



Madeira, Beach of Funchal



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



Madeira, Funchal, Rua de Ferro



# ANUÁRIO

N.º 5 • 2013

## A ROTA COMERCIAL ENTRE OS AÇORES E A MADEIRA DE 1785 A 1795

DINIS GOUVEIA PACHECO



**ANUÁRIO 2013**

CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DO ATLÂNTICO

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

**PP. 357 - 381**

**REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA**

**DINIS GOUVEIA PACHECO**

Dinis Gouveia Pacheco licenciou-se em História pela Universidade de Évora em 1995, tendo prosseguido estudos na Universidade da Madeira, onde concluiu o Mestrado em História e Cultura das Regiões em 2006.

Desempenha atividade docente no Ensino Básico e Secundário, mas também foi monitor na Universidade da Madeira, nas cadeiras de História Económica e História Empresarial em 2005-2006.

Exerce funções técnico-pedagógicas na «Rota da Cal - Associação de Investigação e Divulgação de Fornos de Cal» desde 2009, a qual dinamiza o «Núcleo Museológico - Rota da Cal».

Tem atualmente publicados: «O município do Funchal (1725-1734). Aspectos da administração, da economia e do quotidiano» (ISNN - 0872-5004); «Sociedades e Estratégias Empresariais nos Sectores Agro-industriais do Vinho e Cana Sacarina na Madeira (1870-1930)» (ISBN: 978-972-8263-55-3); e «A cultura sacarina na mudança de regime: a intervenção da República na “ilha da aguardente”» (ISBN: 978-972-8263-69-0).

Mais recentemente participou enquanto orador no Congresso Internacional O Açúcar: Paisagens, Civilização Material e Economia (Séculos XV-XVIII) com a comunicação «A cal e a indústria sacarina. As experiências de João Higinho Ferraz na Fábrica do Torreão (1900-1940)».



## RESUMO

A neutralidade portuguesa durante o último quartel do século XVIII favorece o desenvolvimento dos arquipélagos da Madeira e Açores como interpostos comerciais no Atlântico norte. Porém, a rota comercial entre os dois arquipélagos encontra-se em declínio, só reanimando com as frequentes crises frumentárias que assolam a Madeira, resultantes da expansão da viticultura.

As casas comerciais inglesas e americanas fixadas no Funchal têm particular interesse por o vinho da Madeira. No entanto, a maior parte dos navios que aportam o Funchal entre 1785-95 procedem dos Açores e ostentam bandeira portuguesa. Nos porões transportam cereais e derivados, madeira, aduelas, laranjas e pescado.

## ABSTRACT

The Portuguese neutrality during the last quarter of the 18th century is favourable to the development of the Madeira and Azores archipelagos as commercial seaports in North Atlantic. However, the route between these two archipelagos was in decline, only recovering with the usual nourishment crises in Madeira, resulting from the expansion of the vineyards.

The English and American trade houses established in Funchal had particular interest in Madeira wine. Yet, the major part of the ships that arrived in Funchal between 1785-95 came from Azores, under Portuguese flag. They mainly transported cereals, wood, oranges and fish.

**Palavras-chave / Keywords:** Açores, Madeira, Alfândega, 1785-95

## NOTA:

Trabalho apresentado no Seminário de História dos Açores, ministrado pelo Prof. Doutor Avelino de Freitas de Meneses, no âmbito do Mestrado em História e Cultura das Regiões da Universidade da Madeira.

## Introdução

**A**s embarcações que fazem as ligações comerciais entre os Açores e a Madeira desempenham uma função vital no abastecimento do Funchal. No entanto, por motivos de segurança, toda e qualquer embarcação que pretenda fundear no principal porto da Madeira tem de ser previamente vistoriada pela guarda-mor e alfândega, a fim de conferir os manifestos de carga e informar-se sobre as escalas em outros portos, a existência de doenças contagiosas a bordo ou ainda o avistamento de quaisquer embarcações inimigas ou comerciais ao largo. O conteúdo das informações recolhidas é registado pelo escrivão de saúde e assinado pelos intervenientes no processo. Só então podem iniciar a carga ou descarga dos navios, auxiliados por homens e embarcações que se encontram ao serviço das operações portuárias.

O presente trabalho baseia-se precisamente nos livros de registo de navios e despachos de saúde que se encontram depositados no Arquivo Regional da Madeira. É nosso propósito analisar a afluência de embarcações das ilhas açorianas ao Funchal no decurso do decénio 1785-95, relacionando essa inventariação com as diferentes orientações económicas seguidas nos dois arquipélagos. A este propósito, destacamos alguns tópicos que são objeto de tratamento no decurso deste artigo, tais como o alcance das relações comerciais entre os dois arquipélagos, a rota comercial e as embarcações que a servem, os agentes económicos envolvidos neste tráfico, os produtos que alimentam a rota marítima e, por último, os passageiros em trânsito entre os dois arquipélagos

portugueses no Atlântico norte.

A economia dos espaços insulares origina muitas vezes situações de desequilíbrio entre as culturas de subsistência e as de exportação. A exiguidade territorial e a dependência de ligações marítimas sujeitas a uma variedade de condicionalismo dificultam o abastecimento frumentário dos ilhéus. No caso da Madeira, a produção local de cereais e outros géneros é insuficiente para suprir as necessidades dos residentes durante grande parte do ano. Nesse âmbito, procuramos aquilatar a importância da rota açoriana no suprimento das carências locais. Assim, a pesquisa naqueles livros permite-nos delinear uma grande variedade de questões que procuramos responder com recurso a um conjunto de bibliografia sobre esta temática.

### 1. Economia e relações comerciais entre as ilhas açorianas e a Madeira

O último quartel do século XVIII representa uma alteração significativa na política nacional. A conjugação de uma série de fatores, entre os quais se salienta a neutralidade portuguesa face aos conflitos internacionais, nomeadamente a Guerra de Independência dos Estados Unidos da América, permite um aumento nas exportações portuguesas, quer de produtos coloniais quer metropolitanos<sup>1</sup>. Este clima

<sup>1</sup> SERRÃO, José Vicente - O quadro económico. Configurações estruturais e tendências de evolução. In MATTOSO, José, dir. - "História de Portugal". Círculo de Leitores, 1993, 4º vol., pp. 109-111. C. R. Boxer - *O Império Marítimo Português, 1415-1825*. Lisboa : Edições 70, s.d., pp. 194-195. DIAS, Maria de Fátima S. Sequeira - As relações comerciais entre a Madeira e S. Miguel

conjuntural de prosperidade é favorável à adopção das primeiras experiências de liberalismo económico, as quais contrariam as tendências mercantilistas das companhias privilegiadas e monopolistas criadas com Pombal. O comércio colonial é então declarado livre para todos os súbditos portugueses, mesmo em rotas que tradicionalmente são monopolizadas pelo Estado<sup>2</sup>. Assim, os arquipélagos dos Açores e da Madeira beneficiam desta prosperidade comercial, a qual se traduz na maior assiduidade com que os seus portos são frequentados por navios portugueses e estrangeiros.

Esta situação modifica-se com a declaração de demência de D. Maria I. O seu filho D. João assume a regência e altera a política económica seguida nos anos de 1777-93<sup>3</sup>. Entretanto, a conjuntura internacional altera-se com o início da Revolução Francesa, a qual conduz a Europa de volta a um cenário de conflitos, que irão prolongar-se até 1815. A neutralidade portuguesa fica desde logo comprometida com a participação na *Campanha do Rossilhão*, a qual apenas contribui para agravar a situação financeira do Reino e reafirma a necessidade de investir na sua defesa militar<sup>4</sup>.

No plano estratégico do Atlântico, os arquipélagos dos Açores, da Madeira e de Cabo Verde, juntamente com as Canárias, revelam-se importantes bases de apoio à navegação intercontinental, sobretudo em virtude dos condicionalismos físicos do mar e das próprias condições técnicas de navegação<sup>5</sup>. O posicionamento geoestratégico das Ilhas portuguesas face às rotas de navegação permite-lhes constituírem-se como interpostos comerciais, contribuindo deste modo para a sua prosperidade económica enquanto locais de confluência do tráfico entre os impérios coloniais português e britânico, cuja amplitude se pode

aferir mediante a constância da presença de piratas e corsários ao largo destas ilhas<sup>6</sup>.

A limitação geográfica do espaço e as solicitações do mercado europeu condicionam as economias insulares. Assim, o movimento do porto constitui um instrumento precioso para aquilatar o seu desenvolvimento económico, nomeadamente porque dele dependem os abastecimentos exteriores em diversos géneros e o escoamento das produções insulares, ainda que não sejam de menosprezar as imensas possibilidades de praticar o contrabando, o qual é praticamente impossível de contabilizar. As dificuldades são mais sentidas na Madeira, uma vez que as ilhas dos Açores, em virtude das suas peculiaridades produtivas, conseguem formar um conjunto económico praticamente autossuficiente em géneros de subsistência<sup>7</sup>.

A coexistência de economias de subsistência e de mercado contribui para gerar consideráveis riquezas, ao mesmo tempo que intensifica a inserção dos Açores nos circuitos comerciais ultramarinos<sup>8</sup>. Na verdade, o arquipélago açoriano afirma-se desde há muito tempo como o celeiro da Metrópole, da Madeira e das praças africanas, inicialmente com o trigo, ao qual acresce posteriormente o milho, este último sobretudo para consumo dos estratos sociais mais desfavorecidos e alimento de animais domésticos<sup>9</sup>.

- 1800 a 1831. In "Actas do II Colóquio Internacional de História da Madeira. 1986". Funchal : Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1990, 2 vols., p. 967.

2 MATA, Eugénia; VALÉRIO, Nuno - **História Económica de Portugal. Uma Perspectiva Global**. Lisboa : Editorial Presença, 1994, p. 125.

3 Idem, *ibidem*, pp. 126-127.

4 Idem, pp. 129-130.

5 MENESES, Avelino de Freitas de - O comércio dos Açores no século XVIII. Rotas e transacções. In "História das Ilhas Atlânticas". Funchal : Secretaria Regional do Turismo e Cultura - Centro de Estudos de História do Atlântico, 1997, vol. I, p. 251. DIAS, Maria de Fátima S. Sequeira - *op. cit.*, p. 970. SIMÕES, Álvaro Vieira, coord. - **Transportes na Madeira**. Funchal : Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1983, p. 40.

6 MENESES Avelino de Freitas de - **Estudos de História dos Açores**. Ponta Delgada : Jornal de Cultura, 1994-95, vol. II, p. 37. DIAS, Maria de Fátima S. Sequeira - *op. cit.*, p. 970. SIMÕES, Álvaro Vieira - *op. cit.*, p. 40. CARITA, Rui - **História da Madeira. O Século XVIII: Arquitectura de Poderes**. Funchal : Secretaria Regional de Educação, 1996, IV vol., pp. 30-31.

7 SOUSA, João José Abreu de - **O Movimento do Porto do Funchal e a Conjuntura da Madeira de 1727 a 1810. Alguns aspectos**. Funchal : Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1989, pp. 10 e 107-108, o autor calcula a produção local de cereais em cerca de 5.093 moios, reforçado com alguma exportação do Porto Santo, os quais apenas permitem sustentar a população por não mais de quatro meses. A título de comparação, as importações de cereais nos anos de 1783, 1784, 1785 e 1786 são respetivamente de 12.151, 5.486, 11.233 e 8.675 moios, ao qual acresce a importação de 13.670 barris de farinhas.

