

Os mercadores ingleses do Porto e os mercados atlântico e mediterrânico (séc. XVIII)

António Barros Cardoso¹

Os livros de visitas de Saúde às embarcações entradas na Barra do Douro entre 1704 e 1747² permitiram-nos uma melhor caracterização da vida económica da cidade do Porto desse período. As visitas de saúde aos navios, efectuavam-se já depois de estes terem transposto a barra. Normalmente frente ao Mosteiro de Monchique, isto é, num local próximo das muralhas da cidade mas suficientemente distante para se evitarem os contágios de pestes, doenças e outras maleitas de que padecessem as tripulações. Contudo, algumas vistorias aconteciam mesmo à entrada da barra, "*de frente de Sam João da Foz*"³.

Efectuada a visita, os guardas mores da saúde, certos do bom estado sanitário das tripulações através da observação directa e dos informes da carta de sanidade passada no último porto de escala, carga ou descarga do navio, avaliada a boa disposição dos homens a bordo, autorizavam ou não a sua entrada no Douro para acostagem e descarga das mercadorias.

Durante este período entraram e foram vistoriados na barra do Douro 6004 navios carregados de mercadorias, cujos consignatários foram identificados, ou que vieram total ou parcialmente em lastro. No quadro abaixo este número está distribuído por nacionalidade dos consignatários:

¹ Professor da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

² Esta sequência apenas é quebrada pela ausência dos livros de *Visitas de Saúde* respeitantes aos anos de 1724 e 1725. Já que, ao contrário do que deixa transparecer o inventário publicado por FERREIRA, J. A. Pinto, *Visitas de Saúde às embarcações entradas na Barra do Douro nos séculos XVI e XVII*, Porto, 1977, p. 79-81, o códice indicado sob o número 449, Livro XXVIII(!) que será o XXVIII, contém para lá dos registos respeitantes às visitas de saúde relativas aos anos de 1728 a 1729, como é indicado, os assentos das visitas dos anos de 1730 e 1731, que faltam na sequência do referido inventário. AHMP, L. 449, *Visitas de Saúde*, fls. 198 v. e 275. O autor foi induzido no frequente erro arquivístico de se inventariarem os códices sem a análise cuidada do seu conteúdo, isto é, levando-se em linha de conta apenas as datas do primeiro e do último assento, ignorando-se que as encadernações por vezes não respeitaram a ordem dos cadernos que os integravam.

³ Assim aconteceu com os navios ingleses de nome "*Uniam*" e "*Principe de Galles*", aí visitados em 2 de Dezembro de 1715AHMP, L 444, *Visitas de Saúde*, fls. 257 v. e 258.

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

Os estrangeiros dominavam o comércio portuense. Aos mercadores portugueses vieram dirigidos, apenas 8,3% do total de navios com mercadorias consignadas que entraram a barra do Douro no período que estamos a considerar. Abaixo dos mercadores de nacionalidade portuguesa ficaram os holandeses, com 7,2% do número de embarcações, seguidos dos alemães de Hamburgo, com 6,7%. Em último lugar, ficaram os negociantes de nacionalidade francesa que mantiveram negócios no Porto, a quem coube apenas 1,5% dos navios. Não conseguimos identificar a nacionalidade dos mercadores a quem vieram consignadas mercadorias em 9 navios.

Foram os mercadores de nacionalidade britânica, quem dominou o comércio da cidade. A eles vieram consignados 75,9% de todos os navios cujos consignatários se encontram identificados nos livros de Visitas de Saúde. Por si só, este número exprime a importância dos ingleses na vida económica da urbe. A mesma fonte permitiu-nos ainda saber quais os mercados europeus com os quais mais frequentemente contactavam.

1. O comércio de produtos manufacturados

As aduelas, foram de longe a mercadoria mais frequentemente mencionada nos navios que transportaram produtos manufacturados, marcaram presença em 52,5% das embarcações. O facto de o vinho do Porto constituir a primeira e principal carga de retorno, desenvolveu uma forte

indústria correlativa, a da tanoaria, com robustas tradições na cidade⁴.

