

OUTROS ESPAÇOS



Madeira, Beach of Funchal



R.P. 114 - Madeira, Funchal (praia), Engenho



Madeira, Funchal, Rua de Ferro



ANUÁRIO

N.º 5 • 2013

O PORTO DO PORTO DA PRIMEIRA METADE
DO SÉCULO XVIII - HOMENS, NEGÓCIOS
E MERCADORIAS

ANTÓNIO BARROS CARDOSO



ANUÁRIO 2013

CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DO ATLÂNTICO

ISSN: 1647-3949, FUNCHAL, MADEIRA (2013)

PP. 320 - 351

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

António Barros Cardoso

Professor da Universidade do Porto – DEPHI - Departamento de Estudos Políticos e Internacionais – FLUP.
APHVIN-GEHVID - Associação Portuguesa de História da Vinha e do Vinho.

RESUMO:

O porto do Porto, em boa parte graças à mercadoria que ancorou muitos comerciantes nacionais e estrangeiros na cidade – o Vinho - transformou-se, ao longo da primeira metade do século XVIII, num dos mais importantes do reino. Propomo-nos aqui, recorrendo sobretudo aos dados dos Livros de Visitas de Saúde guardados no Arquivo Histórico Municipal do Porto, mostrar, os protagonistas das trocas comerciais da cidade como os produtos de maior relevo nos negócios do Porto da época.

ABSTRACT:

The port of Porto, largely thanks to the commodity that anchored many domestic and foreign merchants in the city - Wine - became, over the first half of the eighteenth century, one of the most important in the kingdom. We propose here mainly using data from the Health Visits books stored in the Municipal Historical Archive of Porto, show, the protagonists of trade of the city as the products of greater importance in business of the Port of time.

1. “Estavam todos bem-dispostos...”

Esta é a frase que indica nos Livros de Visitas de Saúde às embarcações entradas na Barra do Douro que os cais da cidade lhe estavam franquados para descarga das suas mercadorias. Tais livros serviram-nos para conhecer melhor as áreas comerciais de interesse dos mercadores nacionais e estrangeiros que operaram no Porto, e medir a intensidade do comércio de que foram protagonistas, entre muitos outros aspectos. Trata-se de uma fonte serial que incorpora os termos diários dos exames feitos pelos *Guardas-mores da Saúde* às embarcações.

Os registos indicam-nos o tipo de embarcação, o seu nome e respectiva nacionalidade, pelo nome, os mestres e capitães dos navios, ainda o número de pessoas que vinham a bordo, o porto de proveniência e os destinatários das mercadorias que transportavam. Colhem-se também registos de exames feitos a pessoas e mercadorias e cartas e provisões régias, dirigidas aos responsáveis pela boa condição sanitária da cidade, sobre o desimpedimento de lugares onde tinha havido surtos de peste e outros documentos relacionados com assuntos sanitários.

Esta colecção de livros de registo de Visitas de Saúde (45 volumes), encontra-se à guarda do Arquivo Histórico Municipal do Porto e abrange os anos de 1577 até 1752¹. Para período (1704-1747), analisamos 14 volumes de registos e o volume relativo ao ano de 1752. A série apresenta descontinuidade, com intervalos nos anos de 1700 a 1703, 1724 a 1725 e 1748 a 1751. Salientamos alguma descontinuidade informativa desta fonte, que resulta da escrituração diferenciada de escrivão para escrivão, uns preocupados com o registo de todas as informações já citadas, outros que omitem parte delas quebrando assim

a sequência. De par, as grafias muito variadas tornam difícil a leitura dos registos e sobretudo os nomes estrangeiros, que se apresentam invariavelmente em escrita fonética, traduzidos para português de forma variada não ajudam.

1.1. A “baliza” do Mosteiro de Monchique

As visitas aos navios aconteciam longe da Foz do Douro, frente às janelas do Mosteiro de Monchique, ou seja, próximo das muralhas da cidade que começavam mais à frente mas, suficientemente distante delas para evitar os contágios aos habitantes locais de pestes, doenças e outras maleitas que apoquentassem as tripulações². Por vezes, a vistoria também se fez mesmo à entrada da barra, “*de frente de Sam João da Foz*”. Assim aconteceu com os navios ingleses de nome “*Uniam*” e “*Príncipe de Galles*”, aí visitados em 2 de Dezembro de 1715³, local onde aconteciam muitos naufrágios, dos quais a fonte também nos fala⁴.

Os Guardas Mores da Saúde viram por vezes dificultado o cumprimento da sua missão. De facto, em várias ocasiões, após decretarem a quarentena aos

2 Contudo, o local das visitas variou. Para lá das águas do Douro frente a Monchique, as vistorias da saúde efectuaram-se em locais não muito distantes. Por exemplo, em 29 de Novembro de 1715, o navio inglês por invocação *Catherina*, transportando carga de fardos e carvão de pedra, consignados ao mercador britânico Benjamin Thilden, foi vistoriado “*defrente do lugar do Ouro*”. AHMP, L 444, *Visitas de Saúde*, fls. 250. No mesmo dia, coube vistoria ao navio por nome “*o experimento*”, também de nacionalidade inglesa e proveniente de Londres com carga de ferro, aduelas e fardos, consignados a outro mercador inglês, Raimundo Ritte, transportando seis pessoas a bordo. Neste caso a visita teve lugar “*de frente de Massarellas*”. De outra vez, a visita efectuou-se de frente da *Pedra Raba*, local próximo da actual ponte da Arrábida. Aí foi visitado outro navio também de nacionalidade britânica, por invocação “*Joseph e Sara*”, desta vez com carga de fardos consignados a Peter Dowker & C.^a. AHMP, L 444, *Visitas de Saúde*, fls. 249 e 249 v.

3 AHMP, L 444, *Visitas de Saúde*, fls. 257 v. e 258.

4 AHMP, L 445, *Visitas de Saúde*, fls. 63.

1 Embora com algumas falhas. AHMP, L. 423 a 467, *Visitas de Saúde*.

navios oriundos do norte europeu, as coisas complicavam-se para uma cidade economia se estribava nos dividendos das trocas comerciais. A tomada da decisão era difícil pelas consequências para os interesses económicos e sociais na cidade, sobretudo quando o normal abastecimento alimentar perigava, face ao resguardo imposto aos navios que transportavam cereais e outros produtos de primeira necessidade.

2. Os navios que venceram a perigosidade da barra portuense

Entre 1704 e 1747 foram vistoriados na barra do Douro 6004 navios carregados de mercadorias, cujos consignatários foram identificados, ou que vieram total ou parcialmente em lastro. A distribuição dos navios por nacionalidade dos mercadores a quem vieram consignadas as mercadorias foi a seguinte:

Distribuição anual do número de navios entrados na barra do Douro (1704 a 1747)					
anos	mercadores portugueses	mercadores ingleses	mercadores holandeses	mercadores hamburgueses	mercadores franceses
1704	4	45	0	0	0
1705	6	50	0	0	0
1706	2	32	0	1	1
1707	18	76	0	17	0
1708	4	57	1	9	0
1709	12	49	3	14	0
1710	7	54	3	10	0
1711	16	40	8	14	0
1712	3	38	4	6	0
1713	7	82	9	4	0
1714	6	112	17	9	0
1715	21	80	1	5	0
1716	14	101	14	7	0
1717	14	104	14	7	0
1718	7	121	17	3	0
1719	6	117	9	7	0
1720	17	94	7	16	2
1721	13	123	14	9	5

1722	13	140	15	14	4
1723	1	118	6	8	4
1724	...	...	...	...	...
1725	...	...	...	...	...
1726	1	26	3	2	0
1727	17	130	11	10	4
1728	20	204	15	13	3
1729	16	159	6	2	1
1730	16	144	12	9	4
1731	17	170	15	15	3
1732	23	159	20	14	2
1733	17	156	19	16	3
1734	15	149	21	20	11
1735	12	146	22	14	1
1736	9	115	14	6	3
1737	3	110	5	1	1
1738	6	133	17	21	5
1739	6	137	11	13	3
1740	18	93	15	9	10
1741	10	172	18	18	3
1742	14	135	16	5	5
1743	15	160	16	9	10
1744	29	99	12	4	4
1745	12	91	10	19	0
1746	18	118	10	15	0
1747	15	123	5	10	1

Se dúvidas houvesse sobre quem dominou o comércio portuense da época, estão desfeitas pela análise simples do quadro acima. Os estrangeiros tiveram nos negócios, posição dominante, longe dos mercadores portuenses que receberam apenas mercadorias de 8,3% do total das embarcações vistoriadas no estuário do Douro. Em posição inferior à dos mercadores portugueses ficaram os holandeses, com uma quota de 7,2%, seguidos dos alemães de Hamburgo, com 6,7%. Aos franceses do Porto coube 1,5% dos barcos com mercadorias⁵.

⁵ De notar que a presença francesa no Porto, foi mais significativa na segunda metade do século XVII, altura em que as oportunidades de negócio na cidade parece terem sido mais atractivas para esta comunidade do que propriamente na primeira metade do século XVIII, altura em que a cidade é mais animada pelo comércio vinícola, produto que não interessa de forma relevante aos negociantes franceses. CARDOSO, António Barros - *Os Franceses e o Porto da segunda metade do século XVII*, in “Douro-Vinho, História e Património – Wine, History and Heritage”, Porto, APHVIN/

O diagrama permite ajuizar claramente que os mercadores de nacionalidade britânica, tinham nas suas mãos a quase totalidade do comércio da cidade. A eles vieram consignados 75,9% de todos os navios cujos consignatários se encontram identificados nos livros de Visitas de Saúde relativos ao período abrangido e visitados pelos guardas da higiene sanitária do Porto. Este número exprime por si só qual a importância dos ingleses na vida económica da urbe.

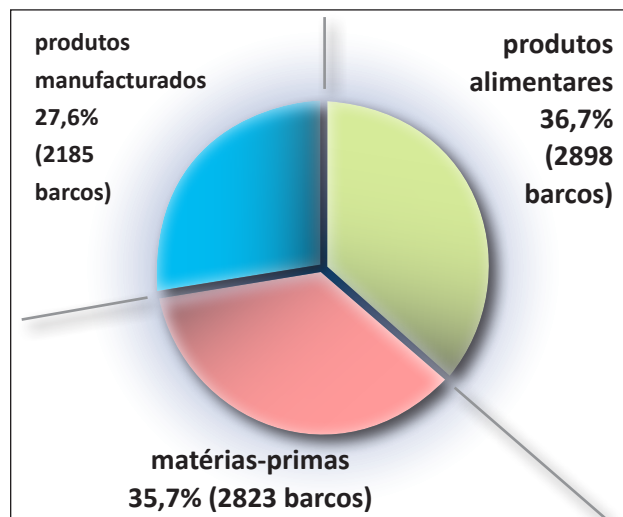
O que movia estes estrangeiros nos negócios da cidade com o exterior? Sem sombra de dúvida os Vinhos do Douro que a cidade ia comercializando sob a marca do seu nome – Porto⁶. É que, o número de embarcações entrado na barra do Douro é quase sempre proporcional à quantidade de entrada de vinhos na cidade do Porto e, em anos de menor caudal comercial de vinhos, o número de embarcações estrangeiras que entra a barra do Douro, acompanha esse decréscimo. Igual constatação emana do movimento sazonal da mesma barra mais frequentada nos meses de Março Abril e Maio, correspondendo ao período de maior o tráfego de rabelos que desceram o Douro carregados de pipas de vinho que depois rumavam barra fora com destinos diversos, o que reforça a convicção de que a franquia do porto do Porto foi muito marcado pelo ciclo do vinho. De facto, nos meses de Verão foi menor a frequência da barra do Douro e nessa altura era igualmente escassa a navegação dos rabelos. A partir de Outubro a animação na barra do Douro acompanhava a maior frequência de rabelos a sulcar o Douro. Era a época de boas oportunidades de compra e exportação de vinhos da colheita precedente e não escoados na época regular das carregações.

O aumento da correnteza das águas do rio nos meses de Novembro e Dezembro, dificultava a navegabilidade do rio Douro. A par, eram maiores as dificuldades na entrada da barra do Porto e desaconselhavam mesmo o fluxo de barcos ao porto do Douro.

2.1. As mercadorias depositadas no cais do Douro

A fonte que utilizámos só muito raramente apresenta dados quantitativos sobre este ou aquele produto referenciado⁷. Contudo, recorrendo ao tratamento dos dados recolhidos, tendo por base a frequência com que as diversas mercadorias entraram no Porto pela via marítima pode ser um indicador que nos aproxima do peso concreto de cada uma delas dessas na economia da urbe. O gráfico mostra, distribuído por grandes categorias o resultado:

**MERCADORIAS MAIS VEZES MENCIONADAS
NAS EMBARCAÇÕES ENTRADAS NA BARRA DO DOURO
1704-1747**



Os produtos alimentares ocuparam o primeiro lugar, presentes em em 48,2% dos barcos. As matérias-primas, ocupam o segundo lugar, com 45,6% e os produtos manufacturados foram transportados a bordo de 36,3% das embarcações que demandaram o Porto. Importa ainda referir que, uma parte que se estima em 7%, trouxe carga de lastro.

GEHVID – Associação Portuguesa de História da Vinha e do Vinho, Vol. 2, 2013, p. 61.

6 CARDOSO, António Barros – *Baco & Hermes – O Porto e o Comércio Interno e Externo dos Vinhos do Douro (1700-1756): Porto - GEHVID – Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto, Vol. I, p. 80-81.*

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

2.1.1. As manufacturas importadas

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 constituir a principal carga de retorno desenvolveu muito a indústria correlativa da tanoaria, com fortes tradições na cidade⁸. De resto, esta indústria é responsável pela forte ligação dos mercadores estrangeiros sediados no Porto com os portos do Mar do Norte e do Báltico de onde maioritariamente provinham as aduelas. Apesar disso, registamos que foi originária do porto de Londres a maior parte da aduela que chegou à cidade que, certamente, funcionou como entreposto, relativamente aos principais fornecedores nórdicos. O porto alemão de Hamburgo ocupa o segundo lugar, com um número de remessas muito próximo do da capital britânica. Amesterdão aparece em terceiro lugar, seguido de outros portos onde esta mercadoria abundava, nomeadamente Roterdão, Danzig, Riga e Estocolmo. Salientamos que boa parte dos restantes portos ingleses também forneciam esta mercadoria à cidade do Porto, nomeadamente os portos de Plymouth, Portsmouth, Southampton e Hull, mas em menor escala. Lisboa também foi origem de alguma aduela, de resto em termos quantitativos muito próxima dos últimos portos ingleses referidos. A razão prende-se à circunstância de muitos navios ingleses deixarem primeiro parte da carga vinda de Inglaterra e dos portos do norte da Europa na capital portuguesa e só depois rumarem à cidade do Porto com outras cargas de origem colonial aí carregadas.

