

5

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

GONÇALVES GUIMARÃES, J.A.: “Relações comerciais entre a Barra do Douro (Porto-Gaia, Portugal) e os portos do Golfo da Biscaia, desde a Idade Média até ao reconhecimento da independência do Brasil (1825)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 707-735.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Relações comerciais entre a Barra do Douro (Porto-Gaia, Portugal) e os portos do Golfo da Biscaia, desde a Idade Média até ao reconhecimento da independência do Brasil (1825)

Joaquim António Gonçalves Guimarães

1. A BARRA DO DOURO E AS NAVEGAÇÕES MARÍTIMAS

A Barra do Rio Douro foi desde a Idade Média o grande porto de abrigo do Norte de Portugal, tendo daí o país tirado o nome, pois em ambas as margens do rio, junto à sua foz mas do mar abrigadas, existiram desde os tempos da romanização duas povoações denominadas *Portucale*, depois individualizadas como Porto, na margem direita, e Gaia, na margem esquerda¹.

Para além da importância destes dois *portus* ou *cales* na passagem do rio, de Norte para Sul ou vice-versa, estamos perante o “porto” por excelência, onde todos os navios em trânsito ao longo da sua costa aportavam e de onde todos partiam, não obstante as dificuldades geomorfológicas da sua barra, ao mesmo tempo uma ameaça para a navegação, mas afinal uma segurança para os navios pilotados para os seus ancoradouros, defendidos pela Natureza e pelo Homem dos ataques dos piratas e corsários². De todos os outros portos da costa atlântica portuguesa, apenas foi suplantado pelo de Lisboa, que lhe ganha depois no contacto com o Mediterrâneo, a África, a Índia, o Extremo Oriente e o Brasil, mas não tanto com os países do Norte da Europa, a América do Norte bacalhadeira, e mesmo com o próprio Brasil, em certas épocas e circunstâncias.

As relações da Barra do Douro com outros portos longínquos, nomeadamente com o Mediterrâneo, terão tido início no período pré-romano³. As navegações medievais dos nórdicos para Sul deixaram aqui o barco rabelo, que de navio de mar se fez fluvial⁴. As incursões militares contra os mouros hispânicos e magrebinos, ou para ocupação da Terra Santa, aqui se acolhem na sua passagem. Conquistado o Algarve aos mouros (1247), as relações com os portos do Norte e do Sul passam a ser mais comerciais. Desde cedo são estabelecidas ligações com a vizinha Galiza⁵ e provavelmente com França e Inglaterra, através de uma navegação de cabotagem que dobrava a Finisterra galega até ao Mar Cantábrico, contornava o Golfo da Biscaia até dobrar a Finisterra bretã, e acostava depois aos portos ingleses da Mancha ou outros mais setentrionais. Londres, Amesterdão e Hamburgo serão destinos frequentes para os barcos daqui saídos, enquanto que os com origem naqueles portos, demandarão ao longo dos séculos, a barra portuense em busca do vinho, da cortiça e da fruta durienses, ou dos produtos tropicais aqui chegados do Brasil.

1. Sobre a questão de *Portucale* ver GUIMARÃES, J. A. Gonçalves: «Vestígios arqueológicos paleocristãos de *Portucale Castrum Antiquum* (Gaia)», *I Congresso sobre a Diocese do Porto – Tempos e Lugares de Memória*, Actas vol. I, Centro de Estudos D. Domingos de Pinho Brandão/Universidade Católica/ Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Arouca, 2002, pp. 543-556.

2. Sobre a geomorfologia da Barra do Douro ver ARAÚJO, Maria da Assunção Ferreira Pedrosa de: «Evolução Geomorfológica da Plataforma Litoral da Região do Porto», dissertação não publicada apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto para obtenção do grau de Doutor em Geografia Física, 1991; sobre a sua importância histórica no contexto dos portos nacionais ver BLOT, Maria Luísa B. H. Pinheiro: *Os portos na origem dos centros urbanos. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*, Ministério da Cultura/Instituto Português de Arqueologia, Lisboa, 2003; sobre os seus problemas ver SOUSA, Fernando de; ALVES, Jorge Fernandes: *Leixões uma história portuária*, Administração dos Portos do Douro e Leixões (APDL), S.A., Leça de Palmeira, 2001; sobre a sua defesa ver *infra* Nota 44.

3. Sobre esta relação ver SILVA, Armando Coelho Ferreira da: «Origens do Porto», *História da Cidade do Porto*, direcção de Luís A. de Oliveira Ramos, Porto Editora, Porto, 1994, p. 71 e seguintes.

4. Sobre o barco rabelo e as suas possíveis origens ver FIGUEIRAS, Octávio Lixa: *Uma presumível herança germânica na construção naval tradicional portuguesa*, Academia da Marinha, Lisboa, 1985.