De resto, esta indústria é responsável pela forte ligação dos mercadores estrangeiros sedeados no Porto com os portos do Mar do Norte e do Báltico de onde maioritariamente provinham as aduelas. Contudo, a maior parte da aduela que chegou à cidade foi oriunda de Londres, que funcionou como entreposto relativamente aos principais fornecedores nórdicos. O porto alemão de Hamburgo ocupa o segundo lugar, com remessas muito próximas em número das da capital britânica. O porto Holandês de Amesterdão aparece em terceiro lugar, seguido de outros portos onde a mercadoria abundava, nomeadamente os de Roterdão, Danzig, Riga e Estocolmo.

De notar que também forneceram o Porto desta mercadoria, Plymouth, Portsmouth, Southampton e Hull, mas em menor escala.

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

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

Artigos de vestuário, como chapéus e meias, vinham também de Londres. Quanto às garrafas, cedo surgem entre as mercadorias consignadas aos mercadores britânicos do Porto.

Apesar de se manter na cidade do Porto uma forte actividade de construção naval, o mercador inglês Raimundo Ritte, fez chegar ao Porto em

⁴ Encontramos entre os mercadores portuenses de vinho, pelo menos 35 tanoeiros, alguns deles grandes comerciantes na cidade, indicador da vitalidade económica do ofício entre 1700 e 1756.

Maio de 1721, o pataxo galego N.^a S.^a do Rosário com a *fábrica de hum navio* a bordo. E não foi este o único caso que nos apareceu nos registos das *Visitas de Saúde*. Em Março de 1741, um outro mercador britânico, Diogo Archibald, fazia entrar na barra do Porto, um navio cujo nome não é indicado, em lastro, comprado também na vizinha Galiza⁵.

2. As matérias – primas

O ferro em barra, mas também já em arcos destinados à indústria de tanoaria, representou 30,3% das matérias-primas importadas. Quanto à sua proveniência, o porto de Londres aparece como o principal fornecedor, seguido de perto pelo porto sueco de Estocolmo, pelo porto holandês de Amesterdão e pelo porto alemão de Hamburgo que tiveram um peso equivalente no fornecimento de ferro à cidade através de mercadores britânicos. Muito distanciados estão outros portos de Inglaterra como Hull, Plymouth ou Southampton. Menor expressão tiveram ainda outros portos como Roterdão, Baiona de França ou Bilbao na vizinha Espanha. Copenhaga, Riga e Calais.

Quanto ao ferro em arcos, Londres foi de longe o maior fornecedor dos tanoeiros do Porto. Dos 121 navios onde especificamente se fala de arcos de ferro, 95 tiveram origem na capital britânica, distribuindo-se os restantes por Bristol, Falmouth, Southampton, e Viana do Lima, onde ficava parte da carga de alguns desses navios.

O chumbo conta-se entre as matérias-primas que os ingleses trouxeram ao Porto. A maioria dos navios com esta carga veio de Londres, e em menor escala também dos portos ingleses de Hull, Chester Liverpool e Southampton, O cobre, veio sobretudo de Hamburgo enquanto que o estanho foi carregado em Londres, Plymouth e em menor quantidade nos portos de Southampton, Hamburgo, Dover e Topsham.

Para o labor das manufacturas do ferro e do aço, empregues em grande parte na tanoaria e no vasilhame para mercadorias em geral, barricas, barris, etc. foi importante o carvão de pedra que fez funcionar as forjas de ferreiros e dos muitos tanoeiros que a cidade e o seu alfoz albergaram. Não

⁵ AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 146.

admira assim que o carvão apareça em grande número de embarcações. Está presente em 13,7% dos barcos que transportaram matérias-primas ao Porto. Os portos de origem foram sobretudo os portos ingleses, com destaque para Londres, seguido de Newcastle, Hull e Bristol. Muito inferiores foram as quantidades de carvão vindas de Plymouth, Chester e Liverpool.