8 MENESES, Avelino de Freitas de - "O comércio dos Açores...", p. 250.

9 Idem, *ibidem*, p. 250. Idem - A insuficiência frumentária do Faial-Pico em meados do século XVIII. In "O Faial e a Periferia Açoriana nos Sécs. XV a XIX". Horta : Núcleo Cultural da Horta, 1995, pp. 335-337, o desenvolvimento da cultura cerealífera nos Açores deve-se às características climáticas, aos conhecimentos técnicos-agrícolas, à dieta alimentar dos povoadores e à conjuntura portuguesa e europeia de grande escassez. Não esqueçamos também que entre as motivações tradicionalmente apontadas para a Expansão portuguesa figura a procura de mercados abastecedores de cereais. SERRÃO, José Vicente - A agricultura. In LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da, orgs. - "História Económica de Portugal (1700-

As produções insulares equivalem-se nestes dois Arquipélagos, pelo que as relações comerciais acabam por ter sentido único, ou seja, os Açores produzem géneros essenciais à Madeira mas esta praticamente não produz géneros de que os Açores necessitam. Nestas circunstâncias, os fretes dos barcos tornam-se muito dispendiosos porque implicam o retorno em lastro. Em consequência desta relação comercial desigual, a Madeira sofre uma sangria monetária, dificultando sobremaneira o desenvolvimento de actividades económicas locais<sup>10</sup>. Esta situação, muito sentida pelos ilhéus, dá origem ao envio de algumas representações à Coroa no sentido de limitar a entrada de navios provenientes dos Açores, os quais também podem trazer o vinho do Pico, utilizado na falsificação da produção madeirense<sup>11</sup>.

Os próprios mercadores açorianos não beneficiam desta relação comercial anómala. A conjugação do decréscimo da produção cerealífera açoriana com a regulamentação dos preços faz com que este circuito comercial se mantenha em condições cada vez mais precárias, sendo paulatinamente substituído com o progresso das colónias inglesas da América do norte, com as quais se estabelecem “*relações igualmente úteis e mais lucrativas*”<sup>12</sup>. Por outro lado, os navios que escoam as produções açorianas regressam vazios e têm de custear viagens a outros portos para carregar os bens de que são deficitários. Porém, e contrariando um pouco esta ideia, verificamos que no período de 1785-95 saem dos Açores 4 navios em lastro, mais especificamente 1 em 1786 e 3 em 1789<sup>13</sup>. A maior frequência neste último ano pode relacionar-se com a situação de crise frumentária vivida em algumas ilhas açorianas.

Os meios insulares, devido às limitações físicas e de disponibilidade de recursos para a subsistência, passam episodicamente por crises que só podem ser colmatadas recorrendo aos fornecimentos externos. Na Madeira, o equilíbrio entre as culturas de subsistência e de exportação é bastante precário, com prejuízo para as primeiras, constituindo a questão do abastecimento uma preocupação sempre latente para os tutelares do poder local, sobretudo face à pressão demográfica<sup>14</sup>.

No caso dos Açores, apesar do decréscimo de produtividade relativamente aos primeiros anos de colonização, as ainda frequentes conjunturas de insuficiência cerealífera no grupo central podem sempre combater-se recorrendo às outras Ilhas ou servindo-se de outras produções alimentares de menor relevo económico<sup>15</sup>. Porém, as solicitações do mercado e a obrigatoriedade de abastecer a cidade do Funchal<sup>16</sup>, Marrocos e o próprio reino, contribuem para originar situações de desequilíbrio, as quais não passam despercebidas. As autoridades locais e as de nomeação régia restringem as exportações de cereais em função da satisfação das necessidades insulares, de forma que o sustento das ilhas não constitua um encargo para a Coroa, mas que, ao contrário, resulte na “*obtenção de proventos que minorassem as privações financeiras e cerealíferas do país*”<sup>17</sup>.

Todavia, isso não significa que a proibição de exportar cereais seja respeitada, tal como sucede em 1789 na ilha de Santa Maria. Nesse ano encontramos um navio com aquela proveniência com carga de 50 moios de trigo e 10 pipas de aguardente<sup>18</sup>. A Metrópole, crónica deficitária em géneros cerealíferos, depende dos abastecimentos provenientes da Sicília, Inglaterra, Irlanda, América do Norte, Castela e França, mas, em anos de maior penúria, os excedentes açorianos também são canalizados para suprir as ne-

2000)”. Lisboa : Imprensa de Ciências Sociais, 2005. vol. I., pp. 164-175, o autor estipula alguns cálculos sobre o défice cerealífero de Portugal.

10 Idem - *Estudos de ...*, p. 32. Idem - “O comércio dos Açores...”, p. 256. SOUSA, João José Abreu de - *op. cit.*, pp. 108 e 113-114, “...monopolizando as letras exaurindo a substância da Ilha com a extracção do dinheiro pelos Navios dos Açores / que fazem todo o comercio seu, ganhos / e fretes...”. SILBERT, Albert - **Uma Encruzilhada do Atlântico, Madeira (1640-1820). Un Carrefour de l’Atlantique, Madère (1640-1820)**. Funchal : Secretaria Regional do Turismo e Cultura - Centro de Estudos de História do Atlântico, 1997, p. 105.

11 SOUSA, João José Abreu de - *op. cit.*, pp. 114 e 185. SILBERT, Albert - *op. cit.*, p. 99.

12 MENDONÇA, Luís - **História dos Açores. Visão geral (sécs. XV-XIX)**. Ponta Delgada, 1996, p. 97. SILBERT, Albert - *op. cit.*, p. 106.

13 Das quatro embarcações, 3 saem de S. Miguel (em Novembro de 1786, Maio e Julho de 1789) e uma de Santa Maria (em Julho de 1789).

14 DIAS, Maria de Fátima S. Sequeira - *op. cit.*, p. 878.

15 MENDONÇA, Luís - *op. cit.*, pp. 98 e 101-102.

16 MENESES, Avelino de Freitas de - **Os Açores nas Encruzilhadas de Setecentos (1740-1770)**. Ponta Delgada : Universidade dos Açores, 1995, vol. II, p. 180, após o abandono de Mazagão, Pombal eleva o provimento cerealífero da Madeira a fundamental prioridade da produção açoriana. Idem - “A insuficiência frumentária...”, pp. 340-341.

17 Idem - *Estudos de ...*, p. 30.

18 Idem - “A insuficiência frumentária...”, p. 337. Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, *Entrada de Navios - Despachos de Saúde*, L.º 595, fl. 40.

cessidades de Portugal continental<sup>19</sup>. Assim, em 1786 saem dois navios do Faial com trigo, milho, farinha, bacalhau, peixe, tabuado, aduelas e várias mercearias, fazem escala no Funchal e rumam em direcção a Lisboa<sup>20</sup>.

No século XVIII, o posicionamento geográfico dos Açores e a sua inserção nos circuitos do comércio internacional favorecem o desenvolvimento da produção de cereais (trigo, milho e cevada), de legumes (fava e feijão), de citrinos (laranja<sup>21</sup> e limão), do linho, do vinho e da aguardente. As culturas de cereais, leguminosas, linho e fruta desenvolvem-se em S. Miguel, originando um florescente comércio de exportação para a Europa, Madeira e Brasil. A cultura da cevada restringe-se praticamente à Graciosa. As produções de vinho e aguardente, de maior valor mercantil, têm propensão pelos solos do Pico, mas desenvolvem-se igualmente no Faial, S. Jorge e Graciosa, sendo exportados através do porto da Horta, o vinho para os mercados ingleses da América do norte e Grã-Bretanha e a aguardente para os portos brasileiros, ainda que esporadicamente também seja enviada para Lisboa<sup>22</sup>.

As leguminosas constituem o principal complemento dos cereais na dieta alimentar dos ilhéus, sobretudo entre a população mais pobre, mas também podem servir ocasionalmente como produtos de exportação. O inhame, que frutifica sobretudo nas ilhas e solos de menor produtividade, representa um importante complemento da alimentação em épocas de menor produção cerealífera<sup>23</sup>. O barro pode encontrar-se em todas as ilhas dos Açores, mas o de

Santa Maria tem qualidade superior, permitindo a existência da indústria cerâmica e a sua exportação<sup>24</sup>.

O comércio dos Açores com o exterior é assegurado pelos portos internacionais de Angra do Heroísmo, Ponta Delgada e Horta, através dos quais importam e distribuem os produtos portugueses, ultramarinos e estrangeiros<sup>25</sup>. Todavia, as Ilhas do Grupo Central, devido à maior proximidade e diversidade produtiva, alimentam um intenso fluxo comercial, o qual é atraído pelas “conexões euro-ultramarinas do porto de Angra”<sup>26</sup>. Nos Grupos Oriental e Ocidental, a distância entre as ilhas, o mar alteroso, a autossuficiência de S. Miguel e as reduzidas dimensões do mercado demovem o desenvolvimento de interesses comerciais.

No que respeita aos principais destinos do comércio açoriano, as relações comerciais efetuam-se com o Reino e com a Madeira, mas privilegiam o Ultramar e as potências coloniais do norte da Europa. O comércio com a capital do Reino não se desenvolve grandemente no século XVIII porque as produções equivalem-se e o tráfico é controlado rigidamente. Ainda assim, os Açores enviam cereais, legumes e alguma aguardente, recebendo em troca sal, tecidos, manufaturas e quinquilharia, os quais também podem ser adquiridos em navios estrangeiros que frequentam os seus portos<sup>27</sup>.

A obrigatoriedade de os Açores proverem as carências cerealíferas do Funchal acentua-se com o desenvolvimento da viticultura na Madeira, provocando perturbações na economia dos dois arquipélagos<sup>28</sup>. Porém, os Açores também exportam para o Funchal outros géneros alimentares, como os legumes e a carne, bem como episodicamente vinho e aguardente, ainda que a comercialização destes últimos seja alvo de determinadas proibições<sup>29</sup>. No pe-

19 MENESES, Avelino de Freitas de - *Os Açores nas...*, vol. I, pp. 38-39; vol. II, pp. 31-77 e 166-180. Idem - “A insuficiência frumentária...”, p. 339, segundo o autor, as crises frumentárias que frequente e paradoxalmente atingem as ilhas açorianas possuem causas muito diversas, que enraizam na natural esterilidade agrícola e nas deficientes condições de conservação dos cereais ou ainda na descomedida exportação e na premeditada retenção, que intentam o acréscimo dos lucros. Idem - *Estudos de...*, pp. 100-101. Para Portugal continental V. SERRÃO, José Vicente - *op. cit.*, pp. 81-82.

20 ARM, *ibidem*, L.º 595, fls. 22-23, o primeiro sai a 18 de Outubro e o segundo a 2 de Novembro. MATOS, Artur Teodoro de - **Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)**. Ponta Delgada : Universidade dos Açores, 1980, pp. 458-459.

21 BENTO, Carlos Melo - **História dos Açores**. 2ª Ed., s.l., 1993, pp. 85-86, foi durante o governo de Dinis Gregório de Melo Castro e Mendonça, o Pilatos (1774-1793), que se inicia em S. Miguel a grande exportação de laranjas, substituindo economicamente a cultura do pastel.

22 MENESES, Avelino de Freitas de - *Os Açores nas...*, vol. I, p. 38. Idem - *Estudos de...*, pp. 28 e 35.

23 Idem - *Os Açores nas...*, vol. II, pp. 77-80.

24 Idem - *ibidem*, pp. 137-139.

25 MENDONÇA, Luís - *op. cit.*, p. 98. MENESES, Avelino de Freitas de - *Estudos de...*, pp. 28 e 30. MATOS, Artur Teodoro de - *op. cit.*, pp. 343 e 349, na segunda metade do século XVIII, o incremento da exportação de laranjas para Inglaterra torna premente a necessidade de construir um molhe em Ponta Delgada, ainda que a Horta seja considerada um dos mais seguros fundeadouros dos Açores.

