

AS RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE A ILHA DE SÃO MIGUEL E O BRASIL (1700-1720)

por
José António Simões Freire*

Introdução

Logo após a descoberta e a arroteia o arquipélago dos Açores, fruto da sua localização geográfica, integra-se nas dinâmicas económicas do Atlântico, convertendo-se em ponto de escala seguro para os navios que cruzavam o hemisfério Norte. O sucesso da integração dos Açores na economia Atlântica, isto é nos circuitos comerciais euro-ultramarinos, decorre em parte da função de conexão intercontinental. A correlação estabelece-se primeiro com o Oriente e, posteriormente, com o Brasil. No caso específico da ilha de São Miguel, a correspondência brasileira alicerça-se também numa agricultura que, em quantidade e qualidade, fornece produtos para exportação¹.

A descoberta em 1500 do Brasil acrescenta novas terras ao ultramar português, que nos séculos vindouros se transformará no principal centro de abastecimento de matérias-primas e riquezas do Império. Assim, à medida que as potencialidades na nova região vão sendo conhecidas, a coroa trata de sistematizar e organizar a sua exploração, criando empresas monopolistas e combatendo o contrabando, com o objectivo de por este meio aumentar as suas rendas. O solo, primeiro com a exploração de madeiras, a que se segue o cultivo da cana de açúcar e do tabaco e, posteriormente, o subsolo

* Licenciado em História pela Universidade dos Açores.

¹ Será esta agricultura que permitirá à cidade de Ponta Delgada fazer a transição de «solitário ermo» a «afamada cidade». Gaspar Frutuoso, *Livro IV das Saudades da Terra*, Instituto Histórico Cultural, Ponta Delgada, Vol. II, 1981, p.70.

com a extracção do ouro e dos diamantes, tornam o Brasil uma área cobiçada por todos os agentes económicos. Neste contexto, surgem os mercadores micalenses que, desde cedo, procuram no comércio com o Brasil produtos que animem a actividade comercial da ilha de S. Miguel.

Nesta conjuntura, o Brasil surge numa posição privilegiada no contexto da actividade comercial micalense. De facto, de todos os locais com os quais a ilha de S. Miguel mantém laços comerciais: Reino, Madeira, Norte de África, Norte da Europa e restantes ilhas do arquipélago, o Brasil gera um dos tratos mais proveitosos para os comerciantes insulares, esforçando-se estes por enviar e receber o maior número de navios possíveis². Em 1649, com a criação da Companhia de Comércio do Brasil, este comércio torna-se mais difícil, visto que esta entidade tinha o monopólio do fornecimento brasileiro de farinha, vinho e aguardente, o que origina, por parte dos comerciantes locais, protestos junto da coroa³. Para minorar a situação em 1652, por decreto de 19 de Novembro, o rei autoriza a ida ao Brasil de três navios das ilhas, transportando 400 pipas de vinho e 2000 arrobas de farinha⁴. Em 1670, por decreto de 4 de Junho, o número de navios de privilégio a fazer comércio com o Brasil passa de três para quatro: dois da Terceira, um de São Miguel e outro do Faial⁵. O único navio que podia sair anualmente da ilha de S. Miguel para o Brasil era considerado pelos comerciantes locais como insuficiente, pelo que, em 1715, solicitam ao rei autorização para a saída de mais uma embarcação, argumentando que assim os produtos locais teriam melhor escoamento⁶.

A importância do comércio com o Brasil levou a que, em 1689, os mercadores micalenses Belchior Lopes de Carvalho, Manuel Pereira Soares e Simão da Fonseca criassem uma sociedade mercantil que tinha por objectivo a

² Avelino de Freitas Meneses, *Os Açores nas Encruzilhadas de setecentos, (1740-1770)*, Vol. II, Economia, Universidade dos Açores, 1995 p.213

³ José Damião Rodrigues, *Os Açores e a Expansão: Bens e Gentes no Espaço Colonial Português (Séculos XV-XVII)*, Instituto Histórico de Ponta Delgada, Ponta Delgada, 1993, p.456

⁴ Id., *Ibidem* p. 409

⁵ Maria Olímpia da Rocha Gil, *O Arquipélago dos Açores no Século XVII. Aspectos Sócio-Económicos (1575-1675)*, Castelo Branco, 1979, p.49

⁶ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada, Vereações (1713-1728)*, fl.36, acórdão de 27 de Fevereiro de 1715

aquisição de um patacho com o qual fariam viagens entre Ponta Delgada e a Baía⁷. Em 1701, esta Associação Comercial ainda existia, visto, em vereação de 28 de Setembro, se fazer referência a um patacho de que eram senhorios os referidos mercadores⁸. Na verdade, supomos que estes mercadores eram os proprietários da embarcação *Nossa Senhora da Mãe de Deus, Santo António e Almas* que, entre 1700 e 1705, faz comércio regular entre Ponta Delgada e Pernambuco. Fazemos tal suposição por verificarmos que são sempre estes mercadores os fiadores das mercadorias enviadas para o Brasil nesta embarcação. Porém, a apreensão desta embarcação, em 1705, pelo governador inglês da fortaleza de Gâmbia, leva a que os homens de negócios de Ponta Delgada nomeiem um procurador em Lisboa, para que junto da coroa e dos tribunais se faça com que a embarcação seja liberta⁹. A importância do comércio entre S. Miguel e o Brasil leva a que em 1713 o conde da Ribeira Grande, capitão do donatário da ilha, peça também autorização à Câmara de Ponta Delgada para que um navio seu possa realizar comércio com o Brasil¹⁰. Tal autorização foi decerto concedida, pois, em 1719, o conde da Ribeira Grande era proprietário de uma galera, de nome *Maria* que fazia comércio com o Brasil¹¹.

⁷ Maria Olímpia da Rocha Gil, Os Açores e o Comércio Atlântico nos finais do Século XVII (1680-1700), in, *Arquipélago, Série Ciências Humanas*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, Número Especial (1983), Ponta Delgada, 1983, p.177

⁸ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada*, Vereações (1700-1707), fl.92, acórdão de 28 de Setembro de 1701

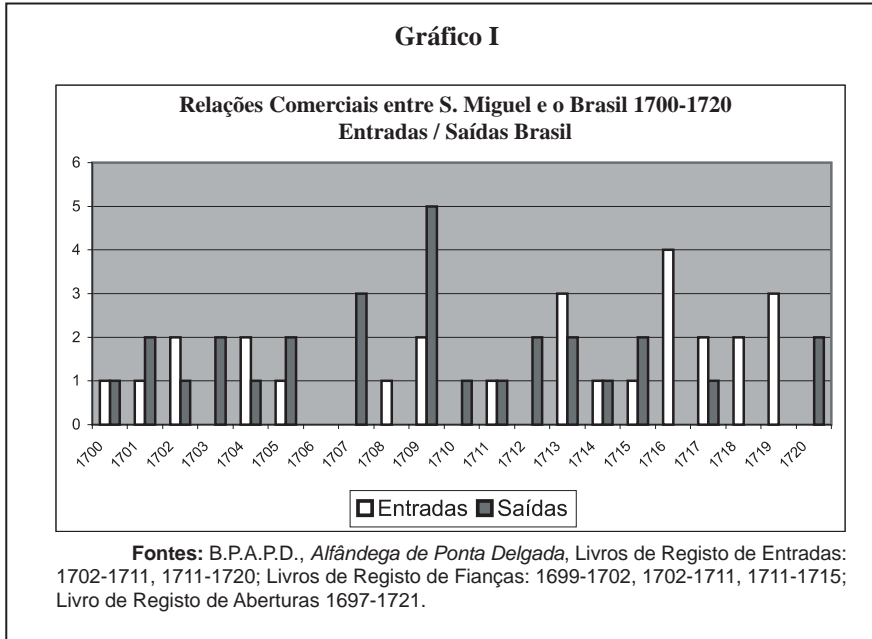
⁹ B.P.A.P.D., *Extractos de Documentos Micaelenses*, Livro nº 2 p.118 «Livro de Notas do tabelião João Pereira. Procuração do abaixo F.F de Lisboa para requerem a S. Magestade ou qualquer tribunal, a entregar a restituição do navio Portugues por nome N. *Senhora* Madre de Deus- *Santo António e Almas* -, que do porto de ponta Delgada partio no mês de outubro de 1705 para Pernambuco com escalla por Cacheu carregado de Fazendas e frutos da mesma Ilha, o qual navio tomou e reprezou o governador Inglês da Fortaleza de Gambia estando ancorado neste porto onde foi arribando por lhe faltar o mastro do traquete. Os homens de Negocio de P. Delgada a saber Manuel Pereira Soares – José Nunes Estácio, Miguel Dias Azedo = Miguel Velloso d’Araujo Amaro Pais Camaratte Francisco de Sousa Pacheco – Joseph Godinho Camello = Simão de Miranda – Simão Pereira – Manuel Andrade = Manuel Baptista»

¹⁰ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada*, Vereações (1707-1713), fl.183, acórdão de 31 de Maio de 1713

¹¹ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada*, Vereações (1713-1728), fl.115 v. acórdão de 22 de Maio de 1719

1. Os Ritmos e a Regulamentação do Tráfego Brasileiro

Em relação às saídas de embarcações, podemos caracterizá-las em dois tipos: as saídas com início na ilha de São Miguel e aquelas em



que o porto de Ponta Delgada servia apenas de ponto de passagem para carregamento de mercadorias.