Incluímos o sal no capítulo das matérias primas, já que este produto funcionou sobretudo como aditivo para conservar, quer o peixe quer a carne,

3. Os produtos alimentares

Os produtos alimentares constituíram a mercadoria mais representada quantitativamente nas cargas dos navios entrados na barra do Douro, consignados a mercadores ingleses. O destaque maior vai para os cereais. O trigo demarca-se, já que foi mercadoria mencionada em 53% dos barcos cuja carga é constituída por produtos cerealíferos. A origem do trigo que chegava ao Porto em navios britânicos, consta do quadro seguinte:

Portos de origem dos navios com carga de trigo visitados na barra do Douro (1704-1747)	
portos	n.º de navios
Londres	341
Southampton	51
Topsham	39
Hull	37
Lisboa	30
Portsmouth	28
Lynn	25
Irlanda	17
Plymouth	15
Amesterdão	14
Dover	14
Açores	14
Hamburgo	11
Roterdão	9
Bristol	8
Cous	8
Falmouth	8
França *	8
Santo António	8
Exon	7
Chester	6
Dublin	5

La Rochelle	3
Riga	3
Pensilvânia	2
Santo André	2

* A fonte designa por vezes a origem dos navios apenas pelo país, daí neste caso referir-mo-nos genericamente à França.

Podemos dizer que pela mão dos britânicos, o Porto recebia trigo de múltiplas paragens, desde as ilhas atlânticas a portos do norte da Europa como Riga, em quantidades muito variáveis de porto para porto, como parecem indicar os ritmos de frequência com que esta importante mercadoria é mencionada na carga dos navios. De resto, este facto contribuiu de forma decisiva para que não constem nos anais da cidade notícias expressivas de falta de pão.

A cevada, foi o segundo cereal mais importado pelo Porto. Também neste caso, muitos foram os mercados abastecedores da cidade, com destaque para a Inglaterra também através do porto de Londres, origem da maioria dos navios que transportaram cevada. Os portos irlandeses ocuparam o segundo lugar. Destacam-se ainda os portos ingleses de Topsham, Lynn e Plymouth:

Porto de origem dos navios com carga de cevada visitados na barra do Douro (1704-1747)	
portos	n.º de navios
Amesterdão	8
Topsham	15
Irlanda *	35
Dublin	4
Falmouth	1
Carolina	1
Chester	2
Cork	7
Bristol	7
Açores	2
Dover	1
Hamburgo	4
Hull	4
La Rochelle	4
Lynn	12
Lisboa	15
Londres	87
Plymouth	11
Southampton	6

* Nos navios carregados com cevada aparece algumas vezes como proveniência apenas Irlanda, sem especificação do porto de origem.

O arroz ocupa o terceiro lugar entre os cereais mais importados pela cidade do Porto no período em análise. Foi mercadoria que integrou a carga de 13,8% dos navios com carga cerealífera. Na sua maioria os barcos que transportaram este produto tiveram origem nos portos ingleses da América, nomeadamente da Carolina.

Londres ocupa o segundo lugar já que, como temos vindo a referenciar, a capital britânica funcionava como placa giratória das principais mercadorias transaccionadas pelos mercadores ingleses que, já o dissemos, foram os maiores protagonistas do comércio portuense deste período. Lisboa, tinha a mesma função, uma vez que aí chegavam directamente navios ingleses carregados de arroz que depois era comprado pelos britânicos do Porto e trazido à cidade. Contudo, devemos referenciar que, directamente de Génova, chegaram à cidade 7,4% dos barcos que carregaram este cereal. O porto de Topsham no Sul de Inglaterra teve idêntica expressão.

O centeio, embora em menor escala que o arroz, foi outro dos cereais muito importados pelo Porto. Foram 178 os navios que, ao longo do período, transportaram centeio à cidade, o que representa 10,2% dos barcos com carga cerealífera. Neste caso, o leque de portos de origem é mais restrito. Londres continua a liderar no fornecimento deste cereal, daí vieram 43% dos navios carregados com centeio. O porto holandês de Amesterdão ocupa o segundo lugar, foi porto de origem de apenas 8% dos navios com carga deste cereal e em terceiro lugar figuram os portos britânicos de Lynn e Topsham, ambos com 5,5% dos navios que trouxeram centeio ao Porto, a indicar que a Inglaterra foi também o principal fornecedor desta mercadoria à cidade.

O Porto importou ainda cereais já transformados em farinha, mas em menor quantidade. Dividiram as remessas de tais farinhas, os portos ingleses de Londres, Southampton e Portsmouth, embora alguma farinha viesse também de Lisboa.

O milho era importado em menor quantidade. Os mercadores ingleses faziam-no chegar ao Porto sobretudo nos navios oriundos da cidade francesa de Bordéus, de onde vinha a maior quantidade. Da Virgínia também

chegou algum milho pela mão dos britânicos, mas de menor expressão quantitativa.