26 MENESES, Avelino de Freitas de - *Os Açores nas...*, vol. I, p. 39.

27 Idem - *Estudos de...*, p. 31. Idem - “O comércio dos Açores...”, pp. 250 e 255.

28 Idem - *ibidem*, pp. 31-32. SOUSA, João José Abreu de - *op. cit.*, p. 113.

29 MENESES, Avelino de Freitas de - *Os Açores nas...*, vol. II, pp. 180-183. Idem - “O comércio dos Açores...”, p. 256. SILBERT, Albert



ríodo de 1785-95 encontramos referências à importação de uma quantidade significativa de aguardente e algum vinho, mas em alguns casos não se encontram quantificados<sup>30</sup>. Em troca recebem por vezes vinho de qualidade superior, designadamente para os ofícios divinos, artigos importados de Lisboa, Canárias ou Inglaterra e, muitas vezes, pagamentos em dinheiro<sup>31</sup>. O comércio e o contrabando dos Açores com o Brasil, apesar de contrariado pelo estabelecimento do monopólio régio e prejudicado pela diminuição das escalas nestas Ilhas e pela proibição de reexportar os produtos coloniais, apresenta-se como o mais dinâmico e lucrativo<sup>32</sup>.

Na Madeira do século XVIII, os tráficos comerciais mais dinâmicos integram-se no traçado das rotas coloniais, encontrando-se sob controlo de comerciantes ingleses que se instalam no Funchal antevendo grandes lucros<sup>33</sup>. O sector produtivo madeirense especializa-se claramente no vinho como principal exportação, ao ponto de se afirmar que *“a agricultura consiste em vinhos, mas a ilha que só tem este género de exportação, a que seus habitantes se entregam todos pela certeza do lucro, abandonam o essencial, importam todos os outros géneros. Embora a ilha se fortifique e se defenda de qualquer ataque, à viva força, porque não pode resistir a um cabouqueiro, visto que de tudo carece”*<sup>34</sup>.

Os mercadores das colónias das Índias Ocidentais e Orientais enviam navios que complementam o abastecimento do Funchal em cereais, farinha, pescado e produtos manufaturados, em troca do reputa-

do e apreciado vinho madeirense, o qual até melhora com as viagens longas, especialmente as que se realizam nas regiões quentes dos Trópicos e do Equador<sup>35</sup>. Porém, a qualidade, a proximidade e o controlo do preço dos cereais açorianos contribui para a preferência por este mercado de abastecimento, ainda que disso resultem os supracitados inconvenientes<sup>36</sup>. Em épocas de crise, a Madeira também pode desempenhar o papel de distribuidora no comércio atlântico com a Europa, nomeadamente com a Península Ibérica e Canárias, para onde reexporta alguns dos géneros recebidos<sup>37</sup>.

O porto do Funchal, erigido entre 1757-62, vê o seu movimento facilitado em 1782 com a construção de um caminho que possibilita o acesso aos navios mesmo na época invernal, ainda que o mesmo apresente pouca segurança com os ventos de Sul<sup>38</sup>. As cargas e descargas são executadas recorrendo a um número crescente de cabrestantes, dez barcos grandes e cinco médios, além de barcos pequenos, servidos por 80 homens e dois *“araizes”*<sup>39</sup>. Porém, como medida de precaução contra o contrabando, as epidemias ou os inimigos camuflados, as comunicações com terra só se efetivam após o navio ser *“dado por desimpedido pela saúde, governo e alfândega”*<sup>40</sup>.

Os procedimentos adotados à chegada dos navios consistem em, antes de qualquer contacto com terra, enviar a bordo os guardas-mores de saúde, isto

- *op. cit.*, p. 99. MENDONÇA, Luís - *op. cit.*, p. 97. SOUSA, João José Abreu de - *op. cit.*, p. 113.

30 Encontramos referência à importação de aguardente, vinho e genebra: em 1785 são importadas 205 pipas de aguardente; em 1786 não referem a quantidade de aguardente; em 1788 2 pipas de aguardente e 16 pipas de vinho; em 1789 10 pipas de aguardente; em 1790 não referem a quantidade de vinho e de aguardente; e em 1794 não referem a quantidade de genebra e aguardente.

31 MENESES, Avelino de Freitas de - *Estudos de...*, p. 32.

32 Idem - *Os Açores nas...*, vol. I, pp. 40-46; vol. II, pp. 191-213. Idem - *Estudos de...*, pp. 32-34.

33 FERRAZ, Maria de Lourdes de Freitas - **Dinamismo Sócio-Económico do Funchal na Segunda Metade do Século XVIII**. Lisboa : Instituto de Investigação Científica Tropical, 1994, pp. 40-41. SIMÕES, Álvaro Vieira - *op. cit.*, p. 40.

34 Cf. VIEIRA, Alberto - **Breviário da Vinha e do Vinho na Madeira**. Ponta Delgada : Signo, 1990, p. 31. COSTA, Leonor Freira - *Relações económicas com o exterior*. In LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da, orgs. - *“História Económica de Portugal (1700-2000)”*. Lisboa : Imprensa de Ciências Sociais, 2005. vol. I., pp. 265-266 e 277-278, a autora defende que o vinho português só se impõe nos mercados europeus no decurso do século XVIII.

35 VIEIRA, Alberto - **História do Vinho da Madeira. Documentos e textos**. Funchal : Secretaria Regional do Turismo e Cultura - Centro de Estudos de História do Atlântico, 1993, pp. 10-11, entre finais do século XVIII e princípios do XIX, mais de 2/3 do vinho exportado destina-se ao mercado colonial americano, com destaque para as Antilhas, plantações do sul da América do Norte e New York. SILBERT, Albert - *op. cit.*, p. 96. FERRAZ, Maria de Lourdes de Freitas - *op. cit.*, p. 41. MENESES, Avelino de Freitas de - *“O comércio dos Açores...”*, p. 256.

36 Cf. Nota de pé de página n.º 10.

37 RAVINAS, Agustín Guimerá - *Las islas del vino (Madeira, Azores e Canarias) y la America Inglesa durante el siglo XVIII: una aproximación a su estudio*. In *“I Colóquio Internacional de História da Madeira”*. Funchal : Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1990, vol. II, p. 907.

38 SOUSA, João José Abreu de - *op. cit.*, p. 17. FERRAZ, Maria de Lourdes de Freitas - *op. cit.*, p. 44. MATOS, Artur Teodoro de - *op. cit.*, p. 340, uma carta régia de 22 de Março de 1756 ordena a construção de um porto seguro na Madeira, o qual corresponde à primeira fase do actual molhe da Pontinha da cidade do Funchal. SILBERT, Albert - *op. cit.*, pp. 85-86. SIMÕES, Álvaro Vieira - *op. cit.*, p. 37.

39 SOUSA, João José Abreu de - *op. cit.*, pp. 16-18, em nota de rodapé da página 16, o autor cita John Barrow *“...the bay of Funchal, at all times indifferent as a place of anchorage for shipping”* (1792).

40 Idem, *ibidem*, pp. 22-23.



é, funcionários designados pela Câmara para verificar a existência ou não da carta de saúde e, sob juramento dos Santos Evangelhos, indagar sobre diversos assuntos, tais como o avistamento de outros navios, a escala em outros portos, a existência de doenças contagiosas a bordo ou em outros portos e verificar a conformidade das declarações de carga e a qualidade dos géneros transportados. Posto isto, o escrivão, o capitão do navio e os guardas-mores assinam o livro de registo, onde constam aquelas informações. Estas medidas de segurança resultam da experiência de longos anos e visam proteger a saúde pública de eventuais perigos que as viagens e embarcações de diversa proveniência acarretam quando lançam âncora no porto do Funchal<sup>41</sup>.

Os navios mercantes também servem de correio para a troca de informações de segurança entre os portos, como sucede em 1788 com uma corveta portuguesa que rumava de S. Miguel para as Canárias, mas faz escala no Funchal para “trazer uma carta da guarda mor da saúde de S. Miguel para entregar ao desta Ilha como era de respeito de notícia dos navios composta dos e atacara um francês e outro navio tilado segundo há notícias”<sup>42</sup>. Esta preocupação com a segurança das populações insulares volta a estar em foco na viagem seguinte, pois entre os procedimentos administrativos referem “nem topara com embarcação alguma”<sup>43</sup>. Posteriormente, só em 1794 voltamos a encontrar referências explícitas ao contacto com outros navios, como sejam “não encontrou navio nenhum a seu bordo”, “que não encontra navio algum”, e “nem a seu bordo veio navio algum”<sup>44</sup>.

## 2. A rota comercial

A rota comercial entre os Açores e a Madeira, ainda que enfermando dos citados condicionalismos, apresenta-se como uma referência constante no su-

primento das necessidades do Funchal. No período de 1785-95 inventariamos 87 navios que aportam o Funchal oriundos dos Açores, ainda que alguns se sirvam destas ilhas como portos de escala (*Vide* Quadro n.º 1). Contudo, este número seria certamente bem superior se dispuséssemos dos registos de entrada de navios completos para os anos de 1791 a 1793, o que desde já lamentamos.

Quadro n.º 1

### Entrada de navios no porto do Funchal provenientes dos Açores

	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.	Total
1785	-	-	-	-	-	1	-	3	1	-	-	1	6
1786	-	-	-	-	1	-	-	-	1	2	1	-	5
1787	-	-	-	-	1	2	5	1	2	-	1	-	12
1788	-	1	-	1	3	2	2	3	-	2	-	-	14
1789	-	-	2	2	4	1	6	1	2	1	1	-	20
1790	-	-	-	3	5	2	2	1	1	1	1	-	16
1791	-	3	1	a)	a)	a)	a)	a)	a)	a)	a)	a)	4
1792	a)	a)	a)	a)	a)	a)	a)	a)	a)	a)	a)	a)	-
1793	a)	a)	a)	a)	a)	a)	a)	a)	a)	a)	a)	1	1
1794	1	-	1	-	2	-	-	1	2	-	2	-	9
Total	1	4	4	6	16	8	15	10	9	6	6	2	87

Nota: a) Há uma lacuna nos registos de entrada de navios de 22 de Abril de 1791 a 30 de Novembro de 1793.

Fonte: ARM, CMF, *Entrada de Navios - Despachos de Saúde*, L.ºs 594-597.

Se nos ativermos aos sete anos em que a inventariação se encontra completa, verificamos que aportam ao Funchal uma média anual aproximada de 12 navios. Partindo desta referência, constatamos que o tráfego no triénio 1785-87 é inferior à média, mas que esse número é claramente ultrapassado no triénio 1788-91. Este movimento maior só tem uma explicação, o agudizar da crise frumentária que conjunturalmente afeta a Madeira, posto que esta ilha é normalmente deficitária em víveres durante grande parte do ano. Na verdade, em 1789 o Conselho Municipal do Funchal pede de urgência trigo e milho aos Açores e relembra as antigas ordens dos séculos XVI e

41 ARM, *ibidem*, L.º 595, fls. 44v-45. As referências ao contato com outros navios são raras: no período de 1785-94 apenas encontramos uma consistindo em “só sim falou de largo com um navio espanhol”. Cf. VERÍSSIMO, Nelson - *Relações de Poder na Sociedade Madeirense do século XVII*. Funchal : Secretaria Regional do Turismo e Cultura - Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 2000, pp. 218-221. CARITA, Rui - *op. cit.*, pp. 133-135.

