

## 2. PORTO - BRASIL

### Uma teia de relações

*E aa quarta feira segujnte pola manhaam topamos aves a que chamam fura buchos. E neeste dia a oras de bespera ouuemos vista de tera. scilicet primeiramente d huum grande monte muy alto. E Redomdo e d outras serras mais baixas ao sul dele E de terra chaam com grandes aruoredos, ao qual monte alto o capitam pos nome o monte pascoal E aa tera. a tera de vera cruz.*<sup>1</sup>

Pero Vaz de Caminha

Num dos momentos mais decisivos para a abertura do Mundo, um portuense estava lá para deixar a notícia e revelar o deslumbramento colectivo. Corria o ano de 1500 e, a 1 de Maio, Pero Vaz de Caminha, antigo "mestre de balança da moeda" e homem-bom do Porto<sup>2</sup>, escreve a El-rei a nova do "achamento" da terra mais tarde apelidada de Brasil<sup>3</sup>. Não ia, concerteza, desacompanhado de conterrâneos, a avaliar pela ampla participação que as gentes do Norte tiveram nas carreiras da Índia, aonde se deslocava a armada de Pedro Álvares Cabral .

Para o movimento posterior de colonização, iniciado sob a direcção de Martim

---

<sup>1</sup> CAMINHA, Pero Vaz, *Carta a el-rei dom Manuel sobre o achamento do Brasil*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1974, p. 88 (Introdução, actualização de texto e notas de M. Viegas Guerreiro, leitura paleográfica de Eduardo Nunes).

<sup>2</sup> Cf. BASTO, A. de Magalhães, *Porto e Brasil - Figuras e Factos da História Luso Brasileira*, Porto, ed. Progredior, 1946, pp. 1-5 . Embora não haja provas do seu nascimento no Porto, sabe-se que o pai de Pero Vaz era aqui funcionário real, "mestre de balança da moeda", ofício que Pero Vaz herdou e depois passou ao neto. Aqui viveu e participou activamente na vida da cidade, assinando muitas das actas da vereação, redigindo os capítulos da Câmara do Porto para as Cortes de 1498, aqui deixando mulher e filha quando partiu na armada de Cabral, para não mais voltar, pois faleceu na Índia em 1501. (Idem, *ibidem*, pp. 15-17)

<sup>3</sup> A data do "achamento" situa-se, precisamente, a 22 de Abril de 1500.

Afonso de Sousa três décadas depois, está já documentada a grande atracção que as terras brasileiras exerceram sobre a população do Porto e do Entre-Douro-e-Minho, em geral<sup>4</sup>: são elementos da pequena nobreza que partem para cargos administrativos, são famílias para povoar, algumas das quais se revelarão muito prolíficas<sup>5</sup>, são clérigos para a missão, são "oficiais" para os diversos mesteres, marinheiros que passam a contribuir para a animação do tráfego atlântico, na sua vertente triangular.

Com os escravos arrancados a África como mão-de-obra básica, procura-se controlar os centros básicos do litoral e, aos poucos, desvendar e ocupar o interior, num movimento a que as "bandeiras" hão-de conferir dimensões impressionantes<sup>6</sup>. Um corropio que chega à actualidade, mas que nos tempos da ocupação se desdobra em soldados e missionários, negociantes e tratantes, fundadores de cidades e conquistadores do sertão, escravistas e beneméritos, colonizadores e "colonos engajados", lavradores e intelectuais, crianças e mulheres, muita gente comum, emergente dessa vaga populacional contínua que, ao longo dos tempos, atravessa o Oceano e se transfere para o outro lado. Um país excedente que se transplanta! Só com origem no distrito do Porto, e para tempos tão diferentes, não faltariam nomes para tecer história - de Brás Cubas<sup>7</sup> a Tomás António Gonzaga<sup>8</sup>, do Conde de S. Salvador de Matosinhos<sup>9</sup> a Pereira Inácio<sup>10</sup> ou

---

<sup>4</sup> Diz Gilberto Freire: "*Formou-se o Brasil principalmente pelo Norte - Pernambuco e Baía - e recebendo do Norte de Portugal a principal energia lusitana que o colonizou, que o povoou, que o organizou. Em Pernambuco, como em S. Vicente, esta colonização processou-se menos através de indivíduos que de famílias: famílias de Viana. O Norte do Brasil formou-o quase sozinho o Norte de Portugal. E quem diz o Norte de Portugal diz o Porto: seu nervo, seu centro, sua metrópole regional*". In *Um Brasileiro em Terras Portuguesas*, Lisboa, Livros do Brasil, p. 191.

<sup>5</sup> BASTO, Artur de Magalhães, ob. cit., pp. 11-46.

<sup>6</sup> Cf. BOXER, C. R., *O Império Colonial Português*, Lisboa, Edições 70, 1969, p. 114. Cf., também, JÚNIOR, Caio Prado, *Historia Economica Del Brasil*, Buenos Aires, Editorial Futuro, 1960. Segundo este autor, é possível que os primeiros escravos tenham ido para o Brasil logo na primeira expedição de colonização, em 1531 (p. 24). Sobre o movimento das "bandeiras", cf. CORTESÃO, Jaime, *Introdução à História das Bandeiras*, 2 vols., Lisboa, Livros Horizonte, s/d. E, ainda, MARTINS, Oliveira, *O Brasil e as Colónias Portuguesas*, Lisboa, Guimaráes e C<sup>a</sup> Editores, 7<sup>a</sup> edição, 1978.

<sup>7</sup> Brás Cubas era natural do Porto, embarcou nas primeiras levas de colonos, pois já em 1532 foram-lhe concedidos terrenos de sesmaria no Campo de Piratininga e, mais tarde (1536), em Jurubatuba, isto é, no local onde veio a formar-se a cidade de Santos, "*à custa de sua fazenda, e dela foi alcaide-mor, e depois provedor da fazenda real, e capitão-mor governador e ouvidor da Capitania de S. Vicente*", conforme nos descreve BASTO, A. de Magalhães, ob. cit., p. 30.

<sup>8</sup> Desembargador da Relação da Baía, implicado na primeira tentativa nacionalista brasileira, a conspiração do "Tiradentes" (1789). Poeta, autor de "Marília de Dirceu", era natural do Porto.

a Ricardo Severo<sup>11</sup>, do desbravador heróico ao "self-made man", do literato inquieto ao político mal-querido na sua terra e que no Brasil encontra espaço de afirmação.

O que nos importa, porém, é apreensão do fenómeno social, compreender a rede de ligações que envolve os portugueses de um e de outro lado, nas suas configurações mais salientes, detectando o sulco facilitador do caminho que muitos julgaram poder trilhar (e alguns trilharam). Para os séculos XVII e XVIII, avalia-se, por alto, o movimento populacional que se intercalava no animado tráfego atlântico<sup>12</sup>, movimento que a Coroa queria a conta-gotas, de acordo com as necessidades da Nação, por si induzidas e não conforme ao desassossego individual. Neste aspecto, a lei de 20 de

---

<sup>9</sup> João José dos Reis, natural de Matosinhos, embarcou aos 12 anos para o Rio. Começou a vida pelo comércio e aos 20 estava casado com a filha do patrão, vindo a ser um destacado banqueiro (foi director-geral do Banco do Brasil), tendo ajudado a fundar e presidido a diversos bancos (Banco Comercial do Rio de Janeiro, Brazilian Portuguese Bank) e de companhias de seguros (Garantia, Confiança, Fidelidade, Comércio e Lavoura). Foi director da Associação Comercial do Rio de Janeiro e presidente da Sociedade Portuguesa de Beneficência, tendo contribuído para a campanha abolicionista, propondo nomeadamente a declaração de "livres" aos escravos que pertenciam aos espólios de portugueses falecidos. Faleceu a 25 de Outubro de 1888. (Cf. *Commercio e Industria*, vol. 3, nº 93, 1887 ; e "Brazil" in *O Comércio do Porto* de 23 de Novembro de 1888 ).

<sup>10</sup> António Pereira Inácio era natural de Baltar (Paredes), partiu para o Brasil em 1885, começando a trabalhar na oficina de sapateiro do Pai, também emigrante. Em S. Paulo acabará por organizar um grande grupo económico, a partir da compra de uma máquina para extracção do óleo do caroço do algodão. As dificuldades técnicas de produção levaram-no aos Estados Unidos, já como industrial, para uma aprendizagem que o obriga a tirocinar como operário em fábricas afins, ocultando o estatuto de fabricante, após o que regressou ao Brasil para aplicar e desenvolver os conhecimentos adquiridos. O seu grupo económico empreendeu depois a diversificação, compreendendo a *Votoratim* (fábrica de fiação e tecidos), a *Primus* ( de óleo), a *Votoram* ( de sabão), além de uma fábrica de cimentos (Santa Helena) e financiamento de plantações de algodão. Entretanto, desenvolvia obras de benemerência na sua terra natal (cantina escolar, creche, auxílio à instalação eléctrica). Cf. AGUIAR, Armando de, *Portugueses no Brasil*, Lisboa, Empresa Nacional de Publicidade, 1945, pp. 147-163. E, sobretudo, cf. SOCIEDADE DE GEOGRAPHIA DE LISBOA, *António Pereira Ignácio e as suas indústrias*, Lisboa, 1924,

<sup>11</sup> Embora natural de Lisboa, Ricardo Severo tinha as suas origens no distrito do Porto, filho de uma família de Ferreiró (Vila do Conde), com ligações ao Brasil. Estudou na Escola Politécnica do Porto. Foi arqueólogo, lançando a revista *Portugália*. Implicado na revolta do 31 de Janeiro de 1891, exilou-se no Brasil, onde casou com uma irmã de Santos Dumont. Tendo tornado a Portugal, após o casamento e depois da amnistia para os implicados na revolta, voltará definitivamente ao Brasil em 1908, instalando-se em S. Paulo e distinguindo-se como arquitecto de relevo, sendo responsável por inúmeras obras públicas e privadas, além de conferencista notável e defensor do "lusismo". Cf. *Homenagem a Ricardo Severo. Centenário do seu Nascimento, 1869-1969*, S. Paulo, 1969.

<sup>12</sup> Não vejo possibilidades de ultrapassar a estimativa global de Godinho, baseada nos autores clássicos, para este período: "*Depois da Restauração o fluxo parece ter-se calhado um tanto, no ocaso do século XVII e antes do grande "rush" mineiro ou quando ele se desencadeia devem orçar por uns 2000 os que todos os anos embarcam em Viana, Porto e Lisboa com destino a Pernambuco, Baía e Rio de Janeiro. A corrida ao ouro e aos diamantes brasileiros de novo avolumará o caudal, que não é aventuroso estimar, no século XVIII, em 8000 a 10000 por ano*". (GODINHO, Vitorino Magalhães, *Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa*, 2ª edição, Lisboa, Arcádia, 1975, p. 57).

Março 1720 dá-nos conta do medo do despovoamento que se fazia sentir, particularmente em relação ao Entre-Douro-e-Minho, ao determinar que nenhum funcionário poderia partir para as capitanias do Brasil antes de ser despachado para qualquer emprego, incluindo as missões, e que os particulares só o poderiam fazer com justificação documental de que íam fazer negócio ou para acudir a negócios urgentes. No entanto, a corrente fluía... embora, em termos quantitativos, não esteja documentado, de forma satisfatória, o seu caudal, o que só acontecerá noutra quadro institucional, em pleno século XIX.

## **2.1 - A corrente humana setecentista**

Valorizemos, no entanto, as notícias dispersas e fragmentárias, como forma de aceder a algumas configurações deste movimento populacional no que respeita à área do Porto e seu termo.

Um trabalho curioso, que nos fornece algumas indicações sobre a corrente de eclesiásticos que anualmente demandavam o Brasil, é o das memórias do Padre Baltasar Guedes sobre o Colégio dos Órfãos na cidade do Porto. Aí se diz que, a pedido dos bispos do Rio de Janeiro, Baía e Pernambuco, quase todos os anos, a partir da fundação (1650) eram enviados vários órfãos, educados no colégio, para lá receberem ordens sacras (mais tarde passaram a ser ordenados em Portugal), além do envio de outros que preferiam a vida civil. Para as viagens era feito o apelo aos comerciantes e capitães de navio, que levavam gratuitamente os órfãos, além de normalmente concorrerem com esmolas (medidas de açúcar) para o colégio à chegada dos navios do Brasil. Atente-se neste extracto de uma petição dirigida ao Rei pelo Reitor do Colégio (1742), com o objectivo de justificar a sua ida como clérigos: *"Diz o Pe. Manuel Vieira de Sousa, Reitor [...] que o dito Colégio tem Mestres de escola, latim, solfa, cantochão e orgão, a quem o*

*dito Colégio paga, concorrendo V.M. por sua piedade e Real grandeza com 70\$000 rs. ; e criando-se estes Órfãos com a educação que a todos é notória e em suma pobreza, por não chegar toda a renda que tem a 200\$000 rs., e o que mais logram para seu sustento é adquirido por caridade católica e diligência própria; e querendo o suplicante sejam Religiosos, os Prelados deste Reino os não aceitam pela pobreza referida, e os ultramarinos algumas vezes os pedem, por terem experiência de sua educação, e os homens de negócio da dita cidade concorrem para obra tão pia, com muito gosto, mandando-os ir em seus navios pelo amor de Deus, e como os tais meninos não podem passar sem licença de V.M. e não tem com que adquiram os Passaportes, e adquiridos não chegam a tempo, como sucedeu no anno de 1726 que, por não chegarem os que se mandaram vir e estarem quatro paramentados e o suplicante desejar o seu religioso cómodo, por não perder a ocasião, os enviou e tornaram para o reino, sendo governador do Rio de Janeiro Luís Baía Monteiro"... O rei vai aceder, com a obrigação de os prelados brasileiros avisarem as autoridades no caso de os órfãos abandonarem a religião, pois S. M. "quer favorecer aos pobres Meninos Órfãos que tiverem verdadeiramente vocação para professarem no estado Regular, e ao mesmo tempo evitar que alguns, com aparente pretexto de serem Religiosos, passem ao Brasil com o fim de se estabelecerem nele seculares, e tratarem, depois de suas conveniências temporais, o que de nenhuma sorte é da Real intenção do mesmo Senhor " <sup>13</sup>, uma medida que se insere no espírito populacionista da citada lei de 1720. Sublinhe-se que o Colégio dos Órfãos continuará a enviar crianças para o Brasil em pleno século XIX, mas agora apenas como seculares,*

---

<sup>13</sup> GUEDES, Pe. Baltasar, *Breve Relação dos Meninos Órfãos de N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> da Graça, sito fora da Porta do Olival desta Cidade do Porto, em a qual se contém tudo o que na fundação dele sucedeu*, (com introdução de A. de Magalhães Basto), Porto, Ed. da Câmara Municipal, 1951, pp. 302-304. Segundo a "relação", a partir de 1679 partiam, em cada ano, 3 a 6 órfãos para tomarem ordens no Brasil, mais tarde chegaram a partir dezoito num ano. Como curiosidade, revele-se que um irmão do criador da Obra, Frei Pantaleão da Cruz, mudo de nascença, foi duas vezes ao Brasil ( nas décadas de 1660 e 1670), com o objectivo de pedir para as obras em construção, de lá mandando ou trazendo quantias significativas. Segundo o relato de seu irmão, "começando em S. Paulo, e costiado mil e quinhentos legoas, acabou em Pernambuco, correndo a pé todas estas legoas, e passando em elas os perigos que se podem considerar, e elle significa pelos seus acenos, trazendo consigo os roes do que ajuntou; e até os ovos que lhe davão vendia três por um vintém" (p. 264).

usufruindo da concessão gratuita de passaportes e recomendadas a comerciantes e associações com ligações ao Porto, de resto, na linha do que faziam outras associações de beneficência, como era o caso das afectas à Santa Casa da Misericórdia.