Quando se referem “fazendas secas” ou “fardos de fazendas secas”, trata-se mais comumente de panos de lã sobretudo os “*druget*” ingleses, referidos esparsamente na documentação por *droguetes*, e também panos de algodão e de cânhamo. Este tipo de 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, foi oriunda uma boa parte destes fardos de fazendas secas, bem como de Hamburgo, embora em menor número.

Em terceiro lugar de entre todas as mercadorias surge o papel, embora já muito distanciado dos restantes produtos manufacturados, presente em 5,3% dos navios. Oriundo sobretudo através dos barcos vindos de Lisboa, onde chegava a bordo de barcos franceses, mas também italianos, já que Génova aparece como a segunda cidade de origem das embarcações que transportaram papel ao Porto.

Alguma munição também se conta entre os produtos manufacturados, por regra vinha nos navios com origem em Londres e mais ocasionalmente em Bristol e Chester. O mesmo se pode dizer relativamente à pólvora, que em larga maioria chegava ao Porto nos barcos vindos de Amesterdão e Roterdão.

Já os artigos de vestuário (como chapéus e meias) vinham sobretudo de Londres. As garrafas, também surgem entre as mercadorias consignadas a mercadores britânicos e holandeses radicados na cidade⁹. Interpretando a designação “*vidros*”, como se de garrafas se tratasse, o que nos parece verosímil, já que este termo ainda hoje é empregue com tal significado, a data referida recua para Novembro de 1713¹⁰. A origem destes vidros ou garrafas registamo-la maioritariamente na cidade alemã de Hamburgo. Contudo, também nos apareceu em grande quantidade de embarcações vindas do porto inglês de Bristol e em número inferior de embarcações com origem em Newcastle.

Os mastros que equipavam os navios construídos nos estaleiros navais da cidade vinham, na sua esmagadora maioria, a bordo de navios consignados a mercadores holandeses e hamburgueses com origem no porto de Amesterdão, principal fornecedor. De facto, a forte tradição construção naval que, no Porto remonta ao período medieval¹¹ e mantém-se

⁸ Sabemos da existência na cidade durante o mesmo período de 35 tanoeiros entre os mercadores portuenses de vinho, alguns grandes comerciantes na cidade, o que indicador da vitalidade económica do ofício entre 1700 e 1756.

⁹ A primeira firma de alguma envergadura a importar este artigo foi a Companhia de Isaac Lostau que, em 15 de Maio de 1716, recebeu o navio *Ninfa do Mar*, procedente de Bristol, com carga de garrafas e carvão AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 235 v.

¹⁰ Nessa altura, é portador um barco vindo do porto francês de La Rochelle consignado também a um holandês, grande negociante de vinhos, de nome Diogo Herants, referido amiúde na documentação portuense como Diogo Eiró. AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 3 v.

¹¹ São conhecidas as taracenas reais do Porto desde 1390, a

muito activa, mesmo às portas da cidade setecentista¹². Ainda assim, neste período alguns navios eram comprados a outros estaleiros¹³. Neste período, Portugal dispunha de bons estaleiros navais mas adquiria no exterior navios de grande tonelagem para navegação de longo curso, como melhor se percebe através do despacho do nosso embaixador em Londres, datado de Junho de 1735, António de Azevedo Coutinho alusivo à importância proveitosa do estabelecimento de relações comerciais com a Rússia no qual relata uma conversa que manteve com o ministro daquela nação, indagando sobre a viabilidade da aquisição de alguns àquele reino, ao que o seu interlocutor respondeu positivamente. A justificação para o pedido de compra de navios à Rússia tinha que ver com uma recusa dos ingleses em fornecerem à coroa portuguesa tais embarcações¹⁴, o que significa que também nos socorríamos dos estaleiros britânicos.

Sublinhamos ainda que os materiais para a construção e reparação de navios se encontram bem representados no conjunto das mercadorias chegadas

ao Porto por mar no decurso da primeira metade do século, descritas no capítulo das matérias-primas: O tabuado, na sua esmagadora maioria veio em navios provenientes de Estocolmo, mas também em muitos barcos cuja indicação de proveniência foi simplesmente *Suécia* a denotar a mesma origem. De facto, a Europa do Norte e Noroeste fornecia à construção naval com abundância madeiras de carvalho para as quilhas, pinheiro escandinavo para a mastreação, resina e o seu sucedâneo para a calafetagem e ainda cânhamo e linho destinados ao velame e à cordoaria¹⁵. Por isso, embora em percentagem muito inferior, registamos também embarcações provenientes de Hamburgo com carga de algum tabuado. O alcatrão teve igualmente origem maioritária nos portos do norte, nomeadamente em Estocolmo. Menor quantidade parece ter vindo dos portos de Hamburgo, Londres e Bristol.

2.1.2. As matérias-primas destinadas às manufacturas

Dos navios que trouxeram ao Porto matérias-primas destinadas à laboração de várias indústrias e ofícios, 40,7% transportaram metais, o ferro em barra, mas também moldados em arcos destinados à indústria de tanoaria, 30,3%, maioritariamente proveniente do porto de Londres, seguido de perto pelo porto sueco de Estocolmo, pelo porto holandês de Amesterdão e pelo porto alemão de Hamburgo que se equivalem no fornecimento de ferro à cidade¹⁶. Ainda que muito distanciados, aparecem portos de Inglaterra como Hull, Plymouth ou Southampton. Ainda com menor expressão aparecem outros portos como Roterdão, Baiona de França ou Bilbao na vizinha Espanha. Copenhaga, Riga e Calais, eram igualmente fornecedores indirectos desta matéria-prima já que daí directamente chegou ao Porto um número de navios reduzido com esta carga.

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 fer-

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

- 12 Manoel Ribeiro Siqueira dirigiu à Câmara do Porto um requerimento apreciado pelo Senado em 24 de Novembro de 1702, a fim de lhe autorizarem a construção de um navio fora da Porta Nova, prometendo não causar dano ao estaleiro e cais novo, comprometendo-se, caso contrário, a tudo reparar, AHMP, L. 65, *Vereações*, fls. 377 v. O mesmo sucedeu em Agosto de 1714, com o carpinteiro de navios José Gonçalves, que assinou um termo em como fazia um patacho no mesmo local, AHMP, L. 69, *Vereações*, fls. 85. De resto, em 1747, no próprio cais da Ribeira continuava-se a armar embarcações, como se depreende do termo de fiança assinado por Manoel Lopes da Costa, morador a São Francisco, que se obrigou por sua pessoa e bens, como fiador de Rosa Pinto, viúva e pelo Capitão Dionísio de Azevedo, a concertar o cais, após o lançamento à água de um navio aí construído, afixando "polo da mesma sorte que elle se achava", AHMP, L. 80, *Vereações*, fls. 49 v.
- 13 Por exemplo, o mercador inglês Raimundo Ritte, fez chegar ao Porto em 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 Galiza, AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 146.
- 14 BL, Add. 20795, fls. 247-248.

15 MOLLAT, Michel du Jourdin, *A Europa e o Mar*, Lisboa, 1995, p. 72 – 73.

16 CARDOSO, António Barros – *Baco & Hermes – O Porto e o Comércio Interno e Externo dos Vinhos do Douro (1700-1756)*: Porto - GEHVID – Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto, Vol. I, p. 87.

ro, 95 tiveram origem na capital britânica, distribuindo-se os restantes por Bristol, Flamouth, Southampton, e Viana do Lima, onde ficava parte da carga de alguns desses navios.

O aço ocupou o segundo lugar no capítulo dos metais e o seu principal fornecedor foi Estocolmo. Foi essa a origem de 60 dos 142 navios que trouxeram aço ao Porto durante o período abrangido. Amesterdão, Hamburgo e Lisboa, foram portos de origem dos restantes navios que transportaram esta mercadoria, embora na maioria dos registos relativos aos navios com origem em Lisboa se faça alusão à sua proveniência da Holanda ou de Hamburgo¹⁷.

A liga de chumbo, ocupa a terceira posição entre os metais importados pela cidade do Porto, maioritariamente oriunda do porto de Londres, no entanto e em menor escala veio também dos portos ingleses de Hull, Chester Liverpool e Southampton, bem como da Galiza, mas neste caso ainda em quantidades menores. O cobre, veio sobretudo de Hamburgo enquanto o estanho foi carregado em Londres, Plymouth e em menor quantidade nos portos de Southampton, Hamburgo, Dover e Topsham.

Das restantes matérias-primas destacamos o linho que representou 17,1% do total dos navios. A fonte não nos indica se este linho vinha em fibra ou em tecido ou quais as suas finalidades específicas. Sabemos contudo que os portos principais da sua proveniência foram os portos do norte da Europa, com destaque para Hamburgo de onde chegaram 31% dos navios com carga de linho. Riga ocupou o segundo lugar mas aí apenas tiveram origem 16,2% dos navios com esta mercadoria, segue-se Amesterdão, com 11%, Londres com 10,7% e muito mais distanciados portos como Hull, Roterdão e Southampton.

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 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.

Incluimos o sal no capítulo das matérias-primas, já que este produto funcionou sobretudo como aditivo para conservar, quer o peixe quer a carne¹⁸. Chegava ao Porto por mãos de mercadores estrangeiros, mas também de alguns nacionais. Era transportado sobretudo em navios procedentes de Lisboa em grande parte pertencentes a mercadores estrangeiros que deixavam carga nos cais da capital rumando posteriormente ao Porto com carga de sal de Setúbal, porto de origem directa de muitos navios portugueses que entraram a barra do Douro com esta mercadoria, mas em número muito inferior ao dos estrangeiros. Aveiro, fornecia também algum sal à cidade pela mão de mercadores ingleses, mas em menor quantidade, o que coincide com os dados apurados por Inês Amorim sobre o trato do sal da cidade do delta do Vouga, que apontam para um comércio essencialmente voltado para portos estrangeiros entre 1720 e 1730, desaparecendo mesmo dos registos de saída dos portos nacionais e sofrendo drástica diminuição as quantidades vendidas entre 1730 e 1750¹⁹. De facto, no Porto, consumiu-se sobretudo o sal de Setúbal.

O tabaco do Brasil, era outra das mercadorias que integrava a carga dos navios estrangeiros de retorno ao Porto, depois de terem deixado na capital as cargas que transportavam procedentes de Inglaterra, dos portos do Norte da Europa e do Mediterrâneo.

Os couros, bezerros e as solas representaram 11% do total das matérias-primas trazidas à cidade no período abrangido. Na sua maioria foram oriundos da colónia do Brasil.

Vindos de Lisboa, também com carga de couros, ao longo de todo o período entraram na barra do Douro, 39 navios. Grande parte desta mercadoria compunha a carga de retorno dos navios fretados pelos mercadores estrangeiros do Porto, tendo como origem os portos brasileiros citados. Os portos

17 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 207 v., AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 203, ou AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 209.

18 CARDOSO, António Barros – *Baco & Hermes – O Porto e o Comércio Interno e Externo dos Vinhos do Douro (1700-1756)*: Porto - GEHVID – Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto, Vol. I, p. 88-89.

19 AMORIM, Inês, *Aveiro e a sua Provedoria no séc. XVIII (1690-1814) estudo económico de um espaço histórico*, Coimbra 1996, p.374.

de Londres, de Hull, Topsham e da Irlanda²⁰, também forneceram uma parte dos couros solas e bezerras que se consumiram na cidade, embora os couros brasileiros apresentem expressão quantitativa superior.

2.1.3. Os cereais que Porto importava

Estes produtos constituíram a mercadoria mais representada nas cargas dos navios entrados na barra do Douro, consignados a mercadores nacionais ou estrangeiros. O destaque maior vai para os cereais que representam 60,1% das vezes que produtos alimentares são referenciados nas cargas das embarcações. O trigo destaca-se, já que foi mercadoria mencionada em 53% dos barcos cuja carga é constituída por produtos cerealíferos. Quanto à origem do trigo que chegava ao Porto, embora seja de destacar o porto de Londres, principal fornecedor, também é verdade que este cereal era proveniente de muitos outros portos constantes do quadro abaixo:

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

Assim, 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 o ritmo de frequência com que a mercadoria é mencionada na carga dos navios.

A cevada, foi o segundo cereal mais importado pela cidade no período considerado, fez parte de 17,2% das cargas dos navios em que figuram cereais como mercadoria. Entre abastecedores do Porto destacam-se os mercados ingleses, sobretudo o porto de Londres, origem da maioria dos navios que transportaram cevada. Os portos irlandeses ocuparam o segundo lugar. Entre os outros portos de Inglaterra, salientam-se Topsham, Lynn e Plymouth. Do porto de Lisboa veio igualmente alguma cevada à cidade do Porto. O quadro abaixo mostra a multiplicidade da origem da cevada, segundo o número de navios por porto fornecedor:

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 ^{1*}	35
Dublin	4
Falmouth	1
Carolina	1
Chester	2
Cork	7
Bristol	7
Açores	2
Dover	1
Hamburgo	4

20 A fonte designa por vezes a origem dos navios apenas pelo país, daí referir-os genericamente a Irlanda.

Hull	4
La Rochelle	4
Lynn	12
Lisboa	15
Londres	87
Plymouth	11
Southampton	6

O arroz era o terceiro cereal mais importado pela cidade. Foi mercadoria que integrou a carga de 13,8% dos navios com carga cerealífera. Transportaram este produto os barcos com origem nos portos ingleses da América, nomeadamente da Carolina. Londres ocupa o segundo lugar já que a capital britânica funcionava como placa giratória das principais mercadorias transaccionadas. Lisboa, parece ter tido a mesma função, uma vez que aí chegavam directamente navios ingleses e genoveses 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 igualmente importado pelo Porto, 178 os navios transportaram que ao longo do período 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 Amsterdão ocupa o segundo lugar, foi porto de origem de apenas 8% dos navios com carga de centeio e, em terceiro lugar, figuram os portos britânicos de Lynn e Topsham, ambos com 5,5% dos navios, a indicar que a Inglaterra foi também o principal fornecedor desta mercadoria à cidade.

O Porto importava também 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 tivesse origem no cais da capital portuguesa.

Ao que parece, o milho era importado em pouca quantidade. Os mercadores ingleses faziam-no chegar ao Porto sobretudo nos navios oriundos da

cidade francesa de Bordéus, origem da maior quantidade. Da colónia inglesa da Virgínia, também chegou algum milho, mas de menor expressão quantitativa.

Importa acrescentar que alguns mercadores ingleses residentes no Porto, reexportaram para Lisboa este cereal. 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 capital²¹.

Significativas foram também as remessas de milho das Ilhas dos Açores, mas neste caso, foram os mercadores nacionais os principais responsáveis pela respectiva comercialização, mormente do cereal da Ilha de São Miguel.

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 cidade²². 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 biscoito²³.

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

22 Contudo, 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 por forma a endurecer o pão assim conseguido, permitindo a sua conservação por mais tempo.