Importa acrescentar que alguns mercadores ingleses residentes no Porto, reexportavam este cereal para Lisboa. Assim aconteceu, por exemplo, com Jonh Quelly, morador na Rua Nova que, em 5 de Julho de 1709, apresentou à Câmara, como fiadores, Domingos da Silva Guimarães, mercador na cidade e morador na Rua de São Domingos, Manoel dos Santos, morador na Rua da *Fonte de Aurina* e George Clarck, outro mercador inglês da Rua Nova, para poder embarcar para a corte de Lisboa, cerca de cinco mil alqueires de milho, conforme a licença que para o efeito obtivera do Doutor António Brandão Leal, Chanceler e Governador da Relação. Os fiadores, comprometiam-se a cobrir as despesas em dobro caso o cereal não fosse entregue no *Terreiro* da capital⁶.

Quanto ao biscoito, indispensável para o apresto das embarcações, as importações não foram muito significativas, certamente porque a maior parte deste produto era confeccionado na cidade⁷. Aquele que chegou ao Porto, veio maioritariamente dos portos ingleses com Londres à cabeça, seguido do porto de Southampton, mas também, de Falmouth e Plymouth, normalmente como complemento de carga nos navios que traziam cargas de trigo. Só em 3 casos a carga dos barcos foi exclusivamente de biscoito⁸.

3.1. O peixe

A sardinha foi importante na alimentação quotidiana da população portuense ao longo dos tempos. Importa acrescentar que a cidade servia ainda

⁶ AHMP, L. 67, *Vereações*, fls. 198-200.

⁷ Na documentação que manuseamos não encontramos qualquer referência a fábricas de biscoito no Porto. A confecção do biscoito não era tarefa complicada, bastando para tanto proceder à cozedura da massa de farinha de trigo duas ou mais vezes de forma a endurecer o pão assim conseguido, permitindo a sua conservação por mais tempo.

⁸ Em 1721, o navio *Francisco* Consignado a Renatus Curtis, procedente de Londres, trazia carga de biscoito. AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 19v. Em Março de 1722, entrou a barra do Douro outro desses navios com a mesma carga, procedente de Londres e consignado a Pedro Arcediago & C.^a. AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 261 v. Ainda no mesmo mês, mas 10 dias mais tarde, a 28, consignado ao mesmo mercador, também procedente de Londres entrou um outro navio com carga exclusiva de biscoito. AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 271 v.

como mercado abastecedor da sua área circundante e mesmo de todo o vale do Douro, para onde seguia depois de salgada pelas salgadeiras do peixe e acondicionada em barris. Constituía mesmo carga na torna viagem de rabelos e dos chamados barcos de feira, responsáveis pelo abastecimento dos mercados dos portos fluviais do rio Douro.

O bacalhau, representava também mercadoria de peso no quadro alimentar da população portuense e das províncias que o Porto encabeçava enquanto centro económico.

No período que estudamos, este pescado está presente em 14,5% de todos os barcos que entraram a barra do Douro entre 1704 e 1747. O seu comércio estava quase totalmente nas mãos dos mercadores britânicos, alguns dos quais o adoptaram como produto principal da sua actividade comercial, por troca com os vinhos do Porto.

A importância deste pescado na dieta dos portuenses do século XVIII⁹ fez com que integrasse o “cabaz de compras” que abrangia produtos de primeira necessidade cujos preços máximos de venda eram anualmente estipulados pela Câmara, de acordo com os representantes do povo nas sessões de vereação. De resto, o regulamento de 1625, estipulava que o bacalhau entrado no Porto, fosse vendido pelos mercadores dos navios durante 9 dias e só por eles, impedindo durante esse espaço de tempo a possibilidade de o arrematarem para revenda, regatões e mercadores da terra. Findo o defeso, o comércio era totalmente livre, respeitando-se no entanto o preço máximo fixado. A revenda para fora era obrigatoriamente precedida de autorização da Câmara, sob pena de 6\$000 réis de coima¹⁰, sinal da importância do produto no regular abastecimento da cidade.