Mas nos meados do século XVIII, perante o irresistível apelo das Minas, vamos já encontrar, na faixa litoral do futuro distrito do Porto, muitas "viúvas de vivos" ou casas só de mulheres e crianças, agregados conjugais vazios de homens, total ou parcialmente. As listas de ordenanças dão-nos a imagem dessa "sangria" demográfica, a que D. Luís da Cunha deu tons dramáticos<sup>14</sup>. Pena que estas listas, elaboradas com preocupações militares na sequência da reorganização pombalina a que procedeu o Conde de Lippe, sejam de qualidade muito variável, extremamente heterogéneas no que se refere à indicação de ausentes, sua localização e das informações de tipo social, que impedem uma análise extensiva, de forma a cobrir um espaço mais ou menos amplo<sup>15</sup>. Assim, para muitas companhias (a unidade geográfica de apresentação que pode abranger uma ou mais freguesias, ou mesmo partes de freguesias, pois o seu ponto de partida é a esquadra) torna-se impossível saber se não há ausentes ou se simplesmente são ignorados na elaboração das listas; outras apenas indicam a situação de ausente, mas não o lugar presumível de ausência. Neste contexto, faremos apenas referência a uma ou outra como indicação meramente indiciária do fenómeno migratório para o Brasil, na conjuntura colonial dos meados do século XVIII.

Assim, na cidade do Porto, em 1764, são já referenciados algumas dezenas de "brasileiros", na conotação de emigrante/colono que foi ao Brasil e retornou, a residirem sobretudo na parte alta da cidade - Sé (8), S. Ildefonso (10), Vitória (5)<sup>16</sup>. Para as outras

---

<sup>14</sup> Cunha, D. Luís, *Testamento Político*, Lisboa, 1943.

<sup>15</sup> Naturalmente que as listas tem os seus méritos e, pontualmente, podem apresentar muito boa qualidade, produzindo elementos importantíssimos para a análise socio-demográfica de pequenas comunidades. Pela nossa parte, já a elas recorreremos no âmbito de uma reconstituição de famílias. Cf. ALVES, Jorge Fernandes, *Uma Comunidade Rural do Vale do Ave - S. Tiago de Bougado, 1650-1849*, Porto, Faculdade de Letras, dissertação de mestrado, 1986.

<sup>16</sup> A.H.M.P., *Lista de Ordenanças*, nº 4443. Sublinhe-se que por esta altura a designação de "brasileiro" já está consagrada, e um exemplo elucidativo é o facto de a lista de ordenanças de Rio Tinto já incluir esse topónimo (Idem, ibidem, nº 4414). Aliás já por volta de 1720 se torna vulgar encontrar-se essa designação nos registos paroquiais de diversas paróquias (por exemplo, em Bougado).

companhias da cidade não são referidos ainda, embora em listas mais tardias (1780-85) a sua referência seja já mais intensiva<sup>17</sup>. Mas esta indicação parece-nos meramente esporádica, sendo mais sistemática a indicação de ausente no Brasil ( e suas variantes - América, Rio de Janeiro, Minas, Pernambuco, Maranhão). Neste campo, a Sé surge à frente com 30 indivíduos nessa situação, seguindo-se Cedofeita/Massarelos (13), S. Ildefonso (13) e Vitória (9). A cidade é mais um pólo de atracção do que de repulsão, como se torna evidente pela insignificância dos números, embora estes pequem por larga margem, já que o comércio para o qual se conhecem algumas grandezas, deveria levar ao Brasil mais gente ligada a esta actividade. De qualquer modo, nas listagens das companhias rurais a indicação de ausente indica muitas vezes o Porto como destino. Já a Foz do Douro, então integrada na companhia de ordenanças de Bouças, apresentava 20 ausentes no Brasil, sem contar com o movimento de vaivém dos marinheiros. Importa sublinhar, porém, que a maior parte destes ausentes ou são calafates e carpinteiros da Ribeira ou filhos de capitães e pilotos de navios, tudo indicando que a deslocação se fez aqui como forma complementar das actividades de navegação e comércio desenvolvidas a partir daqui, explicitando a importância das redes familiares e negociais nesta corrente populacional<sup>18</sup>.

Já nas companhias rurais se detectam situações de nítida fuga de gente, observando-se três destinos típicos: para as cidades (Porto e Lisboa), para o Alentejo e para o Brasil. Uma análise de pormenor mostra que enquanto o êxodo para a cidade é um fenómeno praticamente generalizado a toda a região, já no que se verifica para os outros dois destinos há uma clara demarcação geográfica: enquanto nas zonas mais afastadas do mar persistem as idas para o Alentejo, como é caso demonstrado pela listagem de S.

---

<sup>17</sup> Cf. SANTOS, Cândido dos, *A População do Porto de 1700 a 1820 - Contribuição para o estudo da demografia urbana*, Porto, separata da "Revista de História", 1978, pp. 16-24. Eis os números de brasileiros (em 1780-85) apontados para diversas freguesias: Sé - 5; Vitória -2; S. Ildefonso - 27; Cedofeita e anexas (Vilar, Massarelos) - 7.

<sup>18</sup> A. H. M. P., *Listas de Ordenanças*, n.º 4390.

Tiago de Lustosa<sup>19</sup> ou de S. Eulália da Ordem<sup>20</sup>, já no litoral a saída de moços (sensivelmente entre os 15 e 30 anos, segundo a indicação da listas) atinge proporções bastante elevadas, entre os 10 e 20% para a maioria das companhias e que Valbom, Avintes, Canidelo, Alvarelhos, respectivamente nas zonas de Gondomar, Gaia e S. Tirso são exemplos (Quadro 2.1). Mas, mesmo junto ao mar, especialmente na foz do Ave, essas proporções de ausências dos rapazes em idade militar pode tomar a forma de hemorragia, como é o caso extremo de Azurara (76%), e, com menor intensidade em Vairão (59%) e Lavra (29%)<sup>21</sup>.

**Quadro 2.1 - Listas de ordenanças e ausentes  
no Brasil - Século XVIII**

Companhia	Ano	Moços	Aus. no Brasil	%	Refª L. Orden.
Valbom	1765	261	32	12,3	4420
Avintes	1791	747	110	14,7	4405
S.A. Canidelo	1791	139	26	18,7	4405
Alvarelhos	1765	76	14	18,4	4425
Lavra	1765	215	62	28,8	4421
Vairão	1765	82	48	58,5	4425
Azurara	1765	46	37	76%	4428

Fonte:

A.H.M.P, Listas de Ordenanças

A dinâmica dos portos provinciais, como era aqui o caso de Vila do Conde, deveria implicar um efeito centrífugo sobre as populações envolventes, arrastando-as nos seus destinos como forma de assegurar os mecanismos de armazenamento e distribuição dos produtos transportados para o Brasil. Depois a inércia económica e o aparecimento de novas oportunidades de ganho, como, por exemplo, a corrida às Minas, encarregavam-se da sua dispersão ao longo do litoral e promoviam a penetração para o sertão.

<sup>19</sup> Idem, *ibidem*, nº 4472.

<sup>20</sup> Idem, *ibidem*, nº 4388.

<sup>21</sup> Falamos aqui de "companhias" e não de freguesias, as quais englobavam total ou parcialmente várias destas. Assim, a Cª de Valbom incluía ainda Jovim e Fânzeres; a de Alvarelhos, Guidões; a de Avintes, Vilar de Andorinho e Seizezelo; a de Lavra incluía Aveleda, V.N. da Telha e parte de Perafita.

O que não se pode ignorar é o efeito sócio-demográfico da sangria populacional nestas zonas, com efeitos negativos ao nível da dinâmica local quando se torna excessiva, com efeitos positivos no que se refere ao estabelecimento das correntes migratórias posteriores, pelo melhor enquadramento com base nos laços familiares e culturais há muito disseminados. Sobre o primeiro aspecto, já Jaime Cortesão traçou o quadro de dificuldades das populações do litoral entre Viana e a Foz do Douro no século XVIII, com a debandada para as Minas, em especial dos marinheiros que ao chegarem ao Brasil desertavam. Cortesão dá particular realce à crise das rendilheiras, que, neste contexto, viram agravadas as suas dificuldades com a pragmática de 24 de Maio de 1749 que proibia as rendas no País. Teve de ser uma rendilheira de Vila do Conde (Joana Maria de Jesus) a deslocar-se à corte, em nome das muitas rendilheiras do litoral minhoto, para pedir a alteração da lei. Aí surge também o pároco de Azurara a afirmar que a freguesia é pobríssima e que *"costumam os homens dela navegarem para os portos dos Brasis nas frotas das cidades de Lisboa e Porto e muitos ausentando-se para as Minas, deixam as mulheres e filhos sem mais remédio para sua sustentação de que a sua agência e trabalho quotidiano de rendas de linho."* <sup>22</sup>

Alguns inventários orfanológicos depositados em Vila do Conde, ainda que em pequena quantidade, permitem-nos penetrar no interior de alguns desses lares, observar a sua composição e, às vezes, ler o diálogo em diferido de uma correspondência esparsa ou verificar o silêncio de longas esperas. Por exemplo, quando se procede à elaboração do inventário orfanológico por morte do pescador Bento Julião, de Vila do Conde, em 1731, a situação familiar surge marcada por essa debandada masculina: uma filha casada, com o marido no Brasil, um filho "ausente nas Minas", outro igualmente "ausente nas minas de ouro", uma outra filha casada com um pescador e, finalmente, duas filhas

---

<sup>22</sup> CORTESÃO, Jaime, *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madrid, I*, Lisboa, Livros Horizonte, Lisboa, 1984, pp. 80-105.

donzelas de 18 e 15 anos<sup>23</sup>. Interessante, pelo que nos revela do papel socializador da emigração, é o inventário por óbito de João Alves, pescador, em 1732, com o filho mais velho casado e vivendo consigo, e um genro e os dois filhos seguintes no Brasil, além de outras três filhas; restava ainda um filho em casa, de quinze anos de idade, mas "*por ser travesso e mal inclinado*", o tutor, em face "*da grande conveniencia em [o] passar para o Rio de Janeiro, Estados do Brasil, donde o manda chamar o seu irmão Jose Alves, com o consentimento da mãe e do irmão mais velho, solicita ao juíz dos órfãos " 5 moedas de ouro que somam 24\$000 rs "* para o pagamento da passagem, a retirar como adiantamento à legítima, enquanto não se fizessem as partilhas<sup>24</sup>.

Pondo de lado, outros inventários que se limitam a referenciar as ausências de modelo idêntico aos anteriores<sup>25</sup>, centremo-nos num mais loquaz, o de Maria Micaela Miquelina de Jesus, cujo marido estava ausente no Brasil, assim como os dois filhos, entretanto lá casados, "*todos ha mais de dez annos sem se dar notícia delles ha muito tempo e se sam vivos, ou mortos*". Na hora da morte, restava-lhe uma filha casada que, assim, tomava posse do casal. A notícia da sua morte, porém, chega ao Brasil e de lá vêm cartas à filha e irmã, com justificações. O pai pede desculpa por não lhe ter enviado o dote que lhe prometera, facto que atribui à sua infelicidade, pois no serviço onde estava "*levantaramse cento e tantos negros para matar dois homens que andavão vegiando os negros, se andavão tirando diamantes para os prenderem e como helles souberão isto llogo vão sobre elles para os matarem e eu logo me meti pello meio dos ditos negros para não matarem os ditos homens, e os librei da morte com risco grande da minha vida que parecia o fim do mundo e ao depois o pago que me derão forão fazer queixa de min dizendo que os mandara matar, e como estava inosente não me dava aflição, porem logo*

---

<sup>23</sup> AMVC, *Pasta com processos de inventários orfanológicos*, nº 2822, 1731-1738 (Processo de Bento Julião).

<sup>24</sup> *Idem, ibidem* ( processo de João Alves).

<sup>25</sup> São ao todo 17 os inventários orfanológicos com diversas referências a ausentes no Brasil. Sublinhe-se que esta série documental constitui apenas um resíduo da série inicial, e mesmo assim, encontra-se em mau estado de conservação, em muitos casos ilegível devido à penetração de humidade ou desgaste da tinta.