Com o objectivo de sermos mais rigorosos, cruzámos informação de dois tipos de fontes: os registos de entrada e saída de embarcações do período de 1702 a 1720 e os registos de fianças entre 1700 e 1715. O registo de entrada fazia-se logo após a chegada da embarcação ao porto. O mestre/capitão dirigia-se à Alfândega, onde junto do juiz da mesma, procedia à identificação da embarcação, porto de origem, carga transportada, local de destino e carga que pretendia embarcar. Estas duas últimas informações, o local do destino e a mercadoria a carregar poderiam não se concretizar, quando as autorizações para embarque de produtos não eram concedidas pelas câmaras. Os registos de entrada e saída não são de todo completos nem sequer sempre fiáveis, os registos de fiança dão-nos, entretanto, uma visão mais real de como toda a actividade comercial se realizava.

A fiança é a garantia pela qual uma pessoa assegura o cumprimento de uma obrigação assumida por um terceiro, ficando responsável por esta, se eventualmente não for cumprida. As fianças eram registadas em livros, conforme o estabelecido no Foral de 15 de Outubro de 1587, capítulo 120¹². A sua feitura tinha como objectivo evitar que as mercadorias carregadas em portos do reino fossem levadas para reinos estrangeiros. Para isso, o fiador comprometia-se a apresentar no prazo estabelecido, que era habitualmente de um ano para as embarcações que iam para o reino, Madeira, Mazagão e Brasil, e de seis meses para as embarcações que faziam o comércio entre as ilhas dos Açores, uma certidão da alfândega do porto de destino de como a mercadoria tinha sido efectivamente descarregada¹³. O valor da fiança era estabelecido pelo juiz da alfândega que fazia a avaliação da carga, discriminando o valor de cada um dos produtos que correspondia ao dobro da referida avaliação.

Entre 1700 e 1720, os registos alfandegários de entradas e saídas assinalam a partida do porto de Ponta Delgada de 29 navios com destino ao Brasil, numa média de um a dois navios por ano, à excepção dos anos de 1707 e 1709, em que saíram respectivamente três e cinco embarcações (gráfico I). No entanto, confrontando estes números de saídas com os dados obtidos pelos registos de fiança de 1700 a 1715, veri-

¹² José Ferreira Borges, *Diccionario Juridico-Commercial*, Typografia da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos úteis,, Lisboa, 1839 p. 207.

¹³ No Regimento da alfândega do Porto em 1702, estipulava-se o seguinte no capítulo 124: «Que os MeStres dos navios que forem para os portos do reyno tragão certidão de como nelles entrarão. E o Mestre de qualquer embracação que tomar carga, & deSpachar para qualquer porto deSte Reyno, ou para o do Algarve, Será obrigado a dar primeyro fiança na dita Alfandega de entrar, & deScarregar em qualquer dos ditos portos para onde for dirigido, & dentro de Sies meSes Será obrigado a Sastifazer a dita fiança moStrando certidão dos officiais da Alfandega do Porto dos ditos meus Reynos em que entrou, & deScarregou, & não o cunprindo aSSim dentro do tempo que lhe que lhe foi concedido, não moStrando causa que conforme a direyto possa deSobrigar, o juiz & officiaes da dita Alfandega executarão a dita fiança faSendo pagar os diryτος das fasendas que tiver deSpachado, na forma que os ouvesse de pagar se foSSe para qualquer outro porto, em que era obrigado a pagarmos.» Cf. MORATO, Francisco Manuel Trigo de Aragão, *Colecção de legislação Impresa e manuscrita compreendendo os anos de 870 a 1836*, Vol. XII (1707-1742), Academia Portuguesa de História, Lisboa, S/D, p.99

ficamos algumas discrepâncias. Concluimos que os dados dos registos de entrada e saída da Alfândega de Ponta Delgada não são muito fiáveis e que nem sempre a saída de uma embarcação implicava, necessariamente, o carregamento de produtos. A testemunhá-lo, em 1709 e 1712, o número de fianças é inferior ao total de saídas. Contudo o contrário também acontece, quando a número de registos de fianças é superior ao de registos de saída, como se pode constatar nos anos de 1704 e

Quadro I

**Relações Comerciais entre S. Miguel e o Brasil 1700-1715:
Relação entre o número de Fianças e as Saídas**

Ano	Nº Fianças	Registos Saídas
1700	1	1
1701	2	2
1702		1
1703	2	2
1704	2	1
1705	2	2
1706		
1707	4	3
1708		
1709	3	5
1710	1	1
1711	1	1
1712	1	2
1713	1	2
1714	1	1
1715	2	2
Total	23	26

Fontes: B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livros de Registo de Entradas: 1702-1711, 1711-1720; Livros de Registo de Fianças: 1699-1702, 1702-1711, 1711-1715; Livro de Registo de Aberturas 1697-1721.

1707 (Quadro I). Nos anos de 1706, 1708, 1716, 1718 e 1719 não verificámos entretanto qualquer saída para o Brasil. Todavia, nos anos em que não ocorrem partidas para o Brasil, as licenças desse ano podiam ser utilizadas noutro ano, desde que para isso houvesse autorização camarária. Em 1713 e 1714, as vereações autorizam o patacho do mestre João de Braga Moniz e o bergantim do mestre Vicente Ferreira a irem ao Brasil ao abrigo de licenças não utilizadas em 1708 e 1713 respectiva-

mente¹⁴. De igual modo, em 1712, o elenco camarário autorizara o navio do mestre Vicente Ferreira a ir ao Brasil com a licença não utilizada em 1710¹⁵. Ainda nesse ano, os camaristas autorizam o comerciante Simão Antunes de Miranda a fazer comércio com uma autorização de 1708¹⁶. Mas se umas vereações autorizam a fruição de licenças do passado, outras em função dos interesses do momento poderiam ser indeferidas. A comprová-lo, a vereação de 1720 retira ao comerciante Manuel Carvalho uma licença de comércio com o Brasil que lhe tinha sido atribuída pelos vereadores de 1716¹⁷. Na base dos indeferimentos influem certos motivos, nomeadamente o elevado número de pedidos de licenças de comércio com o Brasil e a preferência concedida aos navios cujos proprietários fossem da ilha¹⁸.

Em relação à distribuição mensal de saídas, constatamos que se verifica ao longo de todo o ano, mas com menor incidência nos meses de Inverno, decerto por imperativos meteorológicos, a e também nos meses de Verão correspondentes às colheitas: Junho, Julho e Agosto. Assim, regista-se uma frequência mais elevada entre os meses de Setembro a Dezembro. Em referência às entradas ocorriam entre Abril e Novembro, mas com maior incidência nos meses de Junho e Julho (no gráfico II). A discrepância entre as entradas e as saídas que se verificam nos meses de Verão está decerto relacionada com o facto das embarcações que faziam a actividade comercial Brasil/Ponta Delgada aproveitarem os meses de

¹⁴ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada, Vereações (1707-1713)*, fl.183, acórdão de 31 de Maio de 1713; B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada, Vereações (1713-1728)*, fl.27, acórdão de 11 de Outubro de 1715

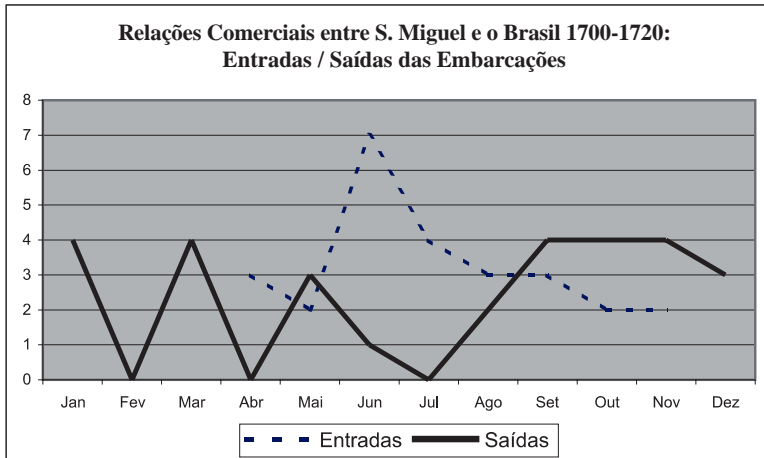
¹⁵ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada, Vereações (1707-1713)*, fl.175, acórdão de 9 de Novembro de 1712

¹⁶ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada, Vereações (1707-1713)*, fl.175 v., acórdão de 26 de Novembro de 1712

¹⁷ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada, Vereações (1713-1728)*, fl.123 v. acórdão de 9 de Janeiro de 1720

¹⁸ Esta situação verifica-se em 1720, o elenco camarário confrontado com um enorme número de pedidos acaba por conceder essa licença a um mestre cujo navio era da ilha, mestre João de Braga Moniz, em detrimento dos de fora da ilha. B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada, Vereações (1713-1728)*, fl.123 v. acórdão de 9 de Janeiro de 1720

Gráfico II



Fontes: B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livros de Registo de Entradas: 1702-1711, 1711-1720; Livros de Registo de Fianças: 1699-1702, 1702-1711, 1711-1715; Livro de Registo de Aberturas 1697-1721.