5. Sobre as relações entre a Barra do Douro e a Galiza ver SAMPAIO, Alberto: *As povoações marítimas*, Veja, Lisboa, 1979; *idem*: *As vilas do Norte de Portugal*, *ibidem*, *idem*, 1979; e também GUIMARÃES, J. A. Gonçalves: *Memória histórica dos antigos comerciantes e industriais de Vila Nova de Gaia*, Associação Comercial e Industrial de Vila Nova de Gaia (ACIGAIA), Vila Nova de Gaia, 1997; SILVA, Francisco Ribeiro da; CARDOSO, António M. de Barros: «Intercâmbios comerciais entre o norte de Portugal e a Galiza na viragem do século XVII para o XVIII», *Douro – Estudos & Documentos*, vol. II (4), 1997 (2º), Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto (GEHVID), Porto, pp. 173-213.

Entre estes extremos portuários e a Barra do Douro ficavam os portos bascos, quer como abrigo da já referida cabotagem, quer como fornecedores ou compradores de produtos convidativos que a seguir se apresentam⁶.

2. RELAÇÕES ANTIGAS COM O PAÍS BASCO

Não sabemos quando foram estabelecidas as suas primeiras ligações regulares. Por entre referências muito avulsas ao longo da Idade Média, no tempo de D. João I de Portugal (1385-1433) elas eram já uma sólida realidade. No Foral que este rei concede à alfândega do Porto em 1410 se diz que:

«Outrossim mandamos que todas as coisas [e] mercadorias que quaisquer mercadores trouxeram à dita cidade do Porto, de Castela e de Biscaia, e de Galiza, desde Fonte Rabia [Fuenterrabia] até ao Rio Minho, não pague[m] dízima, salvo de ouro e de prata, e de ferro, e de aço, e de chumbo, e de estanho, e de cobre, e de breu, e de resina, e de madeira de torno e de tornos, de pipas levantadas, e de pano de cor ou lonas para treus, e das outras coisas de que se não costumam pagar portagem; porque achamos que de madeiras que não são de torno, nem de bordalhos, nem de pescados, nem de peles cabruas, nem de todas as outras coisas que vem das ditas partes por que se costumam pagar portagem, se não há-de pagar dízima»⁷.

Desde então esse comércio permaneceu habitual e desenvolveu-se ao longo dos séculos XV e XVI. «Nas décadas de 1580 e 1590, parte do comércio directo [do País Basco] em grande escala com Portugal era realizado por alguns mercadores portugueses residentes, temporariamente ou a mais longo prazo, em portos bascos como S. Sebastião»⁸. Desde então, e durante o século XVII os mercadores portugueses, muitos dos quais judeus ou cristãos-novos, formaram ali um «grupo significativo»⁹.

De entre eles destacou-se Diogo Pereira, vizinho do Porto, que já em 1585 residia em Bilbao, onde se encarregava de negócios na costa cantábrica, fazia seguros marítimos, negociava em bacalhau que enviava para o Porto, Aveiro e Lisboa e, em 1603, era administrador das salinas do reino da Galiza. Mas a sua principal actividade era a exportação de manufacturas de ferro de Biscaia e Guipuscoa para Portugal, tendo em 1611 praticamente monopolizado esse comércio¹⁰, o qual era então, não apenas para transformação e consumo local, mas também para reexportação para o Brasil e colónias. Esta presença do ferro biscainho em Portugal, e em particular no Porto, como vimos, já vinha de trás. Entre 1565 e 1596 carregam ferro, para além de alguns navios estrangeiros que demandaram a Barra do Douro, quatro embarcações de Leça de Matosinhos, três de Matosinhos, duas de S. João da Foz, uma de Miragaia e apenas uma do Porto¹¹, o que talvez queira dizer que este produto era descarregado nos pequenos ancoradouros complementares da Barra do Douro e da sua periferia, onde o controle alfandegário da cidade seria mais difícil. Estamos possivelmente a falar de contrabando.

Neste período os mercadores do Porto asseguram directamente um total de 20 carregamentos de ferro, para além de aí serem provavelmente descarregados parte das 51 cargas destinadas a Trancoso, 3 para Celorico da Beira, 3 para a Guarda e 2 para Castelo Mendo. No mesmo período, Aveiro recebe 36 carregamentos, Viana 15 e Lisboa apenas 13. Os grandes importadores portuenses eram Simão Vaz, Francisco Fernandes e Benito Mendes¹².

6. Para este estudo consideramos os portos de Euskadi, o País Basco a ocidente do rio Bidassoa, e os portos de Iparraldi, o País Basco a oriente deste rio, sob a designação genérica de Golfo de Biscaia.

A existência de uma povoação basca denominada Portugalete, perto de Bilbao, levanta algumas interessantes questões de toponímia que não podem deixar de lembrar as questões de *Portus + Cale* >Portugal. A sua análise está porém fora de âmbito deste estudo.