*o Itendente tirou devaça para me culpar e me deu muito trabalho e gastei muito para provar a minha verdade estes são os motivos de eu te não ter mandado alguma cousa". O pai promete não a esquecer ("pois te teinho retratado dentro do meu peito" ), assegurando-lhe o envio de alguma coisa, ainda que pouco a pouco, para seu remédio, para não passar mal com os seus netos. Ao mesmo tempo pede ao genro para lhe alcançar uma carta de recomendação de alguém importante, pois no Brasil nada se consegue sem haver "empeinho bom para ganhar mais algum" e como chegara para Director fiscal do arraial de Serro Frio um tal Barroso, casado no Porto, pede se lhe "pode alcançar carta para me darem hum moinho e mais negros ... ou algum paiol ... e tambem para o tenente coronel Baptista que hé Caixa do Contrato". Este pedido de "cartas de empenho" é uma constante também nas outras missivas anexas ao processo, enviadas pelos filhos e dirigidas a outras pessoas da família, por exemplo, à madrinha de um deles. No que toca a remessas para a família, os mesmos sinais de desânimo: "minha mana não repare em eu não ter escrevido que tenho andado com Deos como caseyme y não sou casado nem solteiro na forma que vibo mas não heide deixar de não le mandar alguma cousa cando eu poder inda que ca esta tudo acabado ... eu como feytor do Contrato estou ganhando muinto pouco por esta razam não tenho escrevido por não ter animo ter contado a minha vida não tenho por ora que mandar mas so Deos save a vontade que eu tenho o meu preciso mas muito pouco E mana inda que cuida que ca ha muita couza he emgano grande se eu tivesse ja tinha mandado alguma cousa não tenho por onde possa mandar nada". Situa-se esta correspondência<sup>26</sup> por 1783, em pleno ocaso mineiro, fazendo-se sentir mais fortemente o papel de controlo dos burocratas no monopólio estatal e do tráfico de influências<sup>27</sup>.*

<sup>26</sup> AMVC, *Pasta com processos de inventários orfanológicos*, nº 2828, 1783-1785 (processo nº2 - de Maria Micaela Miquelina de Jesus)

<sup>27</sup> A zona dos diamantes estava praticamente isolada do resto do Brasil pelo regimento dos Dragões, ido da metrópole, pelo que as entradas e saídas dependiam da autorização do Intendente. Cf. BOXER, C. R., ob. cit., p. 183. Sobre o sistema de exploração do ouro e diamantes, cf. JÚNIOR, Caio Prado, ob. cit., pp. 61-71. Para este autor o "distrito diamantino", nas Minas Gerais, cuja intendência obedecia directamente a Lisboa, era "um verdadeiro corpo estranho na colónia", colocado acima das leis e com faculdades ilimitadas.

Contudo, em geral, embora haja um ou outra notícia de remessas de verbas "*para conservação de suas casas*", não se sente a riqueza que o ciclo mineiro poderia fazer acreditar, não se verificam quaisquer sinais de opulência nestas inventariações, mas apenas uma frugalidade idêntica à dos restantes inventários sem referências à emigração. Parece, assim, que este não terá sido um bom período em termos individuais, pois o interesse público, isto é, o monopólio real ter-se-á sobreposto aos interesses particulares, e a fruição da riqueza provinda da extracção do ouro e diamantes estava destinada apenas a círculos restritos, ligados à nobreza ou a pessoas de influência na Corte, bastante longe da disseminação que o incremento do comércio viria a criar<sup>28</sup>. Agora, tudo sugere que a passagem ao Brasil tinha tendência a tornar-se definitiva, com o casamento e posterior enraizamento dos jovens que para lá partiam, na miragem do garimpo. Exceptuam-se os afidalgados, os grandes responsáveis pela administração dos contratos reais, esses, sim, capazes de se retirarem com avultadas fortunas, de que os solares setecentistas, um pouco por todo o Noroeste português, mas em especial na Ribeira Lima, são um sinal exterior. Fica, no entanto, a disseminação familiar, em muitos casos mantendo contactos mais ou menos regulares, que propiciará a formação da cadeia humana em tempos ulteriores, explicando as diferenças de acolhimento para com os portugueses de diversas origens regionais.

## 2.2 - Comerciantes e comércio colonial

---

<sup>28</sup> A partir da "guerra dos emboabas" (1708/1709), entre os bandeirantes paulistas e os de origem reinol, ganha por estes últimos, com a ajuda tácita do governo de Lisboa, apertou-se o cerco administrativo em redor das zonas de exploração do ouro, com acesso cada vez mais restrito. A vitória do governo sobre a revolta de 1720 em Vila Rica de Ouro Preto, pondo, desta vez, frente-a-frente o governador e os "emboabas", por causa da cobrança do "quinto", adensou esse cerco. Cf. BOXER, C.R., ob. cit., p.182. Cf., ainda, MAURO, Frédéric (coord.), "O Império Luso-Brasileiro, 1620-1750", in SERRÃO, Joel e MARQUES, A.H. de Oliveira, *Nova História da Expansão Portuguesa*, Vol. VII, Lisboa, Editorial Estampa, 1991, pp. 143-176. Continua a ser da maior utilidade, o estudo clássico de AZEVEDO, J. Lúcio, *Épocas de Portugal Económico*, Lisboa, Clássica Editora, 4ª edição, 1988, pp. 291-381.

Se as Minas, em si mesmas, não jorravam ouro e diamantes para todos, elas estão na base da atracção populacional e produzem efeitos a montante que desaguam numa actividade comercial mais intensa, dando continuidade ao desenvolvimento imprimido pelo anterior ciclo do açúcar e permitindo uma crescente urbanização do espaço brasileiro<sup>29</sup>. Esta urbanização surge em consonância com novas formas de diferenciação social, emergindo nas cidades do litoral uma burguesia ligada ao comércio e ao crédito, face à nobreza local, proprietária das plantações espalhadas pela colónia. Burguesia de extracção metropolitana recente, de origem diversa, quer composta pelos que em princípio se destinavam às Minas de ouro e diamantes e, face às dificuldades de penetração, derivaram para as cidades, quer ainda pelos que vieram directamente da metrópole para o comércio, dando concretização às estratégias expansionistas dos comerciantes do Reino que lhes mandavam remessas sob comissão. Grupo heterogéneo, mas que se revelará solidário e unido, começando por assumir uma actividade - o comércio -, em princípio desprezada pela nobreza local, que depois se tornará um domínio de seu controlo exclusivo, ciosamente defendido, pois, tal como dizia, em 1779, o Vice-Rei Marquês do Lavradio, em relação a estes reinóis, "*logo que aqui chegam não cuidam de nenhuma outra coisa que se fizerem senhores do comércio que aqui há, não admitirem filho nenhum da terra a caixeiro, por onde possam algum dia serem negociantes*"<sup>30</sup>. Neste sistema circular de auto-defesa radica a tradição do "caixeiro" português, mandado chamar de Portugal, de entre parentes, amigos ou recomendados, tradição que se manteve até ao século XIX e, em muitos casos, até ao século XX.

Não admira, assim, que as tensões sejam permanentes entre *mazombos* e *reinóis*, de que a "guerra dos mascates" (1710-1711) representa apenas um primeiro episódio, pois, intermitentemente, essa rivalidade vem à superfície, com manifestações de

---

<sup>29</sup> A importância crescente do Rio de Janeiro tem aqui as suas raízes, enquanto porto melhor situado para a exportação do ouro e diamantes das Minas. A sua nomeação como capital, em 1763, em detrimento da Baía, confere-lhe a importância política que a económica já requeria.

<sup>30</sup> Citado por JÚNIOR, Caio Prado, *Evolução Política do Brasil e Outros Estudos*, São Paulo, Brasiliense, 1963, p. 37.

particular radicalismo na fase pós-independência<sup>31</sup>. Tais manifestações assomam, especialmente, em momentos de crise política e/ou económica, com o agudizar das dificuldades mais ou menos permanentes que a agricultura vivia, devido à escassez de mão-de-obra pelo desvio dos escravos para as Minas, ou pela situação de superprodução e concorrência estrangeira que fazia baixar os preços do açúcar. Por outro lado, não podemos ignorar a situação de dependência de muitos senhores de engenho em relação aos negociantes da cidade. Na realidade, mais do que seus fornecedores de bens de consumo e mão-de-obra (escravos) e receptores/distribuidores das "safras" anuais, os comerciantes eram também credores e banqueiros, quer vendendo a crédito, quer adiantando verbas sobre as safras, tudo sob hipoteca, de forma a que os senhores de engenho pudessem enfrentar as dificuldades inerentes à estrutura económica, por vezes, acrescida com uma vida de dissipação que, em geral, lhes é atribuída<sup>32</sup>. Segundo Boxer, *"as falências eram frequentes, e relativamente poucas plantações ficavam nas mãos da mesma família por mais de duas ou três gerações"*.<sup>33</sup>

Nos momentos de agitação, o comerciante reinol torna-se, então, um alvo a abater, e nessas ocasiões muitos abandonam mesmo o Brasil, esquecendo as dívidas de que eram credores, ou tentando cobrá-las de longe, através de meios judiciais que se revelavam morosos, ineficazes e erosivos.

Neste quadro de comércio colonial<sup>34</sup>, o Porto ocupa um lugar cada vez mais importante, com uma navegação regular que carrega produtos da região ou pratica a reexportação de produtos importados. Cada navio transportava interesses de múltiplos comerciantes, já que era usual a distribuição das cargas por diversas embarcações de

---

<sup>31</sup> Cf. CALMON, Pedro, *História Social do Brasil*, S. Paulo, 3ª Edição, 2º tomo, p. 20.

<sup>32</sup> Sobre a oposição entre fazendeiros e traficantes, cf. FREIRE, Gilberto, *Sobrados e Mucambos*, 1º Volume, Rio de Janeiro, José Olímpio Editora, 1985, pp. 14-23.

<sup>33</sup> Cf. BOXER, C.R., ob.cit., p. 176.

<sup>34</sup> Sobre as formas de organização comercial da Metrópole com o Brasil e sua evolução, nomeadamente, o sistema de organização de frotas em combóio, a formação de companhias privilegiadas, a participação de estrangeiros, cf. JÚNIOR, Caio Prado, *Historia Económica del Brasil*, Buenos Aires, Ed. Futuro, 1960, pp. 53-60. E ainda, MAURO, Frédéric, "Comércio com o Brasil", in SERRÃO, Joel (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, II volume, Porto, Liv. Figueirinhas, 1981, pp. 108-113.

forma a minorar prejuízos derivados de naufrágios ou apresamentos por piratas, mas também porque, na realidade, a maior parte dos comerciantes portuenses parecia ser modesta, não dispondo de grandes somas de capital que permitissem fazer grandes apostas comerciais de uma só vez, tanto mais que a liquidação das remessas não era um processo rápido, antes se arrastava no tempo.

Se recorrermos à observação do concreto, podemos apreender melhor as modalidades comerciais que um negociante do Porto usava no seu tráfico com o Brasil. Utilizemos para isso o caso de Pedro Gomes Simões, negociante do Porto dos meados do século XVIII, de biografia algo obscura ainda, mas de quem existem dois livros de contas no Arquivo Paroquial de Miragaia, testemunhos fragmentários de uma actividade que, pelo menos em parte, esteve muito ligada ao comércio com o Brasil<sup>35</sup>.

---

<sup>35</sup> Pedro Gomes Simões, segundo uma investigação preliminar, seria natural de Barcelos. Em 1764, com 64 anos, surge registado na Lista da Companhia de Ordenanças, em Miragaia, na Companhia de N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> da Boa Viagem de Massarelos, como "homem de negocios", familiar do Santo Ofício e privilegiado de N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> da Oliveira (A.H.M.P). Já em 1747 ( 18 de Maio) surgira registado nos livros da Redízima do Cabido (A.D.P., Livro n<sup>o</sup> 184, p. 285) a pagar \$360 por três almudes de melaço, o que mostra a sua ligação ao Brasil, numa fase anterior à que o livro aqui levantado regista. Para a década de 70, surgem alguns papéis de correspondência vinda da Inglaterra, para efeito de balanço de contas, revelando que também se dedicava ao comércio para o Norte da Europa. (Uma parte desta pesquisa biográfica foi realizada em colaboração com Gaspar Martins Pereira).

**Quadro 2.2 - Facturação de Pedro Gomes Simões para o Brasil****Resumo (1750-1773)**

Ano	Remessas Nº	Mercadorias	Custo	Retorno líquido	Lucro líquido
1750	3	493 enxadas; 43700 enxadas 9263 varas de pano de linho 930 varas burel; 240 chapéus 31 tachos de cobre	2532\$446	3031\$322	19,60%
1751	1	5504 varas pano de linho 303 chapéus	1244\$220	1539\$962	23,70%
1752	4	14483 varas pano de linho 1799 chapéus; 533 enxadas 66500 pregos; 953 varas burel	4008\$377	4949\$562	23,40%
1753	3	14378 varas pano de linho 1637 chapéus; 507 enxadas 55000 pregos	4053\$180	4809\$344	18,60%
1754	5	22775 varas pano de linho 2970 chapéus; 696 enxadas 80000 pregos	6168\$231	7102\$880	15,10%
1755	1	5593 varas pano de linho 140 enxadas; 21000 pregos	1273\$126	1516\$750	19,10%
1756	3	9648 varas pano de linho	1995\$348	2413\$924	20,90%
1757	1	9707 varas pano de linho	2061\$961	2415\$457	17,10%
1758	5	24157 varas pano de linho 1872 chapéus 736 maços de linhas 64 libras de retrós 21 arrateis linha branca 18 arrobas de fio de vela	7273\$494	8858\$466	21,80%
1760	7	30783 varas pano de linho 339 almudes azeite 159 maços de linha	7716\$317	9425\$189	22,10%
1761	4	11448 varas pano de linho 780 chapéus	2671\$714	2540\$702	-
1762	3	19635 varas pano de linho 846 chapéus	4543\$955	4977\$050	9,53%
1764	6	19589 varas pano de linho 32 libras de retrós 149 almudes de azeite 32 libras sortidos: carmesim e trofale	4724\$955	5631\$812	19,20%
1765	3	11916 varas pano de linho 5 pipas de azeite	2810\$484	3.508\$271	24,80%
1766	2	4090 varas pano de linho	808\$149	1029\$968	27,40%
1773	2	664 almudes azeite	2199\$898	2369\$836	7,70%
Total	53		56085\$891	66120\$565	17,90%

Fonte: Arquivo Paroquial de Miragaia, Livro de Contas de Pedro Gomes Simões

O levantamento dos dados de um desses livros, que regista uma cópia fiel de cada factura que acompanha a remessa para o Brasil, dá-nos uma ideia da pouca diversidade dos produtos enviados - panos de linho, burel, linhas, chapéus, ferragens (enxadas, pregos), algum azeite - embora em quantidades elevadas (milhares de chapéus, várias dezenas de milhar de enxadas), indicando-nos um pequeno negociante "por grosso" (Quadro 2.2)<sup>36</sup>. No final, um lucro médio de 18% sobre uma despesa que se aproxima dos 56 contos de réis, mostra quão vantajosas foram estas operações, em que só uma remessa deu prejuízo, embora o de algumas tenha saído diminuído por extravio de alguns pagamentos e, num caso, se tenha verificado naufrágio<sup>37</sup>.