Verão para descanso das tripulações e manutenção dos navios. No entanto, pode-se concluir que o comércio brasileiro, em termos de entradas e saídas, não obedecia a um calendário muito rígido.

As entradas de navios oriundos do Brasil fazem-se, entretanto, ao mesmo ritmo das saídas, isto é, à média de uma a duas embarcações por ano. Contudo, há a salientar dois anos consecutivos, 1706 e 1707, em que não há a entrada de navios. Verificam-se ainda registos de entrada muito acima da média em 1713 e 1719, com três embarcações; e em 1716, em que entraram quatro embarcações¹⁹. Em relação às entradas, constata-se também uma situação esporádica, em 1719, quando a chalupa *N. Senhora da Madre de Deus*, devido ao mau tempo, se vê obrigada a descarregar as suas mercadorias no porto de Ponta Delgada²⁰.

¹⁹ Todas as mercadorias desembarcadas eram registadas no livros de abertura de mercadorias, livro de ementa, registando-se as quantidades, as taxas a pagar e o proprietário das mercadorias. Cf. B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livro de Abertura (1697-1721) Livro nº 2

²⁰ B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Registo de Entrada de Navios (1711-1720) Livro nº 4, fl. 159v.

O porto de Ponta Delgada servia de ponto de passagem e de abastecimento para navios de outras regiões que também realizavam comércio com o Brasil. Pela análise do Quadro II, verificamos a escala de navios de outras ilhas dos Açores (Faial e Terceira), do Reino, da Madeira e do

Quadro II

**O Comércio entre a Ilha de S. Miguel e o Brasil 1700-1720:
Origem/Destino das Embarcações de Comércio**

	Destino					
	Origem	Baia	Brasil	Pernambuco	R. Janeiro	Total
Açores	Faial			1		1
	Terceira	2	1	4	1	8
Reino	Lisboa		2	1	2	5
Madeira	Funchal	1		2		3
N. África	Mazagão		1		1	2
Brasil	Pernambuco		1	1		2
	R. Janeiro			1		1
	Sem Informação			6	1	7
	Total	2	6	16	5	29

Fontes: B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livros de Registo de Entradas: 1702-1711, 1711-1720; Livros de Registo de Fianças: 1699-1702, 1702-1711, 1711-1715; Livro de Registo de Aberturas 1697-1721.

Norte de África. Dos Açores, eram frequentes os navios oriundos da ilha Terceira que vinham tentar obter em S. Miguel o linho e a farinha que precisavam para o comércio com o Brasil. É o que acontece, por exemplo, em 1709, quando o bergantim *São João e Almas* vem da ilha Terceira à de São Miguel acabar o carregamento para Pernambuco²¹. Este navio carrega 22 pipas de vinho da terra, 36.400 varas de linho curado, 26 barris de biscoito, 23 quintais de ferro, 4 barris de carne de porco, 1 barril de aguardente e 615 sacos de liteiro²². Tendo a ilha Terceira o privilégio de envi-

²¹ B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Registo de Entrada de Navios (1702-1711) Livro nº 2, fl. 122.

²² Esta mercadoria foi avaliada em 4.210\$500. Cf. B.P.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livro de Registo de Fianças (1702-1711), fls. 253v. 254

ar anualmente dois navios ao Brasil, e sendo a produção agrícola micaelense superior à terceirense, era natural que as embarcações viessem de Angra a São Miguel acabar de encher os porões²³. Na verdade, por vezes os navios vinham ao porto de Ponta Delgada um pouco na incerteza da obtenção de carga. Em 1702, o capitão do patacho *Nossa Senhora da Mãe de Deus, Santo António e Almas* informa, aquando do seu registo de entrada em Ponta Delgada, vir da « Ilha terceyra e que vem carregado de varias fazendas pera a Bahia e aqui vem acabar de carregar o que lhe derem»²⁴. Da mesma forma o comandante da embarcação Santiago, oriunda de Lisboa em Agosto de 1709, demonstra a mesma resignação, irá carregar somente aquilo que lhe derem²⁵. Mas se era frequente alguns navios, antes de se dirigirem para o Brasil, escalarem o porto de Ponta Delgada com o objectivo de adquirir mercadorias para troca no Brasil, também acontecia por vezes que as embarcações oriundas do Brasil, antes de se dirigirem ao seu porto de destino, fizessem uma paragem em São Miguel com o objectivo de trocar alguns produtos brasileiros pelas produções agrícolas micaelenses, em especial o trigo. É o caso da embarcação *Nossa Senhora da Luz, São Francisco Xavier* que em 1715 troca açúcar por trigo com destino à ilha da Madeira²⁶.

Quer numa situação quer noutra, as saídas de produtos estavam dependentes das autorizações comarárias e da produção agrícola anual. Na verdade, os vereadores tinham, ainda que indirectamente, uma enorme importância na actividade comercial que se realizava na ilha, autorizando, ou não, a saída de produtos de acordo com os pedidos dos comerciantes e as necessidades da população. Este intervencionismo advinha-lhes da prerrogativa que tinham de conceder as licenças de exportação de produtos. A concessão de licenças de

²³ Cf. LABAT, Jean-Baptiste, *Nouvelle Relation de l'Afrique*, Paris, 1728, p. 305. Em 1702 a produção de trigo em S. Miguel foi de 20.000 moios, enquanto na Terceira essa produção apenas chegou aos 10.000. S. Miguel produzia quatro vezes mais linho que a Terceira que apenas produzia 250 quintais.

²⁴ B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Registo de Entrada de Navios (1702-1711) Livro nº 2, fl. 122.

²⁵ B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Registo de Entrada de Navios (1702-1711) Livro nº 2, fl. 133v..

²⁶ B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Registo de Entrada de Navios (1711-1720) Livro nº 3, fl. 45

exportação era atribuição de todas as câmaras da ilha. No entanto, e pelo facto de o principal porto de embarque de mercadorias se situar em Ponta Delgada, esta vereação tinha um papel mais importante no controle e fiscalização dos géneros que saíam da ilha, evitando assim a extracção ilegal de produtos. Porém, a saída de produtos por vezes fazia-se por portos secundários dos concelhos de Lagoa e Água de Pau, originando protestos por parte dos vereadores de Ponta Delgada, principalmente nos anos de menor produção agrícola²⁷. Neste contexto, aplicava-se um controlo muito apertado em relação ao comércio com o Brasil. Em 1703, o elenco camarário insurge-se contra o facto de um navio ter embarcado mercadorias para terras brasileiras sem sua autorização. Para evitar tal situação no futuro, os guardas do porto são advertidos para não deixarem embarcar qualquer produto sem autorização camarária²⁸. Da mesma forma, em 1701, o elenco camarário obriga os mercadores Belchior de Carvalho e Manuel Pereira Soares a descarregarem todos os produtos que tinham carregado com destino ao Brasil sob pena de uma coima de 2000 cruzados²⁹. As razões então aduzidas radicam na falta dos mesmos para alimento do povo. No entanto, a razão de semelhante atitude reside principalmente no facto de a embarcação ter desembarcado toda sua carga de açúcar em Angra e estar apenas a servir-se de S. Miguel com o objectivo de se abastecer de produtos para voltar novamente ao Brasil. Todavia, as autorizações para a saída dos produtos nem sempre eram consensuais entre os diferentes elementos da vereação. É o que acontece, por exemplo, em 1711, quando se discute um pedido de autorização de exportação de farinha, não se chegando a consenso e havendo um empate entre aqueles que autorizavam e os que não autoriza-

²⁷ Esta situação verifica-se em 1703 quando a vereação de Ponta Delgada envia um pedido às câmaras da Lagoa e Água de Pau para que não deixe embarcar produtos sem autorização das mesmas. B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada*, Vereações (1700-1707), fl.86, acórdão de 8 de Agosto de 1703

²⁸ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada*, Vereações (1700-1707), fl.92, acórdão de 14 de Novembro de 1703. «mande observar nas guardas por se saber se carregou hu navio pera Brasil sem Licença nenhua vão deixando pasar pera outras embarcações Sem Se lhe mostrar Licença pera que tendo agua duvida a dar comprimento(...) pera os guardas observem os decretos deste senado porque doutra sorte ficarão os poucos desta ilha muito prejudicados»

²⁹ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada*, Vereações (1700-1707), fl.41 v, acórdão de 27 de Setembro de 1701

vam a saída da farinha. Efectua-se mesmo uma votação, tendo a mesma sido decidida pelo juiz de fora que a desempata, anuindo na saída da farinha³⁰.