23 Em 1721, o navio *Francisco* Consignado a Reinatus 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.

2.1.4. Peixe seco e salgado que abastecia a cidade e o seu hinterland

Importa referir que, muito embora seja conhecida desde tempos recuados a importância da sardinha quer na alimentação dos portuenses, quer na exportação a partir do Porto para todo o vale do Douro, para onde seguia a bordo dos rabelos, depois de salgada, o bacalhau representou igualmente mercadoria de peso no quadro alimentar da população portuense e das províncias que o Porto encabeçava enquanto centro económico. Em 1625, foi promulgado o primeiro regulamento do comércio de bacalhau na cidade do Porto e, no decurso da última década do domínio filipino, este pescado era consumido na cidade em quantidades apreciáveis²⁴. Com toda a probabilidade, o bacalhau entrou na dieta dos portuenses anteriormente a estas referências. D. Manuel cobrava desde 1506 a dízima sobre o produto da pesca da Terra Nova e no reinado de D. João III sabe-se da saída de frotas regulares para os mares do bacalhau. Contudo, a perda da independência fez com que flamengos e ingleses tomassem o negócio em mãos²⁵. No período que nos ocupa, este pescado é mencionado como carga de quase 30% dos barcos que chegaram ao Porto com produtos alimentares e constituiu mercadoria 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 mesmo como produto principal da sua actividade comercial, por troca com os vinhos do Porto²⁶. De resto, um negócio lucrativo e em mãos de mercadores estrangeiros da cidade, com destaque para os de nacionalidade britânica. A comprovar a importância do produto na dieta dos portuenses do século XVIII²⁷ o facto de integrar o “cabaz de com-

pras” que abrangia produtos de primeira necessidade cujos preços máximos de venda eram anualmente estipulados pela própria Câmara, de acordo com os representantes do povo, nas sessões de vereação²⁸.

Entre 1704 e 1747 entraram no porto do Douro oitocentos e dezassete navios com carga de bacalhau com um ritmo de crescimento ano a ano que acompanha directamente o aumento da exportação vinícola. Coube aos mercadores ingleses o monopólio deste trato. Da totalidade dos navios contabilizados com carga de bacalhau, apenas 5, entraram a barra do Douro consignados a mercadores nacionais.

Dos mercadores alemães de Hamburgo estabelecidos na cidade do Porto, só a firma Pedro Henckell & C.^a importou bacalhau directamente da Terra Nova, por duas vezes. A primeira a bordo do navio *Isabela*, em 6 de Dezembro de 1719²⁹ e a segunda em 1723, quando chegou à barra do Douro o navio *João e Teresa* carregado do mesmo pescado³⁰. De forma indirecta, esta mercadoria surge na carga de mais um navio consignado a esta casa, trata-se do *Senhora Madalena*, proveniente do porto britânico de Plymouth, onde carregou também sardinha e fazendas de lã que transportou à cidade do Porto³¹.

Já o envolvimento na importação do bacalhau de Holandeses foi restrito e raramente o recebiam directamente da Terra Nova, adquirindo-o antes em portos do sul da Inglaterra como Plymouth, ou mesmo em Amesterdão³².

Em suma, dos já referidos 817 navios com carga de bacalhau entrados na barra do Douro com carga de bacalhau, 804 vieram consignados aos britânicos do Porto, o que confirma o seu domínio dos 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

24 SILVA, Francisco Ribeiro da, *O Porto e o seu termo (1580-1640)*..., Vol. II, p. 752.

25 Idem, *Ibidem*, p. 753.

26 CARDOSO, António Barros – *Baco & Hermes – O Porto e o Comércio Interno e Externo dos Vinhos do Douro (1700-1756)*: Porto - GEHVID – Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto, Vol. I, p. 95-97.

27 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 “*penas d’almotaçaria*”. AHMP, L. 65, *Vereações*, fls. 313-313 v.

28 Idem, *Ibidem*.

29 AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 314v.

30 AHMP, L. 447, *Visitas de Saúde*, fls. 988 v.

31 AHMP, L. 447, *Visitas de Saúde*, fls. 4.

32 Foi o caso de Reinaldo Hoperman que em 22 de Novembro de 1720, recebeu proveniente de Amesterdão o navio *Galera Soutuel*, com carga de bacalhau. AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 455 v.

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 Londres³³, mas também de Bristol³⁴, Liverpool³⁵, Dover³⁶, Southampton³⁷ ou Plymouth³⁸. Este pescado nunca se apresenta como mercadoria única, antes era transportado em conjunto 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.

2.1.5. Os lacticínios

O Porto importava também grandes quantidades de manteiga e queijo, alimentos presentes na carga de 6,7% da totalidade dos navios. Se tivermos apenas em linha de conta os barcos que transportaram produtos alimentares, o peso dos lacticínios sobe para 14%. 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. O queijo mais consumido no Porto era o *Flamengo*, os portos de Amesterdão e de Roterdão foram origem de 44,4% dos barcos com esta carga. A Irlanda, era o segundo fornecedor de queijos ao Porto. Dos seus portos saíram 8,7% dos navios que traziam queijos na sua carga. Contudo, no seu conjunto, as cidades inglesas de Chester, Liverpool, Londres e Southampton, foram pontos 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 igualmente um negócio nas mãos dos britânicos. Aos mercadores desta nacionalidade vieram consignados 131 dos 140 navios portadores

desta mercadoria, ou seja 92,8%. Este produto aparece em apenas 6 dos navios com cargas consignadas a mercadores portugueses, em 2 barcos consignados a mercadores de nacionalidade holandesa e em apenas 1 navio dirigido ao alemão de Hamburgo, Pedro Henckell & C.³⁹. 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% de barcos com esta carga.

2.1.6. O Porto foi centro de distribuição de vinhos e aguardentes

Grande parte dos mercadores ingleses e de outras nacionalidades 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, de onde provinham a maioria dos vinhos exportados 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 navios⁴⁰. 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 bri-

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

34 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.

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

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

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

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

39 AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 228.

40 De facto o transporte terrestre em carros de bois foi muito utilizado para fazer chegar ao Porto os verdes de Viana do Lima, como demonstraremos mais à frente.

tânicos. A título exemplificativo citamos a passagem pelo Porto do navio *Thomas e George*, com carga de vinhos e lastro, proveniente de Alicante, visitado a 30 de Abril de 1733, consignado a Richard Thompson⁴¹. 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 Inglaterra*⁴². 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 Porto⁴³. Da Canária, consignado também a Richard Thompson, carregado com vinhos para Inglaterra, passou no Porto o navio *Hebert* em 9 de Setembro de 1734⁴⁴. Poderíamos outros exemplos 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. Proveniente de Livorno, entrou a barra do Douro, em 8 de Julho de 1717, 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.

2.1.7. A importação de carnes secas e salgadas

Dos 73 navios que lançaram âncora frente a

Monchique, com carga de carnes secas ou salgadas, 71 vieram consignados a mercadores ingleses. Atribuídos a mercadores portugueses apenas dois barcos, em Junho de 1721, o *Esperança*, proveniente do porto irlandês de Cork, com carnes de vaca, de porco e manteiga, destinada a Elias Pedro⁴⁵ e outro em Maio de 1744, oriundo de Baiona da Galiza, o *N.ª S.ª e São José*, consignado a José Lopes da Costa⁴⁶. O navio holandês *Maria*, completa o quadro. Consignado a Diogo Herants & C.^a, menciona na sua carga, *carne de porco* e foi vistoriado nas águas dos Douro, em 31 de Julho de 1727⁴⁷.

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, Amsterdão e Lisboa repartem os restantes 48%.

3. Homens e negócios

Quem foram então os principais negociantes que conseguimos identificar entre 1704 e 1747 a operar na Praça do Porto? Foi possível recensear 265 mercadores, distribuídos de acordo com o quadro seguinte segundo as suas nacionalidades:

Distribuição do número total de mercadores por nacionalidades	
Inglese	125
Portugueses	116
Hamburgueses	11
Holandeses	9
Franceses	4

48

Os dados já adiantados quase nos permitiam antecipar que os mercadores britânicos estariam em maior número, o que se verifica efectivamente. Seguem-se os homens de negócio de nacionalidade

45 AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 77.

46 AHMP, L. 462, *Visitas de Saúde*, fls. 193 v.

47 AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 183.

48 CARDOSO, António Barros – *Baco & Hermes – O Porto e o Comércio Interno e Externo dos Vinhos do Douro (1700-1756): Porto - GEHVID – Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto*, Vol. I, p. 132.

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

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

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

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

portuguesa cujo número se aproxima dos ingleses mas, em termos de volume de embarcações volume de embarcações recebidas, a distância entre os mercadores das duas nacionalidades é muito grande⁴⁹. Como também se constata, foi reduzido o número de mercadores hamburgueses e holandeses e residual o número de mercadores de nacionalidade francesa.

Quanto à sua dimensão comercial, adiantamos que 50,3% dos estrangeiros receberam a carga de mais de 10 navios e 23,4%, receberam mais do que 50 navios com mercadorias a si consignadas. Para comparação, adiantamos que apenas 4,3% dos mercadores portugueses receberam 10 ou mais consignações de navios ao longo do mesmo período e somente a firma de Vicente Pedro e C.^a, ultrapassou as 50 consignações.

Importa pois ajustar, à luz dos novos dados, a lista que Virgínia Rau apresentou no estudo a que já aludimos⁵⁰. Segundo a nossa fonte foram os seguintes os mercadores de maior dimensão comercial que operaram no Porto entre 1704 e 1747:

MERCADORES NACIONAIS E ESTRANGEIROS QUE RECEBERAM 50 NAVIOS OU MAIS ENTRE 1704 e 1747			
nomes	anos	nacionalidade	n.º de navios consignados
BENJAMIN TILDEN	1710 - 1723	Inglês	459
RICHARD THOMPSON & C. ^a	1717 - 1746	Inglês	321
JOHN STEVENSÃO & C. ^a	1704 - 1735	Inglês	290
PEDRO HENCKELL & C. ^a	1706 - 1747	Hamburgo	227
RAIMUNDO RITTE & C. ^a	1704 - 1728	Inglês	203
PETER DOWQUER & C. ^a	1704 - 1723	Inglês	181
HENRY BYMES & C. ^a	1727 - 1747	Inglês	179
JOHN THOMPSON & C. ^a	1739 - 1747	Inglês	165
PETER BEARSLEY & C. ^a	1720 - 1743	Inglês	163
SAMPSON STAERT	1728	Inglês	137
VICENTE PEDRO & C. ^a	1705 - 1747	Português	119

CRISTIANO COPEQUE & C. ^a	1720	Hamburgo	106
JOHN CLARQUE & C. ^a	1719 - 1741	Inglês	101
VICENTE PEDRO & C. ^a	1705 - 1747	Português	119
WILLIAM PAWSEN & C. ^a	1727 - 1743	Inglês	97
JOHN CAULLET & C. ^a	1732 - 1743	Inglês	97
GEORGE BULLIMORE & C. ^a	1720 - 1736	Inglês	96
SAMUEL VIT & C. ^a	1727 - 1745	Inglês	93
DIOGO BERQUENHAUTE & C. ^a	1720 - 1747	Hamburgo	92
ARNOLD HOPMAN & C. ^a	1729 - 1747	Holandês	87
GEORGE HAMÃO	1713 - 1723	Inglês	87
SIMÃO NUTE & C. ^a	1713 - 1747	Inglês	81
TIMOTHY HARRIS & C. ^a	1707 - 1712	Inglês	81
BERNARDO CALAMUS	1720 - 1747	Francês	79
RICHARD AYLUARD & C. ^a	1704 - 1721	Inglês	75
WILLIAM BEARSLEY & C. ^a	1736 - 1747	Inglês	68
OCTÁVIO LUÍS DAMQUE & C. ^a	1730 - 1747	Holandês	68
DIOGO GEORGE BRAILSFORD & C. ^a	1706 - 1720	Inglês	67
THOMAS PHAIRE & C. ^a	1704 - 1710	Inglês	63
GEORGE ALLEN & C. ^a	1735 - 1747	Inglês	57
CHARLES BEARSLEY	1736 - 1747	Inglês	55
ISAAC LOSTAU & C. ^a	1709 - 1731	Holandês	55
DIOGO EIRO	1713 - 1729	Holandês	54
JOHN LIMBREY & C. ^a	1727 - 1739	Inglês	54
ARNALDO JOÃO VANZELER & C. ^a	1734 - 1747	Inglês	53
DANIEL DE LASWER & C. ^a	1739 - 1747	Inglês	51

* Os nomes dos mercadores britânicos apresentam a grafia corrigida.

Entre os mercadores franceses radicados no Porto, importa fazer referência a *Bernardo Calamus* que recebeu mercadorias de 79 navios entre 1720 e 1747. A firma que este francês integrou na cidade do Porto *Bernard Calamus (Clamouse) & C.^a*, destacou-se pouco no que se refere ao negócio vinícola⁵¹. Os seus negócios de grosso trato na cidade, antes de se firmarem durante a segunda metade do século XVIII, no grande negócio de importação e exportação

49 Recordamos que chegaram ao Porto consignados a mercadores portugueses, entre 1704 e 1747, 500 navios, contra 4562 que vieram dirigidos a mercadores ingleses.

50 RAU, Virgínia, *O movimento da barra do Douro durante o Século XVIII: uma interpretação*, in "Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto", Vol. XXI, fasc. 1-2, Porto, 1958, p. 22-23.

51 No que se refere ao negócio dos vinhos, foi fraca a sua participação, manifestou apenas 14 pipas de vinho em 28 de Junho de 1723, que vieram Douro abaixo a bordo do barco pequeno do arrais Manoel de Almeida Osório, das quais apenas pagou \$290 réis de Imposição, relativos a duas pipas. A restante 26 exportou-as para o norte - AHMP, L. 1338, *Imposição do Vinho*, fls. 205 v.

de “sedaria” peças de seda, galões de ouro e prata, fazendas ricas e objectos de luxo⁵², assentaram primeiro no breu, no ferro, nos fardos de lã, nos cereais e no papel que fizeram chegar ao Porto, sobretudo através do porto francês de Baiona, mas também de Bordéus:

Portos de origem dos navios consignados Bernardo Calamus (Clamouse) & C. ^a (1720-1747)	
portos	n.º de navios
Baiona de França	26
San Sebastian	4
França (sic)	3
Ruão	3
Diepre	1
Roterdão	3
Bordéus	4
Lisboa	6
Irlanda	2
Hamburgo	6
Inglaterra (sic)	1
Londres	1
Bilbau	5
Biscaia (sic)	1
Riga	1
Marselha	1
Ave de Gratia	1
Pinzance (sic)	2
Nantes	1
Não indicado	5

A firma *Bernardo Plumu & C.^a*, igualmente de origem francesa, permaneceu no Porto apenas entre 1721 e 1722. *Bernardo Plumu*, seu fundador foi cônsul daquela nação na cidade⁵³. Neste caso, as suas ligações comerciais privilegiaram Bordéus de onde importou três navios com carga de cereais⁵⁴. Dedicou-se ainda à importação de ferro e breu⁵⁵. Desconhecemos o que levava da cidade do Porto mas certamente não

foram vinhos já que não registamos a sua presença em nenhum dos registos da Imposição do Vinho no Porto, pelo menos durante a primeira metade do século XVIII. Certamente interessaram-lhe mais os produtos coloniais que a cidade oferecia.