Façamos uma maior aproximação, observando factura a factura, para apreendermos alguns pormenores interessantes. Assim, os barris (para as ferragens) ou os maços (para os panos) numerados e assinalados com as devidas marcas do comerciante (as letras *P* e *G* sobrepostas seguidas de *S*), eram acompanhados de uma guia ou factura<sup>38</sup>, cujo cabeçalho seguia o modelo seguinte:

*"Carregam com o favor de Deos feita por mim Pedro Gomes Simois por minha conta, e risco para a Cidade do Rio de Janeiro, em a Gallera o S. da Canaverde, St<sup>a</sup> Meclina e St<sup>o</sup> Antonio do capitam José da Sylva Barros, concignada aos snrs. Joaquim Pereira de Azevedo, auzente a Geraldo Gomes de Campos, e na de ambos a Manoel Roiz de Barros; na Baía a Francisco Gomes Salgado, auzente a Francisco Carneiro Leão; em Pernambuco ao C. Manuel Carneiro Leão, auzente a João de Oliveira Gouvim, e na de todos, em toda a parte ao capitam da mesma galera ou a quem seus cargos servir, com a [marca] de fora, o seguinte "...*

<sup>36</sup> O quadro inclui apenas as remessas enviadas por sua conta e risco, de forma a podermos avaliar lucros. Excluimos 12 remessas por conta e risco de outrem, de pequeno valor, dirigidas a Manuel Dias da Costa, no arraial do Pe. Faria nas minas de Vila Rica de Ouro Preto, a Gregório Pereira de Lima, Quitéria Josefa e José Pereira Carneiro, este também em Vila Rica.

<sup>37</sup> Pedro Gomes Simões faz questão de calcular o lucro de cada remessa, sublinhando com algum ênfase quando se atinge um valor próximo dos 20%.

<sup>38</sup> Guia elaborada em triplicado, uma para o comitente, outra acompanharia os produtos, e a terceira, provavelmente, ficaria com o capitão do navio como comprovativo da entrega.

Endereçadas a sucessivos comerciantes, as remessas não corriam o risco de se perderem devido a ausências, recusa, impedimento ou morte dos consignatários, sendo responsável, em último caso, o capitão do navio, o que nos dá uma ideia da complexidade das redes comerciais, da multiplicidade de contactos, referências e recomendações e, sobretudo, da importância do elemento "confiança" na prática comercial do tempo, já que entre comitente e consignatário nem sempre havia relação pessoal<sup>39</sup>.

Elucidativo sobre as formas de distribuição é ainda o fecho da carta, que, com algumas variações de pormenor, se apresenta conforme ao seguinte exemplo:

*"Levando Deos o contheudo na carregaçam acima, me fará mercê mandar receber e vender pelo estado da terra, comtanto que não deminua de 20% líquidos de conveniencia, que vay carregado tudo pelo verdadeiro custo, e nem vender fiado para fora da cidade, e só na cidade a pessoa de credito e conhecida verdade, e de outra sorte, antes esteja em ser, esperando occazião de sua venda; e o seu líquido rendimento me remeterão vomecês em Nao ou Náos de guerra, que vier dessa cidade em frota, ou fora della, ainda que venha por outros portos, e não trazendo cofres, nesse caso, como se remeter o mais dinheiro da Praça, e vindo duas ao mesmo tempo, repartiram por ambas; e trazendo cofres, carregarão nos cofres, tudo por minha conta e risco, a entregar na casa da moeda em Lisboa a mim, auzencia a quem meus poderes tiver; e*

---

<sup>39</sup> Com a administração pombalina, a iniciativa particular perdeu alguma influência, nomeadamente com a criação das companhias monopolistas a cujas regras todos tinham de se sujeitar. Mas, sobretudo, acabou o comércio aventureiro, em que particulares se deslocavam propositadamente para negociar e voltar de imediato. Argumentando a sua ignorância, desconhecimento do mercado, irresponsabilidade e perturbação no comércio, Pombal proíbe a passagem ao Brasil dos "comissários volantes", pela Lei de 6 de Dezembro de 1755, mas reconhecendo as muitas infracções volta a proibi-los em 1760 (Lei de 7 de Março), com penas agravadas (ver ainda, por exemplo, o alvará de 25 de Outubro de 1762, reconhecendo contrabandos em desfavor da Companhia do Grão-Pará e Maranhão). Não radicará aqui a explicação para a ausência de tradição da ida de caixeiros-viajantes portugueses ao Brasil, ao contrário do que acontece com outras nações, facto de que se queixam os cônsules portugueses em diversos relatórios dos finais do século passado? Sublinhe-se ainda o facto de os marinheiros das frotas poderem fazer algum comércio, mas as mercadorias passíveis desse tráfico estavam claramente discriminadas e eram de pouco valor, constando quase só de bens alimentares (presuntos, chouriços, frutas, sardinhas, queijos...daqui para o Brasil e, na volta, mandioca, melão, doce, cocos, papagaios e mais aves, saguins e outros animais), segundo o alvará de 11 de Dezembro de 1756, ligeiramente alterado em 6 de Novembro de 1788. Sublinhe-se, no entanto, o término das "frotas" que coarctavam e obrigavam a longas esperas os navios que nelas se integravam, com grandes inconvenientes para o comércio, declarando-se a liberdade de navegar para o Brasil fora das ditas (alvará de 10 de Setembro de 1765).

*tudo o mais que obrarem a meu beneficio o haverei por bem. Deos guarde a vossa Mercê muitos annos."*

Pedro Gomes Simões prefere jogar pelo seguro, procura que não se venda a fiado, não aceita contra-remessas em mercadoria (apenas, muito raramente, uma barrica de açúcar, uma "*moleca*", uns lenços de algodão), pois prefere o dinheiro em caixa e com transporte seguro nas naus de guerra<sup>40</sup>, procurando escapar à pirataria ou a roubos mais particulares, e estabelece a sua margem de lucro (20%). Precauções necessárias para quem negocia de longe, por mais confiança que lhe faça o consignatário: tantas histórias se passaram sobre as vendas a crédito para as fazendas do interior, cujas dívidas exigiam, frequentemente, gastos avultados no foro jurídico para a sua cobrança, para já não falar dos problemas havidos com os "recebedores" enviados aos engenhos e recebidos a tiro ou maltratados, sujeitos a "tocaia", de forma a iludir-se o pagamento!

Nestas condições o lucro de 18% acima conseguido deve ser muito relativizado: na realidade, os reembolsos são enviados em parcelas sucessivas, exigindo um longo tempo para a liquidação, o que se traduz num empate considerável de capital. Das 53 remessas aqui consideradas, 55% tiveram de esperar mais de quatro anos para a sua completa liquidação, mas com uma grande dispersão, oscilando entre os 4 e os 9 anos, com um caso extremo de 15 anos. Nos restantes 45%, o prazo modal situa-se nos 2/3 anos (10 casos cada), pois o pagamento no prazo de um ano (4 casos) fica a dever-se a ajustamentos de contas anteriores e correspondem a remessas de pouco valor. Sob o ponto de vista da origem dos produtos comerciados, tudo aponta para a sua extracção do artesanato local/regional: assim o linho<sup>41</sup> é, normalmente, referido como da Lixa, de Arrifana de Sousa, de Basto, da Terra da Feira, da feira da cidade do Porto, de Paredes, de Moreira; os buréis de S. Bade; as linhas de Guimarães, os chapéus são de Braga, da

---

<sup>40</sup> Como, de resto, passou a ser obrigatório com o decreto de 21 de Novembro de 1757, que impõe a sua passagem pela Casa da Moeda, em Lisboa, para a cobrança do 1%.

<sup>41</sup> Sublinhe-se a curiosidade de, no ano de 1754, o comerciante anotar "*que o pano de linho tem encarecido muito, por falta de linho, e toda a mais fazenda, por causa da seca*".

Terra da Feira ou do Porto. O silêncio sobre as origens das ferragens é total, no entanto, o seu carácter primitivo não obstava a que fossem produzidas nas ferrarias da Ribeira, viessem de Braga ou adquiridas nas feiras do Porto, num afluxo derivado das mais diversas oficinas espalhadas pela região<sup>42</sup>.

Nesta perspectiva, o caso do comerciante portuense acima descrito, encaixa na imagem setecentista do Porto, enquanto eixo de um vasto "hinterland", na configuração que o Pe. Rebelo da Costa lhe traçou, mostrando que os interesses da Cidade e da Província de Entre-Douro e Minho eram "*entre si tão reciprocos*", pois enquanto a primeira consumia e expedia os produtos para o estrangeiro, Brasil e conquistas, a província beneficiava-a com "*os multiplicados generos das suas producções, e excellentes obras das suas manufacturas, que diariamente lhe envia*"<sup>43</sup>. Mas esse "hinterland" era mais vasto do que o Entre-Douro e Minho, alargando-se mais a Sul e ainda a Leste (com o Alto Douro). Da barra do Douro, "*canal de toda a riqueza da cidade*"<sup>44</sup>, se fazia um comércio "activo" com o Brasil, porque além das trocas de géneros ainda vinha um excedente em dinheiro<sup>45</sup>. Segundo o autor, para o Brasil navegavam mais de oitenta navios portuenses, de muito maior porte do que os dos estrangeiros, trazendo, especialmente, cargas de açúcar, algodão, aguardente, madeiras e couros, arroz, cacau, café, e outros artigos menos importantes, para além do tabaco, ouro e diamantes que só desalfandegavam em Lisboa, e daí vinham para o Porto<sup>46</sup>. Daqui se exportava para o Brasil, o pano de linho, estopa, chapéus, chitas, louça, botões, vinhos, azeite, fitas, galões, sedas, linha e diversas ferragens<sup>47</sup>.

---

<sup>42</sup> Sobre o artesanato na produção industrial de setecentos, cf. MACEDO, Jorge Borges, *A Situação Económica no Tempo de Pombal - alguns aspectos*, 2ª edição, Lisboa, Moraes, 1982, pp. 101-132.

<sup>43</sup> COSTA, Agostinho Rebelo da, *Descrição Topografica e Historica da Cidade do Porto*, Porto, Oficina Antonio Alvarez Ribeiro, 1788, pp. I-II.

<sup>44</sup> Idem, *ibidem*, p. 198.

<sup>45</sup> Para Rebelo da Costa, o comércio era activo (exportação maior que a importação), passivo (importação maior que a exportação) ou recíproco (importação igual à exportação). Com o estrangeiro (Inglaterra, Holanda, França) o comércio era, pois, passivo.

<sup>46</sup> Idem, *ibidem*, pp. 225-226.

<sup>47</sup> Idem, *ibidem*, pp. 227-228. Face aos números apontados pelo autor, o negociante atrás tratado representaria, naturalmente, um ínfima parte das exportações, o que, a ser típico, pressupõe um grande

Procuremos, no entanto, conferir uma quantificação mais extensiva a este movimento comercial que ligava o Porto ao Brasil. Infelizmente, um estudo clássico do movimento da barra do Douro para os meados do século XVIII, realizado por Virgínia Rau, não cobre o tráfico com o Brasil, não o permitindo avaliar em si, nem na sua representatividade. Baseando-se nos livros para as visitas das naus do Santo Ofício, que registam indirectamente um movimento anual oscilante entre os 100/200 navios, a própria autora reconhece que a visita do Santo Ofício só incidia em navios estrangeiros ou "*sobre os navios nacionais vindos de portos dos países considerados heréticos, ou quando a bordo havia passageiros ou tripulantes protestantes*"<sup>48</sup>. Para um período mais tardio (1786-1799), já dispomos da enumeração dos navios saídos pelo Brasil ao serviço da Companhia da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, na situação privilegiada pela concessão do monopólio pombalino: os números oscilam, então, entre os 25 e os 42 navios anuais, a grande maioria com destino aos diversos portos brasileiros - Rio de Janeiro, Baía, Pernambuco, Maranhão- segundo dados apresentados por Pinto Ferreira<sup>49</sup>. Entre 1796-1800, segundo Borges de Macedo, a média anual de navios entrados na barra do Douro, na totalidade, seria de 417<sup>50</sup>.

Um quadro mais sistemático e extensivo do movimento da barra do Douro é-nos fornecido por Cândido dos Santos, com base nos livros de "Portagem e Redízima" do Cabido da Sé do Porto, depositados no Arquivo Distrital<sup>51</sup>. Assim, para o período de 1681-1705, o número médio anual de saídas para o Brasil foi de 16 navios, o que

---

número de mercadores com interesses neste comércio. Vejam-se aqueles números anuais, para 1786: 30 mil centos de varas de pano de linho; 400 mil chapéus, etc.

<sup>48</sup> RAU, Virgínia, "O Movimento da Barra do Douro durante o Século XVIII: uma Interpretação", *Boletim Cultural*, vol. XXI, fascs. 1-2, Porto, Câmara Municipal, 1958, pp. 5-27 ( Cf. nota pág. 25). Cf. ainda MACEDO, Jorge Borges, *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, Lisboa, Quercus, 2ª edição, 1982, pp.194 e 206

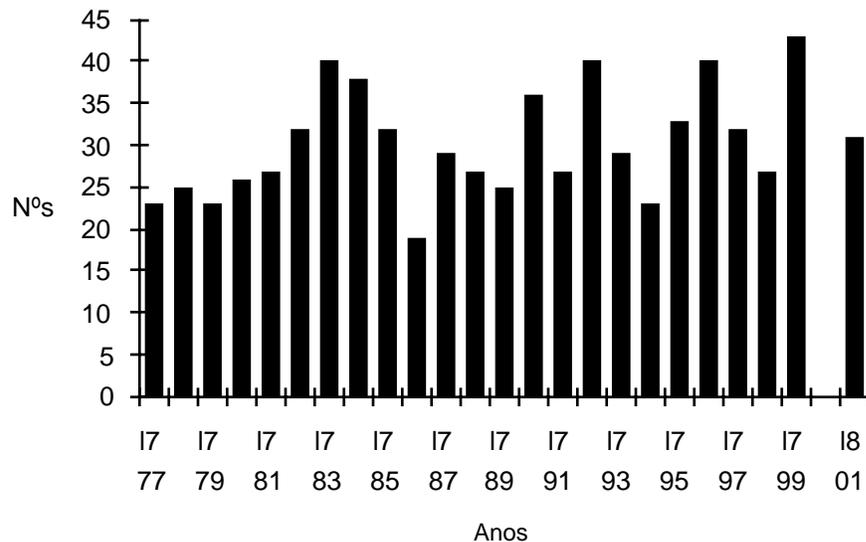
<sup>49</sup> Cf. FERREIRA, J.A. Pinto, "A Economia do Vinho e o Crescimento do Porto, nos séculos XVII e XIX", in ACADEMIA PORTUGUESA DE HISTÓRIA, *O vinho na História Portuguesa, séculos XIII-XIX- ciclo de conferências*, Porto, Fundação Engº António de Almeida, 1983, pp. 241-315

<sup>50</sup> Ob.cit., p. 206.

