

ICVS

LA GOBERNANZA DE LOS PUERTOS ATLÁNTICOS, SIGLOS XIV-XX

POLÍTICAS Y ESTRUCTURAS PORTUARIAS

EDITADO POR AMÉLIA POLÓNIA
Y ANA MARÍA RIVERA MEDINA

CON LA COLABORACIÓN DE ALEJANDRO GARCÍA FERRERO

CASA DE VELÁZQUEZ



ÍNDICE

Introducción <i>de Amélia Polónia y Ana María Rivera Medina</i>	1
---	---

I. — POLÍTICAS PORTUARIAS

<i>Amélia Polónia, Sara Pinto</i> Harbour construction policies and funding agency in Early Modern Portugal (1400-1800). The relationship between central and local government	9
<i>Thierry Sauzeau</i> Trajectoires des ports saintongeais entre monopole et libéralisme (xvii ^e -xix ^e siècles)	25
<i>Miguel Suárez Bosa, Daniel Castillo Hidalgo, Luis G. Cabrera Armas, Leila Maziane</i> Modernización de las infraestructuras y administración portuaria en África Occidental. Canarias, Casablanca y Dakar (1880-1940)	43
<i>Ana Filipa Prata</i> Políticas portuárias em Portugal (1910-1926). Entre a criação das primeiras Juntas Autónomas e a definição de um plano portuário nacional	67

II. — ADMINISTRACIÓN PORTUARIA

Michel Bochaca, Beatriz Arízaga Bolumburu
Le contrôle administratif, fiscal et juridique des ports du fond du golfe
de Gascogne et de leurs accès fluviomaritimes à la fin du Moyen Âge 87

Guy Saupin
Évolution de l'équipement portuaire des grands ports marchands français
à l'époque moderne 101

Ana Catarina Abrantes Garcia
O funcionamento do porto de Angra (Açores) durante o século XVII.
Instituições e jurisdições 123

Cezar Honorato, Luiz Cláudio M. Ribeiro
A administração do porto do Rio de Janeiro dos anos 1850
à estatização de Vargas (1930-1945) 147

III. — ESPACIO PORTUARIO: INFRAESTRUCTURAS Y URBANISMO

Ana María Rivera Medina
La construcción-reconstrucción de un espacio portuario.
El canal y ría de Bilbao en los siglos XIV-XVI 171

Amândio Barros
A construção de um centro portuário atlântico.
O Porto nos séculos XVI e XVII 193

Helena Regina Lopes Teixeira
O papel das estruturas portuárias no desenvolvimento urbano
das cidades costeiras Euro-Atlânticas.
O exemplo do Porto no Início da Idade Moderna 219

Luis Sazatornil Ruiz
El muelle, la calle y la casa. La ordenación de los espacios portuarios
cantábricos en tiempos de la Ilustración 239

IV. — POLÍTICAS ECONÓMICAS: NORMA Y DESVÍO

<i>José Damião Rodrigues</i> O comércio dos portos açorianos com o Brasil e a legislação régia (séculos xvii-xviii). Os «navios do privilégio»	261
<i>Marta García Garralón</i> Contrabando y prácticas ilegales por miembros de la Armada en puertos y navegaciones a lo largo del siglo xviii	273
<i>Nora Siegrist</i> Legislación, condición jurídica y emancipación de Afrodescendientes en el marco de la gobernanza portuaria de Buenos Aires (1776-1810)	297
<i>Catalina Banko</i> El Puerto de La Guaira. La lenta marcha del progreso a lo largo del siglo xix	311
Consideraciones finales <i>de Amélia Polónia y Ana María Rivera Medina</i>	321
Bibliografía	323

O FUNCIONAMENTO DO PORTO DE ANGRA (AÇORES) DURANTE O SÉCULO XVII

INSTITUIÇÕES E JURISDIÇÕES

Ana Catarina Abrantes Garcia

Centro de História de Além-Mar (CHAM – FCSH – UA. UID/HIS/04666/2013)

A JURISDIÇÃO SOBRE O ESPAÇO PORTUÁRIO DE ANGRA: CÂMARA, ALFÂNDEGA, CASTELO E PROVIDORIA DAS ARMADAS

Enquanto cidade portuária¹, Angra, localizada na ilha Terceira (Açores), era da maior importância para o império português como ponto estratégico no Atlântico, sobretudo pelas condições que o seu porto oferecia na assistência e apoio à escala das frotas oficiais portuguesas, tanto das rotas da Índia como do Brasil.

No contexto da expansão portuguesa, o processo de afirmação na administração dos novos territórios sob domínio português teve por base um modelo de governação assente na divisão dos poderes em diversas áreas como a defesa, a acção judicial ou a acção fiscal. Nesta conjuntura, a administração da cidade de Angra, mais especificamente a administração do seu espaço portuário, subordinava-se a esta estrutura. De facto, cada um dos poderes com jurisdição sobre o porto encontrava-se fisicamente sediado em zonas distintas da cidade, no sentido de assim se demarcarem uns dos outros, enquanto a sua acção governativa sobre o funcionamento do porto se sobrepunha obrigando a uma permanente articulação e negociação entre todas as partes (fig. 1, p. 124).

As autoridades ligadas à governação do porto de Angra eram a Câmara, a Alfândega, o Castelo e a Provedoria das Armadas. Estas autoridades tinham a seu cargo diferentes assuntos, cabendo à Câmara uma das posições mais importantes na administração do espaço portuário. O poder municipal tinha a seu cargo o bom funcionamento do porto, sendo da sua responsabilidade a construção e manutenção de todas as estruturas físicas, a regulação do movimento dos navios dentro do porto a atribuição de taxas de entrada e saída dos navios bem como a emissão das licenças necessárias ao trânsito dessas embarcações.

¹ Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo (BPARAH), Arquivo da Câmara de Angra do Heroísmo (ACAH), *Livro de Tombo (LT)*, 1534-1656, f^{os} 399-400.



FIG. 1. — Localização das sedes dos principais organismos que geram os vários sectores da cidade e do porto

© Ana Catarina Abrantes Garcia

As normas de funcionamento do espaço portuário encontravam-se redigidas nas posturas², documento normativo de âmbito concelhio que contribuía para o bom funcionamento da cidade e seu território e, consequentemente, do porto. Contudo, o poder local tinha também de fazer cumprir normativas impostas pelo poder central originando uma permanente negociação entre os agentes da coroa e os responsáveis pelo senado. Os representantes do poder local viam nesse esforço de compromisso mútuo

² RIBEIRO, 1951; ID., 1954.

um garante de boas relações, da ordem e da implementação das políticas da coroa, ao mesmo tempo que garantia a boa reputação dos agentes locais e da nobreza da terra.

A Alfândega, que representava um dos organismos dependentes da Provedoria da Fazenda Real, constituía uma das mais importantes extensões periféricas da coroa com sede na cidade de Angra. Cabia ao provedor da fazenda real a administração dos bens da coroa e a supervisão dos oficiais ao serviço da fiscalidade régia. Para fazer cumprir esta missão, o provedor da fazenda tinha sob sua dependência um corpo de oficiais que executavam as tarefas de cobrança e arrecadação dos impostos, entre eles os contadores, juizes da Alfândega e os feitores³. Neste quadro, o juiz do mar ou da Alfândega tinha como função, no âmbito da administração portuária, controlar o comércio e arrecadar os impostos resultantes da actividade comercial do porto.

O governador do Castelo, sediado no Forte de S. João Baptista, era responsável pela defesa e manutenção da ordem, assumindo o poder militar na cidade e na própria ilha. No exercício das suas funções esta autoridade partilhava a jurisdição do porto com os outros poderes, como o fiscal, representado pela Alfândega, e a vigilância do porto, acção partilhada com a Câmara e com a Provedoria das Armadas. Neste âmbito específico, cabia aos militares do Castelo, destacados para a defesa e vigilância do espaço portuário, garantir o correcto funcionamento dos agentes fiscais que controlavam a movimentação de mercadorias e o controlo das portas de mar que davam acesso à cidade.

A Provedoria das Armadas representa uma estrutura única do sistema atlântico português em funcionamento na ilha Terceira desde 1527, tendo como função garantir o apoio e auxílio às armadas portuguesas oriundas dos diversos entrepostos e colónias dominados pelos portugueses. A sua missão principal era a da assistência aos navios portugueses que rumavam a Lisboa, vindos tanto do Oriente como do Ocidente. Cabia também à Provedoria das Armadas fornecer a guarda e a protecção através da escolta de navios, o abastecimento de qualquer necessidade vital para garantir a viagem e sobrevivência de tripulação, bem como assegurar a vigilância e defesa através do contínuo patrulhamento do arquipélago⁴. O bom funcionamento da Provedoria das Armadas, isto é, a possibilidade de ser dada uma resposta eficaz a cada situação, dependia localmente da boa articulação entre a Câmara e o provedor, o que nem sempre era conseguido. Este quadro reflectia uma situação política típica de *Antigo Regime*, onde os diversos poderes se sobrepunham e os diversos actores garantiam o bom funcionamento do porto numa acção constante de cedências, concordâncias, favores, mas também de desavenças que colocavam em muitos casos estes agentes em tenção e/ou conflito.

³ RODRIGUES, 1994, p. 199.

⁴ ENES, 1984, pp. 147-205.