42 ARM, *ibidem*, fl. 9v.

43 Idem, fls. 10v-11.

44 Idem, L.º 597, fls. 12v, 22-22v e 74v-75.

XVII, valendo-se da autoridade do Estado como meio indispensável para conseguir valer os seus intentos<sup>45</sup>.

As difíceis condições de navegabilidade entre as ilhas dos dois arquipélagos por vezes resultam em deslocções imprevistas. Assim, das 87 embarcações referenciadas, apenas 79 enunciam o Funchal como destino final, sendo que duas pretendem rumar a S. Miguel, três a Lisboa, uma a Canárias, uma a Lagos e uma a Figueira da Foz. No entanto, podemos questionar se estes desvios de rota são intencionais e com fins comerciais ou se resultam simplesmente de manobras para evitar as tormentas que frequentemente assolam o Atlântico.

A nossa dúvida pode ser parcialmente solucionada remetendo para a indicação das rotas e das escalas seguidas pelas embarcações. Assim, 66 navios não fazem qualquer escala, isto é, rumam diretamente para o Funchal, 8 navios utilizam o Funchal como escala, 7 navios escalam em S. Miguel, 4 navios optam pelo Faial, 1 navio escala a Terceira e 1 navio fez rota por Santiago. Novamente se comprova que a navegação dos Açores assume um peso crucial no abastecimento da Madeira, ainda que aquele arquipélago também sirva de escala aos navios vindos da América, os quais podem desembarcar alguns produtos ou carregar outros para abastecer os demais mercados. No fundo, as ligações marítimas entre os Açores e a Madeira integram-se num conjunto mais amplo de rotas comerciais que unem os vários portos do Atlântico, quer por motivos comerciais quer por exigência das condições técnicas de navegação<sup>46</sup>.

A utilização do porto do Funchal como escala relaciona-se precisamente com os supramencionados 8 navios que pretendem rumar para S. Miguel, Lisboa, Canárias, Lagos e Figueira da Foz. A escala em Santiago pode prender-se com interesses comerciais ou fenómenos climatéricos, uma vez que a carga desse navio consiste em cereais, carne e sal<sup>47</sup>. Porém, estamos inclinados para a primeira hipótese visto que o último género não é decerto uma produção do arquipélago açoriano.

A origem dos navios confirma a importância dos

Açores, mas também nos permite estabelecer uma hierarquia relativamente ao contributo de cada ilha para o abastecimento da Madeira. Assim, do total de navios que aportam no Funchal vindos dos Açores, 80 são oriundos desse Arquipélago e 7 da América (*Vide* Quadro n.º 2). A ilha de S. Miguel destaca-se claramente como o porto de saída de mais de metade dos navios, seguida a uma distância considerável por o Faial, Terceira, Santa Maria e Flores. Estas são as ilhas açorianas que geram maior produção de víveres, sendo lógico que delas partam os navios que suprem as necessidades frumentárias da Madeira. As ilhas do Pico e de S. Jorge, servidas pelo porto da Horta, estão na origem da importação de uma quantidade assinalável de aguardente e vinho, assunto este que retomamos adiante. O próprio movimento comercial açoriano em final do século XVIII comprova a subalternização geoeconómica da Terceira face ao natural avigoramento do Faial e de S. Miguel, que os comerciantes britânicos ajudam a catapultar enquanto plataforma de suporte para as rotas comerciais transatlânticas<sup>48</sup>. Ainda assim, muitos dos navios americanos que ancoram nos portos açorianos têm o Funchal por capital destino comercial<sup>49</sup>.

**Quadro n.º 2**  
**Origem dos navios**

Portos de origem	Navios	Porcentagem
S. Miguel	46	52,9
Faial	17	19,5
Terceira	12	13,8
Nova Iorque	4	4,6
Santa Maria	3	3,4
Flores	2	2,3
América	1	1,1
Filadélfia	1	1,1
Portsmouth	1	1,1
Total	87	99,8

Fonte: ARM, CMF, *Entrada de Navios - Despaços de Saúde*, L.ºs 594-597.

As ligações marítimas entre os Açores e a Ma-

45 SILBERT, Albert - *op. cit.*, p. 105.

46 DIAS, Maria de Fátima S. Sequeira - *op. cit.*, p. 974.

47 ARM, *ibidem*, L.º 595, fl. 3v. MENESES, Avelino de Freitas de - "O comércio dos Açores...", p. 257. Os barcos açorianos que efetuam as ligações comerciais rumam muitas vezes às Canárias e a Cabo Verde.

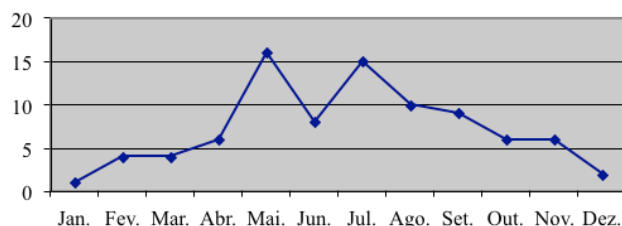
48 MENESES, Avelino de Freitas de - "O comércio dos Açores...", p. 262. CARITA, Rui - *op. cit.*, p. 27, o autor atribui a crescente fixação de mercadores ingleses, entre outras coisas, ao casamento de D. Catarina com Carlos III de Inglaterra.

49 Idem, *ibidem*, p. 256.

deira são efetuadas em navios adaptados às difíceis condições de navegação do Atlântico. Ainda assim, constatamos a sazonalidade desta rota em função das condições climáticas mais favoráveis aos transportes, isto é, a época estival corresponde ao período de maior atividade enquanto a época invernal a atividade é praticamente inexistente (*Vide Gráfico n.º 1*)<sup>50</sup>. Nestas circunstâncias, as necessidades do mercado madeirense ficam sempre subordinadas às reais possibilidades de efetuar a viagem com o mínimo de condições de segurança. Todavia, não podemos deixar de salientar que os períodos de maior carência frumentária correspondem aos meses que medeiam entre a sementeira e a colheita, mais precisamente entre Janeiro/Março, meses de sementeira, Julho/Agosto para a colheita dos cereais e Setembro para o vinho. A correlação entre as condições de navegabilidade no Atlântico e os ritmos das actividades agrícolas é por demais evidente.

Gráfico n.º 1

Entrada de navios no porto do Funchal ao longo dos meses do ano



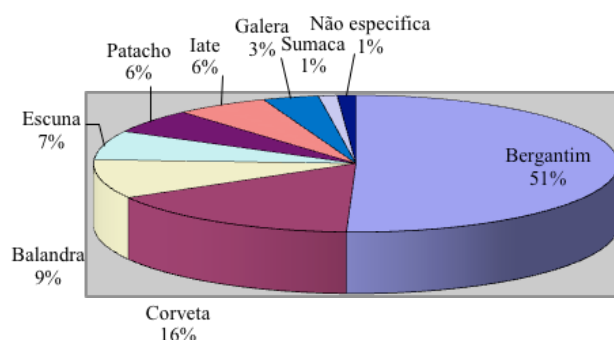
Fonte: ARM, CMF, *Entrada de Navios - Despachos de Saúde*, L.ºs 594-597.

No decurso dos anos 1785-95 encontramos diversos tipos de embarcação de um a três mastros a efetuar as ligações comerciais entre estes dois arquipélagos. Nesta rota predomina a utilização do bergantim, em número de 44, seguidos pela corveta (14), a balandra (8), a escuna (6), o iate (5), o patacho (5), a galera (3) e, por último, a sumaca (1)<sup>51</sup>. Ainda encontramos um navio que não conseguimos identificar,

o qual representa cerca de 1% do tráfego marítimo (*Vide Gráfico n.º 2*). A predominância do bergantim, uma embarcação de bordo alto com 2 mastros, que arma em brigue e de uma só coberta justifica-se pela sua agilidade em enfrentar as condições de navegação em mar alto. Acresce ainda a própria dimensão dos mercados insulares, os quais não justificam a utilização de navios com maior capacidade de carga. A balandra, uma embarcação costeira de um só mastro e coberta, aparece-nos de forma surpreendente devido à sua maior utilização sob pavilhão americano.

O bergantim é o navio mais utilizado pelos portugueses (54,1%), depois a corveta (23,0%), o patacho e o iate (cada qual com 8,2%), a balandra (3,3%), a escuna (1,6%) e a sumaca (1,6%). Os americanos também têm preferência pelo uso do bergantim (41,2%), seguido a alguma distância pela escuna (29,4%) e a balandra (também 29,4%). Os ingleses também utilizam preferencialmente o bergantim (57,1%), seguido a grande distância pela galera (28,6%) e a balandra (14,3%). A presença dinamarquesa é muito residual, consistindo em apenas uma galera no decurso daquela década. Como se pode constatar, o comércio e a navegação entre os dois arquipélagos portugueses do Atlântico norte é livre para todas as nações europeias, entre as quais se destacam os ingleses e os norte-americanos<sup>52</sup>.

Gráfico n.º 2



Tipo de embarcação

Fonte: ARM, CMF, *Entrada de Navios - Despachos de Saúde*, L.ºs 594-597.

A rota que liga os Açores à Madeira tem uma duração variável, dependendo muito das condições

50 Idem - *Os Açores...*, vol. II, p. 162.

51 DIAS, Maria de Fátima S. Sequeira - *op. cit.*, p. 972, no período de 1785-94 os bergantins, as corvetas e as balandras são responsáveis por 76,7% do tráfego marítimo. Os navios mais utilizados nas três primeiras décadas do século seguinte continuam a ser os bergantins, agora seguidos dos iates e das escunas, representando 76,5% do tráfego.

52 Idem, *ibidem*, p. 970.



climatéricas e do tipo de embarcação utilizada (*Vide* Quadro n.º 3). O patacho demora em média 8,8 dias a fazer a viagem, o iate 10,2 dias, a corveta 12,3 dias, a galera 12,7 dias, o bergantim 11,9 dias, a balandra 21,7 dias, a escuna 24,8 dias e a sumaca 31 dias. Neste âmbito, a marinha mercante portuguesa obtém vantagens no que respeita à utilização de embarcações que realizam a viagem em menor número de dias. Com exceção de dois registos onde não consta essa informação, verificamos que cerca de 62,1% dos navios efetuam a viagem demorando entre 8 e 14 dias. Os valores extremos que encontramos são, por exemplo, os 5 dias de viagem de dois bergantins portugueses ou os 50 dias de uma escuna americana. Porém, as correntes, os ventos e as tempestades são as principais condicionantes do desenrolar das viagens, justificando a sazonalidade da rota e o recurso a algumas escalas imprevistas.

**Quadro n.º 3**  
**Duração da viagem**

Número de dias da viagem	Navios	Porcentagem
5 - 7	8	9,2
8 - 9	23	26,4
10 - 11	8	9,2
12 - 14	23	26,4
15 - 18	11	12,6
20 - 25	6	6,9
+ de 30	6	6,9
N. E.	2	2,3
Total	87	99,9

Fonte: ARM, CMF, *Entrada de Navios - Despachos de Saúde*, L.ºs 594-597.