<sup>51</sup> Cf. SANTOS, Cândido dos, "Para a História do Comércio Português - movimento da saída de barcos pela barra do Douro de 1681 a 1705 e de 1777 a 1801", *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, 2ª série, vol. 2, 1984, pp. 123 - 237.

correspondeu a 7% do movimento portuário. Quase um século mais tarde (1777-1801) essa média salta para 30 navios anuais, passando a representar 9.9% do movimento da Barra do Porto (Gráf. 2.1). Sublinhe-se que a pequena elevação percentual no movimento geral da barra esconde o grande aumento na carreira do Brasil - os 16 navios anuais nos inícios do século XVIII, sobem para 30 na viragem secular, praticamente o dobro, facto que nos diz da importância acrescida desta corrente comercial, que julgamos ainda melhor avaliada se aceitarmos a hipótese de o movimento do último período apresentar uma maior tonelagem, na linha do que afirma o Pe. Rebelo da Costa sobre o maior porte dos navios portuenses. Por outro lado, o restante movimento portuário, quer o de cabotagem, quer o que se dirigia para a Galiza e o Norte da Europa, devia parte da sua dinâmica a esta corrente brasileira, como se pode deduzir das mercadorias transportadas e referidas no mesmo estudo, actuando o Porto como uma praça de redistribuição e reexportação.

**Gráf. 2.1 - Navios do Porto para o Brasil**



Fonte: SANTOS, Cândido, ob. cit., p. 207.

Obs : não há informação para o ano de 1800.

Este quadro comercial, de que as "Balanças do Commercio" permitem conhecer a

estrutura e evolução entre 1796-1831, sofre um rude golpe a partir de 1810, dado o tratado com a Inglaterra retirar à metrópole o exclusivo comercial com o Brasil e estabelecer a liberdade de comércio com as nações amigas, facto que na prática vinha já acontecendo desde 1808, com a transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro, sob a tutela inglesa<sup>52</sup>. Uma reinterpretação recente das "Balanças", levada a cabo por Valentim Alexandre, com base na correcção da sistematização interna na discriminação dos produtos, veio valorizar a importância do mercado local como fornecedor de produtos para o Brasil, contra a tese bastante divulgada de o Porto (e Portugal) constituir essencialmente um "*ponto de rotação*" de mercadorias importadas do Norte da Europa, prolongando até mais tarde a ideia que nos advém do caso referente a Pedro Gomes Simões, acima exposto<sup>53</sup>. Além disso, conforme se pode observar pela representação gráfica dos produtos industriais exportados do Porto para o Brasil (Gráf. 2.2), bem como dos principais produtos (linifícios, ferragens portuguesas e vinhos), a quebra da difícil conjuntura de 1808-10 apresenta alguma recuperação posterior, mostrando, segundo Valentim Alexandre, que a mudança estrutural é, fundamentalmente, posterior a 1818, mas onde o lugar principal dos produtos exportados passa a ser ocupado gradualmente pelo vinho, em especial o vinho do Porto<sup>54</sup>.

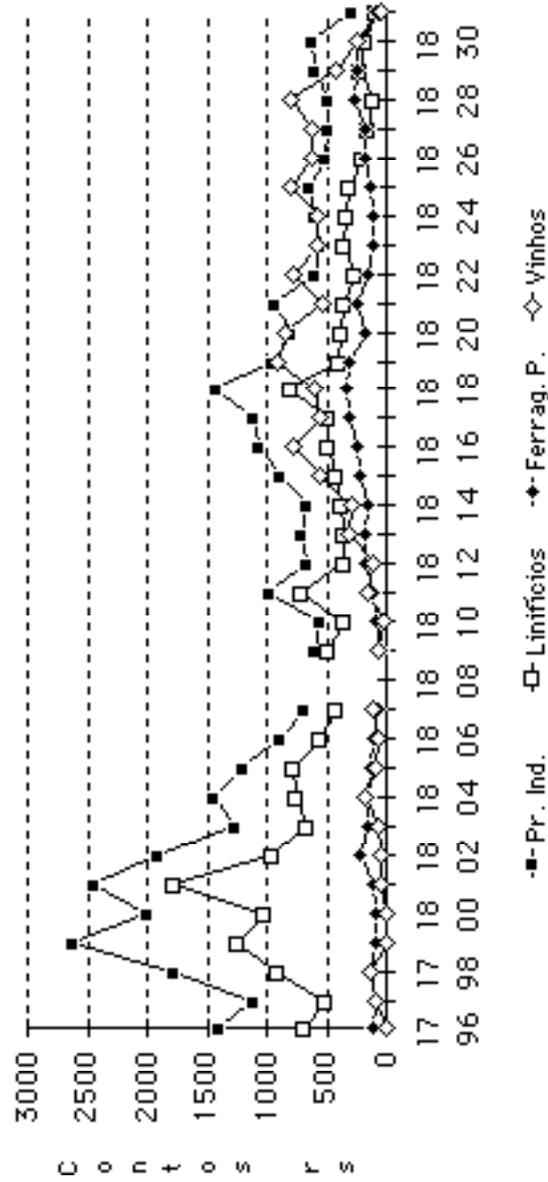
---

<sup>52</sup> Para Borges de Macedo, a quebra do comércio com o Brasil começa a sentir-se por 1802, devido à concorrência inglesa sobre as manufacturas nacionais e à introdução dos respectivos tecidos em Portugal para reexportação. Cf. MACEDO, Jorge Borges, *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, Lisboa, Quercus, 2ª edição, 1983, pp. 235-247.

<sup>53</sup> ALEXANDRE, Valentim, "Um Momento Crucial do Subdesenvolvimento Português: Efeitos Económicos da Perda do Império Brasileiro", *Ler História*, nº 7, 1986, pp. 3-45. As suas posições não são isentas de polémica. Cf., a este respeito, o debate inserto in *Penélope - Fazer e Desfazer a História*, nº 3, 1989 : LAINS, Pedro, "Foi a Perda do Império Brasileiro um Momento Crucial do Desenvolvimento Português ?" (pp.92-102) e ALEXANDRE, Valentim, "Um Passo em Frente e Dois à Rectaguarda: Resposta à Nota Crítica de Pedro Lains" (103-110). O debate prolonga-se ainda pelo nº 5 daquela revista.

<sup>54</sup> ALEXANDRE, Valentim, *Os Sentidos do Império - Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*, 3 volumes, Lisboa, UNL, dissertação de doutoramento, 1988. Para o gráfico utilizámos os quadros CXIX, CXXI, CXXIII, CXXXII, CXLVIII, CXLIX, CLIV e CLXII (3º volume).

Gráf. 2.2 – Exportações do Porto para o Brasil



Fonte: ALEXANDRE, Valentim, ob.cit.

Sublinhe-se, pois, o facto de o Porto não constituir em exclusivo uma plataforma de reexportação, típica das praças coloniais. Desde o século XVII que um produto regional - o vinho do Porto - se afirma como um objecto determinante no comércio externo, não só do Porto como no conjunto da exportação nacional, o que permitiu alguma autonomia e uma dinâmica própria à Cidade.

De qualquer modo, sejam quais forem os mecanismos que expliquem a quebra do comércio com o Brasil, o Porto viu-se privado de um mercado reservado<sup>55</sup>, no qual tinha ocupado um lugar proeminente, logo a seguir ao de Lisboa, tendo chamado a si o volume quase total do fluxo comercial do Norte de Portugal: para além da sua dinâmica própria, muito terão contribuído para isso determinadas medidas administrativas, desde logo a instalação de duas companhias monopolistas (Companhia da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro<sup>56</sup> e Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba<sup>57</sup> e ) e, a partir de 1774, o Privilégio do Selo da Alfândega<sup>58</sup>. Este último facto, que só acontecia também com Lisboa, obrigava ao desalfandegamento das mercadorias vindas do estrangeiro para o Norte naquela cidade, com o pretexto de evitar os "descaminhos" das mercadorias que se eximiam à fiscalidade. Promovendo uma bicefalia económica (em torno do Porto e Lisboa), tal medida quase acabou com a animação dos pequenos portos provinciais, num autêntico processo de apropriação e subalternização, como lhe chama José V. Capela num documentado estudo sobre o caso de Viana<sup>59</sup>.

---

<sup>55</sup> Não esqueçamos que a "reserva" do mercado para o comércio nacional se conjugava com outras medidas coloniais, tais como o alvará de 5 de Janeiro de 1785 que proibia e mandava destruir todas as fábricas existentes no Brasil, com excepção dos teares ou manufacturas para fabrico de fazendas grosseiras para escravos ou para enfiar mercadorias. Tal medida desapareceu logo em 1808.

<sup>56</sup> Estatutos de 10 de Setembro de 1756.

<sup>57</sup> Com estatutos de 30 de Julho de 1759, tinha uma Junta em Lisboa e duas direcções, uma no Porto e outra em Pernambuco.

<sup>58</sup> Lei de 22 de Novembro.

<sup>59</sup> CAPELA, José V., "Viana na Segunda Metade do Século XVIII - em torno de um processo de decadência e subalternização comercial", *Boletim da Terra de Valdevez*, nº 6, Arcos de Valdevez, 1983, pp. 113-149. Cf. ainda JUSTINO, David, *A Formação do Espaço Económico Nacional, Portugal 1810-1913*, I Vol. Lisboa, Vega, 1988, pp. 208-213. Veja-se também o reconhecimento desta polarização comercial in COSTA, A. Rebelo, ob.cit., p.46.

### 2.3 - Comércio e emigração -

#### **mercado, navegação, remessas.**

O comércio do Porto (como o de Portugal, em geral) com o Brasil decaiu, pois, drasticamente no século XIX, num processo irreversível<sup>60</sup>: 1808/10 (transferência da Corte e tratado com a Inglaterra) e 1822 (independência do Brasil) são datas simbólicas neste contexto, mas com efeitos visíveis na quebra das relações comerciais, etapas finais de um ciclo de dominação colonial, que durante três séculos mobilizou interesses, arrastou homens, repartiu famílias pelos dois lados do Atlântico. Aos interesses nacionais, afeitos ao "exclusivo", veio sobrepor-se a lógica da reordenação contínua da economia-mundo, que relegava Portugal para uma situação de periferia e incluía o Brasil na órbita central dominada pelos interesses britânicos, numa renovação do processo da divisão internacional do trabalho.

Embora inserida num contexto mais amplo, a revolução de 1820, iniciada no Porto, com forte empenhamento das classes comerciais, é também um gesto desesperado para travar o mercado indispensável que definitivamente se subtraía a Portugal. O imenso folhetim e inabilidade política que as Cortes Constituintes a este respeito produziram é bem elucidativo do desespero que a perda do Brasil provocava<sup>61</sup>. Não se soube sequer atentar nas palavras do Regente D. Pedro dirigidas ao Rei: *"Com força armada é impossível unir o Brasil a Portugal, com o commercio e a mutua reciprocidade a união é certa, porque o interesse pelo commercio e o brio pela reciprocidade são as duas molas*

---

<sup>60</sup> Entre 1800 e 1831 o comércio nacional com as nações estrangeiras (Brasil incluído diminui para menos de metade (índices 100 e 44), mas o efectuado com o Brasil decai em 4/5 (índices 100 e 20), segundo BONIFÁCIO, Maria de Fátima, *Seis Estudos Sobre o Liberalismo Português*, Lisboa, Estampa, 1991, pp. 119-120.

<sup>61</sup> Cf. PEREIRA, Miriam Halpern, *Portugal no Século XX - Revolução, Finanças, Dependência Externa*, Lisboa, Sá da Costa, 1979, pp. 85-108.

*reais sobre que deve trabalhar a monarchia luso-brazilica"* <sup>62</sup>. A independência total do Brasil estava a chegar. As pressões internas e as externas, particularmente as inglesas, a revolta perante a ameaça de perda de regalias adquiridas durante a Regência, a onda mundial de nacionalismo, a afirmação dos direitos dos povos, a que os conflitos das Cortes davam propriedade... tudo se conjugou para isso.

Ultrapassemos, porém, as razões do afastamento e da separação inevitável. Passada a hora das comoções políticas, a ligação afectiva e comercial permanecerá de algum modo, ainda que definhada e reciclada, dadas as novas condições institucionais. Essa era pelo menos a convicção expressa pelo Porto, através da sua Associação Comercial, em 1842:

*"O Brazil, parte da Monarchia Portugueza até 1825, importou sucessivamente de Portugal Cidadãos que hião desenvolver naquelle vasto, fertil , e nascente paiz os meios de reproduzir nelle as riquezas naturaes: daqui o trato commercial e civil entre este e aquelle paiz, cuja população se podia considerar quasi toda Portuguesa: e as riquezas que dali se importavão reproduzidas por Portuguezes forão poderoso incentivo para a sucessiva emigração para ali. Separada de direito aquella parte da Monarchia, ficou de facto ligada ainda estreitamente a Portugal, porque os laços d'amizade, interesses commerciaes, lingoagem, habitos, educação, e sobretudo parentesco entre seus habitantes, não cabia em convenções e tratados destruillos ou quebrantillos"* <sup>63</sup>.

O senso prático procurava o desenvolvimento das relações económicas com o Brasil, agora mais difíceis porque inscritas num quadro concorrencial, dominado pela Inglaterra, fortemente industrializada e competitiva, promovendo o investimento de ponta e as transferências de capital para o processo de modernização<sup>64</sup>. Devemos, porém,

<sup>62</sup> Carta de 23 de Janeiro de 1822 in *Documentos para a História das Cortes Gerais da Nação Portuguesa*, Tomo I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1883, p. 285.

<sup>63</sup> A.A.C.P., *Livro copiador de correspondência expedida*, 1839-1843, ofício nº 95. Transcrito in ALVES, Jorge Fernandes, "Emigração Portuguesa - o exemplo do Porto nos meados do século XIX", *Revista de História*, Porto, 1989, pp. 283-289.