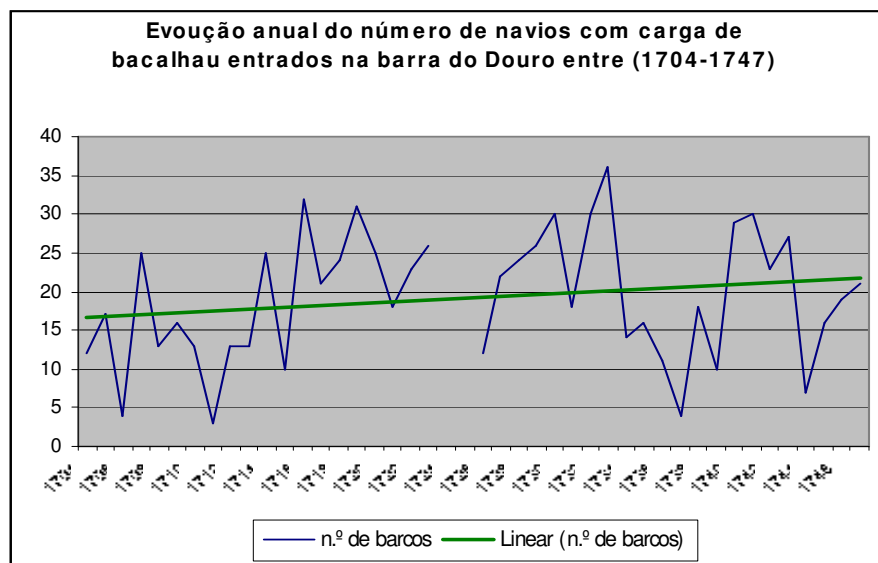
Portugal é depositário de uma forte tradição de navegação no Atlântico Norte e do conseqüente incremento da pesca nessas paragens, assumindo o porto de Aveiro o primado quanto a navios que rumavam a pescar naqueles mares e sabe-se que, já no século XVI, nas costas aveirenses se

⁹ Logo na Vereação de 17 de Fevereiro de 1702, os principais mercadores de bacalhau do Porto, assinaram um termo em como se comprometiam a vender o pescado por sua conta e risco e não por conta dos ingleses, obrigando-se a vende-lo ao povo “*pellos preços e taxas da postura enquanto tivessem o dito bacalhau*”. Faltando ao sobredito, ficavam obrigados às “*pennas d’almotaçaria*”. AHMP, L. 65, Vereações, fls. 313-313 v.

¹⁰ SILVA, Francisco Ribeiro da: *O Porto e o seu termo – Os Homens as Instituições e o Poder (1580-1640, 2º Vol.*, Porto, 1988 p. 754.

procedia à salga do bacalhau¹¹. Por outro lado, há mesmo notícias da fixação, entre 1520 e 1525 de uma colónia de pescadores de Viana do Lima na costa da Terra Nova, sendo a capital do Alto Minho outra das cidades portuguesas que nessa época prosperava à custa desta actividade. Em 1550, no seu conjunto, andariam na faina naquelas águas 150 navios portugueses, número que no limiar da perda da independência (1580) desceu de forma expressiva, em larga medida, face à participação da nossa frota pesqueira na *Invencível Armada* que Filipe II organizou contra os ingleses. Por isso, em 1624, já nenhum barco com bandeira portuguesa pescava na Terra Nova. Foi preciso esperar pelos anos trinta do século XIX para ver Portugal retomar a tradição pesqueira do bacalhau¹² e da respectiva cura. Entretanto, foram os britânicos a assumir a frente do negócio, em relação ao Porto numa posição quase monopolista.

Como se constata através do gráfico abaixo, entraram no porto do Douro entre 1704 e 1747, 817 navios com carga de bacalhau.



Apesar da irregularidade anual dessas entradas, pode verificar-se que a linha de tendência indica claramente um aumento do número de navios com carga deste pescado a entrar no Porto. Da totalidade dos navios

¹¹ AMORIM, Inês, *Da pesca à Salga da Sardinha* in “A Indústria Portuguesa em perspectiva Histórica”, Porto, 1997, p. 31.

¹² Idem, *Ibidem*, p. 22.

contabilizados com carga de bacalhau, apenas 5, entraram a barra do Douro consignados a mercadores nacionais, 2 a mercadores hamburgueses e 6 a firmas holandesas. Todos os outros vieram consignados a casas inglesas. Feitas as contas, dos 817 navios com carga de bacalhau 804 vieram consignados aos britânicos do Porto, o que confirma o seu domínio nos negócios do bacalhau na cidade do Porto entre 1704 e 1747.