O movimento para algumas áreas é assegurado quase exclusivamente por navios nacionais, o que denota o seu carácter regional, ainda que ao longo do século XVIII e princípios do XIX se verifique um decréscimo de navios da praça do Funchal<sup>53</sup>. Esta ilação aplica-se perfeitamente às ligações comerciais entre os Açores e a Madeira (*Vide* Quadro n.º 4). O grosso do tráfego comercial é efetuado por embarcações com bandeira portuguesa (71%), seguido a grande distância por embarcações americanas (19,8%), in-

glesas (8,1%) e dinamarquesas (1,2%).

**Quadro n.º 4**  
**Tipo de embarcação/nacionalidade**

	Portu- guês	Inglês	Ameri- cano	Dina- mar- quês	Total
Patacho	5				5
Escuna	1		5		6
Galera		2		1	3
Bergantim	33	4	7		44
Balandra	2	1	5		8
Iate	5				5
Corveta	14				14
Sumaca	1				1
Total	61	7	17	1	86
				Não especi- fica	1
				Total	87

Fonte: ARM, CMF, *Entrada de Navios - Despachos de Saúde*, L.ºs 594-597.

A maior presença de navios americanos face a ingleses pode relacionar-se com a Guerra de Independência dos Estados Unidos da América, a qual dá origem a rivalidades e divisões entre apoiantes e detratores daquela causa, possibilitando a *décalage* económica do novo estado independente e liberto da anterior dominação colonial. A preferência norte-americana pelo vinho da Madeira constitui outro fator de incremento desta rota propiciadora de cobrir as carências frumentárias do Funchal.

Como supramencionado, as ligações comerciais entre os Açores e a Madeira são efetuadas essencialmente em navios de pequeno calado. Se atendermos à equipagem dos navios, confirmamos esta ilação, ou seja, verificamos a preponderância de uma tripulação que oscila entre 6 e 14 homens em 75,9% das embarcações provenientes dos Açores (*Vide* Quadro n.º 5). Encontramos, inclusive, duas embarcações manobradas unicamente por quatro homens (uma inglesa e uma americana), sendo quarenta e quatro o número máximo de “*peessoas e companheiros*” que chegam a bordo de uma embarcação americana<sup>54</sup>. A

<sup>53</sup> SOUSA, João José Abreu de - *op. cit.*, p. 33. SIMÕES, Álvaro Vieira - *op. cit.*, p. 40.

<sup>54</sup> ARM, *ibidem*, L.º 596, fl. 80.

rentabilização desta rota, cujos preços são controlados, depende assim da utilização de navios com boa capacidade de carga, facilmente manobráveis e que navegam com reduzido número de tripulantes.

**Quadro n.º 5**  
**Tripulação dos navios**

Homens e companheiros	Navios	Porcentagem
- de 5	2	2,3
5 a 9	32	36,8
10 a 14	32	36,8
15 a 19	16	18,4
+ de 19	4	4,6
Não especifica	1	1,1
Total	87	100

Fonte: ARM, CMF, *Entrada de Navios - Despachos de Saúde*, L.ºs 594-597.

Na comparação da equipagem dos navios de pavilhão português com os estrangeiros, verificamos que a marinha mercante portuguesa não consegue competir com a americana ou inglesa. Em embarcações idênticas, as portuguesas utilizam maior número de marinheiros, necessitando por isso de praticar fretes mais dispendiosos, o que onera o tráfico comercial e diminui a rentabilidade da rota<sup>55</sup>. A média de tripulação nos navios com bandeira americana é de 6,8 pessoas, nos navios ingleses de 7 pessoas e no navio dinamarquês 8 pessoas, ascendendo a cerca de 13,5 nos navios portugueses, praticamente o dobro comparativamente a americanos e ingleses. A equipagem dos navios com pavilhão estrangeiro nunca excede o número de 10, enquanto nos navios com pavilhão português apenas cerca de um quinto manobra com igual número de tripulantes. Deste modo, a vantagem comercial da marinha portuguesa em realizar a viagem em menor número de dias é anulada com a utilização de uma equipagem muito superior à das suas congéneres europeias e americanas.

### 3. Os agentes económicos

O tráfico marítimo entre os Açores e a Ma-

deira é controlado por um conjunto de agentes económicos implantados na cidade do Funchal, os quais desenvolvem um eficaz sistema de comunicação baseado em estruturas de apoio como as torres avista-navios e o Pilar de Banger. As casas comerciais inteiram-se das necessidades do mercado e fazem as encomendas necessárias para as suprir, gerando situações propícias ao açambarcamento e lucro fácil. Neste âmbito, as autoridades locais têm um papel relevante na fiscalização dos preços dos géneros importados, podendo inclusive servir-se da sua autoridade para requisitar os navios e as cargas necessárias para abastecer o Funchal em épocas de crise frumentária.

O grosso do tráfico comercial com a Madeira efetua-se mediante a ação de consignatários, muitos dos quais de origem estrangeira, como nos revela a antroponímia (*Vide* Quadro n.º 6). No entanto, no período de 1785-95 verificamos a preponderância de agentes portugueses nas ligações marítimas entre os Açores e a Madeira, nomeadamente as casas de José Inácio de Sousa, responsável por 29,9% dos navios, Pedro Jorge Monteiro (6,9%), Paulo Malheiro (4,6%), e D. Guiomar (3,4%), os quais, desde 1781, têm “*afrontado o comercio / dos Estrangeiros / embarcando avultadas porções de vinhos / sem falencia alguma*”<sup>56</sup>.

Os navios que aportam no Funchal sem consignatário têm um peso diminuto e praticamente constante ao longo dos anos, oscilando em 1 ou 2 em cada ano, o que representa uma percentagem de 9,2% face ao total apurado e reafirma a importância das casas comerciais ali estabelecidas. Na verdade, o número seria superior, mas muitas vezes encontramos a expressão “*vale-se de...*”, no sentido em que há interesse dos comerciantes locais por a carga transportada. Os registos em que não surge a identificação dos agentes comerciais, com exceção da importante lacuna na documentação de cerca de dois anos e meio, representam 9,2% das embarcações oriundas dos Açores.

<sup>55</sup> DIAS, Maria de Fátima S. Sequeira - *op. cit.*, pp. 972-974.

<sup>56</sup> SOUSA, João José Abreu de - *op. cit.*, p. 48.

## Quadro n.º 6

## Agentes económicos

	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1792	1793	1794	Total
Alem & Comp. <sup>a</sup>					1		1				2
António Machado										1	1
D. Guiomar		1			1	1					3
Roberto Bivelle						1					1
José Inácio de Sousa	2	1	4	3	6	6	2			2	26
Paulo Malheiro de Mello	2				1	1					4
Pedro Jorge Monteiro			1	2	2	1					6
José Pereira Luís						1					1
Araújo				2							2
Banger				1							1
Casa de Escotte					2						2
José Francisco Esmeraldo										1	1
António e Nuno de Freitas										1	1
Francisco Joaquim Mayne										1	1
Candeles				1							1
Carlos Aldre				1							1
Roberto Bilsete		1									1
Ricardo Braxe						1					1
Guilherme Lexe					1						1
Valentim da Cunha										1	1
João Learle & Comp. <sup>a</sup>			1			1					2
Lourenço José Pestana					1						1
Cristovão Lyete				1							1
Thomas Gordon			1	2							3
Alexandre Gordon	1		1								2
José Rois Pereira					1						1
Al Araújo & Comp. <sup>a</sup>					1		1				2
Carvalho da Veiga				1							1
Consignado a si mesmo	1	2	1		2				1	1	8
Não Refere			3		1	3				1	8
Total	6	5	12	14	20	16	4		1	9	87
Agentes económicos envolvidos	4	4	6	9	11	8	3		1	8	

Fonte: ARM, CMF, *Entrada de Navios - Despachos de Saúde*, L.ºs 594-597.

A maior afluência de navios oriundos dos Açores no porto do Funchal é outro aspecto que corrobora a amplitude das necessidades locais (*Vide* Quadro n.º 6). Assim, chegam anualmente 6 navios em 1785, 5 em 1786, 12 em 1787, 14 em 1788, 20 em 1789, 16 em 1790 e 9 em 1794. O movimento no período de 1787-90 representa 71,3% do total de navios inventa-

riados no decurso de uma década. Porém, devemos ressaltar novamente que a lacuna na documentação não nos permite efetuar qualquer ilação para os anos subsequentes à crise, ainda que em 1790 já se verificasse um decréscimo na entrada de navios, comprovada posteriormente em 1794.



O número de casas comerciais envolvidas nesta rota sofre um aumento considerável no período considerado: 4 em 1785, 9 em 1788, 11 em 1789 e 8 em 1794. Esta situação resulta de uma crise frumentária que afeta a Madeira nos anos de 1787-90, a qual traduz-se num aumento vertiginoso das importações

de grãos e de outros bens de consumo (*Vide* Quadro n.º 7). A proximidade geográfica dos dois arquipélagos e as condições preferenciais do trato dos cereais refletem-se nitidamente no socorro conjuntural que os Açores prestam à Madeira.

**Agentes económicos, produtos importados e nacionalidade dos navios**  
**Quadro n.º 7**

<b>Agentes Económicos</b>	<b>Produtos/quantidade</b>	<b>Produtos/ n.º navios</b>	<b>Nacionalidade dos navios</b>
João Inácio de Sousa	Aguardente – 212 pipas; Laranjas - ?; Farinha – 18 moios; Milho – 4285 moios; Trigo – 767 moios; Carne – 17 barricas; Milho e trigo – 302 moios.	6 / 26	Português – 26
João Learle & C <sup>a</sup>	Manteiga – 5 barricas; Milho – 300 busheis; Farinha – 48 barricas; Porco – 4 barricas; Alcatrão - ?; Aduelas - ?; Presuntos - ?.	7 / 2	Americano – 2
Al Araújo	Lastro; Farinha – 450 moios.	1 / 2	Português – 2
Alem & C <sup>a</sup>	Lastro; Farinha – 55 moios; Açúcar – 3 caixas; Goma – 1 barril.	3 / 2	Português – 2
Paulo Malheiro	Lastro; Urzela - ?; Milho – 48 moios; Trigo – 34 sacas; Cevada – 2 moios; Aguardente – 3 pipas.	5 / 4	Português – 4
Pedro Jorge Monteiro	Trigo – 524 moios; Milho – 320 moios; Trigo e milho – 235 moios; Feijão – 10 moios, ?; Aguardente – 2 pipas; Toucinho - ?; Carne de porco - ?; Fava – 10 moios; Cevada – 10 moios; Telha.	9 / 6	Português – 5 ? – 1
Thomas Gordon	Aduelas – ?; Tromentina – ?; Carne – ?; Cal – ?; Alcatrão – ?; Milho – 125,5 moios; Trigo – ?; Laranjas – ?.	8 / 3	Inglês – 2 Português – 1
Alexandre Gordon	Bacalhau – 30 quintais; Ervilha – 6 busheis; Tabuado – ?; Aduelas – ?.	4 / 2	Americano – 2
Casa de Escotte	Laranjas – 600 caixas; Trigo – 30 moios; Feijão – ?; Favas – ?; Manteiga – ?.	5 / 2	Inglês – 2
Araújo & C <sup>a</sup>	Sal – 90 moios; Vinho – 16 pipas.	2 / 2	Português – 2
D. Guiomar	Tabuado – ?; Peixe – ?; Pão – ?; Baco – 6 barricas; Resina – 6 barricas; Aguardente de França – ?; Carne de vaca – 14 barricas; Carne de porco – 30 barricas; Alcatrão – 6 barricas; Farinha – 311 barricas; Arroz – 36 barricas; Presunto – 11 barricas; Mel – 6 barricas; Trigo – 396 busheis; Milho – 560 busheis; Aduelas – ?; Fazendas – ?.	17 / 3	Americano – 2 Dinamarquês – 1

Fonte: ARM, CMF, *Entrada de Navios - Despachos de Saúde*, L.ºs 594-597.