Um pouco mais extensa é a lista de mercadores hamburgueses fixados no Porto que conseguimos identificar:

MERCADORES HAMBURGUESES		
nome	anos	n.º de navios
ADRIÃO BERQUENHAUTE & C. ^a	1720 - 1729	19
JOÃO E ANDRÉ HENRIQUE SEVERIM*	1728 - 1747	41
CRISTIANO CÖPKE & C. ^a *	1720 - 1747	106
CRISTIANO HARTIMAN *	1710 - 1711	3
CRISTIANO OLMER & C. ^a	1714 - 1722	5
DIOGO BERQUENHAUTE & C. ^a *	1720 - 1747	92
FREDERIC VER DUNQUE & C. ^a *	1728 - 1732	8
GUILHERME VANDIQUE & C. ^a	1745 - 1746	9
HENRIQUE HENCKELL & C. ^a	1720 - 1721	3
JACOB BERQUENHAUTE & C. ^a	1721 - 1723	9
PAULO GUILHERME CRUGER *	1735 - 1747	43
PEDRO HENCKELL & C. ^a *	1706 - 1747	227

* Os mercadores assinalados com um asterisco manifestaram vinhos na Imposição do Porto.

Neste caso, dos 12 mercadores recenseados, 7, ou seja 58,3%, baseou no trato vinícola uma parte substantiva dos seus negócios no Porto. Quanto à sua dimensão comercial ela supera largamente os franceses já que, 50 % dos hamburgueses do Porto receberam a consignação de mercadorias de 10 ou mais navios. De entre eles destacam-se as companhias de Pedro Henckell, (1706-1747)⁵⁶, Cristiano Köpke (1720-1747)⁵⁷, Diogo Berquenhaut (1720-1747)⁵⁸,

52 ALCOCHETE, Nuno Daupias de, *Os Guimarães da Rua Nova dos Ingleses*, in “*O Tripeiro*”, V Série, Ano II, n.º 11, Março, 1957, p. 339.

53 AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 199.

54 AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 109 e 110.

55 AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 199.

56 A data de 1747 é apontada porque como já se referiu corresponde ao último livro da série. Contudo, a actividade de Pedro Henckell & C.^a no Porto, ainda se manifesta pelo menos em 1752. AHMP, L. 467, *Visitas de Saúde*, fls. 15 v.

57 Também neste caso a firma se mantém pelo menos até 1752, mas sob o nome de Nicolau Köpke. AHMP, L. 467, *Visitas de Saúde*, fls. 121 v. De resto mantinham negócios com Diogo Archibald, que deixou a Escócia rumo ao Porto com uma letra de crédito sobre a companhia Cristiano e Nicolau Köpke (1746) a quem acabariam por comprar a Quinta de Roriz. SELLERS, Charles, o. c., p. 99.

58 Também continuou os seus negócios para lá da data limite da nossa série, 1747, pelo menos até 1752. AHMP, L. 467, *Visitas de Saúde*,

João e André Henrique Severim⁵⁹ e Paulo Guilherme Cruger⁶⁰.

A companhia de Pedro Henckell, Segundo os dados dos Livros de Visitas de Saúde, manteve presença regular no Porto pelo menos entre 1706 e 1747. A par das importações, esta firma dedicou-se ao negócio vinícola de exportação. Sabemo-lo, através da representação de Henckell na Imposição do Vinho por um outro hamburguês Abraham Tegge⁶¹. De facto, Inácio António Henckell deixou entre as suas notícias, informação acerca da morte de Abraham Tegge, negociante de vinhos, em 6 de Abril de 1731, no poço de Santo Ovídio. Aí designa este hamburguês por companheiro de seu pai⁶², Pedro Henckell. Directamente, os Henckell ter-se-ão dedicado ao comércio de produtos coloniais e outros que a cidade oferecia.

No que toca à importação, os Henckell & C.^a firmou os seus negócios no Porto em quatro mercadorias: o ferro, as aduelas, o linho, têxteis e manufacturas, estes últimos produtos escondidos sob a designação de *fardos de fazendas secas*. De facto, o ferro está presente como primeira mercadoria na carga 50,8% dos navios consignados a esta companhia e as aduelas, em 47,3%. Como segunda mercadoria, o linho surge em 34,7% dos navios e os fardos de fazendas secas, em 21,3%. Na maioria dos casos, o ferro e as aduelas, produtos que mais vezes aparecem juntos a dividir a carga dos navios consignados aos Henckell, vinham em navios oriundos de Estocolmo e outros portos Suecos⁶³ como Gotemburgo⁶⁴. Contudo, alguns barcos com estas cargas tiveram também ori-

gem em Amesterdão⁶⁵, Callais⁶⁶, Londres⁶⁷, Hamburgo⁶⁸, Plymouth⁶⁹, Danzig⁷⁰, Topsham⁷¹ ou Roterdão⁷².

Os barcos oriundos da Suécia, carregaram a maior parte do linho que os Henckell venderam no Porto, que também lhes chegava de Hamburgo⁷³, Londres⁷⁴, Plymouth⁷⁵, Danzig⁷⁶, Riga⁷⁷, Amesterdão⁷⁸, Roterdão⁷⁹ e Topsham⁸⁰.

Já no fornecimento de têxteis, Amesterdão liderou e os portos do sul de Inglaterra, sobretudo Londres⁸¹ e Plymouth⁸², aparecem em segundo plano.

Os Henckell investiram parte dos seus cabedais no trato de produtos alimentares. No seu conjunto, estes aparecem em 40% da carga dos navios consignados a esta companhia, mas raramente como produto principal, excepção feita aos barcos com cereal que representam 44% dos navios com carga de produtos alimentares e quase 18% da totalidade das embarcações consignadas a Henrique e Pedro Henckell & C.^a. Estes indicadores mostram que, particularmente o trigo e o centeio, tiveram algum peso nos negócios da firma. Onde compravam os Henckell os cereais trazidos ao Porto? O trigo o centeio e a cevada, adquiriram-no sobretudo em Londres⁸³, mas também em Amesterdão⁸⁴ e em portos do Sul da Grã-Bretanha, como Portsmouth⁸⁵, Cork⁸⁶ ou Falmouth⁸⁷. Os quei-

fls. 83 v.

59 Estes Hamburgueses também permaneceram no Porto pelo menos até 1752. AHMP, L. 467, *Visitas de Saúde*, fls. 49 v. É bem provável que se trate de familiares de Jacob Henrique Severim, apresentado como de nacionalidade holandesa por, AMORIM, Inês, *Aveiro e a sua Provedoria no séc. XVIII (1690-1814) estudo económico de um espaço histórico*, Coimbra 1996, p. 557. Certamente deficiência da fonte utilizada já que, quer nos livros das Visitas de Saúde, quer nos livros da Imposição do Vinho, este nome aparece como hamburguês. AHMP, L. 1350, *Imposição do Vinho*, fls. 115.

60 Deixou de exercer actividade na cidade posteriormente a 1747 e anteriormente a 1752.

61 AHMP, L. 1341, *Imposição do Vinho*, fls. 112.

62 “LEMBRANÇAS” DE Inácio António Henckell comerciante portuense do século XVIII, in “O Tripeiro”, VI Série, Ano II, n.º 8, Agosto, 1962, p. 225.

63 AHMP, L. 442, *Visitas de Saúde*, fls. 117.

64 AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 140 v.

65 AHMP, L. 442, *Visitas de Saúde*, fls. 221 v.

66 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 61-61 v.

67 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 117.

68 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 120.

69 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 121.

70 AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 112.

71 AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 243.

72 AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 192.

73 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 105 v.

74 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 117.

75 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 121.

76 AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 112.

77 AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 259 v.

78 AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 393.

79 AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 240.

80 AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 243.

81 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 236.

82 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 121.

83 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 189 v. Mesmo o que aparece em barcos com origem em Lisboa, é originário da capital britânica. AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 208.

84 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 244 v.

85 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 297.

86 AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 303 v.

87 AHMP, L. 450, *Visitas de Saúde*, fls. 385.

jos, presentes em 25% dos barcos com produtos alimentares, era sobretudo proveniente de Amesterdão⁸⁸ e Roterdão⁸⁹. Também fizeram chegar à cidade pelo menos 10 barcos de sardinha com origem em Plymouth⁹⁰, Falmouth⁹¹, Portsmouth⁹² e em menor quantidade em Bristol⁹³. Os seus negócios com bacalhau limitaram-se a 3 navios, um com origem no porto de Plymouth⁹⁴ que carregava este peixe juntamente com sardinha e fazendas de lã e os outros dois, foram oriundos da Terra Nova⁹⁵.

O volume de negócios de Henrique e Pedro Henckell & C.^a, estendeu-se ao Brasil. Ao longo do período de actividade desta firma no Porto, chegaram à barra do Douro, pelo menos 4 navios da carreira do Brasil consignados aos Henckell. Dois de Pernambuco, o *N.ª S.ª da Abadia e Santo António*, com carga de sola e açúcar, cujo capitão era João da Silva⁹⁶ e o *N.ª S.ª da Natividade*, com carga de açúcar sola e tabuado, de que era capitão Domingos Duarte e Mattos⁹⁷. Com mercadorias não especificadas recebeu também a consignação do navio *São Tiago*, com origem no Rio de Janeiro⁹⁸, vistoriado no Rio Douro em 16 de Janeiro de 1721. Com a habitual mercadoria, açúcar, sola e tabuado, entrou em 5 de Abril de 1730⁹⁹, um outro navio da carreira do Brasil Consignado a Pedro Henckell & C.^a, cujo nome a fonte não permitiu que identificássemos, capitaneado por Manoel Godinho.

Mercadorias mais vezes consignadas à Companhia de Henrique e Pedro Henckell (1706-1747)	
mercadorias	n.º de navios
ferro	117
aduela	109

88 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 235.

89 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 316.

90 AHMP, L. 447, *Visitas de Saúde*, fls. 4.

91 AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 302.

92 AHMP, L. 460, *Visitas de Saúde*, fls. 42 v.

93 AHMP, L. 462, *Visitas de Saúde*, fls. 171.

94 AHMP, L. 447, *Visitas de Saúde*, fls. 4.

95 AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 314 v. e AHMP, L. 447, *Visitas de Saúde*, fls. 98.

96 Visitado no Rio Douro em 20 de Agosto de 1720. AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 414 v.

97 Visitado no Rio Douro em 19 de Janeiro de 1730. AHMP, L. 449, *Visitas de Saúde*, fls. 202 v.

98 AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 1474 v.

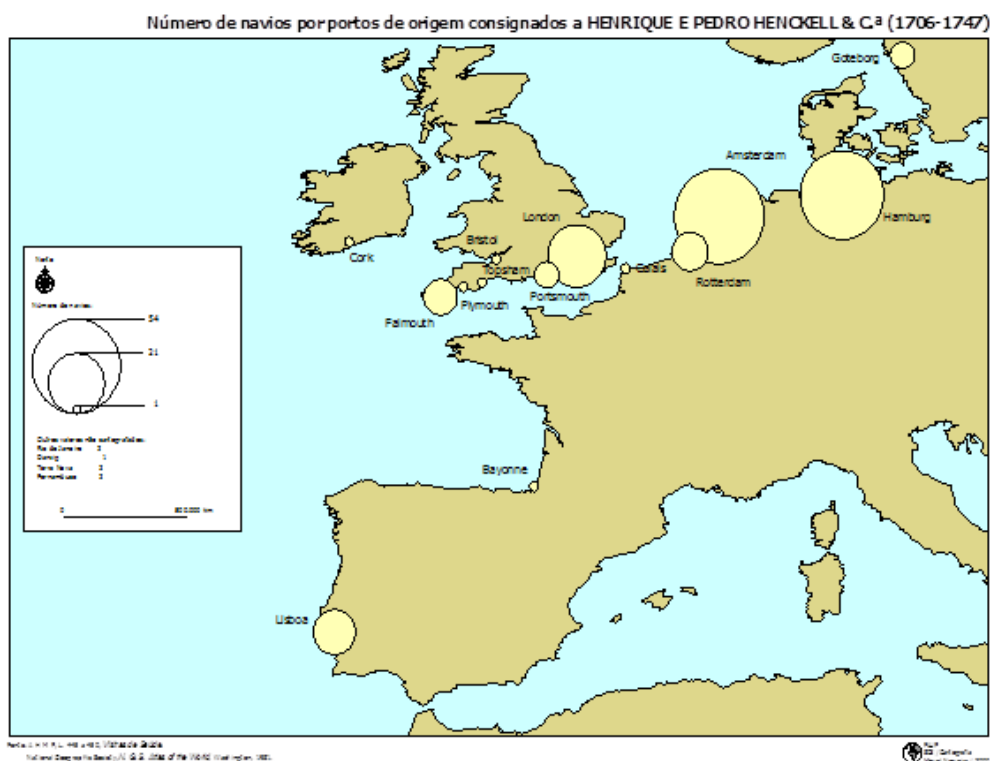
99 AHMP, L. 449, *Visitas de Saúde*, fls. 248 v.

linho	80
fazendas secas	49
queijo	33
trigo	21
aço	20
tabuado	17
pólvora	14
centeio	12
sardinha	10
cobre	9
cevada	7
vidro	6
penicos	5
sola	4
mastros	4
bacalhau	3
açúcar	3
breu	2
pacotes de viagem	2
pez	2
alcatrão	2
cânhamo	2
goma	2
remos de remar	1
pau de campeche	1
sal	1
carvão	1
papel de embrulhar	1
caparosa	1
manteiga	1
peixe	1
pão	1
arroz	1
frascos	1
estopa	1
lastro	1
cordas	1
tintas	1
óleo de linhaça	1
folha de Flandres	1

Da extensa lista com que os Henckell suportaram o seu movimento comercial constam outros importantes produtos geralmente oriundos dos portos

do norte Europeu como o aço, o tabuado a pólvora e em menor escala os mastros para navios o breu, o pez e o alcatrão, mercadorias que ajudaram a completar as cargas de ferro, aduelas e linho, produtos que, vimos já, ancoraram o trato desta companhia, ao longo da primeira metade do século XVIII.

A geografia dos negócios dos Henckell, encontra-se esboçada no mapa seguinte:



Amesterdão e Hamburgo, representaram respectivamente 24,3% e 20,9% dos seus contactos. Estocolmo segue-se-lhes, já que daí vieram 17,3% dos barcos consignados aos Henckell. De alguma dimensão (10%) foi o número de navios com carga oriunda de Londres, e de Riga (7,4%). Inferior foi a expressão de Roterdão (3,4%) e Falmouth com apenas 2,6% dos barcos. Os restantes portos equilibram-se em número de navios e tiveram expressão pouco significativa no cômputo do trato mercantil destes hamburgueses.