7. Publicado em VV.AA.: *A Alfândega do Porto e o despacho aduaneiro*, coordenação de Manuel Luís Real, Arquivo Histórico Municipal, Porto, 1990, p. 86 (actualizamos a grafia). A presença de biscainhos em Lisboa está confirmada para, pelo menos, as últimas décadas do século XIV: cf. *Crónica de D. Fernando*, de Fernão Lopes; edição crítica de Giuliano Macchi, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisboa, 1975, p. 8.

Bordalhos ou bordalha são o tabuado do forro exterior das embarcações (LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente: *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual*, 3ª edição, Edições culturais da Marinha, Lisboa, 1990, p. 104.

8. Cf. HUXLEY, Michael Barkham: «El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastian, 2003, p. 151.

9. *Idem, idem*, p. 162.

10. *Idem, idem*, p. 163.

11. Cf. CASADO ALONSO, Hilario: «El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)», *Itsas Memoria...*, nº 4, 2003, pp. 170-171.

12. Cf. CASADO ALONSO 2003: 171-174.



La ciudad de Oporto según grabado de 1788. Las relaciones marítimas entre la desembocadura del Douro (Oporto-Gaia, Portugal) y los puertos del Golfo de Vizcaya se remontan a la Edad Media manteniéndose con cierta regularidad hasta principios del siglo XIX, intercambiando hierro y bacalao por productos coloniales y sal, entre otros. El flujo comercial y el contexto político llevarán a algunos portugueses a instalarse en el País Vasco y ciertos vascos harán lo propio en la ciudad y región de Oporto.

Para o último quartel do século XVI e a segunda metade do século XVII temos uma preciosa fonte publicada sobre “todas” as embarcações entradas na Barra do Douro, na qual encontramos anotadas muitas delas como vindas dos portos biscainhos. Referimo-nos aos «Livros de visitas da saúde» de entre 1577 e 1698 existentes no Arquivo Histórico Municipal do Porto (Casa do Infante) e publicados por J. A. Pinto Ferreira¹³.

Das 2.814 entradas de embarcações registadas por esta fonte entre 1577/1578; 1597/1599; 1657/1661; 1672/1686 e 1690/1698, 150 referem-se a embarcações provenientes do Golfo da Biscaia, 5,3 % do total das entradas na Barra do Douro naqueles anos. Pode parecer pouco, mas se atentarmos que no mesmo período apenas se regista a entrada de 42 embarcações, 1,5 % do total, provenientes de Lisboa, a capital de Portugal, então aquele número assume outras proporções. E de Londres, para usarmos outro termo de comparação, registaram-se 480 embarcações, 17 % do total (ver Quadro I).

Os portos biscainhos estão aí identificados como França-Baiona (88 entradas, 58,6 % do total do Golfo da Biscaia; Bilbao (31 entradas, 20,6 %, *idem*), S. Sebastião (18 entradas, 12 %, *idem*), Biscaia, genericamente (11 entradas, 7,3 %, *idem*) e Fuenterrabia e S. João de Luz como uma única entrada cada¹⁴.

Os navios vindos de Baione predominam entre 1678 e 1682, tendo novo pico de entradas em 1686 e depois mantendo algum paralelismo com o número dos provenientes de Bilbao (ver Quadro II)¹⁵.

Nem todas as embarcações vindas daquelas proveniências eram biscainhas. Aliás só quatro é que são inequivocamente referenciadas como tal nesta fonte, ao lado de, pelo menos, doze portuguesas, cinco francesas, incluindo um navio de corso, três hamburguesas, duas holandesas e duas inglesas, para além de várias dezenas de nacionalidade não indicada, as quais não seriam com certeza, na sua maioria, espanholas, se atentarmos que a Espanha ocupava então um lugar muito modesto na proveniência dos navios que demandavam a Barra do Douro, devido à situação de guerra que

13. Cf. FERREIRA, J. A. Pinto: *Visitas de saúde às embarcações entradas na Barra do Douro nos séculos XVI e XVII*, Câmara Municipal, Porto, 1997. Para outras referências a navios, mestres e mercadores portugueses e as suas relações com o País Basco, na segunda metade do século XVI, veja-se também HUXLEY 2003: 149 e 151-152.

14. Para além da denominação genérica Biscaia, ou mesmo Reino de Biscaia num único caso, S. Sebastião aparece às vezes como S. Sebastião de Biscaia, para não se confundir com S. Sebastião da Corunha ou S. Sebastião do Rio de Janeiro, que também na fonte se referem. Baione é quase sempre indicada como França-Baiona, para não se confundir com a Baiona galega: mas é possível que às vezes haja confusão entre os dois portos, até porque ambos ficavam na rota entre o Golfo da Biscaia e a Barra do Douro. Em alguns casos foi possível fazer a distinção.