Os agentes económicos têm tendência para especializar-se na importação de determinados géneros, muitas vezes utilizando navios da respectiva nacionalidade<sup>57</sup>. Se atendermos aos diferentes produtos trazidos em navios provenientes dos Açores e consignados aos agentes económicos no período de 1785-95, verificamos a existência de situações díspares entre os agentes comerciais, quer portugueses quer estrangeiros (*Vide* Quadro n.º 7). Salvo raras exceções, predomina a diversidade de produtos nos porões dos navios, como são os casos de D. Guiomar, cuja casa comercial importa 17 produtos em 3 navios, da Casa de Thomas Gordon, que importa 8 produtos em 3 navios, ou da Casa de João Learle, com 7 produtos também em 2 navios. Em posição inversa encontramos as Casas de João Inácio de Sousa, com apenas 6 produtos em 26 navios, de Araújo & Companhia, com 2 produtos em 2 navios, ou de Paulo Malheiro, com 5 produtos em 4 navios.

Os porões dos navios provenientes dos Açores são preenchidos preferencialmente com cereais e demais géneros alimentícios, o que é perfeitamente natural face a todas as contingências da estrutura produtiva madeirense. As ilações sobre a especialização das casas comerciais em determinados géneros são difíceis de discernir, uma vez que todas elas importam grãos ou farinha (*Vide* Quadro n.º 7). Porém, se considerarmos a quantidade dos produtos importados, podemos apontar algumas tendências das casas comerciais, como sejam a aguardente e o milho na de João Inácio de Sousa, as aduelas e o tabuado nas estrangeiras, a farinha na de Al Araújo & C<sup>a</sup>, o açúcar na de Alem & C<sup>a</sup>, o feijão, a fava, a cevada e a telha na de Pedro Jorge Monteiro, a ervilha na de Alexandre Gordon, as laranjas na de Escotte, o baço, a resina, a carne, o mel e as fazendas na de D. Guiomar, e o sal na de Araújo & C<sup>a</sup>.

A opção de utilizar preferencialmente navios da mesma nacionalidade do importador prevalece em quase todas as casas comerciais (*Vide* Quadro n.º 7). Regra geral, os agentes económicos portugueses transportam as mercadorias em navios da sua nacionalidade, como acontece com os 26 navios da Casa de João Inácio de Sousa, mas D. Guiomar constitui uma exceção, pois não utiliza os serviços de quaisquer navios com bandeira portuguesa, provavelmente

te porque tem em consideração os custos da nossa marinha mercante. Os agentes económicos ingleses ou americanos também têm preferência pela utilização de navios das suas nacionalidades, ainda que se verifiquem algumas exceções, como no caso de um navio com pavilhão português ao serviço da casa de Thomas Gordon. As razões destas preferências podem prender-se com a facilidade de comunicação, com a existência de agentes comerciais estabelecidos nas principais cidades portuárias ou muito provavelmente devido ao próprio ostracismo das comunidades de mercadores.

#### 4. Os produtos

As necessidades frumentárias do Funchal têm um peso relevante nas relações comerciais entre os Açores e a Madeira (*Vide* Quadro n.º 8), seguido a grande distância por produtos manufacturados e matérias-primas<sup>58</sup>. Como supramencionado, a produção local apenas supre as necessidades locais em cerca de quatro meses, pelo que o movimento do porto do Funchal assinala a presença constante de géneros alimentícios, com especial preponderância para os grãos, mas também a farinha, a carne e o peixe seco.

57 Idem, *ibidem*, p. 41.

58 Cf. SILBERT, Albert - *op. cit.*, p. 103.

**Quadro n.º 8**  
**Contributo das ilhas açorianas para o abastecimento da Madeira**

	S. Miguel	Faial	Terceira	Santa Maria	Flores	Total
Milho	4731,5 mo.	1160 bu.	1153 mo.			5884,5 mo., 1160 bu.
Milho e trigo	302 mo.		315 mo.			617 mo.
Milho e fava	45 mo.					45 mo.
Trigo	868 mo., 36 sa.	400 sa., 396 bu.	507 mo.	50 mo.	261 mo.	1686 mo., 436 sa., 396 bu.
Farinha		553 mo., 696 ba., 609 br.				553 mo., 696 ba., 609 br.
Arroz		36 br.				36 br.
Cevada	16 mo.					16 mo.
Feijão	10 mo., 2 sa.					10 mo., 2 sa.
Ervilha		6 bu.				6 bu.
Fava	17 mo.	20 br.				17 mo., 20 br.
Aguardente	3 pi.	202 pi.	2 pi.	10 pi.		217 pi.
Vinho		16 pi.				16 pi.
Bacalhau		1380 qu.				1380 qu.
Carne	22 ba., 40 br.	33 ba., 34 br.			17 br.	55 ba., 91 br.
Laranjas	600 ca.					600 ca.
Manteiga	10 br.	5 br.				15 br.
Sal	90 mo.					90 mo.
Aduelas	N. E.	N. E.				N. E.
Tabuado		N. E.				N. E.
Urzela	N. E.					N. E.
Toucinho	N. E.	11 br.				11 br., N. E.
Cal	N. E.	N. E.				N. E.
Lastro	2 navios			1 navio		3 navios
Barro				N. E.		N. E.
Telha				N. E.		N. E.
Louça				N. E.		N. E.
Fazendas		N. E.				N. E.
Resina		6 br.				6 br.
Alcatrão		6 br.				6 br.
Mel		6 ba.				6 br.
Baço		6 br.				6 br.
Açúcar		3 ca.				3 ca.
Goma		1 ba.				1 ba.
Tromentina		N. E.				N. E.

NOTA: mo. – moios; bu. – busheis; sa. – sacos; ba. – barris; br. – barricas; pi. – pipas; qu. – quintais; ca. – caixas; N. E. – não especifica.

Fonte: ARM, CMF, *Entrada de Navios - Despachos de Saúde*, L.ºs 594-597.



O papel de celeiro desempenhado pelas ilhas açorianas está bem patente, sobretudo nos períodos em que as carências alimentares são maiores. Assim, nos anos de 1787-90 são importados 1.196 moios, 495 busheis e 36 sacas de trigo, 4.330 moios e 3.916 busheis de milho, e 537 moios de trigo e milho, correspondendo a mais de 70% do total de cereal importado no decénio 1785-95. No mesmo quadriénio são ainda importados 30 moios, 1.034 barricas e 343 barris de farinha, 46 barris de centeio, 65 barricas de arroz, 14 moios de cevada, 23 barricas e 20 barrilinhos de biscoito, 10 moios e 20 barris de fava, 10 moios e 2 sacas de feijão, 600 caixas de laranja, 1.400 quintais de bacalhau, 30 barris e 120 barricas de carne de vaca e porco. Porém, apenas uma vez, em Maio de 1790, encontramos referência a entrada de um navio com carga de grãos e carne em sistema de franquia, ou seja, com isenção de taxas alfandegárias<sup>59</sup>.

A produção vinícola madeirense, em expansão durante o século XVIII em altitude e na vertente norte da ilha, também depende do porto para a obtenção de madeira e aduelas necessárias à indústria tanoeira que suporta as exportações, mas também de aguardente para fortificar os vinhos de menor qualidade<sup>60</sup>. Os dois primeiros produtos são uma constante na carga dos navios que chegam ao Funchal, ainda que muitas vezes não se encontrem quantificados. Apenas em 1794 encontramos descritos 34.000 pés de tabuado e 10.300 aduelas, das quais 1.600 destinadas a pipas. No período de 1785-94 encontramos referência à importação de uma quantidade apreciável de aguardente açoriana, mais especificamente 217 pipas, destinada ao tratamento do vinho madeirense de menor qualidade e a adicionar nas pipas destinadas à exportação, mas cedo se generaliza o seu consumo na vinificação e como bebida, aumentando o número de pipas importadas<sup>61</sup>. A partir de 1760, as autoridades alfandegárias levantam o embargo à importação de pequenas quantidades de aguardente francesa, preferida para “adubar” alguns vinhos de embarque, como se verifica em 1786 com a importação de uma quantidade indeterminada de

aguardente francesa pela casa de D. Guiomar<sup>62</sup>.

A proteção da qualidade e da marca do vinho da Madeira motivam a proibição da entrada de vinho nacional na alfândega do Funchal após 1779<sup>63</sup>, nomeadamente o açoriano, pelo que a sua transformação em aguardente facilita o escoamento para o Funchal. A fim de satisfazer as solicitações do mercado, os comerciantes de vinho menos escrupulosos baldeiam os vinhos de menor qualidade das terras altas e da costa norte da Madeira, mas também do Faial e de Canárias, com o vinho de maior qualidade<sup>64</sup>. Assim, apenas encontramos referência a dois navios transportando vinho açoriano, um dos quais oriundo do Faial com 16 pipas, mas em cuja declaração de carga consta a indicação “*que leva para Filadélfia*”<sup>65</sup>.

O setor vinícola madeirense é claramente dominado pelas casas comerciais estrangeiras, as quais controlam o importante ramo da comercialização com o adiantamento dos pagamentos aos produtores sobre futuras colheitas ou com o atraso no pagamento das mesmas até ao retorno dos navios, pagando “*parte da exportação com o produto da mesma já apurado e realizado*”<sup>66</sup>. A madeira e as aduelas que chegam através da rota açoriana, de origem inglesa ou americana, são comercializadas pelas respectivas casas comerciais e reforçam o predomínio destas sobre os produtores.

Num plano de menor relevo, merece referência a importação não quantificada de cal para a alvenaria, cuja produção local é insuficiente, mas também de peles e de couros para a indústria de curtumes, bem como de diversas mercadorias não especificadas e consignadas às casas comerciais. Encontramos ainda um bergantim que saiu de Santa Maria com destino a S. Miguel com carga de barro, louça de barro e telha, o qual chega “arribado” ao Funchal<sup>67</sup>, mas em relação a estes géneros sabemos que também são produzidos localmente.

A longa lista de mercadorias pode ser parcialmente interpretada em função da origem da medida

59 ARM, *ibidem*, L.º 596, fl. 74v.

60 SILBERT, Albert - *op. cit.*, pp. 94-95. VIEIRA, Alberto - *Breviário* ..., p. 13. CARITA, Rui - *op. cit.*, p. 28.

61 FERRAZ, Maria de Lourdes de Freitas - *op. cit.*, p. 27, recomendam a junção de 3 galões de aguardente em cada pipa. VIEIRA, Alberto - *Breviário* ..., p. 13.

62 ARM, *ibidem*, L.º 594, fl. 13. VIEIRA, Alberto - *Breviário* ..., p. 13.

63 VIEIRA, Alberto - *Breviário* ..., p. 68. DIAS, Maria de Fátima S. Sequeira - *op. cit.*, p. 976.

64 VIEIRA, Alberto - *Breviário* ..., p. 24. SILBERT, Albert - *op. cit.*, p. 99.

65 ARM, *ibidem*, L.º 595, fl. 11v.

66 FERRAZ, Maria de Lourdes de Freitas - *op. cit.*, pp. 41-42.

67 ARM, *ibidem*, L.º 596, fl. 69v.

declarada nos manifestos de carga, a qual se encontra transcrita nos registos alfandegários, como por exemplo o bushel para as mercadorias importadas do mercado britânico. Mas também elucida-nos sobre o relevo dos portos açorianas enquanto interpostos comerciais da rota que liga a América à Madeira, mais especificamente os portos internacionais de Ponta Delgada e da Horta, o último dos quais suplanta o de Angra nas ilhas do Grupo Central.