3.1. Cristiano e Joaquim Köpke & C.^a

Os köpke, aparecem mencionados nos registos em escrita fonética como *Copeque* e mais raramente como *Copque*. Os livros de visitas de Saúde registam a presença deste nome a partir 14 de Novembro de 1720. Nessa data foi vistoriado no Rio Douro o na-

vio São Pedro, oriundo do porto de Amesterdão, portador de carga de ferro, linho e fardos, consignados a Cristiano Köpke & C.^{a100}. A mesma fonte, indica que esta companhia permaneceu em actividade pelo menos até 1747. Contudo, sabemos que a presença dos Köpke entre nós remonta a tempos muito mais recuados. Pelo menos desde 1636 o nome é conhecido na corte portuguesa, já que o primeiro membro desta família hamburguesa, Nicholas Köpke, desempenhou a partir desse ano, em Lisboa,

as funções de Cônsul Geral da Liga Hansiática. Casado com uma senhora alemã de nome Emerenciana Crockman, teve um filho, Christiano Köpke, que se julga foi o fundador da firma que ainda nos finais do século XVIII, ostentava o nome da família: a casa C.N. Köpke & C.^a, ligada ao negócio de vinhos do Porto¹⁰¹.

Este primeiro Köpke do Porto ter-se-á estabelecido na Rua da Reboleira, uma das principais artérias do Porto setecentista, numa casa que foi mantida e ocupada pela firma até 1882, altura em que o fogo a destruiu, consumindo também a documentação mais antiga da firma comercial¹⁰². Contudo, não foi regular a presença dos Köpke no Porto e alguns membros da

100 AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 424.

101 A firma foi fundada por Nicolau e Joaquim Augusto Köpke. SELLERS, Charles, o. c., p. 232.

102 Idem, *Ibidem*, p. 233

família regressaram à sua terra natal após a morte do primeiro Köpke¹⁰³. Talvez isso explique que os registos de vistoria de navios só refiram este nome, como já salientamos, a partir de 1720.

A instalação dos Köpke no Porto esteve inicialmente ligada aos negócios em geral¹⁰⁴ e, concluímos nós, a sua atenção não foi particularmente dirigida aos vinhos. Se é certo que na primeira metade do século XVII (1636), o negócio dos vinhos não conhecia ainda o fulgor e a vitalidade que, como veremos à frente, apresenta em finais dessa centúria e ao longo de toda a primeira metade da seguinte, a verdade é que, mesmo a partir de 1720, os Köpke não parece estarem muito ligados ao negócio dos vinhos do Porto. De facto, em nome de Cristiano Köpke, morador na Rua da Reboleira, apenas encontramos três registos nos Livros da Imposição do Vinho, relativos a 5 pipas trazidas no barco do arrais de Fontelas, José Guedes, em 12 de Fevereiro de 1724, as quais, declarou Joaquim Köpke que assinou o movimento, as enviara para o Norte, ficando isento do pagamento dos direitos fiscais¹⁰⁵. Idêntica situação se verificou com 7 pipas de vinho trazidas a bordo do rabelo do arrais Manoel de Azevedo, em 27 de Fevereiro de 1727¹⁰⁶, exportadas para Hamburgo e ainda no ano seguinte, com apenas 2 pipas de vinho de Viana, que chegaram à cidade a bordo do patacho Santo António e que tiveram igual destino, isto é o porto de Hamburgo¹⁰⁷.

Que terão levado os Köpke em troca das mercadorias que fizeram entrar na cidade entre 1720 e 1747? Também neste caso não temos respostas seguras. Por certo os produtos coloniais que o Porto oferecia, ou outros produtos que desciam o Douro, refiro-me ao azeite, aos frutos secos, ao sumagre, etc. Não excluímos o sal, desde cedo apreciado nos portos do norte da Europa. Sabemos isso sim, e com detalhe, o que os Köpke trouxeram ao Porto e conseguimos avaliar a dimensão dos seus negócios na cidade.

À semelhança do que sucedeu com os Henkell, também os Köpke cimentaram os seus negócios no Porto, especializando-se em 3 produtos que pode-

mos considerar mercadorias âncora do seu comércio: as aduelas, o linho e o ferro. As aduelas constituíram a parte mais significativa, já que foi mercadoria presente em 50,9% dos barcos consignados a esta companhia, na sua maior parte vindas a bordo de navios de Hamburgo¹⁰⁸, mas também de Amesterdão¹⁰⁹, Stetin¹¹⁰, Estocolmo¹¹¹, Southampton¹¹² e Danzig¹¹³. O linho, aparece em segundo lugar, mercadoria presente em 44,3% das embarcações consignadas aos Köpke, com origem sobretudo em Hamburgo, mas também noutros portos do Norte como Amesterdão¹¹⁴, Riga¹¹⁵ ou Memel¹¹⁶. Como se pode constatar pelo quadro seguinte, os Köpke interessaram-se também por trazer ao Porto ferro e fardos de fazendas secas, mercadorias presentes em igual número de navios:

Mercadorias mais vezes mencionadas nos navios consignados a Cristiano e Nicolau Köpke & C. ^a	
mercadorias	n.º de navios
aduela	58
linho	47
ferro	14
fazendas secas	14
aço	5
queijo	3
trigo	2
pólvora	2
cobre	2
cânhamo	2
estopa	2
tabuado	1
garrafas	1
frascos	1
mastros	1
alcatrão	1
goma	1
cordas	1

108 AHMP, L. 448 a 450, *Visitas de Saúde*.

109 AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 148 v.

110 AHMP, L. 450, *Visitas de Saúde*, fls. 45 v.

111 AHMP, L. 455, *Visitas de Saúde*, fls. 26.

112 AHMP, L. 456, *Visitas de Saúde*, fls. 129 v.

113 AHMP, L. 462, *Visitas de Saúde*, fls. 151.

114 AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 126 v.

115 AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 347 v.

116 AHMP, L. 460, *Visitas de Saúde*, fls. 58 v.

103 Idem.

104 Idem, p. 232.

105 AHMP, L. 1339, *Imposição do Vinho*, fls. 120.

106 AHMP, L. 1342, *Imposição do Vinho*, fls. 139.

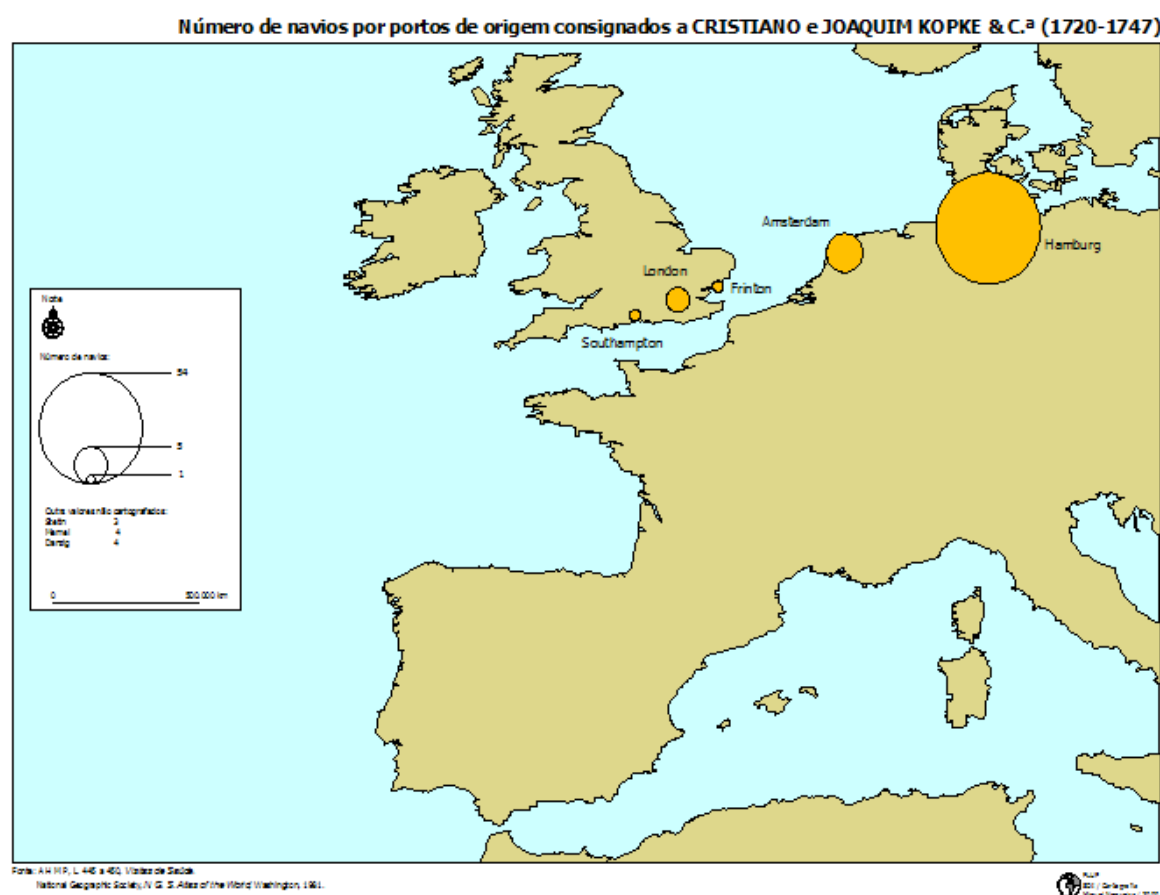
107 AHMP, L. 1333, *Imposição do Vinho*, fls. 230.

cera	1
barris	1

Menor foi o seu interesse pelo aço e cobre, pelo alcatrão, mastros e tabuados do norte da Europa, materiais empregues na construção e reparação naval, bem como pelos produtos alimentares, se exceptuarmos o queijo e o trigo em escala também pouco significativa.

Southampton. Ausentes estiveram também os negócios com outros portos nacionais.

Os Köpke aparecem mais tarde empenhados no negócio de vinhos do Porto, movimentando quantitativos de alguma expressão. Numa relação de vinhos de embarque carregados na cidade do Porto pelos comerciantes lavradores portugueses, hamburgueses e holandeses, relativa aos anos de 1763 a 1769 exportaram os vinhos que o quadro abaixo indica:



Quanto ao universo geográfico dos seus negócios, representado no mapa acima, está de acordo com os principais interesses comerciais que acabamos de referir. 50,9% dos navios consignados a esta firma hamburguesa tiveram origem no porto de Hamburgo e o segundo porto com o qual estabeleceram maior número de ligações, Riga, representa apenas 19,8% da totalidade dos portos de origem dos navios consignados aos Köpke. Estocolmo segue-se-lhe, muito distanciado, bem como outros portos do Norte como Amesterdão e Stetin. Os Köpke, mantiveram relações pouco expressivas com Londres, e

Vinhos embarcados a partir do Porto por Nicolau Köpke	
anos	n.º de pipas
1763	939
1764	626
1765	359
1766	849
1767	501
1768	921
1769	1564

117

117 IAN/TT, *Ministério do Reino*, 641- caixa 745.

Acompanha a referida relação um texto informativo sobre a actividade de alguns dos negociantes nela mencionados. Sobre os Köpke, diz o informador que eram descendentes de Christiano Köpke, de nacionalidade hamburguesa, mas filho de pai protestante e de mãe católica. Nessa altura encontravam-se já naturalizados e tinham sido baptizados na Igreja de São Nicolau da cidade do Porto. Consta ser pessoas de cabedais. Tinham médico próprio. O informador referiu também que poderia em nome deles requerer na corte *“hum seu Companheiro João Silone que he protestante e burro sempiterno”*. Ficamos a saber através daquele documento que os Köpke tinham em 1769 armazenadas na cidade *“couza de 1500 pipas de vinho ... compradas no Douro dizem que 1200 pipas”*. Diz mais o informador que a casa *“e antiga de cabedais que ficaram de seu Pay”* mas, *“em a razão no comercio de vinhos he couza de cinco anos”* mas através da direcção de Manoel de Almeida e filho, de Vila Nova *“que são os que comem com as compras vendas e carregação porque os Kopeques nem o Companheiro burros não intemdem nada de vinhos”* pode ler-se no mesmo documento¹¹⁸.

Se dúvidas houvesse sobre o pouco interesse dos Köpke pelos vinhos ao longo do período estudado, este documento dissipava-as. De facto, só por volta de 1757, o trato vinícola assumiu alguma expressão nos seus negócios no Porto.

De referir ainda que outros hamburgueses com menor expressão comercial contam dos livros de Visitas de Saúde: Cristiano Van Dike & C.^a (1745-1746), negociante de ferro, aduelas, linhos e cereais como trigo, milho, cevada e centeio. Hamburgo, foi o principal porto de origem dos navios que lhe vieram consignados. Recebeu dois navios de Estocolmo, com carga de ferro, milho de Bordéus, centeio e cevada de Londres e trigo de Nantes, restantes portos com os quais manteve contactos.

Cristiano Olmer & C.^a, é outra firma hamburguesa que recebeu entre 1714 e em 1720, 5 navios, 4 de Hamburgo com as mercadorias do costume, aduelas em maior número, ferro, linho um barco oriundo de Amesterdão com aduelas e linhos.

3.2. Os holandeses

Trata-se de uma comunidade com maior peso nos negócios da urbe do que as anteriores. De entre os holandeses destacamos sobretudo os Hoperman, Sibrando e Arnaldo (1708-1747), Isaac Lostau & C.^a e Diogo Eiro.

Consta do quadro seguinte a totalidade dos mercadores holandeses que operaram no comércio portuense entre 1704 e 1747:

MERCADORES HOLANDESES		
nome	anos	n.º de navios
ARNALDO JOÃO VAN ZELLER & C. ^a *	1734 - 1747	53
ADRIAN LEIJEN	1731	1
ARNALDO HOPEMAN & C. ^a *	1729 - 1747	108
BELLOY & C. ^a	1728	1
CORNÉLIO SUNDERFLIET	1731	1
DIOGO EIRO *	1713 - 1729	54
ISAAC LOSTAU & C. ^a *	1709 - 1731	55
MELLO E SEVERINO	1728	1
OCTÁVIO LUÍS DAMQUE & C. ^a	1730 - 1747	68
PEDRO VAN ZELLER & C. ^a *	1728	2
POMER VAN ZELER	1745	6
SIBRANDO HOPPERMAN & C. ^a *	1708 - 1727	26

* Os mercadores assinalados com um asterisco manifestaram vinhos na Imposição do Porto.