A CÂMARA, OFÍCIOS E FUNÇÕES

A documentação camarária, bem como a crónica do padre Manuel Luís Maldonado⁵ e a história oitocentista de Francisco Ferreira Drummond⁶, contêm diversos pormenores sobre ofícios que relatam o conjunto de práticas e procedimentos do que se considera ser a actividade portuária. Os dados recolhidos na documentação camarária, nomeadamente nos *livros de Tombo da Câmara* e nas *Actas das Vereações da Câmara* de Angra, reforçam estes relatos indicando não só procedimentos como competências que esta mesma entidade tinha sobre o funcionamento e a administração deste espaço portuário. De entre as competências identificadas assinala-se a obrigação de construir e manter as estruturas físicas do porto, como sejam o cais, muralhas, fortes e baluartes que defendiam o porto. Estava também a cargo da Câmara manter a limpeza do espaço portuário, tanto em terra como em meio aquático, garantir a vigilância das portas de mar e todo o tipo de licenciamento dos navios que circulavam no porto.

Estas competências específicas, que estavam afectas à Câmara e que ocupavam os homens do senado, obrigavam a uma necessária e permanente articulação com as demais autoridades com jurisdição sobre este espaço. A defesa e vigilância do espaço portuário significava na prática uma constante movimentação de tropas destacadas para os diversos postos de vigia ao longo da costa, que incluíam não só as portas de mar, localizadas nos principais acessos à cidade, como também todos os fortes e fortins que se posicionavam entre o forte das Cinco Ribeiras e o Forte de Porto Judeu⁷, localizados na costa Sul da ilha Terceira. Esta vigilância era da máxima importância não só para a defesa da ilha, mas também de modo a garantir um sistema de comunicação entre as autoridades sedeadas na cidade e estes postos de vigia, dada a eventualidade de alguma ameaça que se aproximasse de Angra. Esta missão de protecção da costa⁸ tinha de estar bem articulada com a Provedoria das Armadas, à qual competia garantir a defesa das frotas da coroa portuguesa que cruzavam o arquipélago.

Durante os períodos de maior afluência de navios ao arquipélago⁹ e ao porto de Angra, entre a Primavera e o final do Verão, a atenção das autoridades locais era redobrada não só pela maior afluência de navios das frotas oficiais em direcção à Europa, como pelos navios que por necessidade pediam

⁵ MALDONADO, *Fénix Angrense*. Este cronista local, que viveu entre 1644 e 1711, tendo deixado na sua obra *Fénix Angrense* importantes relatos sobre o quotidiano da vida angrense tendo sido condestável, capelão e encarregado do hospital militar da Fortaleza de São João Baptista, em Angra.

⁶ DRUMMOND, *Anais da Ilha Terceira*. Historiador do séc. XIX e também paleógrafo, músico e homem da política, publicou diversas obras sobre a historiografia açoriana, sendo grande parte dos seus escritos dedicados à história da ilha Terceira.

⁷ MALDONADO, *Fénix Angrense*, p. 332.

⁸ BPARAH, ACAH, LT, 1680-1726, f.º 42v.º.

⁹ RODRIGUES, 1998b, pp. 527-550.

assistência ou ainda pelos que se encontravam regularmente a comerciar¹⁰ no arquipélago. Esta maior da afluência de navios ligados ao comércio tinha como consequência também o aumento de embarcações no arquipélago ligadas à prática da pirataria e do corso. Ainda a presença de navios representantes de nações consideradas inimigas deixavam as autoridades locais em permanente alerta devido ao receio de ataque¹¹.

Os grandes investimentos aplicados nas estruturas artificiais do porto de Angra em face das necessidades de defesa eram essencialmente ao nível da construção e manutenção de sistemas defensivos. Esta estratégia foi mais fomentadora de apoio à passagem dos navios do que um incentivo à sua permanência para o estabelecimento para trocas comerciais. Uma estratégia plenamente justificada, tomando em linha de conta a constante necessidade de garantir a defesa contra inimigos, invasores ou piratas. O resultado desse investimento deu origem a que as estruturas que mais se evidenciassem no espaço do porto de Angra fossem muralhas, baluartes, fortes e as portas que controlavam a entrada na cidade.

Com a chegada do inverno o número de efectivos militares destacados para a vigilância das costas da ilha diminuía. Tal facto pode ser verificado no documento de 16 de Outubro de 1649 quando, em reunião do senado, ficou registado um pedido para a diminuição do número de guardas afectos aos postos de vigia, sendo questionada a sua manutenção, uma vez que o período de maior afluência de navios já havia passado¹². De acordo com a documentação camarária, a pressão da coroa sobre as autoridades locais era constante para que fosse aumentado o número de militares destacados para a defesa da ilha nos períodos de maior afluência de navios. O medo de ataque justificava este receio do poder central. Contudo, os oficiais da Câmara reclamavam a necessidade de reforço financeiro para fazer face às despesas com a defesa da ilha e do porto, já que estas despesas tinham de ser pagas com os próprios fundos da Câmara¹³.

A constante necessidade de defender a costa da ilha e o porto de Angra originavam uma constante preocupação com o bom provimento dos fortes por parte da Câmara. Esta entidade, que tinha a seu cargo o fornecimento das armas, deparava-se muitas vezes com o mau estado em que estas se encontravam e a escassez das armas disponíveis para o efeito, tanto pelo uso prolongado das armas, até ao limite da sua validade como pela falta de recursos financeiros para adquirir novas armas.

Os oficiais da Câmara ligados à actividade portuária estavam na maioria dos casos em funções militares, como o armeiro da Câmara, guardas da ordenança e guardas das portas do mar, vigias das fortalezas, artilheiros das fortalezas e guar-

¹⁰ Contudo a passagem de navios poderia ocorrer durante todo o ano, mesmo durante o período de inverno, apesar de nesta altura estar mais ligado aos navios que se encontravam a fazer comércio ou a dar assistência inter-ilhas.

¹¹ GARCIA, inedita, pp. 127-131.

¹² BPARAH, ACAH, *Livro de Vereações* (LV), 1648-1651, f.º 138.

¹³ BPARAH, ACAH, LT, 1680-1726, f.ºs 27-30.

da-mor da saúde. Como norma camarária, os indivíduos que estivessem afectos a qualquer tipo de função militar desempenhada sob jurisdição e pagamento do governador do Castelo estavam inibidos de exercer qualquer cargo na Câmara¹⁴.

O armeiro da Câmara tinha como função a limpeza e a manutenção das armas que eram pertença do senado de Angra. Estas armas serviam para as acções necessárias à defesa do porto, sendo muitas vezes requisitadas pela própria Provedoria das Armadas para integrarem os navios que patrulhavam as águas açorianas¹⁵. Estava também a cargo do armeiro tomar conta dos armazéns onde se encontravam depositadas as armas que deveriam estar sempre prontas para uso por parte das «companhias da ordenança da capitania». Como procedimento, para a utilização destas armas era necessário primeiro requisitá-las e depois cobrado o seu pagamento sob o qual era passava uma certidão¹⁶. A título de exemplo, perante a necessidade de se prover o lugar de armeiro foi manifestado a 14 de Dezembro de 1649¹⁷, por carta de privilégio ou de mercê, que aquele ofício deveria ser provido em todas as cidades com «porto de mar¹⁸». Este mesmo documento, na sequência do falecimento do armeiro António Ferreira, serviu para nomear João Lobão, serralheiro, como seu substituto. O armeiro era um soldado de carreira e estava sob as ordens do armador-mor, a quem ficava obrigado pela exclusividade do serviço que tinha de prestar como oficial camarário, embora subalterno. O armeiro podia também integrar as armadas de assistência aos navios em caso de necessidade, nestas podendo viajar até onde fosse necessário e recebendo para tal pagamento, tendo direito a alimentação e resguardo.

Relativamente aos guardas das portas, a sua função era a de controlar a entrada e saída de pessoas da cidade para o mar e vice-versa, bem como toda a circulação de mercadorias. Neste caso, o corpo de guarda estava articulado com a Alfândega e a Câmara, uma vez serem estas entidades a quem competia taxar essa circulação, chamadas a intervir sempre que necessário¹⁹. Os guardas, apesar de serem pagos pela Câmara, estavam sujeitos a uma hierarquia militar²⁰ e, como tal, em termos de operacionalidade, encontravam-se sob a jurisdição do governador do Castelo, que comandava as operações militares no porto²¹. Entre os diferentes corpos de vigia, destacavam-se as guardas das portas do *Mar*, da *Prainha*, do *Porto Novo* e do *Porto de Pipas*, portas que tinham de ser guarnecidas em turnos por militares do Castelo que se revezavam nesta missão. Refere Maldonado²² a este respeito que era o governador quem dava a ordem ao guarda da porta do mar para que este fechasse as portas do porto.

¹⁴ MALDONADO, *Fénix Angrense*, p. 337.

¹⁵ GARCIA, inedita, p. 122.

¹⁶ BPARAH, ACAH, LV, 1699-1706.

¹⁷ BPARAH, ACAH, LT, 1534-1656, f^{os} 399-400.

¹⁸ BPARAH, ACAH, LT, 1534-1656, f^{os} 399-400.

¹⁹ MALDONADO, *Fénix Angrense*, p. 406.

²⁰ DRUMMON, *Anais da Ilha Terceira*, p. 121.

²¹ MALDONADO, *Fénix Angrense*, p. 332.

²² *Ibid*, p. 578.

As portas tinham de estar encerradas durante a noite permanecendo sempre um corpo de guardas de ronda que garantiam a vigilância desta zona da cidade durante esse período do dia (fig. 2).