Com carga identificada sob a designação genérica “*peixe*” ou “*peixe seco*” entraram a barra do Douro mais 22 navios. Em muitos casos, trata-se de bacalhau que era indirectamente importado, mas também de outras espécies mais frequentes na carga dos navios ingleses que rumaram ao Porto como sardinha, pescada seca, mercadoria que nos aparece em 6 navios ou com mais frequência os arenques fumados que os britânicos traziam de Londres¹³, mas também de Bristol¹⁴, Liverpool¹⁵, Dover¹⁶, Southampton¹⁷ ou Plymouth¹⁸. Este pescado nunca se apresenta como mercadoria única, antes era transportado em conjunto com os outros produtos que habitualmente incluíam na carga dos seus navios. O salmão é outra espécie referida nos registos, cuja importação era diminuta e feita quase sempre em simultâneo com o bacalhau da Terra Nova.

3.2. Os lacticínios

O Porto importava também grandes quantidades de manteiga e queijo, alimentos presentes na carga de 6,7% da totalidade dos navios que entraram a barra do Douro no período em análise. Também aqui os ingleses levam a dianteira. Dos 263 barcos que chegaram ao Porto com queijos na sua carga, 154 eram consignados a mercadores britânicos, 61 a holandeses, 39 a hamburgueses e apenas 9 a mercadores portugueses. Por isso, no seu conjunto, as cidades inglesas de Chester, Liverpool, Londres e Southampton,

¹³ AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 345.

¹⁴ AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 36 v. AHMP, L. 450, *Visitas de Saúde*, fls. 6 v. AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 46 v.

¹⁵ AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 94. AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 284. AHMP, L. 449, *Visitas de Saúde*, fls. 575.

¹⁶ AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 38 v.

¹⁷ AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 49.

¹⁸ AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 92.

foram ponto de partida de 21% dos navios com carga do produto lácteo. Menor foi a expressão das cidades de Estocolmo e de Hamburgo, de onde apenas saíram 9 navios com esta mercadoria.

A manteiga foi também um negócio nas mãos dos britânicos a quem vieram consignados 131 dos 140 navios portadores desta mercadoria, ou seja 92,8%. Esta mercadoria chegou ao Porto através dos navios oriundos dos portos irlandeses de Dublin e Cork, que representaram a origem de 45,7% dos navios com manteiga nas suas cargas. Os portos de Londres, Liverpool, Hamburgo e Lisboa, de onde vinha uma quantidade de navios apreciável com esta mercadoria, perfizeram os restantes 45%.

3.3. Os vinhos e aguardentes

Grande parte dos mercadores ingleses radicados na cidade do Porto, tratavam com alguma quantidade de vinhos de Viana, de Lisboa e da Figueira, para lá dos vinhos da região da Anadia e de outras regiões vinícolas nacionais, além do Douro onde compravam a maioria dos vinhos que exportavam a partir da barra do Porto. Muitos destes vinhos chegavam à cidade pela via marítima. No entanto, sobretudo quando as condições de conflito no mar, como sucedeu durante a Guerra da Sucessão de Espanha e posteriormente ao longo da Guerra da Sucessão de Áustria, recomendavam uma alternativa mais segura, o transporte terrestre também foi utilizado.

Os vinhos de Lisboa chegaram ao Porto sobretudo pela via marítima. A capital foi origem de 108 navios com carga de vinhos, Viana ocupa o segundo lugar com 39 navios¹⁹. Apenas 7 navios transportaram vinhos da Figueira. Os restantes barcos são oriundos de vários portos do sul da Península. De facto, com essa origem passavam na cidade do Porto, onde apenas faziam escala, ou completavam carga, navios fretados por mercadores ingleses do Porto, oriundos dos portos de Alicante, Málaga, Cádiz e Porto de Santa Maria, onde o comércio vinícola registava, já nessa altura, uma forte presença dos ingleses. A título exemplificativo citamos a passagem pelo Porto do navio *Thomas e George*, com carga de vinhos e lastro, proveniente de

¹⁹ De facto, o transporte terrestre em carros de bois foi muito utilizado para fazer chegar ao Porto os verdes de Viana do Lima.