3.2.1. Octávio Luís Damque & C.^a

Foi firma holandesa de expressão comercial significativa a actuar no mercado portuense. Entraram no porto do Porto 68 navios que entre 1730 e 1747, vieram destinados a esta firma holandesa. Neles vieram as mercadorias tradicionais do norte da Europa, com destaque para as aduelas, que fizeram parte da carga de 42,6% dos barcos consignados a este mercador. O linho, surge em segundo lugar nos interesses comerciais da firma, presente em 23,5% das embarcações. Peso equivalente teve a fazenda seca, panos

118 Idem, *Ibidem*.

de linho, lã, cânhamo e holandilhas, bem como o ferro e o queijo flamengo, produtos que são mencionados, em cerca de 22% dos navios. A pólvora e os cereais, cevada e centeio, tiveram ainda alguma expressão. Mastros, pregos, garrafas e frascos de vidro só esporadicamente complementaram as cargas mais importantes.

Amesterdão foi porto de origem da maioria dos navios destinados a esta companhia (55,8%), o segundo porto foi Hamburgo - (27,9%) dos barcos. Ainda assim, assinalamos contactos menos frequentes com o porto Sueco de Stetin, com Roterdão, Londres, Terra Nova, Lisboa e Riga.

Adrian Leijen (1731), Belloy & C.^a (1728), Cornélio Sunderfliet (1731), Mello e Severino (1728), foram firmas holandesas de pequena expressão mas cujos nomes não deixamos de aqui assinalar. constam dos livros de Visitas de Saúde como consignatárias de apenas um navio cada uma. Delas quisemos deixar aqui um pequeno apontamento.

3.3. Mercadores ingleses

É mais extensa a lista de mercadores e firmas britânicas consignatárias de barcos vistoriados no Rio Douro pelos Guardas-Mores da Saúde ao longo do período em análise, contamos 120:

MERCADORES E FIRMAS BRITÂNICAS CONSIGNATÁRIAS DE NAVIOS VISITADOS NO DOURO (1704-1747)		
nome	anos	n.º de navios
BENJAMIM TILDEN *	1710 - 1723	459
BENJAMIN BOLDEN *	1722 - 1726	3
BENJAMIN MITCHEL	1746 - 1747	20
BIRQUEAD PRATT & C. ^a *	1730 - 1735	22
CARLOS BEARSLEY *	1736 - 1747	55
CARLOS HAMÃO *	1727 - 1732	4
CARLOS REYNOLDSON *	1741	2
CHARTIENS & C. ^a	1729	2
CRISTOVÃO ROBERTS & C. ^a *	1729 - 1730	4
DANIEL BULL & C. ^a *	1741-1746	4
DANIEL DE LASWER & C. ^a *	1739 - 1747	51
DANIEL RICARDO & C. ^a *	1738 - 1741	7

DAVID JACKSON *	1709 - 1721	37
DIOGO ARCHER *	1718 - 1731	36
DIOGO GEORGE BRAILSFORD & C. ^a *	1706 - 1720	67
DIOGO PRIN & C. ^a *	1704 - 1709	19
DUARTE LAMBERT & C. ^a *	1744 - 1747	24
ESTEVÃO BRIANS *	1730 - 1733	2
ESTEVÃO BRIGAUD *	1707	2
ESTEVÃO DUPUY *	1723	1
FRANCISCO BEARSLEY *	1743 - 1747	5
FRANCISCO MILNER & C. ^a *	1717 - 1728	47
FRANCISCO PECHERING & C. ^a *	1704 - 1705	5
FRANCISCO PITT & C. ^a *	1739 - 1747	41
GEDEÃO CAULET *	1723 - 1729	8
GREGÓRIO BIRNE & C. ^a *	1720	7
GUILHERME & CARLOS HAMÃO *	1733 - 1739	11
GUILHERME BEARSLEY & C. ^a *	1736 - 1747	68
GUILHERME BRUQUIM *	1722 - 1723	3
GUILHERME E HENRIQUE & C. ^a *	1741 - 1745	19
GUILHERME ALLEN & C. ^a *	1734 - 1738	8
GUILHERME HAMÃO *	1728 - 1729	7
GUILHERME HARRIS & C. ^a *	1720 - 1728	27
GUILHERME LAURIE *	1742	1
GUILHERME MAYNARD *	1705 - 1709	5
GUILHERME MONTGOMERY*	1713 - 1723	7
GUILHERME NUIL & C. ^a *	1730	1
GUILHERME PAUSÃO & C. ^a *	1727 - 1743	97
GUILHERME SAVAJE *	1722 - 1727	4
GUILHERME SMITH & C. ^a *	1734 - 1747	10
GUILHERME SUARBREQUE *	1716 - 1723	6
GUILHERME TONSON *	1733 - 1734	6
GUILHERME WARRE & C. ^a *	1740 - 1747	40
GUILHERME YOUNG & C. ^a *	1730 - 1740	35
HENRIQUE BIRNE & C. ^a *	1727 - 1747	179
HENRIQUE DIOGO BULL & C. ^a *	1732 - 1737	15
HENRIQUE GIL & C. ^a *	1732 - 1747	24
HENRIQUE HITCHCOQUE & C. ^a *	1735 - 1738	20
HENRIQUE TONSÃO & C. ^a *	1743 - 1744	2
INOFRE DUNCALF & C. ^a *	1708 - 1721	42
JOÃO CAULLET & C. ^a *	1732 - 1743	97
JOÃO ALLEN & C. ^a *	1722 - 1734	13

JOÃO BANQUES & C. ^a *	1720 - 1723	13
JOÃO BRITIN & C. ^a *	1721 - 1723	7
JOÃO CLARQUE & C. ^a *	1719 - 1741	101
JOÃO DE LICATE *	1714	2
JOÃO ESTEVENSÃO & C. ^a *	1704 - 1735	290
JOÃO HITCHCOQUE & C. ^a *	1740 - 1746	4
JOÃO HOLMES *	1732 - 1733	2
JOÃO LIMBREY & C. ^a *	1727 - 1739	54
JOÃO LUND & C. ^a *	1722 - 1731	4
JOÃO MAGOTE *	1710	2
JOÃO MOR & C. ^a *	1704-1734	14
JOÃO PAGE & C. ^a *	1728 - 1746	49
JOÃO QUANE & C. ^a *	1729	1
JOÃO QUELY & C. ^a *	1704 - 1708	13
JOÃO RICARDO & C. ^a *	1729 - 1740	7
JOÃO RITTE & C. ^a *	1722 - 1727	7
JOÃO TONSÃO & C. ^a *	1739 - 1747	165
JOÃO WATMORE & C. ^a *	1747	2
JORGE BRAILSFORD & C. ^a *	1716 - 1720	20
JORGE ALLEN & C. ^a *	1735 - 1747	57
JORGE BEARSLEY (capitão) *	1727	1
JORGE BULLIMORE & C. ^a *	1720 - 1736	96
JORGE CHAMPIÃO & C. ^a *	1737 - 1744	9
JORGE CLARQUE *	1704 - 1729	27
JORGE HAMÃO *	1713 - 1723	87
JOSÉ MURAT & C. ^a *	1719 - 1730	19
JOSÉ PLUMER *	1741 - 1747	13
LINBRIQUE & C. ^a	1727	1
LOSTAU, BULL & C. ^a	1733	2
MARGARIDA AYLWARD & C. ^a *	1723 - 1727	3
MATEUS CLARMONT & C. ^a JOÃO CAULLET *	1731 - 1732	4
MATEUS TESTAS & C. ^a *	1741 - 1747	38
MATHEUS LIMBREY & C. ^a *	1738	1
NICOLAU MARTIN & C. ^a *	1730 - 1744	37
NOÉ CASA MAYOR & C. ^a	1729 - 1730	4
PEDRO ARCEDIAGO *	1718 - 1737	49
PEDRO BEARSLEY & C. ^a *	1720 - 1743	163
PEDRO DUQUER & C. ^a *	1704 - 1723	181
PEDRO E CARLOS BEARSLEY *	1734 - 1736	16
RAIMUNDO AYLWARD *	1735	1
RAIMUNDO RITTE & C. ^a *	1704 - 1728	203
REINATUS CURTIS *	1721	5
RICARDO AYLWARD & C. ^a *	1704 - 1721	75

RICARDO BEARSLEY *	1734 - 1741	3
RICARDO ESTARTE & C. ^a *	1730	1
RICARDO QUANE & C. ^a *	1728 - 1732	13
RICARDO THOMPSON & C. ^a *	1717 - 1746	321
RICARDO TIDSWELL & C. ^a *	1746	1
ROBERTO CORISCAL & C. ^a	1721	5
ROBERTO JACKSON & C. ^a *	1716 - 1732	40
SAMUEL CLAY HARVEY *	1740	1
SAMUEL FOSTER *	1717 - 1718	2
SAMUEL VIT & C. ^a *	1727 - 1745	93
SAMPSON STAERT & C. ^a *	1726 - 1743	137
SIMÃO CLEEVE & C. ^a *	1728 - 1741	30
SIMÃO NUTE & C. ^a *	1713 - 1747	81
THIMOTEO HARRIS & C. ^a *	1707 - 1712	81
THOMAS ALLEM *	1713	1
THOMAS CROFT & C. ^a *	1746	3
THOMAS PHAIRE & C. ^a *	1704 - 1710	63
TOUNSEND VETENAL *	1731 - 1747	23
VAN ZELLER & C. ^a *	1730	3
BURMESTER JIMES E GERNES	1713	3
DIOGO ARCHIBOLD *	1722 - 1747	44
GUILHERME SHOREY & C. ^a *	1739	1
JOÃO HAMÃO & C. ^a *	1716 - 1730	7
JOÃO SUARBREQUE & C. ^a *	1746 - 1747	3
JOSÉ LOVE *	1728-1738	5

* Os mercadores assinalados com um asterisco manifestaram vinhos na Imposição do Porto.

Entre 1704 e 1747, apenas 6 destas firmas não lançaram a sua âncora comercial no trato vinícola. O mesmo é dizer que 95% dos britânicos que figuram como consignatários de mercadorias chegadas à cidade do Porto naquele período, negociavam com a cidade por causa dos vinhos do Douro. Aquelas que não negociaram directamente com vinho do Porto receberam apenas a consignação das mercadorias de um ou dois navios. Quer dizer, trata-se de pequenos mercadores que por sua conta e risco procuraram a cidade a fim de tentarem a sua sorte. Entre essas firmas conta-se a Burmester Jimes & Gernes que, em 1713, recebeu apenas 3 navios. Trata-se com toda a probabilidade de uma sociedade constituída por ingleses e hamburgueses, uma vez que o apelido Burmester é de origem germânica. Cabe aqui a interrogação: será esta firma antecessora da sociedade

constituída posteriormente em Londres (1730) entre Henry Burmester e o súbdito inglês John Nash, sob a firma Burmester, Nash & C.⁹¹¹⁹, com escritórios no Porto e na capital britânica e precursora da mais recente J. W. Burmester & C.^a, hoje integrada no “império” Symyngton? É bem provável, já que é sabido que o interesse pelo negócio de vinhos por parte desta firma só tem início por volta de 1750 e mesmo assim, indirectamente, isto é através da compra de vinhos de exportação a mercadores ingleses de grosso trato no ramo, uma vez que o nome da firma não faz parte dos registos da Imposição do Vinho, pelo menos até 1756. Em 1727, uma outra pequena firma inglesa figura apenas nos registos das Visitas de Saúde. Trata-se da Linbrique & C.^a (sic), a quem veio consignado o navio *Anrier*, procedente da Terra Nova com carga de bacalhau¹²⁰.

Consignados à firma Chartiens & C.^a, em 1729, também chegaram apenas dois navios, o *Fénix*, e o *Docel*, vindos de Falmouth com carga de sardinha¹²¹, ambos visitados no Rio Douro em 24 de Março daquele ano. Finalmente, em 1733, Lostaw, Bull & C.^a recebiam o navio *A Maria*, com carga de sardinhas, procedente de Viana¹²² e o *Diogo e Isabel*, com vinhos e papel, carregados no porto de Lisboa¹²³.

Como vimos foram em número muito reduzido e de dimensão comercial singela as firmas britânicas que operaram no mercado portuense sem ligação directa ao negócio dos vinhos.

3.4. Mercadores portugueses

A lista seguinte mostra os seus nomes e designações sociais, anos de actividade e número de navios consignados a cada um deles:

MERCADORES PORTUGUESES		
nome	anos	n.º de navios
ANDRÉ CARNEIRO DE SOUSA	1721	1
ANTÓNIO BORGES*	1728	1
ANTÓNIO DA MAIA *	1720	2
ANTÓNIO DE ALMEIDA FILGUEIRA*	1707 - 1718	6
ANTÓNIO DE LIMA	1734	1
ANTÓNIO DE SOUSA MOREIRA*	1721	1
ANTÓNIO FERREIRA DEVESAS	1728	1
ANTÓNIO MANUEL BRAGA*	1707 - 1723	5
ANTÓNIO MOREIRA DA CRUZ*	1720 - 1740	11
ANTÓNIO MOREIRA MERCANTE	1730 - 1733	2
ANTÓNIO NUNES DA SILVA*	1721 - 1732	3
ANTÓNIO PEREIRA CHAVES *	1704 - 1715	5
ARNALDO JOÃO & C. ^a	1742	4
ANTÓNIO PEREIRA DE VERAS	1731 - 1740	4
BALTAZAR PINTO DE NEGREIROS	1704 e 1707	2
BARTOLOMEU GOMES DOS SANTOS	1731 - 1732	2
BENTO ARANHA DE ARAÚJO*	1723	1
BENTO DA COSTA COUTO*	1745	1
BERNARDO DE ARAÚJO*	1747	2
CAPITÃO DIONÍSIO DE AZEVEDO*	1740 - 1743	5
CAPITÃO JOSÉ PINTO VIEIRA*	1744 - 1747	8
CAPITÃO MANUEL DO COUTO AZEVEDO*	1705 - 1706	4
CUSTÓDIO ALVES*	1728	1
DOMINGOS ALVES BRAGA*	1729 - 1740	7
DOMINGOS ALVES DA CUNHA*	1707	1
DOMINGOS DA COSTA GUIMARÃES*	1709 - 1715	12
DOMINGOS DE FREITAS CARNEIRO*	1710	1
DOMINGOS FERNANDES DA CRUZ*	1741	1
DOMINGOS FERREIRA LIMA*	1742 - 1747	10
DOMINGOS FRANCISCO CHAVES	1745 - 1747	3
DOMINGOS FRANCISCO GUIMARÃES*	1741 - 1747	6
DOMINGOS LUÍS DA ROCHA*	1707	2
DOMINGOS PEREIRA DA SILVA	1707	1
DOMINGOS RAMOS DA CRUZ*	1727 - 1744	5

119 GILBERT, Arnold, *J. W. Burmester & C.^a - mais de 200 anos de história empresarial e familiar*, Porto, 1998, p. 5. (policopiado).