<sup>64</sup> Sobre o papel da Inglaterra na modernização da sociedade brasileira, cf. GRAHAM, Richard, *Britain and the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914*, Cambridge, University Press, 1968.

sublinhar que, na fase pós-independência, as trocas comerciais nunca se interromperam, ainda que as novas situações (de mercado e política) tenham contribuído para um significativo abrandamento<sup>65</sup>. Segundo Fátima Bonifácio, teria sido Lisboa quem mais sentiu a perda do mercado brasileiro, pois no Porto, depois de uma quebra de 1/2 logo após a independência, verificou-se mesmo, na década de 1820 uma recuperação das exportações face aos valores iniciais de Oitocentos.<sup>66</sup>

Um elemento perturbador neste processo de normalização foi o surgimento da pauta alfandegária setembrista (1837)<sup>67</sup>, que penalizava fortemente alguns produtos brasileiros, especialmente a aguardente de cana e o arroz. Encarada no Brasil como um acto deliberado de hostilidade, suscitou ali medidas de retaliação e, por cá, uma forte campanha para a sua revisão, quer por parte dos grupos de pressão comerciais, especialmente da Associação Comercial do Porto, quer na imprensa afecta a este tipo de interesses. Considerando que a oneração dos produtos brasileiros entrava em contradição com o Tratado de 29 de Agosto de 1825, que no seu artigo 10 previa o restabelecimento das relações comerciais entre os dois países com a taxa recíproca de 15% de direito de consumo, o governo brasileiro através do decreto nº 36 de 6 de Maio de 1839, elevava a 50% o imposto sobre os vinhos e bebidas espirituosas importados, numa medida com implicações directas na importação dos vinhos portugueses<sup>68</sup>. Solicitada a dar o seu parecer, a Associação Comercial do Porto, preocupada com mais um problema para o Douro, já de si em situação calamitosa, *"entende que o mal que está sofrendo o nosso Commercio com o Brazil, provém do ponto de vista menos exacto em que tem sido*

---

<sup>65</sup> Cf. BONIFÁCIO, Maria de Fátima, ob.cit., p. 122 ( em especial o quadro sobre o Brasil, por períodos).

<sup>66</sup> Idem, ibidem, p. 124. Na diversidade de efeitos da perda do mercado brasileiro, vê a autora a origem da dissidência entre Porto e Lisboa, cada qual com projectos económicos autónomos como resposta à situação criada: a primeira defendendo o tratado com a Inglaterra, já que os seus interesses giravam em volta do triângulo Porto-Brasil-Inglaterra; a segunda defendendo a abolição do tratado de 1810 e a criação de um porto-franco que projectasse Lisboa na economia mundial.

<sup>67</sup> Sobre a participação cartista na elaboração da pauta, que os setembristas se teriam quase limitado a assinar, cf. BONIFÁCIO, Maria de Fátima, ob.cit., pp. 36 e 245-279.

<sup>68</sup> Cf. diversos artigos in *"Periodico dos Pobres no Porto"*, números de 17, 27 e 29 de Julho, 7 de Agosto e 21 de Setembro de 1839, os quais incluem transcrições de jornais brasileiros. Ver, especialmente, um esclarecimento de Saturnino de Sousa e Oliveira, o autor do decreto brasileiro de 6 de Maio (nº de 29 de Julho)

*considerado aquelle Paiz nas suas relações commerciais com o nosso. O Brazil he hoje o ponto do globo para onde a nossa pequena industria fabril exporta a maior parte de seus productos, e o nosso Commercio com elle he d'aquelles de que tiramos mais vantagem. Nos pagamos os seus productos com os nossos proprios productos, e essa mesma emigração que á primeira vista parece ruinosa a Portugal, não o hé, pois se por um lado perdemos braços, cujo emprego proveitoso offerece duvida, por outro lucrámos com a renovação dos laços de sangue, que ja nos unem com aquelle paiz, e com a fortuna que uma grande parte desses emigrados ali adquire, e traz consigo para Portugal, resultando sempre que, quer voltem, quer ali fiquem elles sustentão milhares de familias no nosso Paiz" <sup>69</sup> . Neste sentido, faz sentir ao governo a inutilidade das taxas sobre a aguardente de cana e do arroz brasileiros, pois, no primeiro caso, não entrariam mais do que 1500 pipas de aguardente, embora o seu fraco teor de álcool não lhe assegurasse grande consumo face à nacional, enquanto o vinho expedido para o Brasil atingia as 15000 pipas de valor muito mais elevado, as quais se colocavam em causa, além do prenúncio de outras medidas gravosas para o comércio português. Lembrando que, na elaboração das pautas a própria Associação subscrevera um parecer que criava uma situação de excepção para os "géneros coloniais" do Brasil e que não fora considerado na versão final, aconselhava o governo a negociar um tratado de comércio com o Brasil, através de concessões mútuas. Colocada perante "a dolorosa obrigação de dizer verdades que revelão a nossa fraqueza e dependencia", afirma a Associação Comercial: " Destruído o nosso Commercio com o Brazil sofrerá grandemente a nossa navegação, daremos um golpe mortal na Industria, e arruinaremos em grande parte a exportação de nossos vinhos" <sup>70</sup> .*

Com efeito, a ligação da praça comercial do Porto ao Brasil era muito grande e determinante, por isso, nestes tempos pós-independência, marcados por algum confronto

---

<sup>69</sup> A.A.C.P. , *Livro copiadador de correspondência expedida*, 1839-1843, pp. 30-34 (ofício de 27 de Setembro de 1839).

<sup>70</sup> Idem, *ibidem*, p. 34.

e afirmação unilateral, a Associação pugnará pelo estabelecimento de um tratado com o Brasil, desde 1835, ou seja, pouco depois da sua formação, até aos inícios do século XX, com fases de esquecimento consoante a capacidade de influência das diversas facções, quase sempre submersas pelos poderosos interesses do Vinho do Porto. A esse facto, não terão sido alheios os diversos comerciantes retornados do Brasil, alguns deles mesmo tendo optado pela naturalidade brasileira, que eram sócios da Associação e viam os seus negócios envoltos em dificuldades, sobretudo com as medidas pautais em relação aos géneros coloniais (açúcar, café, chá, aguardente, etc.) e as tentativas de restrição da emigração que se propalavam desde 1836. Recordemos que em 1838, um almanaque da cidade regista 163 negociantes brasileiros com porta aberta na cidade, desenvolvendo negócios com o Brasil ou gerindo, à distância, os interesses que lá deixaram, muitos dos quais eram sócios da Associação<sup>71</sup>.

Um desses brasileiros, por adopção de nacionalidade, era Joaquim Ferreira dos Santos que, tendo-se retirado para Portugal em 1831 e instalado no Porto em 1833, após o Cerco, animava algum comércio, quer carregando por sua conta o seu brigue Activo, navegando sob bandeira brasileira, quer participando noutras carregações em diferentes navios, enquanto esperava pela hipótese de regressar. Da sua casa do Brasil mandava vir produtos comprados, além de procurar escoar as produções das suas fazendas. Assim, embarcava regularmente e consoante as condições do mercado couros, café, açúcar e aguardente<sup>72</sup>. Em 1835, em face da nova situação pautal, já ele se queixava das despesas com a embarcação: *"aqui tem, meu compadre, para que servem os navios; em outro tempo se empunha com elles, mas hoje só servem para descredito de quem os possue, isto he, porque dão cabo das finanças"*. Depois de repetidas queixas a amigos e

---

<sup>71</sup> Cf. *Directório da Antiga, Mui Nobre, Sempre Leal, e Invicta Cidade do Porto para o anno de 1838*, Porto, Typographia Commercial Portuense. Desses comerciantes brasileiros, 32 eram sócios da Associação nesse ano (21% no total de 150), embora não seja possível chegar a um número exacto, devido ao facto de os registos deixarem algumas dúvidas. (N.B. As primeiras listas de sócios surgem desgarradas nos "livros de contas" da Associação).

<sup>72</sup> Uma carregação do seu brigue Activo, por sua conta exclusiva transportou o seguinte: 2000 couros, 1280 sacos de café, 81 caixas de açúcar e 20 pipas de aguardente. Em 1837 dá ordens proibindo o envio de mais aguardente, dados os direitos elevados que pagava face à nova pauta.

correspondentes, tem uma oportunidade de as expor oficialmente ao novo ministro plenipotenciário do Brasil em Lisboa (António de Meneses Nascimento de Drumond), em finais de 1838, o qual conhecia pessoalmente do Rio de Janeiro, quer assinando a representação colectiva dos brasileiros residentes em Portugal, quer em seu nome particular. Reclama contra a décima de maneio que é obrigado a pagar pelo seu "negocio em grosso", contra os direitos preferenciais aos navios portugueses (as mercadorias transportadas em navios brasileiros pagariam mais 15% de direito), contra a proibição de matrícula de portugueses na equipagem de navios brasileiros, a não ser com pagamento de passaporte no valor de 3600 réis, quando antes se permitia até à terça parte, e solicitava um juízo privativo para os cidadãos brasileiros (privilégio que já tinham ingleses e franceses)<sup>73</sup>.

Dado que algumas medidas pareciam querer afrontar directamente o comércio com o Brasil, os "brasileiros" do Porto puseram grande entusiasmo na revolução cabralista, que veio a ocorrer a 27 de Janeiro de 1842, sendo a "Comissão do Tesouro" do movimento, encarregada de angariar e gerir os fundos necessários, constituída por homens ligados à Associação Comercial. A presidi-la estará um brasileiro que nessa revolução empenhou muitos dos seus fundos pessoais - exactamente Joaquim Ferreira dos Santos, depois barão, visconde e conde de Ferreira pela mão de Costa Cabral. Sublinhe-se o seu papel de angariador no Brasil, através dos seus correspondentes, e a convivência com o dito representante do Brasil em Lisboa, a quem deviam ser endereçados os fundos recolhidos<sup>74</sup>.

Confirmando o desinteresse pelas colónias africanas, já referido por M. de Fátima Bonifácio e visível em qualquer quadro alfandegário através das ínfimas

---

<sup>73</sup> Informação recolhida no âmbito de uma investigação biográfica sobre o "brasileiro" referido. Para uma primeira e abreviada versão, cf. ALVES, Jorge Fernandes, "Percurso de um brasileiro do Porto - o Conde de Ferreira", *Revista da Faculdade de Letras - História*, II série, vol. IX, Porto, 1992, pp. 199-213.

<sup>74</sup> Os restantes membros dessa comissão eram José Henrique Soares (presidente da A.C.P.), Joaquim da Cunha Lima de Oliveira Leal e António Vieira de Magalhães (depois Visconde de Alpendurada), ambos directores em diferentes anos.

proporções em que se efectua o comércio do Porto com Angola, Moçambique, Guiné ou Cabo Verde, a Associação rejeita por essa altura a proposta de criação de uma *Empresa dos Concidadãos do Porto*, criada em 1841, em Moçambique, para promover a colonização com portugueses, explorar as riquezas mineiras, estabelecer melhores relações comerciais e promover as culturas da colónia, a qual pretendia a liderança da Câmara Municipal da Cidade, tendo esta enviado<sup>75</sup> o respectivo processo à Associação para ser apresentado na respectiva Assembleia Geral. Mas lista de subscrição de accionistas ( 5000 acções de 120\$000 para um capital de 600.000\$000) ficou vazia, tendo a Associação respondido secamente pela inoportunidade do projecto, o que revela as expectativas que mantinha pela revolução que iria surgir daí a dois meses<sup>76</sup>.

Mas se nos abstrairmos da "fornada" da nomeação de novos pares e de títulos nobiliárquicos com que Costa Cabral pagou, individualmente, os "favores" destes artistas empenhados na revolução, pouco mais se viu, já que o tratado com o Brasil continuará a ser uma reivindicação formal<sup>77</sup>.

Avançando um pouco mais no tempo, analisemos o comércio com o Brasil no ano económico de 1859-1860 (Quadro 2.3). Podemos dizer que a estagnação comercial se prolonga neste domínio do comércio portuense, se o compararmos com os dados

---

<sup>75</sup> Em 20 de Novembro de 1841.

<sup>76</sup> A.A.C.P., *Correspondência avulsa*, Maço de documentos sobre o assunto, com cópia de estatutos, memorias sobre projectos a realizar, relação de amostras minerais e outras. Sobre o problema colonial e seus desenvolvimentos posteriores, até ao final do século, cf. CAPELA, José, *A Burguesia Mercantil do Porto e as Colónias (1834-1900)*, Porto, Afrontamento, 1975. Podemos afirmar que o empenho colonial da Associação Comercial do Porto só data de 1934 e, ao que parece, por pressões governamentais. É nesse ano, no centenário da fundação da A.C.P., que o governo decreta a realização da 1ª Exposição Colonial no Porto, na qual se incluía o 1º Congresso do Intercâmbio Comercial com as Colónias. Então, António de Oliveira Cález, presidente da Associação, assumirá a presidência da Exposição e do Congresso, que suscitaram a participação de outras associações portuenses. O dinamismo da Comissão Executiva virá, porém, de Henrique Galvão. Cf. Associação Comercial do Porto, *Relatório da Direcção referente ao Exercício de 1934*. Ver ainda o volume do *1º Congresso do Intercâmbio Comercial com as Colónias - teses e conclusões*, Porto, 1934.

<sup>77</sup> Cf. " *Resposta à Portaria de 29 de Novembro de 1865 da Direcção da Associação Commercial do Porto*", impresso onde se registam as respostas a um conjunto de quesitos sobre os obstáculos ao desenvolvimento do comércio e da navegação. Depois de historiar a evolução do comércio com o Brasil, na fase pós-independência, aí se insiste: "*É pois com o Imperio do Brasil, que muito conviria a conclusão d'um tratado commercial; mas como aquelle Estado se tem mostrado assaz avesso a esses contractos, é possível que se conseguiria o desejado fim, começando por fazer concessões nos direitos dos coloniaes, aqui importados, que fariam augmentar a extracção dos que recebemos d'além*" (p.9).

fornecidos por Fátima Bonifácio para 1839, ou seja, duas décadas atrás<sup>78</sup>. O comércio do Porto com o Brasil continua a ocupar, com ligeiras oscilações, percentagens idênticas, com 21,4 % nas importações e 15,2% nas exportações. O Brasil continua a ser o mercado preferencial e quase exclusivo para a compra de algodão em rama<sup>79</sup>, para os despojos de animais (couros, peles, ossos, chifres) em 90%, para os géneros coloniais (açúcar, café, cacau)<sup>80</sup> em 82%, com relevo ainda para as madeiras (28,4%), em especial a madeira em bruto para marceneiro. Por outro lado, o Brasil é quase o mercado exclusivo para colocação de muitos dos nossos produtos, com excepção dos animais<sup>81</sup>, das lãs, dos vinhos (apesar de ser o segundo maior consumidor deste produto), das madeiras e metais, e poucos mais, pois os restantes são absorvidos na ordem dos 80 a 90%. Assim, acontece com os cobertores e cotins que o Porto consegue colocar no mercado externo, com as obras em chifre, cordovões e calçado, com o feijão<sup>82</sup>, com as grassinas (azeite, carne de porco, cebo), com os atalhados e fio de linho, com obras em vidro e louça, com os metais (foices, machados, fechaduras, chumbo em munições e, sobretudo, prata em obras de ourives), pedras em cantaria, livros impressos, peixe salgado e sedas (em especial, o retroz), doces secos. Uma estreita diversidade, típica da natureza artesanal e da íntima

---

<sup>78</sup> BONIFÁCIO, Maria de Fátima, ob. cit., pp. 222-239. Para uma evolução do comércio externo, tanto com o Brasil como com outros países, entre as décadas de 1840 a 1865, cf. SERPA, António de, "Apontamentos sobre estatística", *A America*, Vol. I, Lisboa, 1868 (diversos números).