Alicante, visitado a 30 de Abril de 1733, consignado a Richard Thompson²⁰. Destinado ao mercador inglês Henry Bymes, entrou na barra do Douro em 28 de Julho desse mesmo ano, carregado com vinhos, o navio *Joanna*, proveniente de Cádiz e a caminho de Inglaterra²¹. Peter Bearsley, recebeu de Gibraltar o navio *Thomas e Isabel*, visitado na barra do Douro em 18 de Maio de 1734, com carga de *algumas pipas de vinho*, certamente para completar carga com vinhos do Porto²². Da Canária, consignado também a Richard Thompson, carregado com vinhos para Inglaterra, passou no Porto o navio *Hebert* em 9 de Setembro de 1734²³. Outros exemplos poderíamos citar, demonstrativos de que a cidade do Porto serviu como porto de passagem, reabastecimento, fornecendo por vezes complemento de carga a navios fretados por mercadores ingleses radicados na cidade, mas com interesses comerciais diversificados e no caso concreto dos vinhos, com ligações comerciais aos principais mercados vinícolas do sul de Espanha. De resto, os ingleses continuavam nesta época a importar vinhos de outras regiões como o norte da Itália. Em 8 de Julho de 1717, proveniente de Livorno, entrou a barra do Douro, carregado com vinhos e aguardentes, o navio por invocação *Aurora*, de que era capitão o inglês Symon Morris “*com agoa aberta*” pelo que “*arribou para reparação*” à cidade. O episódio deixa marca do interesse dos ingleses pelas muitas qualidades de vinhos que o sul do Continente produzia.

Quanto às aguardentes, particularmente Lisboa, Viana do Lima as Ilhas dos Açores e a cidade de Bordéus, constam entre os fornecedores de aguardente aos ingleses do Porto. Nos alambiques da cidade era mais cómodo e barato destilar os muitos *vinhos de refugo* para obter este aditivo indispensável à fortificação dos vinhos.

²⁰ AHMP, L. 450, *Visitas de Saúde*, fls. 254 v.

²¹ AHMP, L. 450, *Visitas de Saúde*, fls. 290.

²² AHMP, L. 450, *Visitas de Saúde*, fls. 459 v.

²³ AHMP, L. 451, *Visitas de Saúde*, fls. 47.

3.4. As carnes secas e salgadas

Constituíam outro negócio dos britânicos. De facto, 71 dos 73 navios que lançaram âncora frente a Monchique, com carga de carnes secas ou salgadas, vieram consignados a mercadores ingleses.

Quanto à proveniência, a maioria das carnes que os navios britânicos traziam ao Porto eram oriundas dos portos irlandeses de Dublin e Cork, de onde vieram 52% dos barcos identificados como portadores desta carga. Londres, Portsmouth, Liverpool, Amesterdão e Lisboa repartem os restantes 48%.

Conclusão

A próspera e importante comunidade mercantil que se instalou no Porto durante a primeira metade do Século XVIII, ancorada no negócio de vinhos do Douro que exportou com regularidade e em crescendo²⁴, construiu em torno do seu comércio uma rede de contactos com os mais variados mercados europeus e americanos. Essa “galáxia” consta do mapa anexo n.º 1. Pode constatar-se que estão representados todos os portos da Inglaterra, com particular destaque para os do Sul, de onde veio à cidade do Porto grande parte das mercadorias a que aludimos. Contudo, não foi despiciendo o contacto dos ingleses do Porto com os restantes portos das Ilhas Britânicas. De assinalar ainda a sua presença nos portos do Norte e do Sul da Europa. De facto os seus navios tocaram os portos do Báltico, como alguns dos mais importantes pontos de comércio do Mediterrâneo, sem esquecer os cais franceses e holandeses de onde trouxeram variadas mercadorias à cidade de Porto. Note-se o comércio regular que mantinham com a América, nomeadamente com os portos da Nova Inglaterra, de onde traziam boa parte do bacalhau e do arroz que os portuenses e as gentes do Norte de Portugal consumiam.