120 AHMP, L. 448, *Visitas de Saúde*, fls. 57 v.

121 AHMP, L. 449, *Visitas de Saúde*, fls. 63 v.

122 AHMP, L. 450, *Visitas de Saúde*, fls. 237 v.

123 AHMP, L. 450, *Visitas de Saúde*, fls. 240.

DOMINGOS VIEIRA PINTO*	1732	1
ELIAS PEDRO	1721	1
FRANCISCO DA SILVA GUIMARÃES*	1734 - 1744	7
FERNANDO SOARES DA COSTA*	1715 - 1721	3
FRANCISCO DE ALMEIDA FILGUEIRA*	1720 - 1732	4
FRANCISCO DIAS*	1720	1
FRANCISCO FERNANDES LIMA*	1743	1
FRANCISCO GONÇALVES PORTELA*	1711	1
FRANCISCO LOBO GUIMARÃES*	1720	1
FRANCISCO MARTINS BRAGA*	1740	1
FRANCISCO PINTO DA SILVA (mestre)	1720	1
GASPAR BARBOSA	1744	1
GASPAR DE MIRANDA*	1721	1
JOÃO ALVES DA SILVA	1741	2
JOÃO ANTUNES GUIMARÃES*	1722	1
JOÃO BEZERRA LIMA*	1731	1
JOÃO CARDOSO E JOÃO FRANCISCO*	1728	1
JOÃO CARNEIRO DE ARAÚJO*	1707	3
JOÃO CARVALHO DOS SANTOS	1728	2
JOÃO CORREIA*	1744	2
JOÃO DA CUNHA RIBEIRO*	1711	1
JOÃO DA SILVA DE CARVALHO*	1716	1
JOÃO DE MELO & C.ª*	1726 - 1727	5
JOÃO DE SOUSA MELO*	1744 e 1746	3
JOÃO E ANTÓNIO DE LIMA	1728 - 1731	3
JOÃO GONÇALVES RAMALHO*	1715	2
JOÃO MARTINS	1733	2
JOÃO MOREIRA DA CRUZ*	1743 - 1745	3
JOÃO PEREIRA GUIMARÃES	1732	2
JOÃO PINTO HOMEM	1721	1
JOÃO SOARES DE CERQUEIRA	1727 - 1732	4
JOSÉ ANTÓNIO LIMA*	1745 - 1747	4
JOSÉ DE LIMA DA ROCHA*	1711	1
JOSÉ DE PINHO E SOUSA*	1741 - 1746	4
JOSÉ DE SOUSA E SILVA	1729	1
JOSÉ DUARTE BARRETO*	1734	1
JOSÉ LOPES DA COSTA*	1744 - 1746	7
JOSÉ MONTEIRO DE ARAÚJO & C.ª*	1714 - 1717	6
JOSÉ PEREIRA DA CRUZ*	1734	3

JOSÉ PIRES RIBEIRO*	1728	2
LEONARDO DA COSTA (capitão)*	1727 - 1734	5
LEONARDO FRANCISCO DOS SANTOS*	1714 - 1719	5
LUÍS CORREIA DOS SANTOS*	1733	1
LUÍS DE AMORIM*	1728 - 1735	17
LUÍS PEREIRA DE ALMEIDA*	1733	1
MANUEL BAPTISTA DOS SANTOS*	1731	1
MANUEL CARNEIRO DE SOUSA*	1707 - 1715	5
MANUEL CORREIA DA FONSECA*	1722	1
MANUEL DA COSTA PASSOS	1741 - 1744	3
MANUEL DA SILVA E SOUSA*	1721 - 1732	3
MANUEL DE AZEVEDO SILVA*	1732 - 1747	7
MANUEL DE FREITAS CORREIA	1743 - 1745	3
MANUEL DE TÁVORA (capitão)	1720 - 1735	3
MANUEL DOS SANTOS*	1720 - 1722	4
MANUEL FERREIRA DA COSTA*	1722	1
MANUEL FRANCISCO DE ALMEIDA*	1742 - 1744	7
MANUEL FRANCISCO LIMA*	1705 - 1719	16
MANUEL GOMES PANELINHA (mestre)	1720	1
MANUEL LOPES BARBOSA*	1727 - 1731	8
MANUEL PINTO CORREIA*	1716 E 1729	3
MANUEL PIRES RUBA*	1743	1
MANUEL RODRIGUES BRAGA*	1740 - 1744	6
MANUEL RODRIGUES SOUTO*	1742 - 1744	2
MARCOS DOS SANTOS*	1735	1
MIGUEL DA FONSECA	1721 - 1733	4
MIGUEL DA FONSECA E SILVA*	1735	1
MIGUEL GONÇALVES*	1709 - 1716	4
MIGUEL PIRES RIBEIRO*	1707 - 1715	4
PAULO BARBOSA*	1718	1
PAULO MONTEIRO DE SÁ*	1720 - 1732	7
PAULO VAZ SILVEIRA*	1709 - 1715	3
PEDRO FRUTUOSO CARNEIRO & C.ª*	1715 e 1717	2
PEDRO MARTINS GONÇALVES*	1745 e 1746	2
PEDRO PINTO DA CUNHA*	1743 - 1744	3
RICARDO DA CUNHA	1730	1
SERAFIM DA SILVA MAIA*	1715 - 1720	5
TEODORO DE AMORIM*	1711	1
TOMÉ NUNES (mestre)	1729	1

VALÉRIO LOPES*	1741 - 1742	3
VALÉRIO RAMOS DA CRUZ	1730 - 1732	2
VICENTE PEDRO & C. ^a *	1705 - 1747	119
VIÚVA DE JOÃO MONTEIRO DE ARAÚJO	1721	1

* Os mercadores assinalados com um asterisco manifestaram vinhos na Imposição do Porto.

Já atrás aludimos à grande diferença do volume de negócios entre mercadores portugueses e mercadores estrangeiros. Apesar de o número dos primeiros nos livros de Visitas de Saúde atingir 116, ou seja 43,7% do total dos mercadores recenseados, coube-lhes somente a consignação de 8,3% da totalidade dos barcos carregados com mercadorias chegados ao Porto. De resto, 36% deles recebeu a consignação de um único navio. 21,3%, recebeu 5 ou mais navios e somente 5,1% dos mercadores nacionais receberam 10 ou mais navios com mercadorias consignadas. Se até aqui os dados apontavam no sentido de que o comércio da cidade estava nas mãos de estrangeiros, estes números permitem conhecer de forma quantificada a supremacia dos estrangeiros na economia portuense da primeira metade do século XVIII, com destaque para os britânicos.

Quanto ao interesse pelo comércio vinícola por parte dos mercadores portuenses referenciados nos livros de Visitas de Saúde, podemos afirmar que foi grande: 75,8% manifestaram vinhos na Imposição do Porto, em maior ou menor quantidade. De resto, uma parte substancial dos mercadores portugueses exportavam vinhos directa ou indirectamente (mediante comissão dos britânicos) para a colónia do Brasil, daí a forte presença na compra e exportação de vinhos por parte dos homens de negócio do Porto, que importavam directamente mercadorias destinadas ao abastecimento da cidade.

Alguns mercadores de nacionalidade portuguesa não figuram nos livros da Imposição do Vinho, mas receberam navios a si consignados e na sua esmagadora maioria, não tinham dimensão comercial assinalável.

Exceptuava-se a companhia de Vicente Pedro, o único mercador português cuja dimensão do trato o coloca próximo dos mercadores estrangeiros, mas, face ao dilatado período de tempo em que está acti-

vo na cidade, o número de 116 navios, só o aproxima mesmo assim dos estrangeiros com menor volume de negócios na cidade.

MERCADORES PORTUENSES QUE NÃO MANIFESTARAM VINHOS NA IMPOSIÇÃO DO PORTO		
nome	anos	n.º de navios
ANDRÉ CARNEIRO DE SOUSA	1721	1
ANTÓNIO DE LIMA	1734	1
ANTÓNIO FERREIRA DEVESAS	1728	1
ANTÓNIO MOREIRA MERCANTE	1730 - 1733	2
ARNALDO JOÃO & C. ^a	1742	4
ANTÓNIO PEREIRA DE VERAS	1731 - 1740	4
BALTAZAR PINTO DE NEGREIROS	1704 e 1707	2
BARTOLOMEU GOMES DOS SANTOS	1731 - 1732	2
DOMINGOS FRANCISCO CHAVES	1745 - 1747	3
DOMINGOS PEREIRA DA SILVA	1707	1
ELIAS PEDRO	1721	1
FRANCISCO PINTO DA SILVA (mestre)	1720	1
GASPAR BARBOSA	1744	1
JOÃO ALVES DA SILVA	1741	2
JOÃO CARVALHO DOS SANTOS	1728	2
JOÃO E ANTÓNIO DE LIMA	1728 - 1731	3
JOÃO MARTINS	1733	2
JOÃO PEREIRA GUIMARÃES	1732	2
JOÃO PINTO HOMEM	1721	1
JOÃO SOARES DE CERQUEIRA	1727 - 1732	4
JOSÉ DE SOUSA E SILVA	1729	1
MANUEL DA COSTA PASSOS	1741 - 1744	3
MANUEL DE FREITAS CORREIA	1743 - 1745	3
MANUEL DE TÁVORA (capitão)	1720 - 1735	3
MANUEL GOMES PANELINHA (mestre)	1720	1
MIGUEL DA FONSECA	1721 - 1733	4
RICARDO DA CUNHA	1730	1
TOMÉ NUNES (mestre)	1729	1
VALÉRIO RAMOS DA CRUZ	1730 - 1732	2
VICENTE PEDRO & C. ^a	1705 - 1747	119
VIÚVA DE JOÃO MONTEIRO DE ARAÚJO	1721	1

Trata-se de uma companhia que operou no mercado portuense pelo menos entre 1705 e 1747. Sabemos que a firma vigorava ainda entre 1766 e 1781, embora sob a gestão de Vicente Pedrossem Silva, homem de negócios do Porto que mantinha também interesses na vida económica de Aveiro¹²⁴. Como já referimos, a dimensão comercial de Vicente Pedro, morador na Reboleira, uma das mais importantes ruas de comércio da urbe portuense da época, não encontra nos vinhos o seu principal suporte, já que foram reduzidos os seus movimentos na Imposição do Porto:

Movimentos de vinhos na Imposição do Porto em nome de Vicente Pedro & C. ^a		
anos	Pipas adquiridas	Pipas exportadas
1704	90	90
1705	210	210
1709	150	150
1711	150	120
1712	0	0
1713	20	20
1719	80	80
1723	30	30
Total....	730	700

125

Ainda assim, nos anos em que manifestou vinhos, em média, adquiriu 104,2 pipas, a maioria das quais exportou para o Norte, suspeitamos que para Hamburgo, porto com o qual manteve fortes relações comerciais e expressamente citado como destino de exportação pelo menos em 1723¹²⁶. Mais significativos foram os seus negócios de importação. A si consignadas ao longo de todo o período entraram a barra do Douro 119 embarcações o que significa que recebia por ano, em média, carga de 3,7 navios. Privilegiou os contactos comerciais com os portos de Estocolmo, Hamburgo e Amesterdão. Embora não descurasse os contactos com Londres e Plymouth, por exemplo, não fez assentar os seus negócios no trato

com a Inglaterra. Os ingleses dominavam as trocas entre os dois países, por isso foi fraca a sua penetração nesses mercados. Aproveitou as franjas que os britânicos deixavam ao trato dos portugueses. Para lá dos já citados portos do Norte da Europa, manteve contactos com a França. De onde recebeu 5 navios. Infelizmente a fonte não permitiu que identificássemos os portos de origem destes barcos. Marginais foram os contactos com a Carolina, Danzig e Dublin. Contudo o leque geográfico dos negócios de Vicente Pedro diz bem da importância do mercador portuense.

No seu trato, destacam-se naturalmente os contactos com os portos nacionais. De Lisboa recebeu 8 navios que transportaram ferro¹²⁷, sal¹²⁸, arroz¹²⁹, papel e sola¹³⁰, cereais¹³¹, aduelas¹³², cevada, manteiga¹³³ e encomendas várias¹³⁴. Em suma, mercadorias que a cidade de Lisboa recebia de outros portos. Manteve também contactos com o mercado brasileiro. Daí recebeu a consignação de 8 navios: o *Santa Thereza*, em 17 de Setembro de 1711, procedente do Rio de Janeiro e que fez escala em Lisboa, com carga de sal arroz, papel e solas¹³⁵. De Pernambuco, recebeu carga de açúcar e sola vinda a bordo do Santo António de Guimarães, visitado nas águas do Douro em 20 de Agosto de 1720, cujo capitão foi Domingos Peres Lima¹³⁶. Em 1722, recebeu idêntica mercadoria com a mesma origem e vinda a bordo do mesmo navio¹³⁷, o mesmo sucedendo em 1730, quando o mesmo barco chegou ao Porto vindo de Pernambuco sob o comando do capitão Damião Quaresma¹³⁸. Da Baía, recebeu o maior número de navios do Brasil, quatro. As cargas foram sistematicamente de açúcar, couros e solas. Os nomes dos navios e respectivas datas constam da lista anexa.

As principais mercadorias em que assentou o negócio de Vicente Pedro foram, o ferro, as aduelas, o aço, o linho e o tabuado. O primeiro esteve presen-

124 AMORIM, Inês, *Aveiro e a sua Provedoria no séc. XVIII (1690-1814)...*, p.556.

125 AHMP, L. 1321, *Imposição do Vinho*, fls. 122; AHMP, L. 1322, *Imposição do Vinho*, fls. 168-168 v; AHMP, L. 1325, *Imposição do Vinho*, fls. 152; AHMP, L. 1327, *Imposição do Vinho*, fls. 123; AHMP, L. 1328, *Imposição do Vinho*, fls. 186; AHMP, L. 1334, *Imposição do Vinho*, fls. 121 e AHMP, L. 1338, *Imposição do Vinho*, fls. 190.

126 AHMP, L. 1338, *Imposição do Vinho*, fls. 190.

127 AHMP, L. 442, *Visitas de Saúde*, fls. 105.

128 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 16.

129 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 176

130 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 211 v.

131 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 364.

132 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 369 v.