Quadro III

Relações Comerciais entre S. Miguel e o Brasil 1700-1720: Registos de Fianças Realizados na Câmara

Ano	Nome da Embarcação	Mestre	Fiador	Valor da Fiança
1711	S. João e Almas	André de Mello	Domingos Barbosa	100.000\$000
1711	Sem Informação	Pedro da Costa	José Tavares	100.000\$000
1712	Espírito Santo; N. Senhora da Vitória	Pedro da Costa	Domingos Barbosa	100.000\$000
1714	Sem Informação	Vicente Ferreira	Claudio Andriu	Sem Informação
1716	N. Senhora da Penha de França	André de Mello	José de Araújo	200.000\$000
1718	????; Almas Santas	Jaques Perinet	José Godinho Camelo	200.000\$000

Fontes: B.P.A.P.D., Câmara Municipal de Ponta Delgada, Vereações (1707-1713); (1713-1728).

A partir de 1711, verifica-se ainda um maior intervencionismo da Câmara no comércio com o Brasil. Os registos de fiança que até este período se faziam unicamente na Alfândega passam a ser também realizados em vereação. Esta situação verifica-se entre 1711 e 1718 (quadro III). Assim, em 1711, o senado autoriza o bergantim *São João e Almas* do mestre André de Mello a ir ao Brasil fora do corpo de frotas, usando para tal o trigo dos direitos³¹. Quatro dias depois, esta embarcação volta novamen-

³⁰ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada*, Vereações (1707-1713), fl.144, acórdão de 11 de Abril de 1711. Quando se verificava «abundancia do anno» as vereações autorizavam facilmente as saídas. Em Maio de 1719 o elenco camarário deixa o mercador Miguel Dias Azedo exportar farinha para o Brasil.

³⁰ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada*, Vereações (1713-1728), fl.114 v. acórdão 22 de Maio de 1720

³¹ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada*, Vereações (1707-1713), fl.137, acórdão 11 de Abril de 1711

te a fazer registo de fiança na Alfândega³². Esta situação verifica-se mais cinco vezes até 1718, com os navios a fazerem registos de fiança quer na Câmara quer na Alfândega. Porém, verificamos também situações em que apenas se faz o registo de fiança na Câmara, não existindo qualquer referência nos termos da alfândega. É o que acontece com a fiança realizada em 21 de Outubro de 1711, de um bergantim de Pedro da Costa de que foi fiador José Tavares, no valor de 100.000\$000³³.

2. As Transacções

2.1 As exportações

O comércio com o Brasil tinha características que o tornavam diferente daquele que era feito com outras regiões. Era, em primeiro lugar, um comércio bastante restritivo, em virtude dos embargos régios que o circunscreviam a um reduzido número de embarcações. Era, ainda, marcado pela exportação de produtos que em tipo e em quantidade diferiam bastante dos exportados para outros locais. Em termos gerais, a actividade mercantil micalense deste período é marcada pelo comércio de cereais, sendo o trigo o principal produto de exportação. Para o Brasil, exportava-se, entretanto, outros bens: o linho, a farinha, os vinhos e as aguardentes.

No quadro geral das Regiões com as quais a ilha de São Miguel habitualmente realizava comércio, o Brasil ocupa o terceiro lugar, logo após o Norte de África (praça de Mazagão) e o Reino. Com efeito, analisando comparativamente o comércio realizado com as restantes ilhas dos arquipélagos dos Açores e Madeira, geograficamente mais próximos, verificamos que o tráfico insular é reduzido, quer nas quantidades de produtos exportados, quer nos valores monetários atingidos. Em relação às restantes ilhas dos Açores,

³² B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livro de Fianças (1702-1711), nº 2, fls. 264 e 264 v. Esta embarcação carregou 1541 varas de panos de linho, 329 arrobas de farinha, 5 pipos de vinho da terra 15 barris de aguardente, 17 arrobas de toucinho, 20 libras de linhas. Esta mercadoria foi avaliada pelo juiz da alfândega em

³³ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada*, Vereações (1707-1713), fl.155, acórdão 21 de Abril de 1711

Quadro IV

**Relações Comerciais entre S. Miguel e o Brasil 1700-1715:
Relação exportação em réis e as saídas**

Local Ano	Baia	Pernambuco	Rio Janeiro	Total
1700		5.680.380		5.680.380
1701		6.139.550		6.139.550
1702				
1703		9.656.600		9.656.600
1704		8.943.100	3.370.000	12.313.100
1705		5.602.400		5.602.400
1706				
1707		11.097.200	983.000	12.080.200
1708				
1709	7.368.500	4.210.500		11.579.000
1710			2.613.900	2.613.900
1711		549.260		549.260
1712		2.526.400		2.526.400
1713		2.435.000		2.435.000
1714			3.807.960	3.807.960
1715		1.432.700	3.236.520	4.669.220
	7.368.500	58.273.090	14.011.380	79.652.970

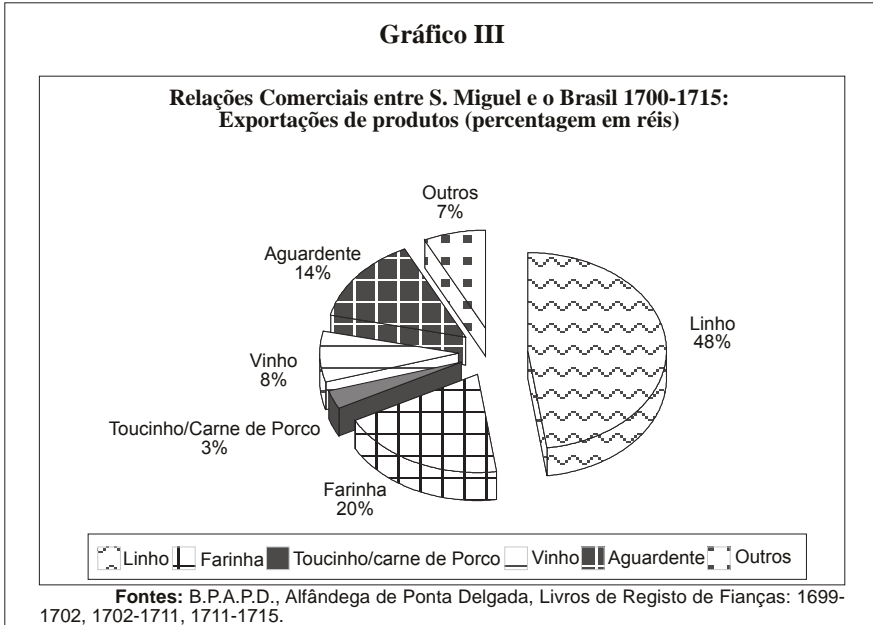
Fontes: B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livros de Registo de Fianças: 1699-1702, 1702-1711, 1711-1715.

constatámos que o total de saídas averiguado pelos registos de fianças representa 16% do movimento global, mas apenas 4% do conjunto das exportações. Em referência ao Brasil, a situação é completamente oposta. Em termos de fianças, o Brasil aparece com apenas 7% do total. Porém, os valores da exportação representam o dobro. Esta relação é, no cômputo geral do comércio da ilha de São Miguel, a mais dispar, mas demonstra a razão da importância que os comerciantes davam ao trato com o Brasil.

