Outubro de cada ano, sob pena de poderem perder as licenças de carregamento no ano seguinte¹⁰.

Nos diversos portos da colônia portuguesa, representavam a Companhia feitores, administradores e caixeiros que cuidavam dos seus negócios. Aí promoviam a venda dos vinhos, aguardentes e vinagres, com um lucro de 16% sobre o seu custo principal, isto é, depois de deduzidas as despesas com os carretos, vasilhas, embarques, direitos de entrada e saída, fretes, comissões, 1% do cofre e mais despesas que com eles fossem efectuadas até ao acto da transacção¹¹.

Especial cuidado foi depositado no combate à fraude. Por isso, a Companhia obrigava-se a mandar aos Feitores ou Administradores nos portos do Brasil guias das carregações, autenticadas com a assinatura de todos os Deputados da Mesa e com o selo da instituição. Nelas o comprador podia verificar a autenticidade do produto e a veracidade do respectivo preço¹².

⁹ Idem, parágrafo XV.

¹⁰ Idem, parágrafo LI.

¹¹ Idem, parágrafo XX.

¹² Idem, parágrafo XXI.

A distribuição dos vinhos chegados ao Brasil dependia, como é óbvio, dos que o faziam chegar ao consumidor “pelo miúdo”, ou seja aquartilhado. Nas capitánias do exclusivo, para não prejudicar os taberneiros, a distribuição e consequentemente os negócios da Companhia, determinou-se que, aos Feitores ou Administradores no Brasil, se encontrava vedada a possibilidade de fazerem vendas de vinhos, aguardentes e vinagres inferiores a uma pipa de cada um destes géneros, confinando a actividade comercial destes ou dos seus representantes ao espaço dos armazéns da instituição¹³.

Esta preocupação regulamentar parece ter dado os seus frutos já que a exportação para o Brasil após 1756 e até 1788 (AHMOP – Ministério do Reino), regista valores que oscilam entre as 1500 e as 4000 pipas anuais.

A história é um saber lacunar, e essas lacunas aumentam quase sempre na medida exacta da regressão no tempo. Não se estranha por isso que as fontes que usamos para conhecer as relações económicas entre o Porto e o Brasil na primeira metade do século XVIII nos falem genericamente do pau-Brasil, do açúcar e do tabaco e das madeiras, ou, para nosso desespero, apenas de “mercadorias acostumadas”, como se fossem exclusivamente estes os produtos que as frotas do Brasil, regularmente traziam ao Porto do Douro. Já sobre o que partia do Porto, de forma quantificada, para lá do vinho e do sal, nada mais sabemos.

No entanto, para finais do século, três códigos com registos da Alfândega do Porto (anos de 1788, 1789 e 1791), guardados na Torre do Tombo, usados pelo Padre Agostinho Rebelo da Costa na *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto* e estudados de forma cautelosa por F. Ribeiro da Silva, permitem-nos conhecer melhor os meandros do trato com o Brasil nesta altura.

Segundo esses registos, entravam na Barra do Douro, oriundos do Brasil, em média anual, 23 embarcações. Da mesma barra saíam com destino ao Rio de Janeiro, Baía, Pernambuco, Pará e Maranhão 32 navios por ano.

43,6% deste comércio fazia-se com a cidade do Rio de Janeiro. Longe estava o trato com Pernambuco, 24,7%, a Baía ocupava 22,5% do total do trato com o Brasil e finalmente o Pará representava apenas 3%.

O açúcar continuava a ser um produto de grande peso nas trocas com o Porto. Branco e mascavado, vinha sobretudo do Rio, São Salvador da Baía e Pernambuco. Já o algodão conjuntamente com muitos outros produtos era proveniente de todos os portos referenciados.

¹³ E as penas não eram leves. Os que prevaricassem nesta matéria, eram punidos com a inibição para o exercício de funções na Companhia ou em officios de justiça ou fazenda, e a penas de degredo para Angola por 5 anos. Idem, parágrafo XXV.

Aguardente de cana, arroz, café, pau de jacarandá, couros atanados e em cabelo, goma, solas, cera branca, cobre, cipó, coquilho, pau de vinhático, melaço, peles de onça, pontas de boi, taboado e varas para ramadas, entre outros.

Nesta lista faltam o tabaco, o ouro e as pedras preciosas que eram obrigatoriamente descarregadas em Lisboa, e só chegavam ao Porto a partir da capital.

Grande parte destes produtos continuaram a servir de moeda de troca para a cidade. Apesar da concorrência dos produtos coloniais ingleses e espanhóis, o lugar dos produtos do Brasil nos tradicionais mercados com os quais a cidade do Porto mantinha ligações regulares continuavam a nutrir interesse pelos produtos brasileiros.

O açúcar, por exemplo, encontrava compradores na praça de Hamburgo, mas algum chegava à Rússia, a Holanda, a Génova e a portos espanhóis.

O algodão, era maioritariamente comprado pela Inglaterra que absorvia 89% do algodão brasileiro que chegava ao Porto. Os restantes 11% eram divididos pela Holanda, Rússia e Génova. Os couros atanados ou em cabelo e as pontas de boi, eram comprados pelos holandeses, hamburgueses e Belgas.

Além de fornecer este vasto leque de produtos agro-florestais e matérias primas que acabamos de inumerar, a colónia do Brasil revelava-se um excelente mercado, quer para os produtos oriundos da área de influência da cidade do Porto, com destaque naturalmente para os vinhos do Douro, mas também para as mercadorias que a cidade recebia de parceiros comerciais europeus, nomeadamente os panos ingleses de variados tipos: sedas, lãs e chitas, alguns tecidos das da fábrica do Porto e da Covilhã, linhos, botões, fitas, estopa, fustões, muita louça produzida nas fábricas do Porto e de Vila Nova, azeite duriense, os chapéus de Braga, pregaria diversa e ferragens etc.

Para concluir

As relações comerciais do Porto com o Brasil decorrem da forte ligação humana entre o Norte de Portugal e o povoamento da antiga colónia. Foi graças ao açúcar e tabaco brasileiros que, ao longo dos séculos XVI e XVII, se fixaram na cidade importantes comunidades de mercadores estrangeiros, com destaque para os Ingleses.

A diminuição do interesse comercial daqueles produtos, impede-os de competirem no preço com idênticas mercadorias oriundas das colónias britânicas da América, o que acabou por empurrar os ingleses do Porto para o negócio dos vinhos, projectando o nome da cidade no mundo.

Parte substancial do trato do Porto com o Brasil, manteve-se ao longo da primeira metade do século XVIII nas mãos dos mercadores portugueses, muito por imperativo dos tratados celebrados com os nossos parceiros comerciais no século anterior. Por isso, no que aos vinhos diz respeito, foram também os nacionais que maiores quantidades fizeram chegar aos portos do Brasil. Contudo, os britânicos, vimo-lo, não se desinteressaram totalmente do açúcar da colônia Sul-Americana. Por ele, imiscuíram-se no negócio dos vinhos para aquelas paragens.

Afastados do trato vinícola directo ou indirecto pela criação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (pelo menos até 1777) nos finais do século XVIII voltaram a assumir algum protagonismo nas compras da grande variedade de produtos brasileiros que afluíram ao Porto.

A urbe capital do Norte servia então como entreposto de ligação comercial entre o Brasil a Inglaterra a Holanda a Bélgica, Hamburgo a Itália e a vizinha Espanha, ao mesmo tempo que continuava a fazer chegar aos brasileiros os "mimos" da produção agrícola e industrial do Norte de Portugal, ocupando os vinhos do Porto lugar destacado.