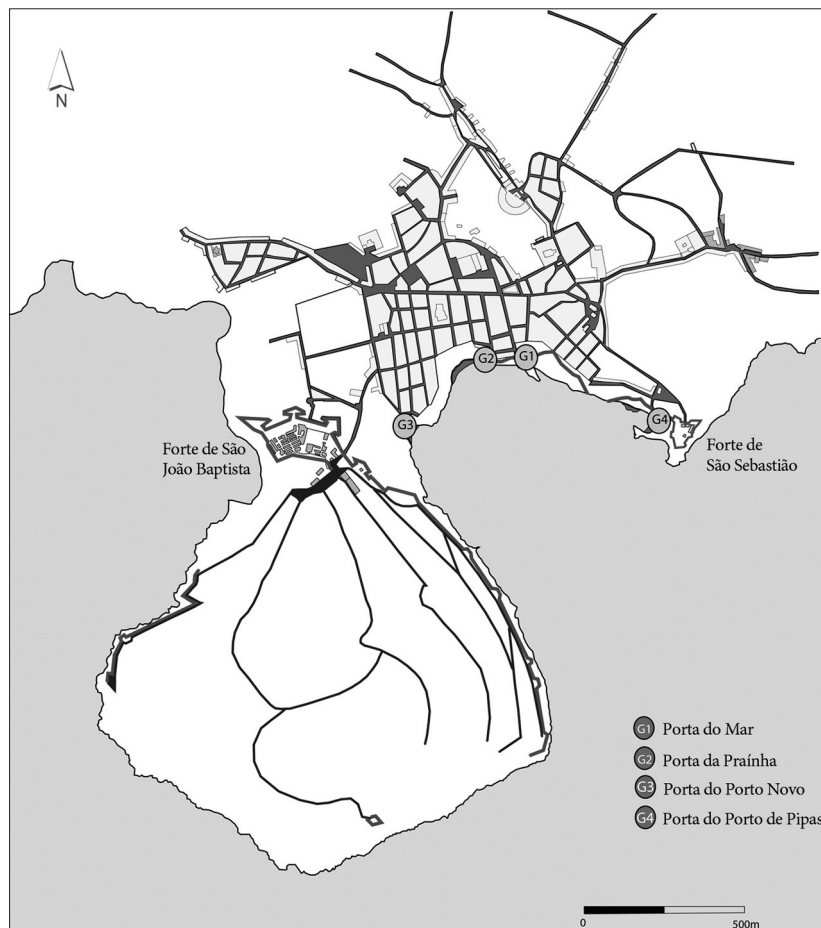


FIG. 2. — Localização das portas de mar

© Ana Catarina Abrantes Garcia

No caso dos vigias para as fortalezas, o seu recrutamento podia ser sazonal coincidindo com o período de maior movimento de navios ao largo da costa, sendo colocados vigias nas zonas que tinham uma maior necessidade de defesa. Ocorria por vezes que os artilheiros, que já se encontravam a residir nos fortes, acumulassem também a função de vigias sendo por isso pagos pela *Fazenda Real*. Com a aproximação do Inverno, a preocupação com a vigilância da costa parecia atenuar-se, como já foi referido no documento de 16 de Outubro de 1649, onde se regista um pedido para levantar as guardas, equacionando-se se ainda seriam necessárias,

uma vez que o período de maior afluência dos navios à Terceira já tinha passado²³. Acrescente-se ainda que, perante circunstâncias excepcionais, o reforço dos postos de vigias das fortalezas poderia ser ajustado em função de casos específicos, como ocorreu por ocasião do exílio do rei D. Afonso VI na Fortaleza do Monte Brasil, em Angra. Durante este período²⁴, perante o exílio do rei em Angra, foi considerado haver maior necessidade de defesa do porto tendo para o efeito sido destacados um número extra de elementos da infantaria a fim de reforçarem a vigia da fortaleza.

Os artilheiros das fortalezas complementavam as funções dos vigias das fortalezas, sendo importantes elementos na acção de defesa uma vez que estes garantiam a resposta de fogo em caso de ataque. As acções de defesa assinaladas tanto pela coroa como pela governança local, nos documentos referentes ao provimento das fortalezas, dão conta de que estes cargos eram reforçados em situação de guerra ou de ameaça das costas da ilha Terceira, com especial atenção para o porto de Angra. De entre muitos exemplos, citamos o pedido feito em vereação de 27 de Setembro de 1698²⁵. Nesta data, foi proposto pelos oficiais da Câmara que estivesse pelo menos um artilheiro em cada fortaleza²⁶ e que este recebesse o ordenado de 2.000 réis por ano a serem pagos pelos direitos dos 2% da verba da Câmara afecta às fortificações²⁷. Por esta ocasião, foi referido que os postos de artilheiros ao serviço nas fortificações estavam a ser indevidamente garantidos por homens da Provedoria das Armadas e que tal situação devia ser corrigida pois não cabia ao provedor das armadas ter esse assunto a seu cargo. No início de Setecentos, a 28 de Setembro de 1701²⁸, assinala-se novamente um pedido para a colocação de pelo menos um armeiro em cada fortaleza, dando-se conta da contínua situação de fragilidade dos sistemas defensivos e da falta de recursos para o reforçar.

O último cargo a registar é o de guarda-mor da saúde, que tinha como missão proceder ao controlo sanitário de entradas e saídas do porto²⁹. A eleição para o cargo de guarda-mor da saúde era feita pelo senado e o oficial deveria pertencer às elites locais ou ser uma «pessoa de boa ventura³⁰». Refira-se como exemplo a eleição efectuada a 3 de Março de 1656 para dois guardas-mores da saúde, Meireles Vasconcelos e Manuel de Vasconcelos.

A existência de um porto significava uma entrada para pessoas e bens mas também de possíveis doenças e epidemias, flagelo que, durante o período moderno, preocupou todas as autoridades, nomeadamente aquelas que tinham a seu cargo a vigilância e o controlo do movimento portuário. Deste modo, no caso de haver suspeita de doenças a bordo de navios que paravam em Angra oriundos de locais infestados com peste ou até mesmo de mercadorias, muito especialmente os

²³ BPARAH, Administração Local (AL), ACAH, LV, 1648-1651, f^o 138.

²⁴ BPARAH, AL, ACAH, LT, 1656-1707. f^{os} 186-186v^o.

²⁵ BPARAH, AL, ACAH, LT, 1680-1726, f^o 41v^o.

²⁶ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1699-1706, f^{os} 112v^o-113.

²⁷ Acerca do direito dos 2%, ver RODRIGUES, 2005, pp. 428-445.

²⁸ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1699-1706, f^{os} 112v^o-113.

²⁹ BPARAH, AL, ACAH, LT, 1680-1726, f^o 41v^o.

³⁰ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1699-1706, f^o 45v^o.

panos³¹, eram decretadas medidas profiláticas e normalmente obrigados a ficar de quarentena³² ao largo do porto até se poder garantir que não existia o perigo de contaminação. No caso dos marinheiros que se encontravam a bordo, estes eram por norma impedidos de ir a terra, devendo permanecer nos navios fundeados no ancoradouro do porto destinado aos degredos, que no porto de Angra se localizava em frente ao Forte de S. Sebastião³³ (fig. 3).

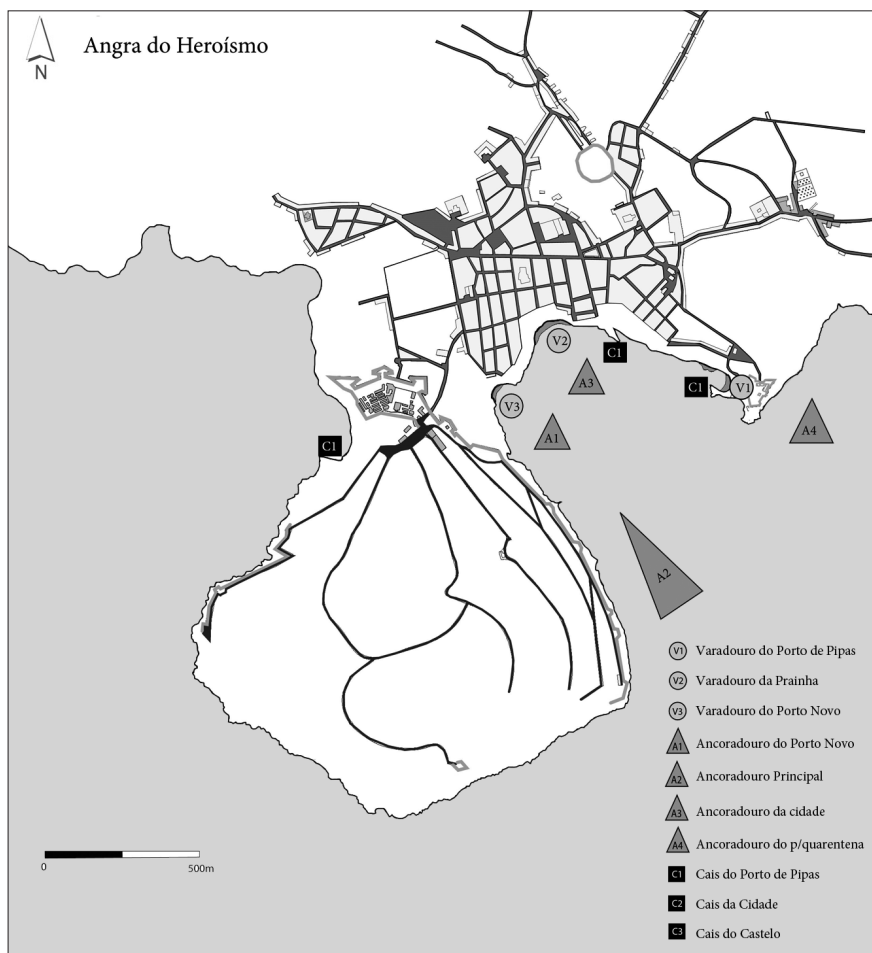


FIG. 3. — Localização dos ancoradouros e acessibilidades do porto como os cais e os locais de varadouro

© Ana Catarina Abrantes Garcia

³¹ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1648-1651, f^{os} 141v^o-142.