Pelos registos de fianças, que infelizmente só dispomos para o período de 1700 a 1715, temos informação bastante pormenorizada sobre os tipo, a variedade, a quantidade e o valor monetário dos produtos exportados. No período em estudo, o valor total das exportações para o Brasil foi de 79.652.197\$000, com uma média a anual de 5.310.198\$000. O principal destino dos produtos agrícolas micaelenses é Pernambuco, com

73% do total das exportações, logo seguido pelas regiões do Rio de Janeiro e da Baía, com percentagens bastantes inferiores

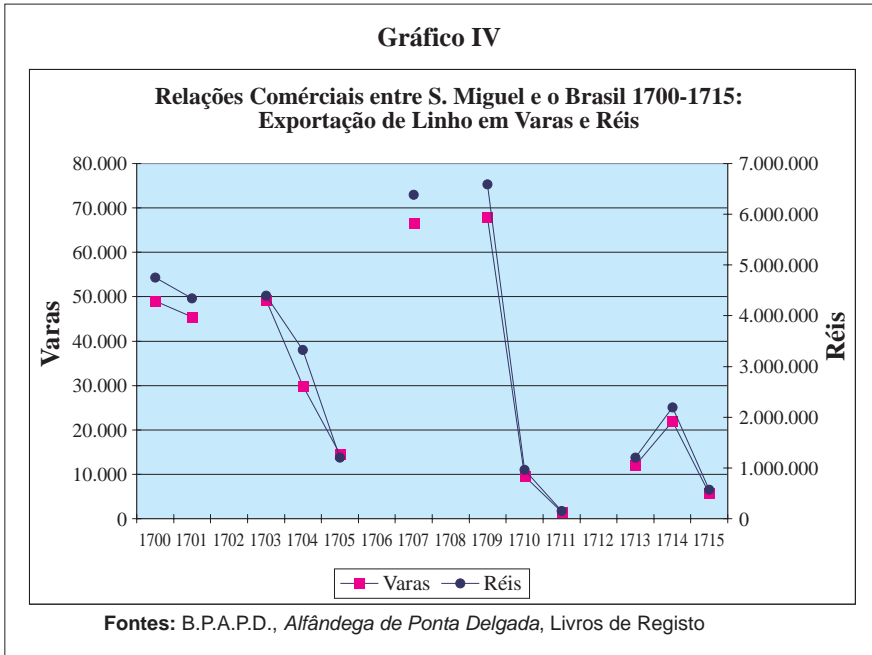
O linho era o principal produto de exportação da ilha de São Miguel para o Brasil. A sua exportação fazia-se em diferentes formas: em panos (crus, cura-



dos e de estopa), camisas, toalhas, guardanapos e sacos de liteiro. No início do século XVIII, o principal centro produtor da ilha era a Ribeira Grande, fornecendo anualmente 5000 pedras de linho, produzindo matéria-prima para cerca de 1000 teares³⁴. Com objectivo de se obter uma maior e melhor produção de panos, o conde da Ribeira Grande, D. Luís Manuel da Câmara, procede, a partir de 1716, à construção de uma fábrica de panos de linho na vila da Ribeira Grande³⁵. Com este intuito, em 10 de Setembro de 1716, um navio português de nome *Lusitânia*, oriundo do porto de Avre de Gracia, em França, descarre-

³⁴ Carreiro da Costa, *Esboço Histórico dos Açores*, Instituto Histórico dos Açores, Ponta Delgada, 1978, p. 204

³⁵ O conde da Ribeira Grande exerceu durante alguns anos o cargo de embaixador de Portugal na corte de Luís XV.



ga em Ponta Delgada materiais para a referida fábrica³⁶. De igual modo, em 1717 e 1720 chegam ao porto de Ponta Delgada embarcações oriundas de França com mais apetrechos para a referida fábrica. Pensamos, por isso, que a mesma deverá ter entrado em funcionamento entre os anos de 1716 e 1717³⁷.

O linho exportado para o Brasil, neste período, totalizou 373.427 varas, atingindo um valor de 36.068.630\$000, extraíndo-se uma média anual de 24 mil varas³⁸. No entanto, pela análise do gráfico IV, constata-se que essa exportação não é uniforme, verificando-se grandes oscilações. Estas estão

³⁶ Essa embarcação descarrega: 3 tonéis de cardas; 9 pentes de tear novos e 30 usados; 4 arrobas de tinta ruiva; 1 arrobas de cola; 7 arrobas de caparrosa; 1 malho de pau de com 6 arrobas; 1 arroba de galha; 3 arrobas de tártaro vermelho; 7 arrobas de pedra ume e 6 arrobas de lã. Cf. ⁸⁶ B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livro de Registo de Abertura (1697-1721) Livro nº 2, fl. 251 v.

³⁷ B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Registo de Entrada de Navios (1711-1720) Livro nº 4, fls. 108 e 164

³⁸ Vara – medida que corresponde a 1,10 metros. Cf. COSTA, Carreiro, *Esboço Histórico dos Açores*, Instituto Histórico dos Açores, Ponta Delgada, 1978, p.4

Quadro V

**Relações Comerciais entre a Ilha de S. Miguel e o Brasil 1700-1715:
Exportação de Produtos derivados do Linho**

Produto	Quantidade	Valor em Réis
Camisas	795	318.000
Guardanapos	1120	112.000
Sacos de Liteiro	4315	434.500
Toalhas	4156	1.039.000
	Total	1.903.500

Fontes: B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livros de Registo de Fianças: 1699-1702, 1702-1711, 1711-1715.

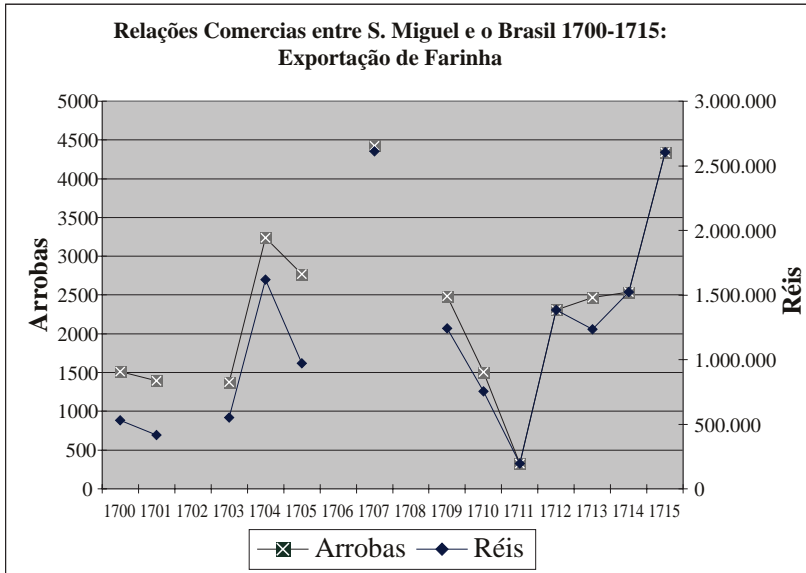
relacionadas com a abundância ou escassez dos anos agrícolas. A saída de linho para Brasil atinge o seu valor máximo em 1709, com 67.875 varas e o valor mínimo em 1711, com 1.541 varas. Para além dos panos, como já se referiu, exportava-se outros produtos derivados do linho, mas já manufacturados, como é o caso das camisas, dos guardanapos, dos sacos e das toalhas. Porém, estes produtos, no seu conjunto, apenas representam 5% do total do linho exportado, não tendo por isso uma importância muito significativa. Pela análise do Quadro V, verificamos que apenas as toalhas têm valores de exportação acima de um conto de réis, sendo os valores das restantes espécies bastante reduzidos. A exportação de todos estes produtos comprova a existência de estruturas de transformação de linho, indo a exploração deste produto para além do simples cultivo e da satisfação de necessidades locais.

Em suma, as boas condições do solo e do clima proporcionavam boas colheitas de linho, que depois de transformado era enviado para o exterior. Por isso, a sua produção tornou-se fundamental para a economia da ilha de S. Miguel. De facto, o linho alimenta em grande parte o comércio com o Brasil, visto representar, entre 1700 e 1715, cerca de 48% das exportações.

A farinha era outro dos produtos que, com alguma frequência e quantidade, se exportava para o Brasil. Na verdade, uma grande parte da farinha, que saía da ilha de São Miguel, tinha como destino os portos brasileiros³⁹.

³⁹ Apesar de ser o trigo o principal produto de exportação da ilha de S. Miguel, nos 16 anos em estudo, apenas registámos uma saída para o Brasil, em 1705. Na altura, José Nunes Estácio é fiador de 107 moios de trigo, sendo 103 moios ensacados e 4 a lastro. Cf. B.P.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livro de Registo de Fianças (1702-1711), fls. 151 e 151v.

Gráfico V



Fontes: B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livros de Registo de Fianças: 1699-1702, 1702-1711, 1711-1715.

O valor da farinha exportada nestes 16 anos foi de 15.638.450\$00 equivalente a aproximadamente 30 mil arrobas, verificando-se os valores mais altos em 1707 com a arrecadação de 2.611.000\$000, correspondentes à exportação de 4422 arrobas. Exportava-se, entretanto, uma média anual de 2000 arrobas. Do total de cerca de 30 mil arrobas exportadas, a região de Pernambuco recebe a maioria, concretamente 20.093.5 arrobas, logo seguida do Rio de Janeiro com 8144 arrobas e da Baía com 2484 arrobas. Tal como os restantes produtos, as saídas de farinha estavam dependentes das produções agrícolas anuais e das licenças da câmara. No entanto, a exportação de farinha estava envolvida num processo mais complexo do que a simples e tradicional exportação de trigo. Este, quando exportado, era-o, na sua maioria, a lastro, não precisando por isso de qualquer processo especial de tratamento ou transformação, a não ser aqueles relacionados com a colheita e o transporte. A farinha pelo contrário implicava a laboração de um número elevado de moinhos, com disponibilidade para moer o grão da subsistência e o de exportação. De igual modo, era ainda necessário a existência de grande número de tanoarias, visto que a

farinha ia para o Brasil acondicionada em barris. Esta forma de transporte tinha por objectivo evitar a deterioração, visto que as viagens para o Brasil demoravam em média dois a três meses.