<sup>79</sup> A classe pautal dos algodões inclui o algodão em rama, os fios e os tecidos. O primeiro vem quase exclusivamente do Brasil; os fios e tecidos, para além da produção local, vêm quase na totalidade da Inglaterra, com uma pequena percentagem da França (muita variedade de tecidos finos).

<sup>80</sup> Repare-se na enormidade fiscal sobre os "géneros coloniais", 39% no conjunto. Sobre disto dirá a Associação: "*Quando se promulgou a pauta teve-se em vista, promover a criação da industria fabril, e seu melhoramento; e augmentar a receita publica pelo rendimento das alfandegas. Em algumas leis da reforma só a esta segunda parte se attendeu. Não foi de certo para animar qualquer industria no paiz que se augmentaram os impostos sobre o assucar, o caffè, o cacau, e mesmo a aguardente de cana! A consequência foi a que se podia prever. O Brasil julgou-se hostilizado, recorreu a represalias, e sobrecarregando os nossos produtos de direitos, deu um golpe terrivel nas nossas relações mercantis, e sobretudo na navegação. Entretanto a receita não subiu. A carestia artificial dos coloniaes deu em resultado 1º a diminuição do consumo, e 2º o contrabando que logo se fez e tem continuado em escala ascendente por toda a raia seca...*" In *Relatório da Comissão Encarregada d'Indagar as Necessidades do Commercio do Porto com as alterações feitas pela Assembleia Geral da Associação Commercial*, Porto, Typographia Commercial, 1854, p. 9.

<sup>81</sup> Estamos na época em que a exportação de gado para Inglaterra pela barra do Douro era muito importante, de tal modo que se pode mesmo falar de alguma reconversão da zona agrícola envolvente do Porto no sentido de favorecer as pastagens e a concomitante criação de gado.

<sup>82</sup> 55243 alqueires de feijão exportados nesse ano para o Brasil.

ligação à agricultura, configurando a ideia de o comércio do Porto controlar nichos do mercado brasileiro, com toda a certeza ligados a comerciantes de origem minhota, afastado que está das grandes oportunidades, dominadas pelos estrangeiros, e, naturalmente, pelo crescimento do artesanato e indústria brasileira que emergiram, embora lentamente, a partir de 1808, conforme salienta a historiografia brasileira<sup>83</sup>.

Por outro lado, se acompanharmos a imprensa portuense nos relatos minuciosos dos seus correspondentes sobre o estado do mercado brasileiro, apercebemo-nos da gradual substituição dos produtos portugueses. Em 1844, afirma-se que a quebra de consumo de chapéus de Braga, se ficava a dever ao estabelecimento de fábricas em Minas e Rio Grande e à preferência dada aos de palha, vindos do Chile, mais leves e duradouros; aponta-se a permanente quebra no consumo do linho substituído pelo algodão inglês mais barato<sup>84</sup>. Em 1860, dá-se conta que as "ferragens" idas do Porto já não conseguem competir com as de Inglaterra, apesar de ainda haver fazendeiros que pedem machados, foices e enxadas do Porto porque querem "*obra segura e forte*", "*mas os ingleses, sabendo que os consumidores de taes objectos preferem a obra do Porto, teem tractado de imitar tudo. As enxadas, por exemplo, são identicas, até na marca*", apesar de pesarem menos, e o mesmo processo se verifica nas fechaduras, a ponto de nas remessas do Rio para o interior se notar na factura "*tantas fechaduras inglezas á portugueza...*"<sup>85</sup>

Não admira, assim, que o quadro da balança comercial nos apresente um saldo negativo neste ano de 1859-60, apesar de o Brasil ser o segundo melhor cliente do Porto, depois da Inglaterra (que absorve 77% das exportações), somando ambos os países 91% do comércio externo portuense.

---

<sup>83</sup> Cf. JÚNIOR, Caio Prado, ob. cit., pp. 147-157.

<sup>84</sup> *Periódico dos Pobres no Porto*, nº 129, de 03.06.45.

<sup>85</sup> "Brazil", *O Commercio do Porto*, de 4 de Agosto de 1860.

**Quadro 2.3 – Movimento Comercial com o Brasil pela Alfândega do Porto – 1859/1860**

Classes da Pauta	Importações		% Total		Exportações		% Total	
	Valor	Direitos	Import.		Valor	Direitos	Export.	
I- Algodões	232887\$520	367\$425	16,50		7794\$900	39\$035	76,80	
II- Animais	1715\$200	45\$050	70,30		878\$900	4\$390	0,30	
III- Bebidas Fermentadas	4325\$840	2393\$455	2,50		378688\$000	4729\$060	8,70	
IV- Despojos de animais	330485\$800	7298\$680	90,20		25500\$400	132\$490	34,20	
V- Farinóceos	23414\$900	2704\$735	4,00		40560\$000	193\$495	95,60	
VI- Géneros coloniais	675105\$220	265350\$840	82,10					
VII- Grassinas	548\$100	141\$075	1,60		96042\$400	480\$210	80,90	
VIII- Lãs e pelos	2338\$600	117\$040	0,55		6266\$000	31\$330	2,70	
IX- Linhos	6519\$000	44\$725	2,20		43187\$000	215\$920	97,70	
X- Louça e vidros	103\$800	47\$905	0,15		14413\$400	72\$055	87,10	
XI- Madeiras	14872\$380	1458\$430	28,40		27530\$300	137\$640	26,20	
XII- Metais	15700\$400	44\$865	2,10		189751\$000	982\$045	22,00	
XIII- Minerais	591\$000	2\$510	0,90		2847\$300	14\$235	94,70	
XIV- Papel	45\$000	2\$410	0,09		3818\$000	19\$085	91,00	
XV- Pescarias	146\$340	27\$305	0,03		7296\$200	36\$390	93,70	
XVI- Pr. Químicos e Mediciniais	3062\$960	487\$205	1,22		35180\$200	176\$790	29,40	
XVII- Sedas	246\$800	56\$900	0,10		46622\$000	232\$660	98,70	
XVIII- Sementes, Frutas e Plantas	195\$060	27\$745	2,00		47594\$500	237\$920	29,20	
XIX- Vários Artigos	5295\$160	1340\$980	5,30		36948\$700	183\$235	73,60	
<b>Total</b>	<b>1317579\$080</b>	<b>281968\$280</b>	<b>21,40</b>		<b>1010919\$200</b>	<b>7917\$985</b>	<b>15,20</b>	

Fonte : Mapps Estatísticos da Alfandega do Porto pertencentes ao ano economico de 1859-1860  
 Porto, Tipografia da Rua Formosa, 1860

Um panorama que surge como continuação do verificado no Antigo Regime, pois os mercados tradicionais mantêm-se, com o reforço do inglês e a perda relativa do brasileiro. Neste último, o caso dos têxteis é flagrante, em comparação com a situação dos finais do século XVIII atrás referida. Confirma-se a imagem que Fátima Bonifácio nos dá para o Porto das décadas de 1830/40:

*"A praça do Porto carece de verdadeira dimensão internacional: polariza uma região que surge fechada sobre si mesma no contexto do resto do País, umbilicalmente ligada a um triângulo cujo vértice principal residia na Inglaterra, e outro, subalterno, no Brasil"* <sup>86</sup>.

Por volta de 1880, o panorama comercial de Portugal com o Brasil continua a manter as posições relativas aqui estabelecidas, com uma alteração de fundo: uma queda substancial na importação de açúcar não-refinado; no lado da exportação, a preponderância cada vez maior do vinho como produto essencial e o quase desaparecimento da componente industrial, adensando-se ainda mais a componente agrícola da nossa exportação. No entanto, o Brasil permanece como o segundo melhor importador/exportador da praça do Porto, e, ao nível nacional, o nosso comércio com o Brasil apresenta, desde 1870, saldos favoráveis cada vez mais elevados<sup>87</sup>.

Neste contexto pouco animador, o Porto comercial, através da sua Associação, não pode esquecer duas alternativas: o comércio interno e a emigração.

No comércio interno, a tónica será posta na necessidade de comunicações fáceis, baratas e rápidas: *"dai-nos estradas, cannaes, e rios navegaveis, e permitti a aceleração do transito, abolindo as barreiras interiores, os impostos locaes, as guias, os*

---

<sup>86</sup> Ob. cit., p. 229.

<sup>87</sup> Cf. o artigo de Rodrigues de Freitas "Comercio de Portugal: II - o Brasil", in *O Comércio do Porto*, de 26 de Outubro de 1882, que apresenta quadros de evolução anual, de 1843 a 1879. Do mesmo autor, ver diversos artigos sobre "Vinhos Portugueses no Brasil", ibidem, de 8 e 15 de Junho e 17 e 22 de Agosto de 1884. Idem, "O câmbio do Brazil e a Economia Nacional", ibidem, de 6 de Dezembro de 1885, para os anos de 1879-1882. Vejam-se as importações/exportações para alguns anos (em contos de réis), com saldo positivo crescente: 1870 - 3178/3207; 1875 - 2483/4170; 1880 - 2139/5964.

*passaportes, e todos esses artificios com que se tem esmagado e continua a esmagar a industria*"<sup>88</sup>. Comunicações equacionadas na perspectiva centralista de tudo afluir ao Douro, sobretudo no desejo de construção de uma via até à raia, em que como o "*dorso d'um peixe, ella lançasse espinhas e se ramificasse com as terras que lhe ficam contiguas*"<sup>89</sup>, de forma a dilatar o "hinterland" à região transmontana e Beiras. Facto que só acontecerá mais tarde, no último quartel do século XIX, com o caminho-de-ferro do Douro a acalantar ainda o sonho de o Porto se tornar no centro de escoamento/abastecimento de Castela interior, saldando-se pelo desastre financeiro da "salamancada"<sup>90</sup>

A emigração, além de constituir um direito constitucional inalienável, é perspectivado, na óptica da Associação Comercial, sob dois aspectos que lhe merecem particular interesse: a navegação e o alargamento do mercado brasileiro. Já em 1835, a Associação deu seguimento a uma proposta de um conjunto de sócios com interesses na marinha mercante, a propósito do decreto de 15 de Janeiro que repunha a concessão de passaportes para o estrangeiro nas Secretarias de Estado, ao arrepio do decreto nº 23 de 16 de Maio de 1832 (do governo liberal nos Açores) que atribuía essa função às Prefeituras, solicitando-se a continuidade desta legislação. Invocando a facilidade e comodidade tanto dos passageiros como dos comerciantes de navios, afirma-se: "*A Navegação Nacional está redusida ao maior abatimento, os Navios apodrecem nos portos, porque não podem navegar com utilidade, e os Marinheiros desertão para Naçoens estranhas por falta de navios Nacionais; e consistindo ainda parte da carga dos poucos navios, que navegam, em alguns Passageiros, principalmente para o Brasil, estes não poderão transportar-se sendo obrigados a comprar um Passaporte a peso de ouro, com grande demora e incomodo; e então a navegação Nacional acabará*

---

<sup>88</sup> *Relatório da Comissão Encarregada d'Indagar as Necessidades do Commercio do Porto* ..., ob. cit., p. 15.

<sup>89</sup> *Idem, ibidem*, p. 16.

<sup>90</sup> Cf. SOUSA, Fernando de, "A Salamancada e a crise bancária do Porto", separata de NVMMVS, 2ª Série, nº 1, Porto, 1978

*inteiramente*”<sup>91</sup>.

Estas posições tornam-se claramente explícitas a propósito da contestação à portaria de 19 de Agosto de 1842, que, entre outras medidas para "*restringir pelo modo possível o Trafico da escravatura branca, que sob o plausível nome de emigrados, ou passageiros, vai despovoando não somente as Ilhas Adjacentes, mas tambem o Reino de Portugal no Continente*", propõe uma regulamentação minuciosa sobre passaportes e condições de circulação, estabelecendo uma relação entre número de passageiros, tonelagem e mantimentos, além de diversas obrigações, onde avultavam a exigência de botica e cirurgião a bordo, tal como a gravosa fiança de 4 contos de réis a prestar pelo capitão do navio que transportasse mais de 24 passageiros, como caução pelo cumprimento dos regulamentos<sup>92</sup>. Eram medidas exigentes para uma marinha antiquada e descapitalizada, por isso houve protestos. Como meio de pressão, navios, que estavam prontos a largar, suspenderam a sua viagem até serem declarados como não abrangidos, pois tinham ajustado as passagens antes do conhecimento da portaria. A A.C.P., através de diligências insistentes, que diversa correspondência permite comprovar e seguir, conseguiu alterar alguns artigos e suspender a obrigatoriedade de fiança até sair nova legislação, o que só acontecerá nos finais da década seguinte. A portaria rectificativa reconhece explicitamente o papel das "*representações de diversos individuos, e muito especialmente da Associação Commercial da Cidade do Porto sobre os inconvenientes que resultam ao Commercio e Navegação de algumas das disposições*" anteriores<sup>93</sup>. Na sua argumentação, a A.C.P. aceita o controlo sobre os processos de engajamento por aliciação, muito frequente nas Ilhas, defendendo que tais casos não se verificavam no

---

<sup>91</sup> A.A.C.P., *Correspondência avulsa*, carta de 14 de Março de 1835, com anexos.

<sup>92</sup> In *Diário do Governo*, n.º 196, de 20 de Agosto de 1842; ou in SILVA, António Delgado, *Collecção Official da Legislação Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1842, p. 321.