Quanto ao contributo específico do arquipélago açoriano para o abastecimento da Madeira, verificamos que a ilha de S. Miguel surge bastante destacada

no que respeita ao milho, ao trigo, à cevada, ao feijão, à fava, à laranja e ao sal<sup>68</sup>, enquanto no Faial destaca-se a aguardente e o vinho, de origem picoense, mas também o bacalhau, a farinha e outros produtos indubitavelmente americanos (*Vide* Quadro n.º 9). A ilha Terceira fornece essencialmente as suas produções de milho e trigo, as Flores o trigo e a carne, e Santa Maria artigos em barro, algum trigo e aguardente.

<sup>68</sup> dias, Maria de Fátima S. Sequeira - *op. cit.*, pp. 977-978, os produtos importados de S. Miguel mantêm-se praticamente idênticos nas primeiras três décadas do século seguinte.

Quadro n.º 9

## Mercadorias provenientes dos Açores

		1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	1793	1794	TOTAL
Grãos e derivados Milho trigo e milho Farinha Centeio Arroz Cevada bolacha biscoito	Trigo		200 mo. 400 sa.	303 mo. N. E.	60 mo. 99 bu. N. E.	615 mo. 396 bu.	218 mo. 36 sa.		119 mo.	171 mo.	1686 mo. 495 bu 436 sa. N. E.
	384 mo.	N. E.	858 mo. 300 bu.	958,5 mo. 2396,5 bu.	1139 mo. 1220 bu.	1374 mo.	450 mo.	45,5 al.	878 mo. 204 bu.	6041,5 mo. 4120,5 bu. 45,5 al. N. E.	
				235 mo.		302 mo.			80 mo.	617 mo.	
		250 br. N. E.	30 mo. 396 ba. 48 br. N. E.	343 ba.	9 mo. 590 br.		505 mo.		80 ba.	544 mo. 819 ba. 888 br. N. E.	
				46 ba.						46 ba.	
					65 br.					65 br.	
	2 mo.			N. E.	4 mo.	10 mo.				16 mo. N. E.	
									70 bi.	70 bi.	
					43 br.					43 br.	

Legumi-nosas fava feijão	ervilha	6 bu.									6 bu.
				20 ba.	N. E.	10 mo.			N. E.	7 mo.	17 mo. 20 ba. N. E.
			N. E.		N. E.	10 mo. 2 sa.					10 mo. 2 sa. N. E.
Frutos	laranja				N. E.	600 cx.					N. E. 600 cx. N. E.
Peixe e derivados bacalhau azeite seco	salmão										5 ba. 5 ba.
	30 qu.	N. E.		250 qu.	50 qu.	1100 qu.				60 qa.	1430 qu. 60 qa. N. E.
					N. E.						N. E.
	N. E.	N. E.									N. E.
Carne e derivados porco vaca e porco carne presunto toucinho manteiga baco	vaca		14 br.			90 br.					15 ba. N. E. 15 ba. 104 br. N. E.
			4 br.	8 ba.	83 br. N. E.	N. E.					8 ba. 87 br. N. E.
		17 br.									17 br.
			33 ba. N. E.	20 ba.		2 ba.					55 ba. N. E.
			N. E.	N. E.	11 br.						11 br. N. E.
					N. E.	2 pa.			N. E.		2 pa. N. E.
			5 br.	14 ba.	10 br. N. E.						14 ba. 15 br. N. E.
					6 br.						6 br.
Diversos açúcar mel	sal				90 mo. N. E.						18 mo. 108 mo. N. E.
							3 cx.				3 cx.
					6 br.						6 br.
Navegação aduelas alcatrão madeira pipa velas resina	tabua- do	N. E.	N. E.	N. E.	N. E.	N. E.	N. E.				34 000 pe. 34 000 N. E.
	N. E.	N. E.	N. E.	N. E.	N. E.	N. E.			10 300	10 300 N. E.	
			N. E.	N. E.	6 br.	N. E.				6 br. N. E.	
			N. E.							N. E.	
				34 ca.					2 ca.	36 ca.	
					6 br.					6 br.	



Construção telha barro Louça barro cal goma	cera					N. E.					N. E.
						N. E.				N. E.	
						N. E.				N. E.	
						N. E.				N. E.	
			N. E.	N. E.	N. E.					N. E.	
							1 ba.			1 ba.	
Curtumes peles	couros									1 000	1 000
									N. E.	N. E.	
Vinícola aguardente genebra fazendas mercadorias aiste (?) urzela tromentina	vinho				16 pi.		N. E.				16 pi. N. E.
	205 pi.	N. E.		2 pi.	10 pi.	N. E.			N. E.	217 pi. N. E.	
									N. E.	N. E.	
						N. E.				N. E.	
		N. E.	N. E.		N. E.	N. E.	N. E.		N. E.	N. E.	
					4 br.					4 br.	
	N. E.									N. E.	
			N. E.							N. E.	

Nota: al.= alqueire; ba.= barril; bi.= barrilinho; br.= barrica; bu.= bushel; ca.= caixão; cx.= caixa; mo.= moio; pa.= pares; pe.= pé; pi.= pipa; qa.= quartos; qu.= quintal; sa.= saca.

Fonte: ARM, CMF, *Entrada de Navios - Despachos de Saúde*, L.ºs 594-597

A análise das mercadorias provenientes dos Açores é dificultada pela utilização de um sistema de pesos e medidas com variações de carácter regional e, inclusive, entre os vários reinos europeus coevos. A plêiade de medidas portuguesas é enriquecida com as medidas de origem anglo-saxónica presentes nos manifestos de carga dos navios, os quais são depois compilados para os livros de registo da entrada no porto do Funchal. Assim, encontramos as seguintes medidas, algumas das quais não conseguimos determinar: moios, busheis, barricas, barris, alqueires e sacos para os grãos e a farinha; moios para o sal; barricas para o mel; pipas para o vinho e a aguardente; barrilinhos para a bolacha; caixas para o açúcar e as laranjas; caixões para as velas; quintais e quartos para o bacalhau; barricas para o salmão, o alcatrão e a resina; pés para o tabuado; barris e barricas para a carne e a manteiga; pares para o toucinho; e barris para a goma.

Em muitos casos surgem referências às mercadorias transportadas mas não a indicação das respectivas quantidades, provavelmente porque os próprios manifestos de carga se encontram incompletos e não discriminam essa informação. Porém, podemos

avancar com algumas comparações baseando-nos no número de navios transportando determinados géneros. Assim, o milho faz parte da carga de 50 embarcações, o trigo em 34, a carne e a farinha em 15, as aduelas em 14, o tabuado em 10, o peixe e várias mercearias não descritas em 8, a aguardente em 6, o feijão e a fava em 5, a cevada, a manteiga e o alcatrão em 4, e, por fim, os presuntos, a cal, as laranjas, o arroz e o toucinho em 3. A preponderância dos cereais e demais grãos, da carne e do peixe reforçam a dependência da Madeira no provimento de géneros alimentares, as aduelas, o tabuado e a aguardente estão relacionadas com as necessidades da produção vinícola e a cal para as edificações num período de expansão e prosperidade da indústria vitícola.

## 5. O transporte de passageiros

O Funchal, principal porto de chegada e de partida para o tráfico comercial e para a circulação de passageiros entre as ilhas dos arquipélagos dos Açores e da Madeira, testemunha a existência de um flu-

xo permanente de ilhéus que, face à constância das crises de abastecimento e de produção, mas também às condições precárias de alimentação e saúde, o desequilíbrio na repartição da propriedade, a ameaça constante do corso às rotas comerciais e à segurança das populações, o avolumar do recrutamento forçado, o arroteamento dos baldios e o consequente empobrecimento das populações rurais, o frequente desequilíbrio entre a exportação de bens essenciais e o abastecimento local, vêm-se forçados a deambular à procura de melhores condições de fixação, optando frequentemente por rumar em direção ao Novo Mundo<sup>69</sup>.

No levantamento efetuado por Luís de Sousa Melo sobre a emigração das ilhas do grupo central dos Açores para a Madeira, conclui que parte desse fluxo, ainda que pouco significativo, se dirige e se deixa ficar na Madeira<sup>70</sup>. Este intercâmbio populacional insular, com origens que remontam ao povoamento dos dois arquipélagos, verifica-se mormente através de marinheiros que efetuam o tráfico comercial ou de pessoas que exercem atividades relacionadas com o calhau<sup>71</sup>. Ainda assim, o mesmo autor não encontra explicação para a fixação de açorianos no Funchal numa época em que ali são frequentes as crises frumentárias.

**Quadro n.º 9**  
**Navios transportando passageiros**

	Sem passageiros	%	Com passageiros	%	N.º passageiros	%
1785	6	6,9	-	-	-	-
1786	5	5,7	-	-	-	-
1787	11	12,6	1	1,1	5	22,7
1788	14	16,1	-	-	-	-
1789	20	23,0	-	-	-	-
1790	16	18,4	-	-	-	-
1791	4	4,6	-	-	-	-
1792	-	-	-	-	-	-
1793	1	1,1	-	-	-	-
1794	4	4,6	5	5,7	17	77,3
Total	81	92,7	6	6,8	22	100

Fonte: ARM, CMF, *Entrada de Navios - Despachos de Saúde*, L.ºs 594-597

No período considerado, o transporte de passageiros dos Açores para a Madeira é bastante residual, quer no número de viagens em que isso acontece, quer na quantidade de pessoas transportadas (*Vide* Quadro n.º 9). Assim, do universo de cerca de nove dezenas de navios que aportam o Funchal, 92,7% não fazem qualquer referência ao transporte de passageiros. Nas seis viagens em que isso acontece, uma verifica-se em Julho de 1787 e nela desembarcam 5 passageiros. As restantes, todas no ano de 1794, ocorrem nos meses de Março (6 passageiros), Maio (1 passageiro), Setembro (1 passageiro) e Novembro (3 e 6 passageiros).

No que respeita às 22 pessoas em trânsito dos Açores para a Madeira, 22,7% chegam na viagem efetuada no decurso de 1787 e 77,3% em 1794. A explicação para esta travessia, como supra referimos, é difícil de descortinar já que a situação económica na maioria das ilhas açorianas, sobretudo no que respeita às questões da subsistência, é provavelmente mais favorável do que a da Madeira. Desconhecemos igualmente os motivos que justificam as várias viagens com passageiros no último daqueles anos.

69 MELO, Luís de Sousa - A presença açoriana nos registos paroquiais do Funchal (1767-1860). In "História das Ilhas Atlânticas". Funchal : Secretaria Regional do Turismo e Cultura - Centro de Estudos de História do Atlântico, 1997, vol. II, pp. 407 e 409.

70 Idem - A presença Açoriana (Ilhas do Grupo Central) nos Registos Paroquiais da Sé e S. Pedro do Funchal: 1760-1859. In "O Faial e a Periferia Açoriana nos Sécs. XV a XIX". Horta : Núcleo Cultural da Horta, 1995, pp. 424-427, na década de 1780-89 são contabilizados 6 casamentos (0,9%) nas freguesias da Sé e de S. Pedro; na década seguinte o número sobe para 7 casamentos (0,9%). Estes números são revistos em alta com a expansão do estudo a todas as ilhas açorianas, uma vez que o mesmo autor, no citado estudo de 1997, apresenta 23 casamentos (3,3%) na década de 1780-89 e igualmente 23 casamentos (3,0%) na década seguinte, dos quais 6,7% foram celebrados interaçorianos.