³² BPARAH, AL, ACAH, LV, 1652-57, f^{os} 190-190v^o.

³³ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1652-57, f^{os} 188-189v^o.

Em Novembro de 1649, por se suspeitar de haver peste em França, o guardamora da saúde de então, Lopo Moreno Dias, colocou algumas restrições à descarga de fazendas que se encontravam a bordo de um navio vindo de França. Neste caso, as fazendas foram colocadas nos armazéns da Alfândega e, como medida de prevenção acordada pelo senado, a mercadoria foi colocada em quarentena, ao sol e em local arejado onde desse o vento norte. Todo este procedimento foi feito com a presença dos guardas-mores da saúde, tendo sido ordenado que as fazendas não fossem desembrulhadas até poderem ser arejadas e a desinfestação deveria ocorrer numa casa em madeira paga às custas do proprietário das fazendas³⁴. Num outro exemplo, de 8 de Março de 1656, a chegada a Angra de um navio de pesca holandês levou à proibição do navio para descarregar as suas mercadorias por haver receio de transmissão da peste, que se sabia grassar na Holanda. Agindo em conformidade com o seu regimento, os guardas-mores da saúde de então, Francisco de Bettencourt de Ávila e Manuel Carvalho, efectuaram uma vistoria primeiro ao navio e depois aos marinheiros, que consideraram estar de perfeita saúde, tendo a 18 de Março, após dez dias de degredo, oficializado uma permissão para o navio poder descarregar pescado em terra³⁵.

LIMPEZA E ORGANIZAÇÃO DO PORTO

A utilização intensiva do porto de Angra ao longo de todo o séc. XVII levou a que tanto à superfície do mar como no fundo fossem deixados perdidos ou abandonados muitos objectos, lixo que poderia trazer perigo à movimentação das embarcações dentro do porto.

A diversidade da tipologia das embarcações que frequentavam o porto era grande, desde as pequenas barcas ou batéis destinados à actividade pesqueira, aos bateis utilizados na ligação entre os grandes navios e o cais da cidade, à permanente circulação de caravelões ou caravelas redondas que efectuavam o pequeno comércio entre as ilhas, aos patachos e navios oficiais que davam assistência à provedora das armadas, à permanência de navios de maior porte que faziam escala como naus ou galeões³⁶, todos utilizavam o espaço portuário desfazendo-se nele do seu lixo e aprestos obsoletos já sem utilidade.

As constantes manobras de ancoragem no porto levavam a que muitas vezes ficassem abandonadas âncoras no fundo da baía³⁷. Esta situação poderia ocorrer em caso de emergência devido a forte agitação marítima, quando era necessário cortar as amarras que prendiam as âncoras aos navios para que estes se soltassem, ou originadas pela quebra das âncoras quando estas já não se

³⁴ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1648-1651, f^{os} 141v^o-142.

³⁵ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1652-57, f^{os} 190-190v^o.

³⁶ DOMINGUES, 2004, pp. 243-286.

³⁷ Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada (BPARPD), Fundo Ernesto do Canto (FEC), *Tombo da Correspondência Oficial do Provedor das Armadas* (TCOPA), vol. 1, f^{os} 33-34.

encontravam em boas condições, ou ainda em caso de naufrágio³⁸. Hoje em dia através dos estudos arqueológicos realizados na baía de Angra podemos confirmar a presença de mais de 40 âncoras no seu fundo, âncoras que testemunham o seu uso e abandono no fundo do porto³⁹.

As manobras de carga e descarga conduziram igualmente a que muitas vezes as embarcações se libertassem do seu lastro, deitando-o para o fundo, ganhando deste modo maior capacidade de carga para os navios de mercadorias. Uma vez que o lastro utilizado era geralmente composto por cascalho miúdo ou por pedras de média dimensão, a sua acumulação no fundo podia originar uma diminuição da segurança na navegação em zonas baixas pela criação de obstáculos às manobras dos navios.

A ocorrência de naufrágios era outra das causas para a acumulação de lixos no fundo e à superfície da baía, contribuindo não só para a deposição no fundo de cascos de navios danificados, artilharia e todo o tipo de cargas, como também originar a existência de objectos flutuantes, como madeiras, amarras ou tecidos os quais representavam perigos acrescidos para a circulação dentro do espaço portuário (fig. 4).

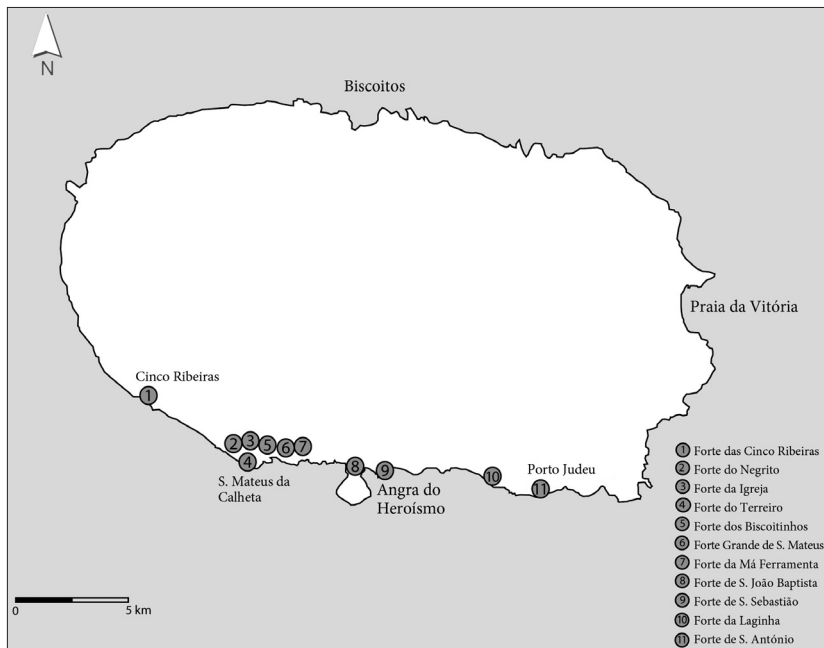


FIG. 4. — Localização dos fortes da Ilha Terceira que assistiam o sistema portuário de Angra

© Ana Catarina Abrantes Garcia

³⁸ BPARPD, FEC, CR, 1514-1803, f.º 27.

³⁹ CHOUZENOUX, inédita.

Todos estes contributos para a sujidade e desorganização do espaço portuário constituíam um entrave à sua boa utilização. Para tentar impedir que tal situação se verificasse ou prolongasse, a Câmara de Angra e, em algumas situações, a Provedoria das Armadas eram as autoridades que, à escala local, tomavam a seu cargo a manutenção, limpeza e organização do espaço aquático e subaquático⁴⁰ do porto. No caso da Câmara, a sua função assentava essencialmente na limpeza⁴¹ do porto, que deveria ser paga com receitas próprias⁴². Igualmente a Câmara devia tratar regularmente da limpeza dos fundos da baía sendo para tal contratados mergulhadores que fariam a limpeza do porto⁴³. Quanto à Provedoria das Armadas, relativamente à limpeza do porto, a sua função residia essencialmente no reaproveitamento de aprestos como âncoras, amarras ou artilharia, bem como no cuidado em manter organizado o sistema de amarração, através da manutenção de bóias e cabos que serviam para a amarração rápida das embarcações, principalmente as que prestavam apoio ao porto e que poderiam ter necessidade de sair para o mar sem perda de tempo. No entanto, nem sempre era possível assegurar a existência dos aprestos necessários ao funcionamento do porto, assinalando-se em resposta a um pedido a 16 de Maio de 1650⁴⁴, para o provimento de mais amarras no porto por parte do provedor das armadas, o reconhecimento e a falta das mesmas, mencionando-se que muitas delas se perdiam com regularidade, acabando estas por ficar no fundo, especialmente quando ocorriam naufrágios.

LICENCIAMENTO DE EMBARCAÇÕES

O controlo da entrada e saída de bens e a circulação de mercadorias estava sob a alçada da Câmara de Angra, cabendo ao poder municipal licenciar todo o tipo de embarcações que efectuassem a sua actividade no porto de Angra. As licenças oficializavam as permissões para a navegação e transacção comercial no porto, como no caso do transporte de mercadorias locais para outros portos, das naturalizações de navios do porto de Angra bem como no âmbito do controlado comércio com o Brasil, em matéria de atribuição de licenças para o privilégio de negociar com esta colónia portuguesa⁴⁵. Cabia aos oficiais da Câmara fiscalizar esta actividade que deveria estar articulada com os corpos de

⁴⁰ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1652-1707, f^{os} 83-88v^o.

⁴¹ Apesar da responsabilidade sobre o garante da existência de amarras no porto ser do provedor das Armadas era a Câmara que actuava em termos da sua recuperação do espaço aquático em caso de perda ou abandono dentro do porto. RIBEIRO, 1954, pp. 397-401; Id., 1951, pp. 121-182; BPARAH, AL, ACAH, LT, 1652-1707, f^{os} 83-88v^o.