15. Seria interessante determinarem-se as razões destas presenças/ausências dos barcos biscainhos no Porto, mas tal não cabe nos propósitos deste trabalho. Uma rápida abordagem à conjuntura europeia da segunda metade do século XVII, a propósito do estudo da fonte citada na Nota 13, pode ver-se em DIAS, João José Alves: «Subsídios para o estudo do movimento e comércio da barra do Douro no século XVII», *Estudos de História de Portugal. Homenagem a A. H. de Oliveira Marques*, vol. II, séc. XVI-XX, Editorial Estampa, Lisboa, 1983, p. 163 e segs.

existira entre ambos os países até 1668¹⁶. É pois bem provável que muitas daquelas cuja nacionalidade não é referida sejam portuguesas ou mesmo galegas, devido à proximidade da costa, não sendo estas referenciadas como “espanholas”, como aliás as biscainhas, mas sempre com as designações da região de origem.

Segundo podemos constatar no Quadro I, era tipologicamente variada a frota utilizada: se é certo que a maior parte das embarcações está registada com o nome genérico de “navio” em quase 50 % dos casos, a maior parte delas eram patachos (42, ou 29 % dos casos, mais dois patachinhos), seguidos das charruas (10), fragatas (9 e duas fragatinhas), sétias (3), zabras (2), caravelas (2), além de naus, pinaças, sumacas e urcas, cada uma com um exemplo¹⁷.

Note-se que às vezes a tipologia da embarcação varia, ou por alteração de critério de classificação do escrivão ou, talvez o mais certo, por terem mudado de velame. Algumas delas aparecem mais de uma vez: é o caso do patacho *Espírito Santo*, capitaneado pelo bascainho Thomás Damantanha ou Damontanha em 1681/1682, por sua vez possivelmente pai ou parente de Pedro de Montañe que aparece a capitanear um patachinho em 1692; ou o patacho, charrua ou navio *S. António* ou *S. Pedro* e *S. António* capitaneado por Manuel Moreira, de 1693 a 1695, pois cremos tratar-se sempre do mesmo navio e capitão. E ainda um patacho denominado *N. S. da Nazaret* e *S. António*, embora tenha mudado de 1697 para 1698 de capitão e de consignatário (ver Quadro I).

Para alguns dos mestres ou capitães¹⁸ deste rota temos a nacionalidade: Pêro de Razamono, em 1597; o já referido Thomas Damontanha em 1681; e Francisco de Gorostiola, de Portugalete, em 1697, são todos biscainhos. Manuel Pires Leitam, visinho de Setúbal, em 1681; Balthezar André, de Esposende, em 1690; João Gonçalves Motta, de Azurara, em 1691, João Francisco da Silva, de S. João da Foz, em 1695; André Gonçalves Prassa, também de Esposende, em 1696; António da Costa Mariz, de Vila Nova (de Gaia) em 1697; Manuel dos Banhos, de S. João da Foz, em 1697; e Joseph Fernandez Robalo, do Porto, em 1698, são todos portugueses. E ainda em 1681 Joam Liguem, da Bretanha; em 1686, Marco António, de Málaga e Estêvão João de França. Dos restantes ignoramos a nacionalidade.

16. Segundo DIAS, *op. cit.* p. 167, durante este período, a maior parte dos navios que demandavam a Barra do Douro eram ingleses (1023); depois holandeses (410); franceses (349); alemães (aqui poríamos aspas nesta “nacionalidade”: 241); portugueses (metrópole e colónias: 207); e só então 154 espanhóis; 20 suecos; 14 italianos (aspas, *idem*); 9 dinamarqueses; 3 dos Países Baixos, então dominados pela Espanha; 1 da Noruega e 92 de proveniência desconhecida, num total de 2523 navios.

17. As características das embarcações referidas eram as seguintes:

Caravela – navio evoluído da caravela pescareira, a qual tinha um único mastro com uma única vela de pano latino, referida pela primeira vez no Foral de Gaia de 1255 (ver *infra* GUIMARÃES *et al.* 1983). Nos séculos XV/XVI era um navio elegante, de uma só coberta e com acastelamento à popa, largando velas bastardas em dois ou três mastros. Se tinha pano redondo à proa em vez de bastardo denominava-se “caravela redonda” (LEITÃO & LOPES 1990:137/138; HEERS, Jacques: «caravelle», in *Dictionnaire d'histoire maritime*, direcção de Michel Vergé-Franceschi, Éditions Robert Laffont, Paris, 2002 (a partir de agora *D.H.M.*), 1º volume, pp. 298/299.

Charrua – fragata, ou navio semelhante, destinado ao transporte de tropas, viveres, munições, etc. (LEITÃO & LOPES 1990: 157); ver fragata.