71 Idem - "A presença açoriana nos registos paroquiais...", p. 410.

## Conclusão

A neutralidade portuguesa no último quartel do século XVIII possibilita o desenvolvimento do tráfico comercial, beneficiando com isso os arquipélagos da Madeira e dos Açores enquanto interpostos do comércio no Atlântico norte, legítimo ou ilegítimo, entre os mercados português, britânico e americano. No caso concreto do comércio entre os Açores e a Madeira em 1785-95, constatamos que a exploração de produções idênticas nestes espaços insulares não favorece o incremento dessa rota. Porém, a maior apetência do solo açoriano pelo cultivo de cereais e a obtenção de uma produção excedentária contrasta com as dificuldades no abastecimento do mercado madeirense, pelo que se justifica a designação das ilhas açorianas como celeiro de Portugal e a obrigatoriedade de abastecerem o Funchal.

O arquipélago açoriano forma um conjunto económico praticamente autossuficiente em géneros alimentícios. As ilhas do grupo central, dada a sua proximidade e diferentes produções, mantêm entre si um fluxo contínuo de tráfico comercial canalizado para os portos internacionais da Horta e de Angra, de onde saem nomeadamente carregamentos de aguardente e vinho. As condições de navegabilidade do mar e a distância entre as ilhas dificultam a inserção dos grupos ocidental e oriental nos circuitos do comércio interinsular. Ainda assim, merece particular destaque a hegemonia de S. Miguel e do respectivo porto, grande fornecedor de cereais e laranjas para os mercados madeirense e europeu.

A regulamentação do preço dos cereais, a ligeira diminuição da produção açoriana e a sangria monetária madeirense fazem declinar esta rota comercial, ainda que reanimada com as frequentes crises frumentárias que a expansão vitícola origina na Madeira. Esta situação merece especial vigilância das autoridades açorianas no sentido de primeiro assegurarem o abastecimento local em grãos durante todo o ano e de suprir as necessidades que também se fazem sentir em algumas ilhas desse arquipélago.

Os interesses das casas comerciais inglesas e americanas fixadas no Funchal centram-se essencialmente na produção vinícola destinada à exportação para os mercados do Novo Mundo em navios da res-

petiva nacionalidade, onde obtêm muitos dos géneros necessários à Madeira, como sejam os cereais e derivados, a madeira, as aduelas e as fazendas, por vezes utilizando os portos açorianos como escala. No entanto, a rota comercial que liga estes dois arquipélagos portugueses assume uma vertente claramente regional, pois a maioria dos navios que aportam o Funchal são portugueses e vêm consignados às casas comerciais dessa nacionalidade, uma vez que o controlo que as autoridades locais exercem sobre o tráfico e o preço dos cereais evita a especulação e provoca o desinteresse da comunidade inglesa.

A navegação atlântica processa-se essencialmente na época estival, período que corresponde também aos meses anteriores ao início das colheitas na Madeira. Porém, alguns navios que pretendem fazer as ligações entre as ilhas açorianas ou com o continente português vêm-se forçados a rumar até ao Funchal, quer por motivos comerciais quer climatéricos. As rotas interinsulares integram-se num circuito mais amplo de rotas que interligam vários portos do Atlântico, apoiados em plataformas insulares como a Madeira e os Açores.

O bergantim é o navio que recolhe a preferência dos mercadores nacionais e estrangeiros para efetuar as ligações comerciais. Fácil de manobrar e requerendo pequena equipagem, esta embarcação tem boa capacidade de carga e robustez suficiente para enfrentar condições adversas de navegação, permitindo efetuar a rota em uma a duas semanas, com a consequente redução de custos.

O tráfico comercial dos Açores com a Madeira encontra-se em progressivo declínio, motivado pela regulamentação régia dos preços e também pela quebra produtiva dos cereais, especialmente do trigo. Esta cultura é paulatinamente substituída pela do milho, que proporciona melhores colheitas e se afirma como a base da dieta alimentar da população mais pobre e, inclusive, de animais domésticos.

A rota interinsular ganha especial relevo com as frequentes crises frumentárias que assolam a Madeira, sobretudo se considerarmos que a produção local apenas garante a subsistência durante cerca de quatro meses. Porém, além dos cereais, encontramos muitos outros géneros que chegam à Madeira provenientes das ilhas açorianas, com especial relevo para aqueles que se destinam à viticultura, mas também

outros grãos, laranja, carne, peixe, mel, barro e cal. Há ainda a salientar o transporte de alguns passageiros açorianos, parte dos quais acaba por casar e se fixar definitivamente na Madeira.

A maior parte do movimento comercial é assegurado por consignatários e embarcações portuguesas, com especial relevo para as casas comerciais de José Inácio de Sousa e Pedro Jorge Monteiro, contribuindo deste modo para acentuar o seu carácter regional. No entanto, o controlo do preço dos cereais constitui um elemento dissuasor do interesse comercial da própria rota. A este respeito, nota-se alguma especialização entre as casas comerciais, especialmente quando se compara as portuguesas com as inglesas/americanas. As embarcações sem consignatário que vêm comerciar ao Funchal no decénio 1785-95 nunca ultrapassam uma ou duas em cada ano, comprovando o relevo das referidas casas comerciais.

Por último, relembramos que a fonte consultada apresenta uma lacuna considerável, mais precisamente entre 22 de Abril de 1791 e 30 de Novembro de 1793, a qual não invalida certamente a maioria das nossas ilações. Ainda tentamos a consulta dos registos de entrada de grãos no Funchal para completar este hiato temporal, mas estes não se revelam adequados porque são omissos no que respeita à proveniência dos navios.

## Fonte

Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, *Entrada de Navios - Despachos de Saúde*, Livros 594 (Jan. 1785 – Out. 1785), 595 (Out. 1785 – Abr. 1788), 596 (Abr. 1788 – Abr. 1791) e 597 (Nov. 1793 – Dez. 1794).

## Bibliografia

BENTO, Carlos Melo - **História dos Açores**. 2ª Ed. 1993.

BOXER, C. R. - **O Império Marítimo Português, 1415-1825**. Lisboa : Edições 70, s.d..

CARITA, Rui - **História da Madeira. O Século XVIII: Arquitectura de Poderes**. Funchal : Secretaria Regional de Educação, 1996, IV vol..

COSTA, Leonor Freira - Relações económicas com o exterior. In LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da, orgs. - “História Económica de Portugal (1700-2000)”. Lisboa : Imprensa de Ciências Sociais, 2005. vol. I.

COSTA, Ricardo Manuel Madruga da - Os Açores nas rotas da América Portuguesa nas duas primeiras décadas do século XIX. O significado de uma escala. In “As Ilhas e o Brasil”. Funchal : Centro de Estudos de História do Atlântico - Secretaria Regional do Turismo e Cultura, 2000.

DIAS, Maria de Fátima S. Sequeira - As relações comerciais entre a Madeira e S. Miguel – 1800 a 1831. In “Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira 1986”. Funchal : Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1990. vol. II.

FERRAZ, Maria de Lourdes de Freitas - **Dinamismo Sócio-Económico do Funchal na Segunda Metade do Século XVIII**. Lisboa : Instituto de Investigação Científica Tropical, 1994.

FERREIRA, Mário Olímpio Clemente - Actividades comerciais dos Açores com o Brasil no século XVII. In “As Ilhas e o Brasil”. Funchal : Centro de Estudos de História do Atlântico – Secretaria Regional do Turismo e Cultura, 2000.

MATA, Eugénia; VALÉRIO, Nuno - **História Económica de Portugal. Uma Perspectiva Global**. Lisboa : Editorial Presença, 1994.

MATOS, Artur Teodoro de - **Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)**. Ponta Delgada : Universidade dos Açores, 1980.

MELO, Luís de Sousa - A presença Açoriana (Ilhas do Grupo Central) nos Registos Paroquiais da Sé e S. Pedro do Funchal: 1760-1859. In “O Faial e a Periferia Açoriana nos Sécs. XV a XIX”. Horta : Núcleo Cultural da Horta,



- 1995.
- MELO, Luís de Sousa - A presença açoriana nos registos paroquiais do Funchal (1767-1860). In "História das Ilhas Atlânticas". Funchal : Secretaria Regional do Turismo e Cultura - Centro de Estudos de História do Atlântico, 1997. vol. II.
- MENDONÇA, Luís - **História dos Açores. Visão geral (sécs. XV-XIX)**. Ponta Delgada, 1996.
- MENESES, Avelino de Freitas de - **Os Açores nas Encruzilhadas de Setecentos (1740-1770)**. Ponta Delgada : Universidade dos Açores, 1993-95.
- MENESES, Avelino de Freitas de - **Estudos de História dos Açores**. Ponta Delgada : Jornal de Cultura, 1994-952. vols..
- MENESES, Avelino de Freitas de - A insuficiência frumentária do Faial-Pico em meados do século XVIII. In "O Faial e a Periferia Açoriana nos Sécs. XV a XIX". Horta : Núcleo Cultural da Horta, 1995.
- MENESES, Avelino de Freitas de - O comércio dos Açores no século XVIII. Rotas e transacções. In "História das Ilhas Atlânticas". Funchal : Secretaria Regional do Turismo e Cultura - Centro de Estudos de História do Atlântico, 1997. vol. I.
- RAVINAS, Agustín Guimerá - Las islas del vino (Madeira, Azores e Canarias) y la America Inglesa durante el siglo XVIII: una aproximación a su estudio. In "Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira". Funchal : Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1990. vol. II.
- SERRÃO, Joel, dir. - **Dicionário de História de Portugal**. Lisboa : Iniciativas Editoriais, s.d.
- SERRÃO, José Vicente - O quadro económico. Configurações estruturais e tendências de evolução. In MATOSO, José, dir. - "História de Portugal". Círculo de Leitores, 1993. IV vol..
- SERRÃO, José Vicente - A agricultura. In LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da, orgs. - "História Económica de Portugal (1700-2000)". Lisboa : Imprensa de Ciências Sociais, 2005. vol. I.
- SILBERT, Albert - **Uma Encruzilhada do Atlântico, Madeira (1640-1820). Un Carrefour de l'Atlantique, Madère (1640-1820)**. Funchal : Secretaria Regional do Turismo e Cultura - Centro de Estudos de História do Atlântico, 1997.
- SILVA, Fernando Augusto da; MENEZES, Carlos Azevedo de - **Elucidário Madeirense**. Ed. Centro de Estudos de História do Atlântico [versão CD-ROM].
- SIMÕES, Álvaro Vieira, coord. - **Transportes na Madeira**. Funchal : Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1983.
- SOUSA, João José Abreu de - **O Movimento do Porto do Funchal e a Conjuntura da Madeira de 1727 a 1810. Alguns aspectos**. Funchal : Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1989.
- VERÍSSIMO, Nelson - **Relações de Poder na Sociedade Madeirense do século XVII**. Funchal : Secretaria Regional do Turismo e Cultura - Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 2000.
- VIEIRA, Alberto - **Breviário da Vinha e do Vinho na Madeira**. Ponta Delgada : Signo, 1990.
- VIEIRA, Alberto - **História do vinho da Madeira. Documentos e textos**. Funchal : Secretaria Regional do Turismo e Cultura - Centro de Estudos de História do Atlântico, 1993.