⁴² BPARAH, AL, ACAH, LT, 1652-1707, f^{os} 189v^o-190.

⁴³ BPARPD, FEC, CR, 1514-1803, f^o 27.

⁴⁴ BPARPD, FEC, CR, 1514-1803, f^o 27.

⁴⁵ A figura dos «navios do privilégio» foi criada, a 19 de Novembro de 1652, e consistia no estabelecimento de um número fixo de navios insulanos com uma licença excepcional que dava o direito aos mercadores das ilhas para comerciarem produtos locais, denominados «frutos da terra», com o Brasil e trazer do Atlântico Sul açúcar, tabaco e madeiras. GIL, 1983, pp. 137-204.

guarda e vigilância do espaço portuário que fariam conduzir os mercadores às respectivas dependências da Câmara. Em termos processuais, cabia ainda aos funcionários municipais, nomeadamente aos escrivães, verificar se a documentação trazida pelos mercadores se encontrava em conformidade, devendo eles mesmos lavar as respectivas licenças necessárias.

Em síntese, o enquadramento legislativo e o controlo regular das actividades que se desenvolviam no espaço portuário eram essenciais para a gestão do mesmo, pois era através do porto que se conseguia efectivamente verificar qual o tipo de mercadorias transportada, pretendendo-se deste modo diminuir ou eliminar as acções de contrabando com o consequente não pagamento de taxas ou outro tipo de ilegalidades que se pudessem ser cometer⁴⁶.

OBRAS NO ESPAÇO PORTUÁRIO

A construção e a manutenção das estruturas que serviam o porto de Angra constituíam uma das competências da Câmara. No âmbito do período em estudo, detectaram-se essencialmente dois tipos de intervenções relacionadas com este espaço portuário: as edificações de raiz, como a construção de muralhas, fortificações ou acessos; e as reparações manutenção de estruturas já existentes, como as reparações nas portas da cidade ou no cais, as limpezas do fundeadouro, a manutenção dos chafarizes que abasteciam de água a população da cidade ou a manutenção de acessos ao porto, como calçadas.

As intervenções poderiam estar associadas a causas naturais, como a destruição do cais ou muralhas, na sequência de uma tempestade ou terramoto, mas também relacionadas com a necessidade de melhorar a capacidade de defesa na sequência de invasões ou ataques, ou ainda devido a factores logísticos, pela necessidade de melhorar algumas infra-estruturas como, por exemplo, limpar os fundos do porto de lixos que atrapalhavam as manobras de carga e descarga de mercadorias no porto.

Face à exposição do porto de Angra relativamente às intempéries, as preocupações do senado sempre se manifestaram através da indicação nos documentos oficiais para a necessidade de se efectuarem obras solidas e robustas para que se pudesse aguentar a acção destrutiva de uma tempestade. Na documentação avulsa do Livro de Vereações de 1628 foi assinalada uma intervenção no cais da cidade, cujo problema foi originado precisamente pela acção destrutiva do mar. A preocupação com a robustez das estruturas é sublinhada pela menção de haver necessidade de ser utilizada nas obras de reparação cantaria «boa e rija» para que pudesse aguentar

⁴⁶ Na documentação disponível foram identificadas referências relativas a alguns dos montantes cobrados pela câmara relativos à circulação e ancoragem de navios. A saída porto ou a passagem de passaportes tinha o preço de uma pataca já para a saída de caravelões com destino outras ilhas o pagamento deveria ser de um vintém. Relativamente à ancoragem os preços variavam de acordo com o tipo de navios, sendo o pagamento para navios redondos ou naus de quatro reis e para Navios latinos, caravelas e caravelões de duzentos cruzados. MALDONADO, *Fénix Angrense*, p. 356; BPARAH, AL, ACAH, LT, 1656-1707, f^{os} 106-108v^o.

a força do mar⁴⁷. Este registo atesta bem a preocupação da Câmara com a boa execução de obras do cais⁴⁸ de modo a que aquela estrutura conseguisse resistir à força do mar que se fazia sentir regularmente na baía vindo do quadrante sul⁴⁹.

Outra das preocupações do município era o de garantir que as intervenções fossem executadas durante o período de Verão de modo a evitar a entrada nos meses de Inverno, altura do ano em que o tempo e mar se mostram mais rigorosos impossibilitando a boa execução das intervenções. A 10 de Junho de 1652, registou-se em vereação ser oportuno proceder a obras numa fortificação destruída pelo mar que, por ser Verão, se determinava ser esse o tempo ideal para a sua execução⁵⁰. Neste caso, porém, foi denunciada falta de liquidez para o pagamento das despesas com obras. Perante a necessidade houve recurso ao dinheiro do «donativo» que devia ser transferido para Lisboa no final do ano, ficando como empréstimo o valor de 200.000 réis, valor que o senado se comprometia a devolver tendo para tal sido feito um recibo do dinheiro transferido.

O bom funcionamento das portas de mar era uma das principais prioridades na manutenção das estruturas defensivas do porto. Estas estruturas, que controlavam o acesso ao porto⁵¹, deviam estar sempre em bom estado para poderem garantir a boa circulação de pessoas⁵² e de bens entre o porto e a cidade. Na intervenção realizada em 1652, na sequência de problemas com a porta da Prainha, por aquela não se conseguir fechar, foi necessário proceder a uma reparação. Este problema foi levantado em vereação de 26 de Julho pelo governador do Castelo, tendo-se registando o mau estado da porta. Este problema foi acompanhado com especial atenção pelos oficiais da Câmara tendo estes ordenado ao guarda da porta que, enquanto durassem os trabalhos necessários ao seu concerto, aquela deveria permanecer trancada, ficando as chaves a cargo da guarda da *Porta do Mar*⁵³.

No caso das muralhas ou dos fortes, estes eram na maioria dos casos já por si vulneráveis uma vez terem sido construídos com uma engenharia simples e materiais de fraca qualidade. Acrescia a esta sua fragilidade o seu posicionamento em locais expostos à erosão provocada por agentes naturais como o mar, chuva ou ventos fortes, tornando-as ainda mais sujeitas à destruição⁵⁴. A 12 de Maio de 1703, por exemplo, encontra-se o registo de uma tempestade que danificou o cais e um muro da Prainha, referindo-se a necessidade da sua reparação. A Câmara solicitou, neste caso, a vistoria do mestre Paulo de Lima para que o dito oficial efectuasse uma avaliação dos estragos e que, posteriormente fosse apurada a despesa da reparação a ser paga pelas rendas das fortificações, aqui aplicadas ao cais

⁴⁷ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1628, s. r.

⁴⁸ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1628, s. r.

⁴⁹ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1952-1657, f^{os} 119v^o-120.

⁵⁰ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1952-1657, f^o 29v^o.

⁵¹ MALDONADO, *Fenix Angrense*, p. 331.

⁵² RIBEIRO, 1954, pp. 379-408; RODRIGUES, 1994, p. 110.

⁵³ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1652-1657, f^o 28.

⁵⁴ MARTINS, 2007, pp. 10-11.

e ao muro da *Prainha*⁵⁵. Após adjudicação das obras e durante a sua execução, as mesmas tinham de ser vistoriadas por oficiais nomeados pela Câmara que, após as devidas vistorias, deviam apresentar um documento relatando o modo como se encontravam a decorrer as intervenções, dando assim contas do seu ofício⁵⁶. Cabia a estes fiscais garantir o cumprimento da aplicação dos dinheiros destinados a estas intervenções e, ao mesmo tempo, fiscalizar a sua boa execução.

A 15 de Março de 1653, registaram-se queixas de que as obras nas fortificações estariam inflacionadas e a ser mal executadas devido ao facto de o mestre-de-obras já ser velho. António Boas Madeira, mestre, foi então encarregado de examinar todas as obras de fortificações que se encontravam a ser promovidas pela Câmara, acompanhado pelo procurador do concelho e por um vereador. Feita a vistoria, deviam reportar a veracidade ou a falsidade das queixas apresentadas em vereação⁵⁷. Para um período posterior, em 1677, o padre Maldonado dá conta de ter havido obras nos chafarizes, mais concretamente na *Grota*⁵⁸, por esta se encontrar em mau estado após ter sido danificada devido a um ataque dos Castelhanos. Para esta intervenção foi assinalada a dificuldade em se arranjar azeite para a elaboração das argamassas a aplicar nos alcatruzes, por se tratar de uma estrutura onde era necessário utilizar materiais impermeáveis onde o uso de gorduras era indispensável, uma vez que o azeite era um produto que muitas vezes escasseava na ilha⁵⁹.

No caso das obras no Forte de S. João Baptista, que foram conduzidas durante toda a segunda metade do século XVII, especialmente devido à necessidade de aumento de alojamentos para soldados⁶⁰, as despesas foram totalmente pagas a expensas da Câmara⁶¹. O modo como estas despesas⁶² eram pagas deveria obedecer a uma gestão controlada dos dinheiros a despender com obras, procurando-se pagar o menor preço possível. Para tal recorria-se ao sistema da arrematação das obras que, como no caso da intervenção em calçadas que se fez em Janeiro de 1653, em várias zonas da cidade, procurava garantir que o trabalho seria atribuído a quem apresentasse o menor preço. Contudo, foram registadas em vereação de 15 de Março de 1653 denúncias de que os dinheiros públicos eram mal aplicados nas obras das fortificações⁶³.

⁵⁵ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1699-1706, f^{os} 111-111v^o.

⁵⁶ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1652-1657, f^{os} 67-67v^o.

⁵⁷ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1652-1657, f^{os} 67-67v^o.