Fragata – navio menor que nau, mais ligeiro, sem acastelamentos, armado em galera e com duas cobertas. A fragatinha seria pois uma pequena galera (*Idem* 273).

Nau – navio de grande porte, bojudo, com altos acastelamentos a proa e à popa, armado de três mastros, o do traquete, o grande e o da mezena, largando pano redondo nos dois primeiros e um bastardo no terceiro, e ainda joanetes e outros panos auxiliares. Podia ter até quatro cobertas (*Idem* 368/369).

Navio – denominação genérica para embarcação de grande porte (*Idem* 371 e segs).

Patacho – «navio de dois mastros, com dois mastarés e pano redondo no de proa e com um só mastaréu no de ré, onde arma pano latino» (*Idem* 398); patachinho seria um patacho de menor porte.

Pinaça – navio de vela e remo empregue na pesca e no transporte de carga. Em 1678 as biscainhas eram compridas, largas e ligeiras, de popa quadrada, arvorando três mastros, podendo ter 50 pés de comprimento, 12 de boca, 5 a 6 de pontal, 10 de altura à popa e 11 à vante (*Idem* 414). Já aparece no Foral de Gaia de 1255 (cf. GUIMARÃES, J. A. Gonçalves; AFONSO, José António; PRATA, Raul Solla: *O Foral de Gaia de 1255 – um texto e a sua época*. Gabinete de História e Arqueologia, Vila Nova de Gaia, 1983, pp. 22 e 118.

Setia – Cândido de FIGUEIREDO, no seu *Dicionário da Língua Portuguesa*, Livraria Bertrand, Lisboa, 1949, 2º vol., p. 1026 b diz que é uma “pequena embarcação asiática”!

Sumaca – navio semelhante ao patacho, com um só mastaréu no mastro do traquete e sem gávea (LEITÃO & LOPES 1999: 492).

Urcas – designação alemã para nau (*Idem* 524).

Zabra – embarcação de origem árabe utilizada no transporte de carga e na pesca (*Idem* 546).

Veja-se também a descrição das embarcações apresentadas por UNZUÉ, José Luis Orella: «Comerciantes vascos en Normandia, Flandes y la Hansa: 1452-1526», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 84-85.

18. Parece que só os portugueses e galegos distinguem o *mestre* do *capitão*: o primeiro seria o comandante do navio de cabotagem, enquanto o segundo o seria do de longo curso; porém acontece que às vezes um navio de cabotagem recebe fretes para longo curso e vice-versa. Também parece que as denominações tinham a ver com a tonelagem e armação do navio: até iate, o comandante era *mestre*, e de bergantim ou brigue para cima, passava a denominar-se *capitão*. Ora acontece que alguns *mestres* passaram a *capitães* por comandar estas embarcações e *capitães* havia que dirigiam iates e outros navios de menor tonelagem: haverá sempre pois que ter em conta a biografia de cada um e o seu curriculum naval, para além de, como em todos os casos semelhantes, a denominação que a sociedade lhes atribui.

Veja-se, contudo, LEITÃO & LOPES 1990: 135/136 e 355/356, tendo em conta que a sua óptica é a da marinha de guerra e não a mercante, e ainda *D.M.H.*, 1º volume p. 289 e seguintes e 2º volume p. 904 e segs.

A fonte consultada não nos dá as quantidades dos produtos entrados, mas sim o número de carregamentos de cada um deles chegado à Barra do Douro. Mesmo a sua proveniência pode não ser os portos biscainhos: o bacalhau é um exemplo demasiado obvio. Mesmo assim atente-se no Quadro III: a importação de ferro é uma constante nos períodos considerados, por Portugal o não produzir e dele tanto necessitar para a construção naval e as ferramentas em geral. O breu segue-se na escala, mas quase desaparece desde 1683. O bacalhau deixa de ser importado destes portos a partir de 1681, mas voltará mais tarde. Os pregos ou pregaduras, nomeadamente para navios, ainda têm alguma expressão neste rol de uma vintena de produtos especificamente mencionados.

Quanto aos mercadores, aqui referidos apenas como importadores, os mais importantes são:

- No século XVI, Domingos Lopes (1597-1598).
- No século XVII, em primeiro lugar o francês José de Larre e possivelmente um seu filho Pedro¹⁹; depois João de Moransy cuja nacionalidade ignoramos; segue-se Beltram Lebrum, francês e Juam de La Ribera, cujos negócios se passam sobretudo com Baione; depois João Brusel, João Domingos de Aguiar, António Ferreira Pinto, Domingos Lopes, Francisco Gonçalves Portela e Corim Van der Horst, holandeses²⁰; os Vanzellers, Guilherme, Henrique e João, representam uma família instalada no Porto nesta época e que aqui continuará no ramo do comércio até à actualidade²¹; Abram Maine & Comp., João Voyse & Comp., e ainda outros mercadores portugueses e estrangeiros, incluindo alguns que nos aparecem uma única vez como importadores isolados de produtos biscainhos, com certeza complementados com os seus negócios de outras proveniências.