<sup>93</sup> Note-se que só eram atingidos os que transportavam mais de 24 passageiros para latitudes inferiores a 30º Norte, isto é, claramente para a América Latina ou África. (Vd. Portaria do Ministério da Marinha de 9 de Dezembro de 1842, in *Diário do Governo*, n.º 294, de 13 de Dezembro; ou in SILVA, António Delgado, *Collecção Official da Legislação Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1842, p. 423). Para um conhecimento pormenorizado sobre as diligências da A.C.P., cf. *Relatório dos Trabalhos da Associação Commercial do Porto no anno de 1842...* Porto, 1843, pp.4-7.

Porto de então<sup>94</sup>, sublinhando o papel da emigração, das suas remessas e dos retornados na vitalização da sociedade minhota, e da navegação em particular:

*"Não chega daquelle Imperio um unico navio a este Porto que deixe de conduzir algum dos chamados Brasileiros que volta á patria a descançar de suas fadigas, e gosar o producto dellas; e os capitaes empregados em generos que vem augmentar a riqueza publica, ou innumerous presentes de parentes e amigos estabelecidos naquelle paiz. A navegação Portuguesa, principalmente desta Praça é hoje apenas alentada por aquellas conducções de volta; não é o equivalente producto das mesquinhas mercadorias que para lá exportamos de nossa industria ou agricultura que preenche a carregação dos Navios do Brazil para Portugal, são capitaes ali adquiridos por Portugueses, por indivíduos dessa emigração que se pretende tolher: não se contrabalança essa valiosa importação com capitaes para o estrangeiro, mais ainda alem della numerosos capitaes em especie vem augmentar a desproporção entre a exportação para o Brazil, e a importação d'ali. A praça do Porto aonde semelhantes capitaes em giro a tem prezervado talvez da sua completa fallencia é prova do que acaba de d'expor-se"* <sup>95</sup>.

Surgia, assim, a emigração a substituir o vazio criado pelo decréscimo comercial, num quadro em que os invisíveis correntes e as encomendas familiares<sup>96</sup> se tornaram decisivos para a manutenção dos veleiros do Porto. A emigração assumia ainda o papel

---

<sup>94</sup> Mais tarde (1854) a A.C.P. já não nega o "engajamento" e a prática da "escravatura branca" no Porto, apresentando-o como uma imoralidade. Cf. *Relatório da Comissão Encarregada d'Indagar as Necessidades do Commercio do Porto ....*, ob. cit., p. 22. Tal facto, porém, mereceria críticas à comissão redactora (que era liderada por Eduardo Moser) em plena Assembleia Geral da Associação. Cf. A.A.C.P., *Livro de Actas da Assembleia Geral*, 1854, pp. 44-57 (sessão de 11 de Fevereiro).

<sup>95</sup> A.A.C.P., *Livro coprador de correspondência expedida*, 1839-1843, ofício nº 95. Transcrito in ALVES, Jorge Fernandes, "Emigração Portuguesa: o Exemplo do Porto nos Meados do Século XIX", *Revista de História*, Porto, 1989, pp. 283-289.

<sup>96</sup> O correio tinha já grande importância. Ao solicitar, em 1850, autorização para desembarque fora da Barra aos passageiros e correspondência vinda do Brasil, através do acostamento de uma "catraia" capaz de ultrapassar eventuais problemas de mau tempo que impedissem os navios de atracar, facto que já ocorria com os ingleses, a A.C.P. afirma que as cartas que cada navio do Brasil conduzia eram *"em numero tão consideravel que muitas vezes excede a um conto de réis a importância dos portes que dellas recebe o Correio"*. As cartas não eram só comerciais, mas de outra natureza, esperadas em todo o Norte *"com ansiedade e interesse... das quais ás veses depende a sorte de muitas familias"*.

A.A.C.P., "Exposição ao Governo Civil", de 1 de Março de 1850, in *Livro coprador de correspondência com Autoridades*, 1849-1854.

de manter o mercado brasileiro, em situação residual, pois os produtos da nossa indústria e agricultura, pouco motivadores, não conseguiam conquistá-lo: "*ella sustenta e reproduz sucessivamente relações commerciais e civis com aquelle paiz; com ella se alenta a unica Navegação Portuguesa que ainda existe, e só dos habitos e dos laços que prendem aos nossos productos os consumidores no Brazil, he que procede a nossa exportação para ali; cessando taes razões cessará esta Navegação e Commercio, e com o seu acabamento defenhará Portugal*"<sup>97</sup>.

Nesta linha, a Associação Comercial do Porto actuará sempre como grupo de pressão a favor da liberdade de emigração, contra as restrições burocráticas e fiscais que tendiam a dificultar o embarque de "colonos engajados" ou "escravatura branca", como então se dizia. Na altura dos debates parlamentares com vista a alterações legislativas neste domínio, a sua voz fazia-se sentir, às vezes de forma ambígua, aceitando a restrição para os "engajados", mas reclamando uma grande liberdade de movimentos para armadores e emigrantes, na linha da defesa dos navios à vela que constituíam então a frota portuense, cada vez mais ameaçada pela emergência dos vapores estrangeiros<sup>98</sup>. Por outro lado, deu o seu apoio, em 1852, à criação da companhia de navegação por acções *Luso-Brasileira*, criada por iniciativa de alguns sócios, que atraíram à subscrição capitalistas portugueses do Brasil e de Lisboa. Com o apoio do Estado, através de um clausulado de obrigações e direitos (por exemplo, isenção fiscal por dez anos), e depois de ter realizado o seu capital, que lhe permitiu a aquisição de três vapores - Duque do Porto, D. Maria 2<sup>a</sup> e D. Pedro 2<sup>o</sup> - a companhia fazia a navegação entre Lisboa e Porto, com o primeiro vapor, e a carreira do Brasil com os dois restantes a partir de Lisboa,

---

<sup>97</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>98</sup> Em 1858 e 1859, por exemplo, enviou representações e moveu influências junto da Câmara dos Deputados para alterar o projecto de lei que, na sua opinião, desfavorecia os veleiros face aos vapores. Cf. *Livro Copiador de Correspondência com Autoridades*, 1854-1860, pp. 279-285 (10 de Março de 1858) e 353-358 (6 de Abril de 1859). Cf. ainda *Relatório dos Trabalhos da Associação Commercial do Porto...* anos de 1858 e 1859. Tratava-se, no fundo, de evitar o projecto que pretendia penalizar os veleiros com mil reis por cada tonelada se levassem mais de trinta colonos, e mais três mil reis por cada colono, enquanto os restantes passageiros estariam libertos de qualquer taxa. Cf. *O Comércio do Porto* de 17 de Janeiro; 4, 5, 6, 8 e 26 de Fevereiro; 6 e 10 de Março de 1858.

dada a impossibilidade de acostarem na barra do Douro. Com resultados iniciais animadores, reconhecida como "*honrosa excepção ao génio pouco aventureiro dos capitalistas nacionais*"<sup>99</sup>, a companhia desagregou-se em 1856, tendo sido vendidos os seus navios, depois de um longo folhetim de discórdias entre os accionistas, sobre as políticas a seguir, a instalação da sede e várias alterações na direcção<sup>100</sup>.

Duas décadas mais tarde, o transporte de emigrantes para o Brasil anima à formação de nova empresa de vapores, a *Progresso Marítimo do Porto*, dominada por sócios da Associação, com alguns "brasileiros" em destaque<sup>101</sup>. Mas as limitações da barra do Douro serão sempre um obstáculo à livre navegação de vapores e durante muito tempo agitar-se-á o fantasma de Vigo, com vultosas obras portuárias e rede de caminho-de-ferro, ameaçando polarizar o comércio externo do Noroeste peninsular<sup>102</sup>. A alternativa de Leixões, depois de vencidos os interesses poderosos que teimavam na melhoria da barra do Douro<sup>103</sup>, será já tardia, não tendo contribuído para a formação de uma marinha mercante portuense, poderosa e concorrencial, tal como foi sonhada nos meados do século no contexto das ligações ao Brasil, tendo como referências a emigração, seus refluxos e a perspectiva de ampliação das trocas comerciais<sup>104</sup>.

---

<sup>99</sup> Cf. "Companhia Luso-Brasileira" in *O Commercio*, 16 de Agosto de 1854 e 14 de Março de 1855. E "Vapor D. Maria II", *ibidem*, de 21 e 23 de Agosto de 1854. Nascendo de uma ideia de Eduardo Moser e J. Marques Rodrigues para enfrentar a concorrência inglesa, a companhia teve como primeiros directores os viscondes de Castro Silva e da Trindade, o segundo um conhecido "brasileiro" do Porto.

<sup>100</sup> Cf. o *Periódico dos Pobres no Porto*, nº 12 de 14.1.1853, nºs 49 e 50 de 26 e 27 de Fevereiro de 1856 e nº 139 de 13.6.1856. Ver também *O Commercio do Porto* de 25.6.1856

<sup>101</sup> cf. "Progresso Marítimo do Porto", *O Comércio do Porto* de 5 de Dezembro de 1874. Relato da assembleia geral, na Bolsa, para discussão de uma proposta de aumento de capital com vista à aquisição de dois novos vapores. Criada por iniciativa de Henrique Kendall, em 1878 estava em liquidação, por falta de capitais para a aquisição dos dois vapores, por súbito aumento de preço (50%). À falta de capital verificada, não correspondeu o conselho fiscal com autorização para nova emissão de acções, levando à sua ruptura. Não esqueçamos que estas dificuldades confluem com a crise financeira de 1876, revelando, no entanto, falta de arrojo capitalista para investimento não totalmente seguro. Cf., "Carta de Henrique Kendall", *ibidem*, de 20 de Fevereiro de 1878.

<sup>102</sup> O debate sobre o papel do porto de Vigo e o seu impacto na praça do Porto pode ler-se em numeroso artigos insertos em *O Comércio do Porto*, nos anos de 1870-80. Cf., sobretudo, o artigo de Rodrigues de Freitas, "O Porto, Vigo e os caminhos de ferro hespanhoes", *ibidem*, de 21 de Dezembro de 1879.

<sup>103</sup> Cf. SOUZA, J. Fernando de, *Douro e Leixões - a questão dos portos comerciais*, Porto, Junta Autónoma das Obras da Cidade do Porto, 1912. Cf. ainda, A.C.P., *A Associação Comercial do Porto e a Barra do Douro - breves apontamentos históricos*, Porto, 1945.

<sup>104</sup> Cf. VARETA, Bernardino, *A Marinha Mercante e a Economia Nacional*, Porto, 1903. Comissão Permanente de Defeza da Marinha Mercante Portuguesa, *Representação dirigida às Camaras dos Dignos*

\*

Concluindo: a praça do Porto no período oitocentista, se não conseguiu utilizar a onda emigratória como elemento propulsor para uma mais eficaz penetração no mercado brasileiro<sup>105</sup>, nem para a formação de uma marinha mercante que lhe permitisse alguma propagação comercial, tornou-se, pelo menos, no pólo de atracção dos reflexos económicos da emigração. Reflexos que, em certa medida, criavam um situação de verdadeira dependência, dada a dificuldade em canalizá-los para o tecido produtivo e utilizá-los como patamar para o desenvolvimento.

Os capitais de origem brasileira disseminavam-se, então, principalmente pelas famílias do Norte, garantindo a subsistência de muitos que não partiram, dinamizando de várias formas a actividade económica, mas também, dado o seu pendor preferencial para o rendimento estável, movimentando e enchendo os cofres das numerosas instituições bancárias que proliferavam, a maioria das quais só encontrava razão de existir neste movimento de remessas<sup>106</sup>. Em certa medida, pode dizer-se que o pulsar financeiro da praça do Porto acompanhava a cadência e as arritmias da economia brasileira, em especial o câmbio sobre Londres, praça através da qual se efectuavam quase todas as operações. Imagem regional que assumia uma configuração nacional, tal como

---

*Pares e dos Senhores Deputados da Nação*, Porto, 1896. Idem, *Representações Dirigidas aos Poderes Públicos sobre a Situação da Marinha Mercante nacional e sua Reconstituição*, Porto, 1898.

<sup>105</sup> Problema que se continuou a arrastar... Para os finais do século, um bom estudo das dificuldades de comércio com o Brasil, em concatenação com o pan-americanismo, é apresentado pelo cônsul de Portugal no Rio. Cf. Ministério dos Negócios Estrangeiros, *Relatório do Cônsul de Portugal no Rio de Janeiro*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898. Vd. ainda PINA, Mariano, *Portugal e Brazil*, Lisboa, 1896. Para as duas décadas iniciais do século XX, numa perspectiva nacional, cf. SALGADO, Francisco Ribeiro, *Interesses Económicos Luso-Brasileiros*, Lisboa, 1927. Mas se, noutra óptica, quisermos encarar a comunidade comercial portuguesa do Rio, nas suas divisões e querelas, ou nas suas práticas menos ortodoxas, que a levam a boicotar a Exposição Portuguesa no Rio de Janeiro de 1879, para evitar o confronto com o preço e a genuinidade dos produtos portugueses, cf. "Brazil", *C.P.*, de 7 de Outubro de 1879.

<sup>106</sup> Cf. MARTINS, Oliveira, *Fomento Rural e Emigração*, Lisboa, Guimarães & C<sup>a</sup> Editores, 1956, pp. 246-251.

reconhecia Rodrigues de Freitas:

*" Não só o commercio das nossas praças, mas também grande numero de pessoas estranhas ao negocio, olham com a mais interessada attenção para as noticias concernentes áquellas variações; é que estamos tão intimamente ligados com o Brazil, são tantos os individuos que recebem de lá rendimentos ou mezadas, é tão grande a nossa precisão de letras sobre Londres para pagamento de dividas internacionaes, que toda a mudança no valor reciproco da moeda brasileira e da ingleza afecta muito sensivelmente o nosso mercado."*<sup>107</sup>

Assim, directamente da emigração, ou indirectamente, através do comércio com o Brasil, pelo qual a emigração era em grande parte responsável e que, apesar de residual, tinha ainda uma grande importância, chegava ao Porto e ao seu "hinterland" um poderoso elemento indispensável à estabilidade económica. A longa história anterior de ligações mais íntimas, a realidade e os mitos que à sua volta se criaram, o persistente fio de ligação muito esticado mas nunca quebrado, justificavam que a burguesia portuense e, na sua pegada, a população, em geral, visse no Brasil o mais desejado "além económico".

---

<sup>107</sup> FREITAS, Rodrigues e MOUTINHO, Joaquim Ferreira, *O Cambio do Brazil - collecção de artigos publicados no Commercio do Porto*, Porto, Typographia do Commercio do Porto, 1886, p. 3.