Em termos de valores de exportação, os produtos vitícolas, a aguardente e o vinho, eram também mercadorias com alguma relevância no comércio brasileiro. No período em estudo, as exportações no seu conjunto atingem os 17.918.500\$000, que no cômputo geral é até superior à exportação de farinha. Pela análise do Quadro VI, constatamos que a exportação destes produtos apresenta valores bastante díspares, com altas e baixas de exportação muito acentuadas. Esta oscilação tem a sua razão de ser no facto de estes produtos serem de entre todos aqueles que eram exportados para o Brasil, os únicos que estavam dependentes da produção externa. A ilha de S. Miguel não tinha as

Quadro VI

**Relações Comerciais entre S. Miguel e o Brasil 1700-1715:
Exportação de Vinho/Aguardente (em réis)**

Ano	Aguardente	Vinho
1700		48.000
1701	156.000	360.000
1702		
1703	3.760.000	460.000
1704	2.260.000	630.000
1705	1.336.000	504.000
1706		
1707	1.155.500	1.231.000
1708		
1709	227.000	2.760.000
1710	520.000	77.000
1711	120.000	50.000
1712	912.000	140.000
1713		
1714		
1715	720.000	492.000
Total	11.166.500	6.752.000

Fontes: B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livros de Registo de Fianças: 1699-1702, 1702-1711, 1711-1715.

melhores condições para a produção de vinho, tendo mesmo de recorrer à importação para suprir as suas necessidades de consumo. Porém, algum desse vinho, oriundo na sua maioria da ilha do Faial, embora de produção picoense, era depois reexportado para o Brasil. De um total de 510 pipas extraídas, no período de 1700 a 1715, verificamos que 151, cerca de 30%, era do Faial⁴⁰.

Ainda para este período, registamos a saída de alguma carne de porco e de toucinho. No total, estes dois produtos apenas representavam 3% do total das exportações. Concretamente, exportaram-se para o Brasil 600 arrobas de toucinho e 1403 arrobas de carne de porco, totalizando um valor de 2.306.140\$000. Com efeito, pelos nossos registos, o Brasil era o único local para onde se extraía carne de porco, já que o toucinho era exportado para outras regiões, principalmente para o Reino. Parte destes produtos, seriam entretanto, utilizados pelos tripulantes dos navios de comércio no decorrer da viagem, figurando mais como provisões dos tripulantes do que como exportações.

Em suma, as exportações para o Brasil tinham uma enorme importância pela dinâmica que imprimiam ao porto de Ponta Delgada e consequentemente a toda a ilha de S. Miguel. A exportação do linho e da farinha mostra a existência de toda uma estrutura agrícola, algo desenvolvida, que gerava actividades de transformação requeridas pela exportação, que fazia chegar ao porto de Ponta Delgada os tão cobiçados produtos brasileiros.

2.2 As importações

Se as exportações para o Brasil tinham grande importância económica, os produtos recebidos da América do Sul exerciam também uma função relevante, na medida em que atraíam navios e mercadores de diferentes nacionalidades ao porto de Ponta Delgada. O produto mais procurado era o açúcar. Aliás, torna-se, ao longo dos séculos XVII e XVIII, um dos principais motores da economia atlântica. Nos Açores, também se fizeram algumas experiências em épocas mais remotas, mas as características climáticas e geográficas não permitiram grande desenvolvimento da cultura⁴¹.

⁴⁰ Em 1707, são exportadas 46 pipas e em 1709, são exportadas 104 pipas. Cf. B.P.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livro de Registo de Fianças (1702-1711), fls. 189v. -190;210-211;247v.- 248

⁴¹ Philip Curtin, *The Rise and Fall of the Plantation Complex*, Cambridge University Press, 1990 «The Azores were therefore true colonies, not plantation colonies» p. 18

Sobre a importação de açúcar, para o período entre 1700 e 1720, dispomos de informação bastante pormenorizada, visto existirem os registos de abertura da alfândega de Ponta Delgada para este período. De facto, no livro de abertura ou das «emmentas», eram registados todos os produtos desembarcados pelos navios estrangeiros e portugueses oriundos do Brasil, discriminando-se as quantidades e os destinatários dos produtos⁴².

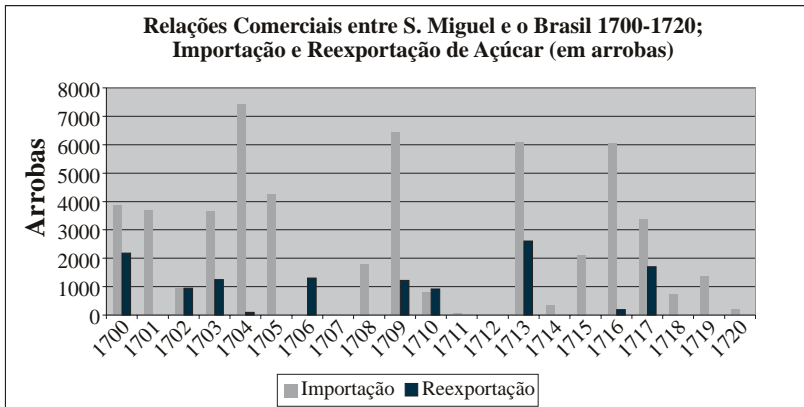
Quadro VII

Relações Comerciais entre S. Miguel e o Brasil 1700-1720:				
Importação de açúcar				
Anos	Branco	Mascavado	Caras	Total
1700	3177	580,5	94,5	3852
1701	3208,5	389	86	3683,5
1702	941,5			941,5
1703	2233	1273	133,5	3639,5
1704	5847,5	1338,5	226	7412
1705	3299	841,5	103	4243,5
1706				
1707				
1708	1526,5	272,5		1799
1709	4796,5	1638,5		6435
1710	687	123		810
1711	41,5			41,5
1712				
1713	5295	699,5	65,5	6060
1714	304,5	27,5		332
1715	1805,5	244	66	2115,5
1716	4905,5	921,5	220	6047
1717	2719,5	550	98	3367,5
1718	187,5	456	104	747,5
1719	975	334,5	55,5	1365
1720		188		188
Total	41950,5	9877,5	1252	53080

Fontes: B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livro de Registo de Aberturas 1697-1721.

Entre 1700 e 1720, entram no porto de Ponta Delgada 53.080 arrobas de açúcar (cerca de 800 toneladas), a uma média anual de 2.500 arrobas. Aliás, a entrada de açúcar é constante, havendo apenas a registar três anos em que não se verificam ingressos de açúcar. No entanto, as entradas por anos apresentam discrepâncias enormes. Na verdade, os valores variam entre as escasas 41,5 arrobas de 1711 e as 7412 arrobas de 1704. O açúcar chegava à ilha de S. Miguel sob 2 formas: branco e mascavado. O açúcar mais refinado, o de tipo branco, é o que regista maior entrada com 41 mil arrobas, logo seguido do mascavado com perto de 10 mil arrobas e das caras, uma espécie de encomendas para particulares, que apenas atingem as 1252 arrobas. As caras de açúcar, embora numerosas, apresentavam pesos reduzidos, e eram destinadas à população em geral, enquanto as quantidades maiores dos tipos branco e mascavado eram destinadas aos comerciantes. Os destinatários do açúcar pagavam na alfândega por cada arroba uma taxa, que era habitualmente de 90 réis para o branco e de 60 réis para o mascavado. No período em estudo, esta receita totalizou 6.065.173 mil réis. Aliás, de todos os tipos de produtos que entravam pelo porto de Ponta Delgada, era o único taxado imediatamente na abertura, todos os restantes eram-no posteriormente.

Gráfico VI



Fontes: B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livros de Registo de Aberturas 1697-1721.

⁴² Em anexo poderemos conferir as mercadorias desembarcadas pelo navio português N. Senhora da Mãe de Deus; Santo António e Almas, vindo de Pernambuco em 28 de Julho de 1704 Cf. B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livro de Registo de Aberturas 1697-1721, fl. 84

O açúcar chegava em caixas, feixos e caras. As caixas pesavam entre 20 a 40 arrobas, os feixos entre as 5 e as 20 arrobas. As caras eram as que tinham menor peso, variando entre a meia arroba e as cinco arrobas, muito excepcionalmente ultrapassando as dez arrobas. Devido ao mau acondicionamento e às infiltrações de água, por vezes o açúcar chegava em mau estado de conservação⁴³.