⁵⁸ Cisterna localizada no Castelo.

⁵⁹ BPARAH, AL, ACAH, LT, 1656-1707, f^{os} 123v^o-124.

⁶⁰ BPARAH, AL, ACAH, LT, 1656-1707, f^{os} 27-30.

⁶¹ Assim como qualquer outra despesa referente a estruturas defensivas.

⁶² As despesas resultantes da edificação e reparações dos sistemas defensivos eram pagas através das receitas que o município recolhia dos impostos concelhios. Para a edificação do Castelo de S. João Baptista foi necessário recorrer a empréstimos dos créditos reais nomeadamente 16% do rendimento das alfândegas, 2% das ilhas de S. Miguel, S. Jorge e Terceira e ainda alguns excedentes da Alfândega. VIEIRA, 1989, p. 1540.

⁶³ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1652-1657, f^{os} 67-67v^o.

A falta de liquidez da Câmara de Angra foi muitas vezes registada em assentos da vereação⁶⁴. O senado via-se confrontado com a necessidade de fazer cumprir as ordens régias para o incremento dos sistemas defensivos, mas, muitas vezes, não dispunha de capitais suficientes para fazer face às despesas prementes com as fortificações. Assim, por carta de 1652, a Câmara deu conta ao centro político dos problemas que enfrentava relativamente ao desgaste a que as estruturas defensivas estavam sujeitas e, ao mesmo tempo, às carências económicas para fazer face às despesas exigidas pela defesa da cidade e do concelho. A crescer a estas dificuldades, verifica-se também neste período uma escassez de armamento⁶⁵ na ilha para se poder dar resposta às necessidades dos muitos postos de controlo da costa e do porto, havendo necessidade de se solicitar um reforço da mesma, algo que muitas vezes acontecia tirando-se partido dos salvados de naufrágios.

A necessidade de assegurar a defesa perante os eventuais ataques de forças inimigas estava na ordem das preocupações da monarquia portuguesa, que alertava as Câmaras e outras autoridades para a necessidade de se efectuarem intervenções nas fortificações, impulsionando a efectivação de grande parte das intervenções, reparos e vistorias feitos no sistema defensivo do porto e da costa da ilha⁶⁶. Procurava-se deste modo suprir as faltas dos sistemas defensivos num universo de contenção de despesas que a Câmara tinha por obrigação suportar. Os custos ocorriam muitas vezes de um modo desarticulado e não sistemático, sendo que a sobreposição de jurisdições à escala local dava, por vezes, lugar a conflitos⁶⁷ e querelas entre o governo concelhio, corregedores, provedores da fazenda real⁶⁸ e governadores.

A ALFÂNDEGA

No âmbito da administração do espaço portuário de Angra, a Alfândega, como um dos organismos locais dependentes da Provedoria da Fazenda Real, tinha como função controlar o fluxo de embarcações, o comércio e arrecadar os impostos resultantes da actividade comercial do porto.

Localizada mesmo junto à porta principal de acesso ao mar, a *Porta do Mar*, como se pode observar na célebre representação de Linschoten⁶⁹, a Alfândega encontrava-se numa posição estratégica para o controlo do movimento mercantil. A Alfândega, entre outras dependências, contava, enquanto instituição, com os armazéns onde eram arrecadados os impostos e guardadas as mercadorias dos navios da coroa que necessitassem de vir a terra. No contexto da

⁶⁴ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1648-1651, f^{os} 103v^o-104.

⁶⁵ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1534-1656, f^{os} 422 a 423.

⁶⁶ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1652-1657, f^o 23.

⁶⁷ MALDONADO, *Fenix Angrense*, p. 356.

⁶⁸ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1648-1651, f^{os} 103v^o-104.

⁶⁹ LINSCHOTEN, *Itinerário, Viagem ou Navegação*.

investigação que foi conduzida nos arquivos locais, não foi possível apurar onde se localizariam precisamente os armazéns da Alfândega. Mas tendo em conta a dificuldade existente no transporte das mercadorias em terra, dada a orografia da cidade de Angra, considera-se que os armazéns se deveriam localizar relativamente próximo do edifício principal da Alfândega ou estarem até mesmo nas suas dependências.

No espaço exterior próximo do cais da cidade, no denominado *Pátio da Alfândega*, procedia-se às arrematações em leilão de mercadorias, como, por exemplo, as cargas recuperadas dos naufrágios ocorridos no porto. A propósito da assistência prestada ao galeão *Santo André*, que chegou a Angra a 15 de Agosto de 1649, o padre Maldonado referiu que, no *Pátio da Alfândega*, foi publicamente aberta uma caixa contendo carga preciosa que, dado o seu valor, se deliberara recolher a terra de forma a evitar a sua perda no navio. Deste acto público resultou um inventário realizado pelos escrivães da Alfândega e da Câmara, tendo a caixa sido colocada sob a guarda do Colégio da *Companhia de Jesus*, ao cuidado do padre reitor Pedro Barroso⁷⁰.

O galeão *Santo André*, sendo um galeão já velho com 26 anos de idade que vinha da Índia em mau estado, acabou por fazer escala em Angra depois de ter parado primeiro no Faial. Nesta circunstância, o navio teve de ser assistido pela Provedoria das Armadas através de escolta até Angra e perante a incerteza da chegada dos restantes navios do comboio em que este navio se inseria, para seguirem para Lisboa, foi deliberado pelo Provedor das Armadas que a carga deveria ser colocada em terra a salvo. Esta decisão deveu-se ao facto de já ser final de Agosto e, por esse motivo, haver maior probabilidades de serem surpreendidos por uma tempestade que poderia colocar em risco toda a carga que se encontrava a bordo.

De acordo com as directivas gerais, a descarga das mercadorias em terra deveria ser evitada ou então apenas executada em caso de extrema necessidade. No caso do galeão *Santo André*, o provedor das armadas teve dificuldade em optar pela melhor solução tendo em conta a salvaguarda da carga do navio. Neste caso, acabou por ser deliberada a descarga do navio, acção que obedeceu a um procedimento oficial, reunindo para a sua fiscalização a presença do provedor das armadas, do corregedor da comarca e do provedor da Fazenda Real, mais os respectivos escrivães. Ainda antes da descarga ocorrer, foi efectuada uma visita aos armazéns da Alfândega para apurar o estado em que estes se encontravam e se eram seguros. Seguiu-se a determinação de que o acto de armazenamento das mercadorias tinha de ser assistido pelo Provedor da Fazenda Real, que, juntamente com os seus escrivães, faria a relação de tudo o que fosse colocado no interior dos mesmos. A cada carrada trazida por uma barca era dado o termo de «barcada⁷¹» e, por cada uma, era feito o respectivo inventário nos livros da Alfândega que eram organizados já dentro dos armazéns por conjuntos de «barcada».

⁷⁰ BPARAH, AL, ACAH, LT, 1656-1707, f^{os} 168-169.

⁷¹ MALDONADO, *Fénix Angrense*, p. 321.

No final de cada dia, os livros e as relações de cargas tinham de ser conferidos pelos três responsáveis máximos pelo processo: o provedor das armadas, o corregedor da comarca e o provedor da Fazenda Real. Se algo não estivesse correcto, devia ser corrigido no acto e as portas dos armazéns tinham de ser fechadas no final do dia, ficando cada um dos responsáveis com uma chave, devendo qualquer acto de acesso aos armazéns ser controlado e presenciado pelos mesmos, conjuntamente com os escrivães e os respectivos guardas.

O controlo da entrada e saída de mercadorias no porto, tanto de importação como de exportação, era apertado, estando determinado que, na Alfândega ou em qualquer dependência estivesse sempre um escrivão de serviço, acompanhado por um recebedor, para garantir os registos e o controlo devidos. Apurou-se, através da consulta da documentação municipal, que o horário desses oficiais era das 7:00 da manhã até às 10:00 e das 14:00 às 17:00, todos os dias da semana.

O controlo das cargas dos navios que escalavam no porto, mesmo sem descarregarem mercadorias, estava também sujeito à aplicação das respectivas taxas alfandegárias que era feito a bordo por oficiais da Alfândega. O taxamento dos navios em circulação no porto de Angra obedecia a vários sistemas de cobrança de impostos que não serão objecto do presente estudo, salientando-se apenas a este respeito o imposto de 2% referente a qualquer mercadoria que fosse carregada no porto com destino a Lisboa ou a outros portos. No regimento de 1661⁷² encontram-se determinadas as condições para o comércio das mercadorias e a necessidade do pagamento da taxa de 2% pelas mercadorias transaccionadas neste porto. Deste modo, cabia aos oficiais daquela instituição deslocarem-se directamente ao navio para fazerem eles próprios a pesagem das mercadorias⁷³.

Quanto às cargas descarregadas, estas tinham de ocorrer no cais da cidade, junto à Alfândega, onde se efectuava a relação das mercadorias e o consequente despacho. Cabia ainda ao juiz da Alfândega decidir a atribuição ou não da licença para descarga das mercadorias. Estes procedimentos referentes aos actos alfandegários necessitavam da aplicação do selo da Alfândega sobre as certidões que se passavam sobre as mercadorias, com o qual passavam a ficar validadas. E, de acordo com Maldonado, os cargos de juiz da Alfândega e de contador da Fazenda Real podiam ser acumulados pela mesma pessoa. Esta situação não era caso isolado, havendo um paralelo com casos ocorridos em Ponta Delgada⁷⁴. Era, afinal, uma situação decorrente do poder e prestígio das elites locais, que procuravam também dominar as estruturas periféricas

⁷² BPARAH, AL, ACAH, LT, 1656-1707, f^o 10.