Um outro trabalho, também já publicado, dá-nos alguma ideia sobre os movimentos comerciais no sentido inverso, ou seja, da Barra do Douro para o Golfo da Biscaia entre 1681 e 1705. Trata-se do estudo dos livros da «Portagem e Redizima» do Cabido do Porto, guardados no Arquivo Distrital localizado nesta cidade²².

Utilizando como certos os dados aí apresentados (SANTOS 1984), os quais apresentam algumas discrepâncias em relação aos quadros e gráficos nele publicados²³, verificamos que entre aquelas datas a média mensal de barcos saída da Barra do Douro para o Golfo da Biscaia é de 15, contando todo o tipo de embarcações, nomeadamente os navios, as barcas²⁴, as lanchas²⁵ e as caravelas. Porém facilmente se verifica que os navios demandavam sobretudo Baione, enquanto que as lanchas, barcas e caravelas preferiam Bilbao ou, de uma forma genérica, os portos da Biscaia, se é que

19. Residia no Porto na Rua da Reboleira, dedicando-se a exportação de doces, cacau, panos, açúcar branco, conservas e, pelo menos desde 1701, vinhos do Douro, para a Galiza e outros destinos; FERREIRA 1977 transcreve José de Lara, tendo sido a leitura corrigida em SILVA, Francisco R. da; CARDOSO António M. de Barros, publicada in *Douro – Estudos & Documentos*, vol. II (4), 1997 (2º), GEHVID, Porto, pp. 173-213 para de Larre. Sobre este mercador ver estes últimos, p. 190.

20. Em 1690 «liderou em volume de mercadorias compradas no Porto» (SILVA & CARDOSO 1997: 189).

21. Segundo o *Armorial Lusitano-Genealogia e Heráldica*, coordenação de Afonso Eduardo Martins Zúquete. Editorial Enciclopédia, Lisboa, 1961, p. 570, em 1687 um João van Zeller casou no Porto tendo aí deixado descendência, da qual esta obra só regista um descendente militar por ostensivamente ignorar *la noblesse commerçant*. Os Zeller serão oriundos dos Países Baixos tendo-se espalhado pela França, Alemanha, Inglaterra e Portugal, onde aqui sempre se assinaram como VanZeller.

22. Cf. SANTOS, Cândido dos: «Para a história do comércio português: movimento da saída de barcos pela Barra do Douro de 1681 a 1705 e de 1777 a 1801», *Boletim Cultural*, 2ª série, vol. 2, 1984, Câmara Municipal, Porto, pp. 123 e segs..

23. Estes livros apresentam, a partir de 1681, uma estranha classificação, burocraticamente muito simples e cómoda, mas geograficamente anedótica: “Navios para o Norte”, onde aparecem os portos de Génova, de Sevilha e outros; em 1681 nos “Navios para o Brasil” aparece o Reino de Angola e Sofala; e nas “Lanchas Galegas” aparece a Biscaia, logo a partir também do mesmo ano e em “Caravelas do Reino” em 1690, o que mostra a hesitação de critérios.

Por este estudo podemos no entanto verificar que entre 1681 e 1703, saíram da Barra do Douro para os portos biscainhos um número significativo de embarcações anotadas, na sua maior parte, como “Lanchas e barcas da Galiza” e “Caravelas do Reino” (de Portugal), sendo as primeiras talvez de naturalidade galega, asturiana, basca, ou mesmo francesa, e as segundas portuguesas.

Este trabalho (SANTOS 1984) apresenta algumas discrepâncias na arrumação de dados e no seu tratamento, razão pela qual o usamos com prudência. Por exemplo, no quadro da página 137 apresenta 8 “Navios para o Norte” dirigidos a Baiona FR(ancesa) em 1683 e, na página 168, na explanação dos dados, aí se lê que a partir do Códice 171 neste mesmo ano saíram para Bayonne 10 “Navios para o Estrangeiro”; no quadro da pág. 155 apresenta 4 e 7 como o número de “Lanchas para a Galiza” que saíram para Bilbao e Biscaia nesse mesmo ano, quando a páginas 168 na rubrica “Lanchas e barcos da Galiza” aparecem 2 para Bayone, 4 para Bilbao e 7 para Biscaia, seguidos de mais 3 para Bayone, 2 para Bilbao e 5 para Biscaia em “Lanchas da Galiza”. E por aí fora. Por isso pomos sob reserva a fiabilidade dos dados aí apresentados.