Pelos registos de entrada, constatamos que o número total de pessoas que recebe açúcar directamente do Brasil se aproxima das 400. No entanto, a maioria do açúcar que chega do Brasil destina-se a um grupo de cerca de 10 elementos que controla a sua comercialização. Além disso, verifica-se que os maiores exportadores de mercadorias para o Brasil são também aqueles que, posteriormente, recebem as maiores quantidades de açúcar.

Pela análise do Quadro IX, verifica-se que entre 1700 e 1715 o capitão Manuel Pereira Soares é o maior exportador de produtos para o Brasil, mas é também o maior importador de açúcar. Na verdade, entre 1700 e 1711, data do seu falecimento, o capitão Manuel Pereira Soares exporta mercadorias para o Brasil no valor de 25 contos de réis, recebendo em contrapartida

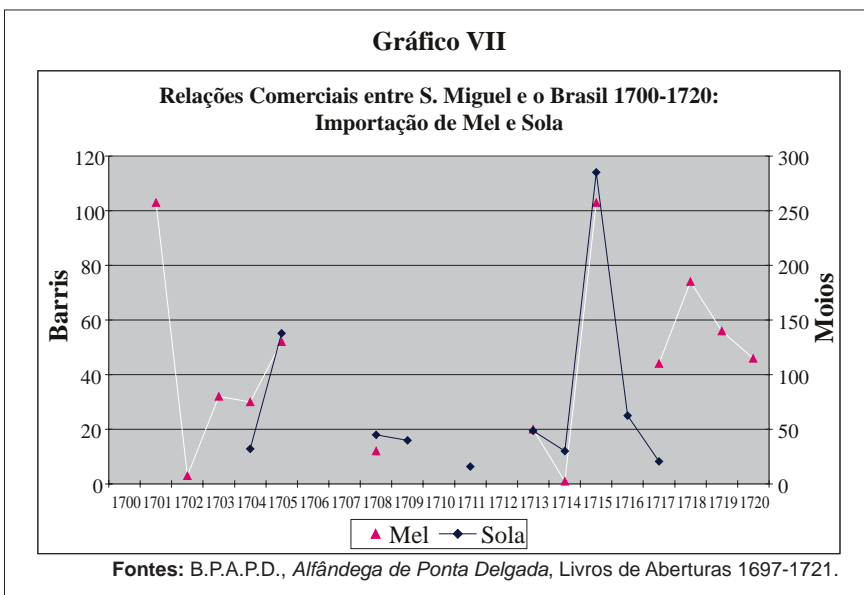
Quadro VIII

Relações Comerciais entre a Ilha S. Miguel e o Brasil 1700-1720:		
	Importador (açúcar)	Arrobas
1	Cap. Manuel Pereira Soares	6457,5
2	Cap. Belchior Lopes de Carvalho	5096
3	Claudiu Andriu	4540,5
4	Miguel Dias Azedo	3948
5	José Nunes Estácio	3648
6	Simão Antunes de Miranda	2835
7	Cap. José da Costa	2190,5
8	Guilherme Fisher	1836,5
9	Cap. Bernardo Correia	1188,5
10	Cap. Bernardo de Faria de Maia	1140,5

Fontes: B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livros de Registo de Fianças: 1699-1702, 1702-1711, 1711-1715; Livro de Registo de Aberturas 1697-1721.

⁴³ Cf. B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livro de Registo de Aberturas 1697-1721, fl. 91v.

6.457,5 arrobas de açúcar⁴⁴. De facto, constata-se que entre 1700 e 1720 os maiores exportadores dos produtos agrícolas de S. Miguel eram também os maiores importadores. Para além do açúcar, chegavam ao porto de Ponta Delgada, oriundas do Brasil, algumas quantidades de mel e de sola. A análise do quadro geral das importações do Brasil demonstra portanto que o açúcar era o principal produto de importação. O mel, os coiros e até a madeira eram produtos secundários. Estes produtos entravam em quantidade reduzi-



da e eram, essencialmente, para consumo da ilha, não se registando qualquer reexportação.

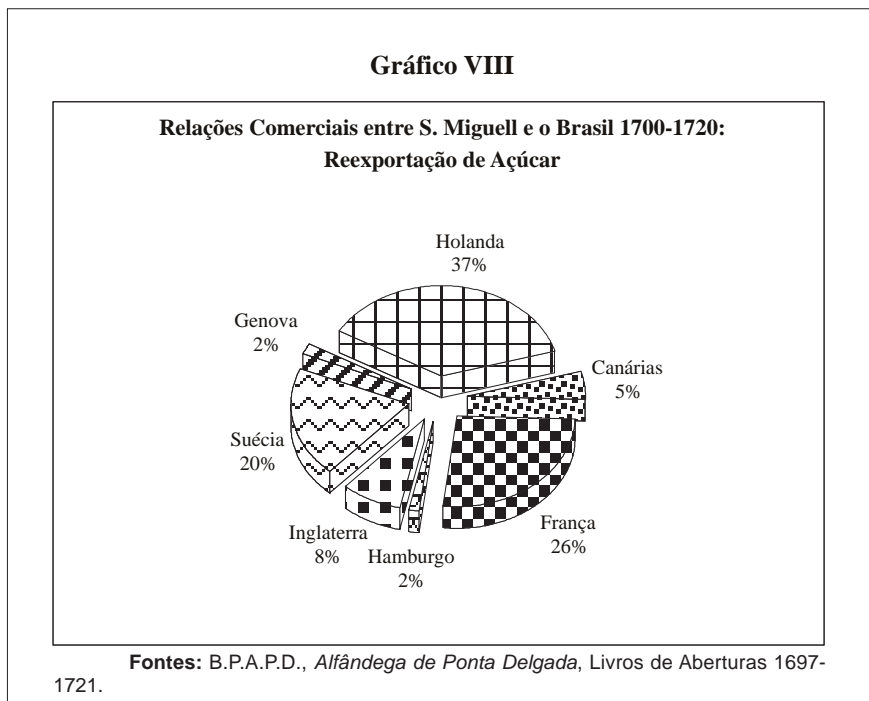
Os agentes económicos estavam sujeitos às regulamentações, por exemplo, sobre açúcar do Brasil a venda e a reexportação do açúcar. Esta regulamentação tinha como objectivo evitar a falta de açúcar e a especulação dos preços. Assim, após a morte do comerciante Manuel Pereira Soares, em 1711, o elenco camarário desse ano obriga as suas herdeiras a colocarem à venda todo o açúcar que tinham em armazém⁴⁵. Da mesma forma, em

⁴⁴ Usou-se como referência o açúcar por ser este o produto principal importado do Brasil

⁴⁵ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada*, Vereações (1707-1713), fl.151v., acórdão 16 de Setembro de 1711

1713, Claudiu Andriu é autorizado a reexportar 40 caixas de açúcar, comprometendo-se a vender 20 caixas ao povo ao preço de 80 réis a libra, o açúcar branco e a 50 réis a libra, o mascavado⁴⁶. Aliás, a reexportação era uma prática comum. Neste período, reexportaram-se 12.290,5 arrobas, através de um controlo rigoroso da câmara, que por vezes dificultava a reexportação⁴⁷. No entanto, as saídas faziam-se, mas não de forma muito regular. Com efeito, em 11 dos 21 anos do período em estudo, não se verifica nenhuma extracção de açúcar.

A análise do Gráfico VI demonstra, como é óbvio, que as entradas de açúcar são sempre superiores às saídas, com excepção do ano de 1710



⁴⁶ B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada*, Vereações (1713-1728), fl.7v., acórdão 23 de Novembro de 1711

⁴⁷ Em 1717 a Câmara autoriza a saída de todos os produtos à excepção do óleo de linhaça e do açúcar. Cf. B.P.A.P.D., *Câmara Municipal de Ponta Delgada*, Vereações (1713-1728), fl.72v., acórdão 7 de Agosto de 1717

em que as saídas são superiores às entradas em 108,5 arrobas. Situação fora do normal foi também a registada em 1707, quando se verifica, unicamente, a saída de açúcar. No ano de 1702, as saídas e as entradas apresentam valores similares, o que também não deixa de ser curioso. O maior reexportador de açúcar era o Capitão Manuel Pereira Soares com 4090,5 arrobas, logo seguido de Claudiu Andriu com 3258 arrobas.

A presença de estrangeiros nesta actividade de reexportação é por vezes notória, sobretudo através dos cônsules que estabeleciam a correspondência comercial de acordo com os interesses das respectivas nações. De entre estes, destacamos Claudiu Andriu e Joam Bresson, cônsules franceses. De facto, Claudiu Andriu é o único estrangeiro com registo de fianças de mercadorias para o Brasil, sendo fiador frequente nas embarcações que realizavam comércio com a América do Sul. Cornelio Dauchel, cônsul holandês, foi também responsável pela reexportação de açúcar para essa nação. Aliás, a Holanda era a região para onde se exportava maior quantidade de açúcar, logo seguida da França. No entanto, esta actividade comercial com as duas regiões é interrompida em 1703, com o início da Guerra da Sucessão de Espanha.