⁷³ A inexistência de livros pertencentes à Alfândega de Angra anteriores a 1755 não permite o estudo sobre o movimento de navios efectuado no porto de Angra ao longo do século XVII e parte do século XVIII. MENESES, 1993, pp. 262-321; GIL, 1983, pp. 137-203; RODRIGUES, 2003. A inexistência de livros pertencentes à Alfândega de Angra anteriores a 1755 não permite o estudo sobre o movimento de navios efectuado no porto de Angra ao longo do século XVII e parte do século XVIII.

⁷⁴ RODRIGUES, 2003.

da monarquia, acumulando ofícios, mas potenciando igualmente a eclosão de conflitos entre os mais poderosos. A este quadro, a monarquia procurava responder ordenando que se efectuassem sindicâncias ao modo de actuação dos oficiais régios, nomeadamente os das alfândegas⁷⁵, mas, perante as insuficiências do centro político, as nobrezas locais continuaram a dominar estas instituições ao longo do *Antigo Regime*.

A PROVIDORIA DAS ARMADAS

A Provedoria das Armadas, em funcionamento na ilha Terceira desde a década de 1520, constituiu uma estrutura única no contexto do sistema atlântico português garantindo o apoio e o auxílio às armadas portuguesas oriundas dos diversos entrepostos e colónias dominadas pelos portugueses. A sua missão central foi a de prestar assistência aos navios portugueses que rumavam a Lisboa, vindos tanto do Oriente como do Ocidente. Esta missão podia ter origem na ameaça de um assalto por piratas; no mau estado das embarcações; na necessidade de reabastecimento, devido a uma viagem longa que tivesse limitado a reserva de víveres; ou na urgência de prestação de auxílio em questões de saúde. Estas causas podiam ocorrer isoladamente ou, como acontecia em muitos casos, em simultâneo. Assim, cabia à Provedoria das Armadas fornecer guarda e protecção através da escolta de navios, do abastecimento de qualquer necessidade vital para a viagem e sobrevivência de tripulação e da vigilância e defesa através do contínuo patrulhamento do arquipélago⁷⁶.

De modo a garantir que a resposta dada era a adequada, o provedor das armadas tinha, em primeiro lugar, de assegurar que existia um sistema de vigilância que permitisse detectar atempadamente a aproximação dos navios das armadas, de forma a protegê-los da eventual presença de corsários e a poder organizar a respectiva aguada. A montagem de um tal sistema implicava uma articulação de esforços entre o provedor e os restantes poderes instalados na ilha Terceira, mas também com os poderes localizados nas demais ilhas, com particular atenção para as «justiças» do Corvo, na medida em que eram as autoridades corvinas que tinham a seu cargo a missão de, uma vez avistadas as naus, mandarem avisos para os navios que deveriam rumar sem demora para Angra⁷⁷.

Deste modo, escalar Angra em procura de ajuda foi essencial para o êxito de algumas viagens numa época em que a componente bélica das embarcações nem sempre conseguia dar resposta às necessidades de defesa em alto mar e onde os conhecimentos de navegação, de segurança e saúde eram muito rudimentares. Durante o século XVI, período áureo do império português do Oriente, e inícios do século seguinte, Angra foi essencial para garantir o

⁷⁵ MALDONADO, *Fénix Angrense*, p. 564.

⁷⁶ ENES, 1984, pp. 147-205.

⁷⁷ RODRIGUES, 1998a, pp. 131-147.

sucesso das viagens de retorno das armadas da Índia⁷⁸. Mais tarde, com a introdução das frotas do Brasil, a partir de 1649, Angra manteve o seu papel na assistência às embarcações que, com frequência, chegavam aos Açores já sem mantimentos frescos⁷⁹ e água e, muitas vezes, com fraca capacidade de resposta bélica para responder aos ataques da pirataria argelina que se desenvolveu a partir de Seiscentos⁸⁰ nas águas açorianas. Os perigos e as ameaças ao sucesso destas viagens eram evitados através de uma frota com embarcações pertença da própria provedoria, que efectuava o patrulhamento das águas açorianas⁸¹, desde o Corvo a Santa Maria.

A pertinência da missão da Provedoria das Armadas, tal como foi pensada na sua origem, para o século XVI foi diminuindo ao longo do século XVII⁸², com a perda de importância do Estado da Índia e o consequente decréscimo do número de navios da Carreira da Índia que escalavam o porto de Angra, processo que acompanhou a afirmação do Brasil como centro nevrálgico do império. Mas, para um menor protagonismo da Provedoria das Armadas, pesou ainda a decisão da monarquia católica de ordenar aos navios que, uma vez à altura dos Açores, navegassem «em direitura» rumo ao reino. Em um roteiro anexo a provisão do vice-rei da Índia, D. Francisco da Gama, de 2 de Janeiro de 1623, passada a Diogo Vaz Freire, capitão da nau *Santa Cruz*, determinava-se que, no Atlântico Norte, passariam afastados dos Açores, de forma a evitar os inimigos; por seu lado, em carta dirigida ao mesmo vice-rei, Filipe IV ordenou que, no seu regresso do Oriente, as naus não escalassem os portos açorianos «e venham em direitura demandar esta costa de Portugal ate fim d'Agosto⁸³». Por fim, importa lembrar que também as frotas do Brasil, de um modo geral, navegavam em *direitura*, assim passando ao largo das ilhas na maior parte dos casos, embora, ocasionalmente, navios da frota escalassem as ilhas em busca de apoio.

Neste contexto, o papel da provedoria foi-se adaptando ao longo dos séculos XVII e XVIII às novas realidades e circunstâncias da navegação atlântica⁸⁴, em resultado de uma crescente diversidade de embarcações e de diferentes nacionalidades⁸⁵ a escalarem e a comerciarem nos Açores. De acordo com os especialistas⁸⁶, a Provedoria das Armadas, apesar de ter sofrido adaptações na sua missão, como estrutura manteve-se praticamente inalterada até à centúria

⁷⁸ Também as Armadas do Brasil, Guiné e Mina beneficiavam deste auxílio nas suas viagens de retorno. ENES, 1984, pp. 147-205.

⁷⁹ MALDONADO, *Fénix Angrense*, p. 314.

⁸⁰ RODRIGUES, 2003, pp. 91-103; LEITE, 2001, pp. 295-308.

⁸¹ MATOS, 1990.

⁸² BPARAH, AL, ACAH, LT, 1634 1656, fos 422 a 423.

⁸³ REGO (dir.), *Documentos Remetidos da Índia*, Livro XVII, doc. 276, pp. 230-232; *Ibid.*, Livro XVIII, doc. 9, pp. 265-266.

⁸⁴ MALDONADO, *Fénix Angrense*, pp. 316-317.

⁸⁵ *Ibid.*, p. 91.

⁸⁶ LEITE, 2001, pp. 39-50.

de Setecentos, com um corpo fixo de oficiais mecânicos e assalariados⁸⁷ e mantendo como missão o apoio às armadas e à vigilância da costa dos Açores, com especial atenção para Angra.

Instituição patrimonializada pela família Canto desde o primeiro provedor, Pêro Anes do Canto, com sede na sua própria casa, situada no Alto de São Bento, o solar de Nossa Senhora dos Remédios⁸⁸, a provedoria abrangia algumas estruturas como armazéns, onde se guardavam os apetrechos náuticos, e, de certo modo, o próprio porto, onde se encontravam as embarcações de assistência, tendo jurisdição sobre a orla costeira e as enseadas naturais⁸⁹, onde se poderiam efectuar todo o tipo de reparações nos navios⁹⁰. O provedor das armadas era o máximo responsável por esta instituição, mas, no complexo quadro institucional do *Antigo Regime*, partilhava responsabilidades com o provedor da Fazenda Real⁹¹. Mas o bom funcionamento da Provedoria das Armadas, isto é, a possibilidade de ser dada uma resposta eficaz a cada situação, dependia localmente da boa articulação também com a Câmara e a capitania. Esse entendimento nem sempre era conseguido, gerando por vezes algumas tensões ou até mesmo conflitos pela afirmação do poder nos espaços portuário e costeiro.

O corpo de oficiais ao serviço do provedor das armadas era composto pelos três guardas das naus da Índia, que eram cumulativamente guardas da Alfândega, um patrão-mor da ribeira de Angra, um mestre de carpintaria, um condestável dos bombardeiros e onze bombardeiros⁹². Estava a cargo do patrão-mor da ribeira tomar conta do equipamento que se encontrava nos armazéns da Provedoria das Armadas e disponível para a assistência aos navios. Por haver grande preocupação com o consumo de amarras, em 1650 o provedor das armadas deu conhecimento à coroa de que haveria «falta de boas amarras nas ilhas para as naus⁹³» e, sobre este aspecto, inquiriu o patrão-mor da ribeira, solicitando-lhe um inventário dos equipamentos que constavam em armazém. Na relação de inventário de 6 de Agosto de 1651, solicitada ao patrão-mor da ribeira, Lourenço Rodrigues⁹⁴, foi justificada a perda recorrente de amarras no porto e a falta de amarras no armazém da provedoria pelo facto de, muitas vezes, ser necessário aos navios sair com rapidez. Soltar os ferros de um navio

⁸⁷ *Ibid.*, p. 297.

⁸⁸ FORJAZ, 1996.

⁸⁹ A provedoria contava com o espaço da Prainha e do Porto de Pipas para trabalhos de construção naval. BPARAH, AL, ACAH, LV, 1652-1657, f.ºs 38v.º-39.