133 AHMP, L. 444, *Visitas de Saúde*, fls. 202

134 AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 5 v.

135 AHMP, L. 443, *Visitas de Saúde*, fls. 211 v.

136 AHMP, L. 445, *Visitas de Saúde*, fls. 415 v.

137 AHMP, L. 446, *Visitas de Saúde*, fls. 323 v.

138 AHMP, L. 449, *Visitas de Saúde*, fls. 220 v.

te em 57% das embarcações consignadas a este mercador. As aduelas em 31%, o aço em 23,5%, o linho em 20,2% e o tabuado em 18,4% dos navios consignados a Vicente Pedro e Companhia. Quer dizer, tratou sobretudo com os produtos dos portos holandeses, alemães, russos e suecos com os quais, vimo-lo já, manteve o maior fluxo de negócios. Os produtos alimentares, nomeadamente o açúcar brasileiro e os cereais, com destaque para o trigo, também o interessaram, contudo em escala diminuta quando comparados com os produtos típicos do Norte Europeu. No seu conjunto, constam da lista seguinte os produtos que Vicente Pedro fez chegar à cidade do Porto:

Mercadorias mais vezes mencionadas nos navios consignados a Vicente Pedro & C.^a	
mercadorias	n.º de navios
fardos de fazendas secas	9
ferro	68
aço	28
tabuado	22
alcatrão	8
aduela	37
queijos	7
linho	24
sal	2
cevada	2
pólvora	6
goma	2
tintas	1
penicos	1
arroz	3
papel	2
sola	7
trigo	14
manteiga	1
cobre	5
açúcar	7
milho	1
breu	1
frasqueiros	1
cominhos	1

da Casa de Sua Majestade, Cavaleiro da Ordem de Cristo e Familiar do Santo Ofício. Vicente Pedrossem da Silva foi casado com Dona Anna Micaella Fraga da Silva e ambos eram naturais e moradores na freguesia de São Nicolau da cidade do Porto. Estes informes constam do processo de candidatura a Cavaleiro da Ordem de Cristo apresentado em 1756 pelo seu filho, que usou o mesmo nome do pai, Vicente Pedrossem da Silva. Dele consta também que a origem da fortuna da família esteve no avô do candidato, enriquecido no Brasil, para onde tinha ido com apenas 15 anos de idade. Regressou para casar em Guimarães com Dona Angela Micaella e fixaram-se no Porto. Quer um quer outro não exerceram nunca ofícios mecânicos, já que eram filhos de lavradores ricos. Testemunhou a favor de Vicente Pedro, o já referido Pedro Henckell, que na altura tinha 47 anos de idade. Em relação a Vicente Pedro pai, disse que sempre se tinha tratado com distinção e o mesmo trato afiançou tiveram os referidos seus avós paternos, possuidores de carruagem e servindo os cargos da maior distinção da cidade¹³⁹.

O fundador desta firma comercial foi Fidalgo

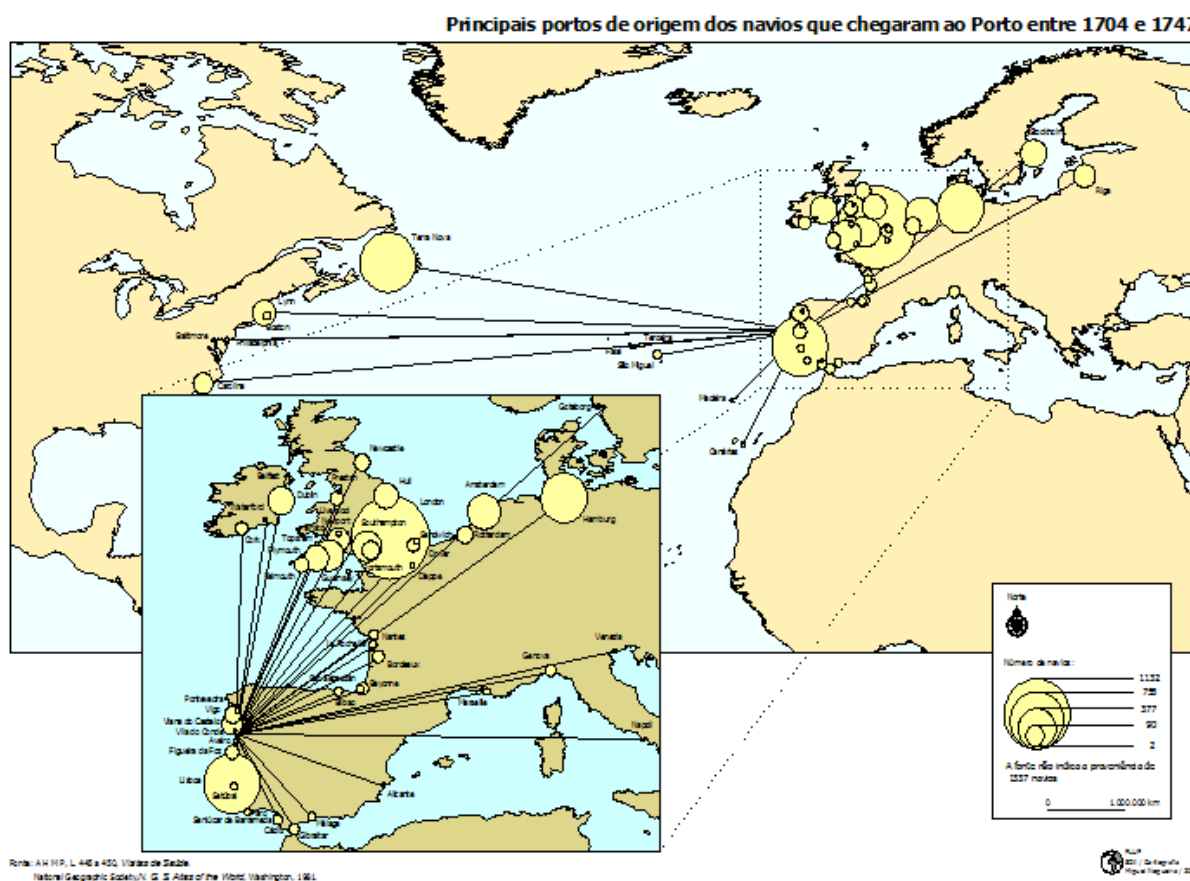
¹³⁹ IAN/TT, *HOC*, Maço 2, n.º 10.

4. Notas finais

Ao longo da primeira metade do século XVIII, o porto do Porto foi frequentado por embarcações de tipologia diversa, vindas de vários pontos do globo como se pode verificar pelo mapa seguinte:

abrangido. Por si só, este facto mostra a supremacia económica britânica no Porto relativamente aos mercadores nacionais que, em volume de negócios, se encontravam a par de outras comunidades estrangeiras estabelecidas na cidade, como os holandeses e os alemães de Hamburgo.

Quanto a produtos, os alimentares, as maté-



O movimento da barra da cidade permitiu-nos avaliar a vitalidade económica da urbe entre 1704 e 1747. Como conclusão adiantamos que a sardinha juntamente com outras espécies da pesca costeira, o trato do sal e mercadorias do Brasil, fizeram parte da marinha mercante portuguesa tendo como destino a cidade do Porto. Como vimos, a quase totalidade dos outros produtos que entravam a barra do Douro eram transportados por navios estrangeiros e a sua consignação direccionada a mercadores de outras nacionalidades estabelecidos no Porto. Destacam-se de entre eles os de nacionalidade inglesa, responsáveis pela entrada de 75,9% dos navios que foram visitados pelos guardas da saúde, ao longo do período

rias-primas e os produtos manufacturados, por esta ordem, ocuparam os porões da maioria dos navios visitados na barra do Porto. Seguiram-se a aduela, proveniente dos portos do Mar do Norte e do Báltico as “fazendas secas”, na sua maioria importadas de Londres, o papel de França e de Génova, as munições de Amesterdão e Roterdão, o vestuário londrino, as garrafas de Hamburgo, Bristol e Newcastle e os materiais destinados à construção naval, mastros para navios igualmente manufacturados em Amsterdão.

Já no capítulo das matérias-primas, o ferro em barra ou em arcos, vindo sobretudo de Londres, mas também de Estocolmo, Amsterdão, Hamburgo e de outros portos do sul da Inglaterra, ocupou o primei-

ro lugar nas importações do Porto. Seguiu-se-lhe o aço, carregado em Amsterdão e Hamburgo. Entre os metais importados tiveram menor expressão a liga de chumbo e o cobre. O linho, vindo sobretudo de Hamburgo, secunda o ferro enquanto matéria-prima mais vezes presente a bordo dos barcos que entraram no Douro. Depois o carvão de pedra carregado no cais de Londres, Newcastle, Hull e Bristol. Sal de Setúbal, tabaco e açúcar do Brasil, couros na sua maior parte da mesma proveniência, preenchem o leque das matérias-primas mais importantes para a laboração das actividades mecânicas da cidade.

Entre os produtos alimentares importados pelo Porto, destacam-se os cereais e em primeiro lugar o trigo oriundo do porto de Londres, embora tenham sido 24 os portos estrangeiros e das ilhas dos Açores a funcionar como abastecedores deste cereal à cidade. A cevada, na sua maioria proveniente também da capital britânica, secunda o trigo. Segue-se-lhe o arroz da Carolina, o centeio e o milho e os cereais já transformados em farinha ou em biscoito, destinados ao aprovisionamento das muitas embarcações que demandavam os cais portuenses.

O peixe, sobretudo o bacalhau, representou importante fatia dos produtos alimentares importados pela cidade, cuja venda a retalho mereceu atenção particular da edilidade. Mercadoria essencial na dieta portuense de setecentos, o bacalhau foi mais um negócio em mãos inglesas, sendo muito diminuta a participação dos mercadores nacionais na importação deste pescado. Os mesmos mercadores estrangeiros especializaram-se também no trato do salmão e do arenque fumados que o Porto consumia.

Em ordem de grandeza, os lacticínios seguiram a importação de peixe. Sobressai o queijo flamengo, com origem nos portos holandeses de Amsterdão e Roterdão, seguindo-se o queijo da Irlanda, origem também da maioria dos navios que transportaram carga de manteiga.

Já as carnes secas e salgadas manteve-se igualmente em mãos estrangeiras, afinal eram os estrangeiros que lidavam com a necessidade de abastecerem regularmente as suas embarcações destes produtos.

No que se refere aos principais parceiros comerciais da cidade, Londres apresenta-se como o mais

importante. De registar igualmente as ligações do Porto com os portos pesqueiros da Terra Nova, responsáveis pelo fornecimento de bacalhau e outro pescado que o Porto consumia e distribuía pela sua vasta área de influência, sem esquecer as ligações com o porto de Topsham, sul da Inglaterra, que fornecia à cidade os mesmos produtos que a capital inglesa. Southampton enviava sobretudo carregamentos de fazendas de lã. De Hull, vinha mais aduela e, pela facilidade de contacto entre este porto britânico com os portos nórdicos, madeiras, prumos, tabuados e algum ferro. De Plymouth, o Porto recebia sobretudo sardinhas, outro peixe essencial à dieta dos portuenses da época. Dublin, fornecia produtos lácteos e carnes e Lynn, no outro lado do Atlântico, fazia chegar aduelas e cereais aos cais da ribeira do Porto.

De entre os portos franceses, os de Baiona e Bordéus foram os que mantiveram relações de comércio mais intensas com a cidade Porto. Do primeiro veio sobretudo breu e alcatrão e do segundo, para lá destes materiais, vieram as resinas.

Ressuma da documentação compulsada uma forte relação da cidade do Porto com Vigo. Contudo, um mercado também em mão dos ingleses. Chegaram à cidade alguns barcos provenientes de outros portos espanhóis, sobretudo da Andaluzia, que deixavam parte ou a totalidade das suas cargas no Porto.

Hamburgo assumiu um importante papel nas trocas comerciais da cidade. Aduelas, ferro e linho, foram as importações mais frequentes nos navios oriundos da cidade alemã que, no retorno, carregavam os produtos acostumados da exportação da cidade do Porto, com destaque para os vinhos, produtos coloniais, sobretudo o açúcar, os azeites do Douro, frutos secos da mesma proveniência e sumagre. Não nos ficaram dúvidas acerca do franco crescimento das trocas com este porto alemão, entre 1704 e 1747. Peso importante nas trocas comerciais da cidade, coube ao porto holandês de Amsterdão que fornecia regularmente ferro, aduela e queijos. No primeiro plano do domínio deste comércio estiveram os mercadores flamengos radicados na cidade, seguidos dos alemães de Hamburgo.

Dos contactos com a Itália, sobressai o porto de Génova com o qual os britânicos do Porto mantinham fortes relações de comércio.

Já no que diz respeito a portos nacionais, à frente esteve Lisboa, à época já “armazém” de múltiplas mercadorias. Contudo, foi possível apurar que o trato do Porto com a capital do reino coube em grande parte também aos ingleses que aí se abasteciam, complementando as cargas de muitos dos seus navios que entraram a barra do Tejo antes de se fazerem ao estuário do Douro. Viana do Lima, Figueira da Foz, os portos açorianos e das capitânias do Brasil, tiveram igualmente papel de relevo nas trocas do Porto com o exterior. A posição britânica foi também aqui dominante, com excepção dos portos brasileiros onde, por imperativo dos tratados luso-britânicos viam limitada a sua actividade. Nos contactos do Porto com os portos coloniais, destacam-se pela sua valia económica os produtos importantes dos portos brasileiros, açúcar, couros, madeiras e o trato negreiro.

Quanto aos homens, podemos dizer que todo este movimento comercial com o exterior ficou a dever-se em primeiro aos mercadores ingleses do Porto, a quem veio consignada a maioria esmagadora dos navios que entraram a barra do Douro. Os mercadores portugueses recenseados como envolvidos no trato exterior do Porto, estavam sobretudo ancorados ao mercado brasileiro, sendo reduzida a expressão numérica das firmas hamburguesas, holandesas e francesas, indicador claro da preponderância inglesa nos negócios do Porto desta época e, se o principal produto que procuravam na cidade eram os vinhos do Douro, nem todas as firmas cuja actividade nos apareceu documentada no comércio exterior da cidade negociavam em vinhos. Houve algumas como as casas francesas ou algumas firmas de grandes mercadores hamburgueses como os Berquilhaute, Pedro Henckell & C.^a e os Köpke que não se dedicaram integralmente ao negócio vinícola. Outras grandes casas holandesas como a de Octávio Luís Damque & C.^a e mesmo entre os britânicos houve quem não fizesse centrar os seus negócios em vinhos do Porto. Foi o caso da Burmester, Jimes & Gernes, firma precursora da Brumester Nash & C.^a, que só a partir de 1750 iniciou actividade comercial ligada ao trato dos vinhos. Também entre os mercadores nacionais, alguns houve, como Vicente Pedro & C.^a que, apesar da sua forte vertente mercantil externa, tiveram uma ténue ligação ao negócio vinícola. Contudo, não nos restam dúvidas sobre a existência de uma relação muito estreita entre o crescimento da activi-

dade comercial externa da cidade e o aumento das exportações de vinhos do Douro. O mesmo é dizer, se os vinhos do Douro não constituíssem a mercadoria de torna viagem, o panorama que acabamos de traçar sobre o porto do Porto seria completamente diferente e o próprio desenvolvimento da cidade do Porto ao longo do século XVIII teria tomado feição completamente diferente da que lhe conhecemos. Os capitais gerados pelo vinho modificaram a fisionomia urbana e económica da cidade e movimentaram a alfândega portuense com reflexos expressivos no desenvolvimento de todo o norte de Portugal, área de que a cidade do Porto continua a ser cabeça.