A reexportação de açúcar permitia adquirir junto dos mercados estrangeiros um conjunto de mercadorias de que a ilha de S. Miguel era habitualmente deficitária. A testemunhá-lo, em 1706, a sumaca sueca, *S. Luís*, descarrega, para o capitão Manuel Pereira Soares, ferro, arame, loiça, alcatrão, tecidos variados, tábuas, aduelas, agulhas e produtos de vidro. Esta mercadoria é transaccionada por troca com 2.438 arrobas de açúcar⁴⁸.

3. Conclusão

O comércio entre S. Miguel e o Brasil no período 1700 a 1720 marca, profundamente, a dinâmica do porto de Ponta Delgada. A importância deste comércio para a praça micalense leva a que os comerciantes locais e estrangeiros procurem, por todas as formas, aumentar a actividade mercantil com o Brasil. Por isso, em 1698 se assiste à criação de uma associação comercial, com o objectivo de dinamizar e aumentar o comér-

⁴⁸ B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livro de Registo de Aberturas 1697-1721, fl. 97 v.

cio brasileiro. Além disso, atente-se nas tentativas para acrescer o número de navios com privilégio de trato nas cidades sul-americanas.

A câmara de Ponta Delgada tinha um papel importante na regulamentação do comércio com o Brasil. Era ela a responsável pela gestão das licenças dos navios, pela saída, pelas importações e pelo controlo da comercialização das reexportações vindas do Atlântico Sul. Todavia, neste trato, destacam-se principalmente os agentes económicos particulares. Entre eles avultam os capitães Manuel Pereira Soares e Belchior Lopes de Carvalho responsáveis por grande parte das transações.

A actividade comercial tinha por base a produção agrícola de S. Miguel, sendo o linho o principal produto de exportação. Aliás, a produção do linho, logo depois do cultivo do trigo, é a actividade mais importante da ilha. Na verdade, é o linho que permite trazer para S. Miguel os produtos brasileiros: açúcar, mel e solas. O açúcar é o produto mais desejado pelos mercadores micaelenses, visto ser uma mercadoria que facilmente se reexportava para os mercados do Norte da Europa, obtendo-se assim os produtos manufacturados (tecidos, metais, madeiras, etc...), de que a ilha era deficitária. Nesta conjuntura, o comércio do açúcar incentivava a presença de mercadores e de cônsules estrangeiros em S. Miguel, contribuindo para a integração do porto de Ponta Delgada na dinâmica económica do Atlântico. De facto, como se referiu, o açúcar é o motor de todo o comércio com o Brasil que também tem como suporte a florescente actividade agrícola da ilha, que permite a manufactura do linho. Esta relação entre o açúcar e o linho é, portanto, o factor mais marcante das relações comerciais entre S. Miguel e o Brasil.

Anexos

Mercadorias desembarcadas no porto de Ponta Delgada pelo navio português *N. Senhora da Mãe de Deus, Santo António e Almas*, vindo de Pernambuco em 28 de Julho de 1704.

Destinatário	Produtos	b/ m	Unidades de Medida						Dir.(em réis)
			Caixa (s)	Arroba	Feixo	Ca-ra	Tara	Bar-ril	
Simão Antunes de Miranda	Açúcar	b	12	330,5			74		44617,5
Cap. Baltazar Lopes de Carvalho	Açúcar	b	20	727	2				*n pagou dtos
Cap. Baltazar Lopes de Carvalho	Açúcar	m	6	209			38,5		18810
Cap. Manuel de Sousa Gois	Açúcar	b	3	84,5			20,5		11407,5
Manuel Baptista	Açúcar	b	4	142,5			26		19237,5
Manuel Baptista	Açúcar	m	2	61			12		5490
Manuel Pereira Soares	Açúcar	b	25	853					*n pagou dtos
Manuel Pereira Soares	Açúcar	m	1						0
André Rodrigues	Açúcar	b	1	135			6		18225
Miguel Dias Azedo	Açúcar	b	12	372	4		90		50220
Miguel Dias Azedo	Açúcar	m	1	33			6		2970
Manuel Pereira Tavares	Açúcar	m	3	91			18		8190
Manuel da Rocha Prestes	Açúcar	b	1	24			6		3240
Manuel Andrade	Açúcar	b		4	1		2		540
Francisco Moreira (Pintor)	Açúcar	b		20	2		5		2700
P ^o Francisco Barbosa	Açúcar	b		8	1		2		1080
António Dias Camelo	Açúcar	b	2	45			10		6075
António Dias Camelo	Açúcar	m		20	1		2,5		1800
Miguel Lopes Vargão	Açúcar	m	1	31			6		2790
Cap. Amaro Pais Camarate	Açúcar	b	7	264	9		62		35640
Cap. Amaro Pais Camarate	Açúcar	m	2	59			12		5310
Cap. Baltazar Lopes de Carvalho	Açúcar	b	30	896	4		197,5		120960
P ^o João Alfredo Franco	Açúcar	b		13,5	1		2,5		1822,5
Manuel da Costa (Lavrador)	Açúcar	b	1	38	1		8		5130
José da Costa (Escrivão)	Açúcar	b	1	32			6		4320
José Moniz	Açúcar	b		21,5	2		4,5		2902,5
Manuel da Rocha Prestes	Açúcar	m	1	34			6		3060
Paulo Pereira (Reitor do Colégio)	Açúcar			8	1				n pagou dtos

AS RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE A ILHA DE SÃO MIGUEL E O BRASIL (1700-1720)

Destinatário	Produtos	b/ m	Unidades de Medida						Dir.(em réis)
			Caixa (s)	Arroba	Feixo	Ca-ra	Tara	Bar- ril	
André Berange	Açúcar	b		13,5	1		2,5	1822,5	
José Nunes	Açúcar	m	1	21			6	1890	
Cap. Francisco Machado Faria	Açúcar	b	2	58	1		14	7830	
Francisco Moreira (Pintor)	Açúcar	b		6,5	1		1,5	877,5	
Teodoro Sampaio	Açúcar	b	7	184			42	24840	
Martinho de Medeiros	Açúcar	b	1	28			6	3780	
P ^o Francisco Sebastião de									
S. Francisco	Açúcar	b	1	11,5			2,5	1552,5	
Manuel de Oliveira Sousa	Açúcar			9		9			
Simão Antunes de Miranda	Açúcar			12,5		12,5			
Manuel da Silva Camarate	Açúcar			2		2			
Manuel Pereira Tavares	Açúcar			3		3			
António Dias Camelo	Açúcar			4		4			
José Nunes	Açúcar			2		2			
Manuel da Rocha Prestes	Açúcar			5,5		5,5			
Cap. Baltazar Lopes de Carvalho	Açúcar			17		17			
Cap. José Godinho Camelo	Açúcar			12		12			
Manuel de Andrade	Açúcar			1		1			
P ^o Tomé Homem	Açúcar			6		6			
José Nunes Pereira	Açúcar			1		1			
Manuel Vieira Sousa	Açúcar			2		2			
Miguel Lopes	Açúcar			3		3			
Manuel Figueira	Açúcar			2		2			
Belchoir da Costa	Açúcar			2		2			
Manuel Rodrigues	Açúcar			4		4			
Baltazar da Costa	Açúcar			2		2			
Francisco Moreira (Pintor)	Açúcar			3		3			
Miguel Dias Azedo	Açúcar			4		4			
Tomé Barbosa	Açúcar			2,5		2,5			
Manuel Pinheiro (Ermita)	Açúcar			1		1			
Manuel da Silva Toste	Açúcar			3,5		3,5			
Maria Helena da Encarnação	Açúcar			12		12			
António de Melo (Vila Franca)	Açúcar			5		5			

Destinatário	Produtos	b/ m	Unidades de Medida						Dir.(em réis)
			Caixa (s)	Arroba	Feix-o	Ca-ra	Tara	Bar- ril	
José Rodrigues Farto	Açúcar			1		1			
Madre Maria do Nascimento	Açúcar			2		2			
João Meireles	Açúcar			3		3			
Pedro ?????	Açúcar			4		4			
Cap. Bartolomeu Lopes Carvalho	Mel							12	
Manuel Pereira Soares	Mel							1	
Miguel Dias Azedo	Mel							1	
Manuel da Silva camarate	Mel							6	
Cap. Francisco Machado	Mel							1	
Francisco de Sousa	Mel							1	
Manuel Silveira	Mel							2	
Cap. Baltazar Lopes de Carvalho	Mel							1	
Francisco Barbosa	Mel							1	
Contra mestre do navio	Mel							2	

Legenda

b/m=Branco/Mascavado Dir.=Direitos

Fonte: B.P.A.P.D., *Alfândega de Ponta Delgada*, Livro de Registo de Aberturas 1697-1721, fl. 84