24. Barca – «Navio de vela, de 3 mastros, que larga pano redondo no de proa e no grande, e um latino quadrangular e gave-tope no de ré. Os mastros de proa e grande têm dois mastaréus, e o de ré - denominado «da mezena» - tem um só» (LEITÃO & LOPES 1990: 82); no *D.H.M.* 2002, 1º volume, p. 171b diz-se que «na Época Moderna, o termo barca designa sobretudo uma pequena embarcação de carga, destinada à pesca, à cabotagem e às curtas travessias» (tradução).

25. Lancha – «Embarcação de boca aberta empregada na pesca do alto», segundo LEITÃO & LOPES 1990: 82, o que não é exactamente verdade pois em várias fontes aparece como embarcação de cabotagem. A designação é a mesma em português e em galego.

esta designação não pretende apenas significar S. Sebastião da Biscaia. O ano de maior afluência é o de 1683, seguido dos de 1685 a 1692, com total ausência de embarcações nos anos de 1697, 1698, 1704 e 1705 (ver Quadro IV²⁶).

Quanto às exportações para estes portos, a partir deste trabalho torna-se impossível destrinchá-las, pois aparecem mencionadas em conjunto para todos os destinos considerados.

Mais recentemente o estudo destas mesmas fontes foi retomado com a finalidade de apurar os «Intercâmbios comerciais entre o norte de Portugal e a Galiza na viragem do século XVII para o século XVIII», os quais contudo se estendem «às embarcações matriculadas nos portos das Astúrias, da Cantábria e da Biscaia»²⁷. Neste trabalho (SILVA & CARDOSO 1997) apresenta-se a análise de dados para cinco anos, 1690, 1691, 1699, 1703 e 1713. No gráfico aí apresentado a páginas 176 verifica-se que neste período o movimento entre a Barra do Douro e a Biscaia, foi superior ao de qualquer outro porto galego, à excepção de Vigo, apenas se aproximando Padrão e Arosa.

Analisando os dados obtidos por estes investigadores para a região que ora nos interessa (Quadro V), verificamos o seguinte:

- As embarcações com maior número de referências são a *N. S^a do Rosário*, ou *N. S^a do Rosário e S. João*, se é que se trata da mesma embarcação e, depois, a *S. António e Almas*, além de mais algumas outras com dois fretes no período estudado, salvaguardando sempre qualquer possibilidade de homonímia.
- Dos 27 mestres cujos nomes são indicados, apenas José de Pires aparece duas vezes. Todos eles são em simultâneo mestres e mercadores, ou mais propriamente, consignatários da carga, ou de parte dela²⁸.
- Quanto aos trinta e sete exportadores, partindo do princípio que Bernardo Serracina Valdez e Bernaldo Baldas são o mesmo, bem assim como Tomás Soares Vilhane e Tomás Soares, o maior mercador é efectivamente João Domingos de Aguiar com seis carregamentos, e só depois, com dois cada, o referido Bernardo Serracina Valdez, Diogo Garcia, Domingos Pacheco Monteiro, Fernando Lopes, José Maria Rosso e o também já referido Tomás Soares Vilhane. Todos os outros apenas com uma referência. Mas alguns destes nomes são comuns a outra listagem de importadores já apresentada (Quadro I): é o caso de Corim Van Der Horst e João Domingues de Aguiar, sendo provável que Jerónimo da Silva Guimarães seja parente de Gaspar da Silva Guimarães ali apresentado. Assinale-se ainda a presença dos mercadores ingleses Thomad Phayre e Francisco Peking, ambos residentes na Rua Nova e ambos exportadores de Vinho do Douro e, no caso do primeiro, também de vinho verde por Viana. Em 1699 Thomas Phayre envia, para S. Sebastião de Biscaia, cadeiras e tamboretas de moscóvia e Francisco Peking açúcar e aguardente para a Corunha e Biscaia²⁹.

Por este trabalho ficamos também sem saber quais eram os produtos que se destinavam exclusivamente aos portos biscainhos, pois as exportações são indicadas genericamente sem correspondência com os respectivos destinos. Nessas indicações de carga destinadas aos portos do Norte, entre os quais se incluem os do País Basco, encontramos os seguintes produtos no período que decorre entre 1681 e 1705: açúcar, aguardente, alcatrão, amêndoa, arcos para pipas (feixes), arroz, azeite, cadeiras, centeio, chapéus, conservas, chumbo em barra, faqueiros, farinha, feijão, groselha, lã, laranja, laranja azeda, laranja da China, limão, linho, linho branco, livros de Teologia, louça, louça branca, louça branca de Vila Nova, louça vidrada, meias de lã, milho, miu-

26. Neste quadro corrigimos alguns valores apresentados em SANTOS 1984:156 a partir do que o próprio traz publicado na p. 165 e segs.. Há discrepância entre estes dados e os apresentados por SILVA & CARDOSO 1997 para os mesmos anos, a qual poderá ter origem no computo do número total de barcos ou no de barco/unidade, tendo em conta que às vezes a mesma embarcação fazia mais de uma viagem por ano; ver quadros apresentados.