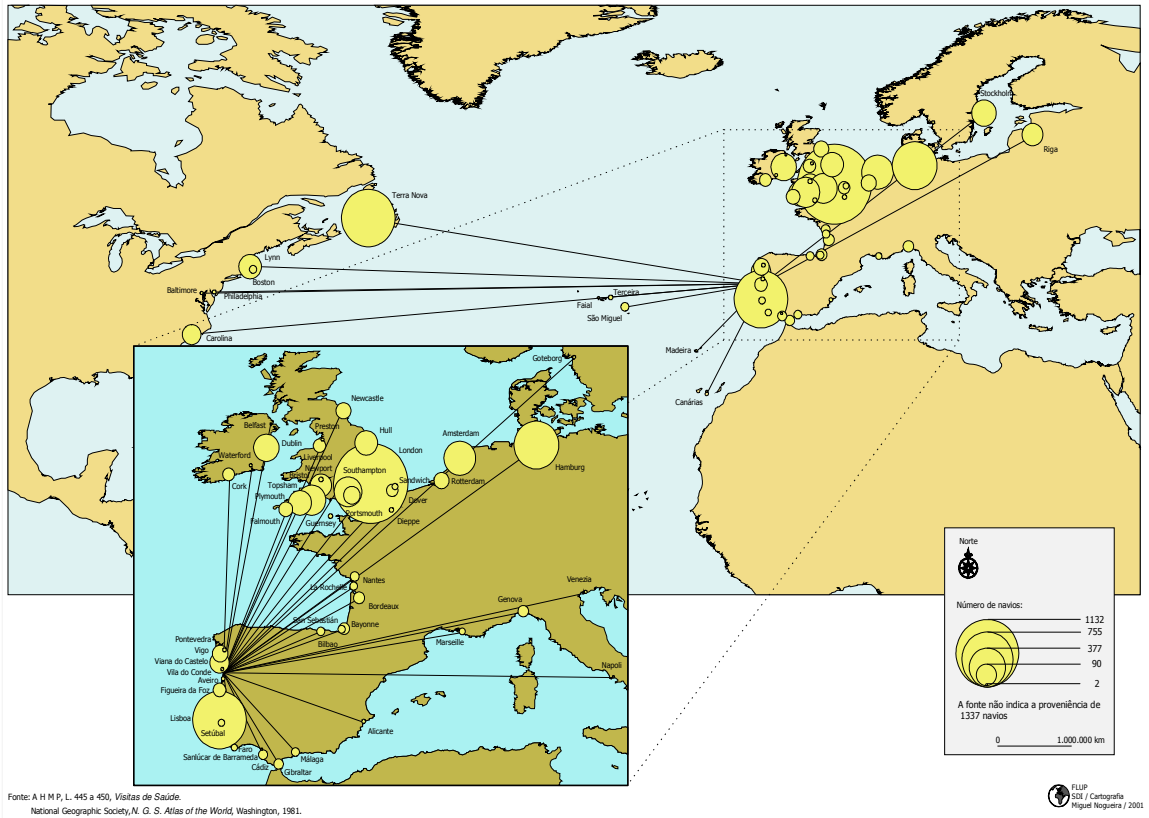
O presente estudo integra-se num projecto de investigação que actualmente desenvolvemos, financiado pelo programa POCTI da Fundação

²⁴ CARDOSO, António Barros: *Baco & Hermes - O Porto e o Comércio Interno e Externo de Vinhos do Douro*, Porto, 2003, Vol. I p. 234.

para a Ciência e Tecnologia do Ministério da Ciência e do Ensino Superior de Portugal. As nossas pesquisas estão ainda numa fase de levantamentos que vão apontando para a existência no Porto de meados do Século XVIII de um conjunto coeso de companhias comerciais britânicas que mantiveram uma actividade multinacional. Levantamentos exaustivos dos protocolos notarias que celebraram na cidade, nomeadamente as muitas cartas de seguros e afretamento de navios, vão apontando nesse sentido. Oportunamente, o alargamento da pesquisa nesta e noutras fontes de arquivos das cidades comerciais mais frequentadas por estes mercadores, das costas de Inglaterra aos mercados do Báltico, da América e da bacia mediterrânica, revelarão de forma mais completa o importante papel da colónia inglesa do Porto nos mercados internacionais entre 1700 e 1750.

ANEXO N.º 1

Principais portos de origem dos navios que chegaram ao Porto entre 1704 e 1747



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

ELIP
S24 / Cartografia
Miguel Rodrigues / 2001

EXTRAÍTO N. 4