⁹⁰ Esta função estava a cargo do patrão-mor da Ribeira de Angra, que deveria ter um piloto bem experimentado para a orientação a dar aos navios já dentro do porto ou em aproximação. Havia que guiar os pilotos dessas embarcações para a melhor manobra possível, uma vez que o porto se poderia tornar extremamente perigoso em caso da ondulação ou ventos fortes. LEITE, 2001, p. 300.

⁹¹ BPARPD, FEC, CR, f.º 27.

⁹² LEITE, 2001, p. 297.

⁹³ BPARPD, FEC, CR, f.º 27.

⁹⁴ BPARPD, FEC, CR, f.º 27.

de mais de 100 toneladas poderia ser uma tarefa demorada e arriscada caso fosse necessário sair de um determinado local onde estivessem bem presos e, por esse motivo, muitas foram deixadas no fundo, por ser mais fácil cortá-las.

Para cumprir a missão de defender os navios das armadas na costa, era vulgar a referência ao fretamento de navios para os serviços de assistência, o que revela que, em muitas situações, era às embarcações estrangeiras que se encontravam nas ilhas que se requisitavam os serviços de assistir ao socorro, e atesta a falta de embarcações portuguesas disponíveis para estas tarefas no porto de Angra. Prática conhecida de há muito nos portos portugueses e enquadrada na legislação do reino⁹⁵, estes serviços eram solicitados mediante decisão das autoridades locais⁹⁶, sendo a iniciativa coordenada pelo provedor das armadas⁹⁷, que o determinava geralmente na sequência de um sistema de avisos realizado pelas suas pequenas embarcações que se encontravam ao largo⁹⁸. No caso do frete efectuado 16 de Julho de 1649, ainda a propósito do socorro ao galeão *Santo André*, foi referida a necessidade de serem destacados militares portugueses para irem a bordo, nos dois navios estrangeiros fretados, de modo a garantirem a oficialidade do acto da defesa das embarcações portuguesas⁹⁹.

Também em Julho de 1649 se registou a chegada a Angra de um navio francês vindo de Lisboa com correspondência do rei para o provedor das armadas, dando-lhe ordem para que detivesse no porto os navios do comboio do Brasil e que tomasse todas as providências necessárias para proteger os navios que iam chegar. Assim, foram dadas ordens a todas as entidades locais para que colaborassem no que fosse necessário, uma vez que andavam na costa diversos navios piratas. Em resposta a esta ordem, foi decidido fretar três navios, um inglês e dois franceses¹⁰⁰. O frete foi negociado e ajustado e os seus mestres precisaram ainda de requisitar pessoas de nacionalidade portuguesa que se comprometessem a fazer tudo o que fosse necessário em defesa das embarcações do comboio, dando-lhes em troca «bom agazalho, e passagem».

O fretamento de embarcações era algo comum¹⁰¹, principalmente o de embarcações registadas noutros portos¹⁰² e que poderiam ter ou não tripulação portuguesa, mas que, no caso da missão da provedoria, tinham de ter um corpo português presente para garantir a missão. No episódio de uma nau inglesa fretada no ano de 1653 pelo provedor das armadas, para regressar ao

⁹⁵ COSTA, 1997, pp. 211-226.

⁹⁶ MALDONADO, *Fénix Angrense*, p. 315.

⁹⁷ BPARAH, AL, ACAH, LT, 1656-1707, f^{os} 64v^o-65v^o.

⁹⁸ DOMINGUES, 2004, pp. 259-266; MALDONADO, *Fénix Angrense*, p. 316.

⁹⁹ Esta questão remete para o facto de no terreno as nacionalidades dos navios não terem até certo ponto tanta importância como fronteira. No entanto, há aspectos de defesa que não podiam ser descurados, nomeadamente garantir que os navios, com registo Inglês e Holandês, fretados pela Provedoria das Armadas tivessem um corpo oficial português da praça de Angra.

¹⁰⁰ *Ibid.* p. 317.

¹⁰¹ *Ibid.*, p. 344.

¹⁰² *Ibid.*, pp. 688-689.

reino no final da época de assistência às armadas, regista-se que o capitão era português, de nome Correia da Costa, e que a nau era de «porte, artelhada e por alto presso»¹⁰³, tendo custado o frete do navio até Lisboa 25.000 réis.

Relativamente aos mantimentos para assistir aos navios, competia também ao provedor tratar de aprovisionar em terra uma boa reserva de biscoito e vinho e outros mantimentos para socorrer em situações de necessidade. Antes da época de chegada das frotas, em Maio de 1650, o provedor deu ordem ao provedor dos armazéns para se cozerem sessenta quintais de biscoito¹⁰⁴ para a época desse ano. Mas, como o biscoito tinha um prazo de validade curto, foi dada ordem no mesmo documento para que, caso não se gastasse o biscoito até ao fim da época, este fosse vendido antes de ficar estragado. Ora, foi precisamente a falta de mantimentos¹⁰⁵ que fez a frota do Brasil escalar Angra, em Junho de 1656, onde se indica que a falta de víveres era a causa que mais fazia este capitão ter de parar no porto da cidade, indicando que já era recorrente efectuar tal escala nas suas viagens do Brasil.

A entrada no porto obedecia a determinadas regras de marinharia, que implicavam o uso de alguns procedimentos de sinalização e código, especialmente para ficar garantido que se tratava de uma embarcação autorizada e não de um ataque. Uma vez que os meios de comunicação entre o porto e os navios na sua aproximação ou entrada eram rudimentares, existia um código que funcionava com base em sinais visíveis a grande distância, como bandeiras e sinais de fumo, ou por correspondência entregue em mão ou ainda recorrendo ao uso de sinais sonoros através de tiros de artilharia. A título de exemplo, num episódio relatado pelo padre Maldonado¹⁰⁶, relativo a meros procedimentos de ordem protocolar sobre os recursos bélicos a afectar num acto de saudação de saída de um navio do porto de Angra, pode depreender-se mais uma vez a presença de conflitos ou justaposições nas funções em relação ao controlo do porto:

Embarco sse o Bispo fes se a Salva das três pessos, á vista do qual sahio Agostinho Borgez às janelas d Alfandega e chamado o Sargento da guarda do porto publicamente mandou por elle pedir satisfação ao governador de se não haver feito a Salva na forma que tinha Ordenado allegando estar envergonhado pello que delle se podia dizer em acção tão publica¹⁰⁷.

No caso relatado, o governador do Castelo, minimizou as orientações do provedor da Fazenda Real expondo o jogo de forças que muitas vezes se fazia sentir entre as elites locais com cargos de governação e os representantes directos da Coroa.

¹⁰³ BPARAH, AL, ACAH, LV, 1652-1657, f^{os} 78-78v^o.

¹⁰⁴ BPARPD, FEC, CR, f^o 27.

¹⁰⁵ MALDONADO, *Fénix Angrense*, p. 353.

¹⁰⁶ *Ibid.*, pp. 401-402.

¹⁰⁷ *Ibid.*, pp. 401-402.

O financiamento da Provedoria das Armadas dependia da boa articulação de esforços com outros agentes do poder como as câmaras da ilha Terceira, o corregedor, o provedor da Fazenda Real, autoridades locais de outras ilhas, assim se distribuindo os custos das operações. Mas cabia ao provedor das armadas, a suas expensas, suportar grande parte das acções de assistência. Assim, não é de estranhar que, no livro da feitoria de Angra, conforme refere o probo Maldonado, se encontrasse registada uma ordem determinando que a carga de qualquer navio de guerra que naufragasse nas ilhas ou o que se arrematasse deles fosse pertença do provedor das armadas. Em contrapartida, o armamento ou as cargas que ficassem por arrematar deveriam ser entregues ao provedor da Fazenda Real para que ficassem armazenadas¹⁰⁸.

Se este privilégio permitia à família Canto ter acesso a uma fonte de receitas que lhe permitia aliviar o peso dos gastos com a provedoria, também é certo que este era um foco de conflitualidade com os outros poderes insulares, que, embora colaboradores, não gostavam de ver a sua jurisdição posta em causa. Isto mesmo ficou demonstrado em 1654, quando o provedor das armadas se deslocou à vila da Praia para retirar a artilharia guardada a bordo e o que mais nele houvesse de um galeão, *S. Pedro de Hamburgo*, naufragado dois anos antes. Esta iniciativa não foi bem vista pelo provedor da Fazenda Real, que entendeu que era a ele que competia providenciar sobre a matéria¹⁰⁹. De novo, a conflitualidade jurisdicional perturbava o funcionamento regular das instituições.

Neste estudo sobre o funcionamento do porto de Angra durante o século XVII, foi efectuada uma análise minuciosa sobre os poderes e jurisdição relacionados com a gestão deste sistema portuário, especialmente o poder camarário. Deste modo, foi possível desvendar não só a complexidade da arquitectura institucional da época, relativamente à necessidade de articulação e a permanente negociação dos corpos administrativos que tutelavam os diferentes assuntos portuários, como toda a intensa actividade do porto que ia muito além da mera assistência às frotas oficiais da coroa portuguesa. O porto de Angra revelou ter sido um espaço de intenso circuito de pessoas, ofícios, navios e comércio, com importância na dimensão local e internacional, onde era necessária uma boa articulação entre os diversos intervenientes para que se pudesse dar resposta às várias solicitações provindas tanto do poder central como dos seus utilizadores.

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 343.

¹⁰⁹ DRUMMOND, *Anais da Ilha Terceira*, p. 126.