27. Ver SILVA & CARDOSO 1997, *op. cit.* Nota 19.

28. Sobre a definição de consignatário já equacionamos a questão em GUIMARÃES, J. A. Gonçalves: «Relações comerciais da Barra do Douro com Cabo Verde entre 1818 e 1825»; comunicação apresentada às VI^{as}. Jornadas Luso-caboverdianas em Ciências Sociais, Universidade Portucalense Infante D. Henrique, Porto, 26 a 30 de Abril de 2004, a publicar em *Africana*, revista do Centro de Estudos Africanos e Orientais daquela universidade; SILVA & CARDOSO 1997: 189, concluíram que grande número dos mestres das embarcações eram também comerciantes, chegando essa percentagem aos 50% em 1703.

29. Cf. SILVA & CARDOSO 1997: 190.

dezas, mós (pedras de moinho), oiro, pano, pano de linho, pano de linho da Covilhã, pão, papel, sal, sebo em latas, sumagre, tabaco (rolos), vassouras de palmas, velas de sebo, vinagre, vinho maduro³⁰.

No período que decorre entre 1777 e 1801, encontramos referências a um único navio por ano para Bilbao em 1779, 1795 e 1801, e para Baione em 1781 e 1782³¹. Para além de alguns produtos já mencionados no período anterior, como o azeite, as laranjas e limões, o sal, o sumagre e o vinho, que continuam nestas datas a serem exportadas para o Norte, aparece o açúcar nas variedades branco e mascavado, e ainda o algodão, alhos, ameixas, cacau, café, castanhas, cebolas, cortiça, couros, erva doce, gengibre, louro (folha), pólvora e pontas de boi (chifres).

Podemos pois concluir que nos séculos XVII e XVIII não sendo intenso o comércio entre a Barra do Douro e o País Basco, ele era no entanto frequente e até regular.

Neste último século as importações de ferro biscainho continuaram, atingindo na década de oitenta valores muito elevados, até porque Portugal continuava a ser não apenas um destino final deste produto, mas os seus portos funcionavam «...como plataformas de redistribuição com destino ao mercado colonial e também até Inglaterra, especialmente depois da assinatura do Tratado de Methuen (1703)». Nesta redistribuição o Porto desempenhava um importante papel, logo depois de Lisboa³².

Porém, sobretudo a partir desta data, o grande produto de exportação pela Barra portuense vai ser o vinho proveniente do Alto Douro e, nesse comércio, os ingleses vão ter uma enorme preponderância. Mas estes, para além dos portugueses, não serão os únicos protagonistas da história da sua exportação pela Barra do Douro.

3. UM COMERCIANTE BASCO NO PORTO

Por meados do século XVIII um comerciante basco estabelecido no Porto vai ter um papel de relevo na fundação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, criada por decisão magestática de D. José I e influência do seu ministro Conde de Oeiras, futuro Marquês de Pombal, em 1756. Não existindo muitos dados conhecidos sobre esta comerciante vamos coligir os que se apresentam como seguros³³. Chamava-se D. Bartolomeu de Pancorbo de Ayala Iguerra e terá nascido em S. Sebastian em 1695³⁴.

Parece ser seguro que era de origem basca, pois como tal era tido pelos seus contemporâneos, nomeadamente o comerciante francês Jacome Ratton, que assim se lhe refere nas suas *Recordações*, publicadas em Londres em 1813, e com cujo pai e tio D. Bartolomeu se correspondia, parecendo-nos portanto um testemunho fidedigno. Vários outros documentos o dão como fidalgo espanhol, sem mais pormenores.

30. Segundo SILVA & CARDOSO 1997: 181 e seguintes, na amostragem que realizaram, encontraram algumas referências mais específicas ao destino biscainho de alguns produtos portugueses e das suas colónias, como é o caso de alguma louça de Coimbra, arroz proveniente do Brasil e doce. Também aí se destinam alguns produtos estrangeiros reembarcados no Porto, como o papel de Génova e a folha de Flandres. Não sabemos a proveniência dos 70 livros de Direito e um missal para ali destinados em 1699.

31. Cf. SANTOS 1984: 217, 231 e 236. Em RAU, Virginia: «O movimento da Barra do Douro durante o século XVIII: uma interpretação», *Boletim Cultural*, vol. XXI, 1958, Câmara Municipal, Porto; na tabela 1, Nota 17 encontramos um único navio vindo em 1781 de S. Sebastião para o Porto.

32. Cf. URIARTE AYO, Rafael: «El hierro Vasco y los mercados europeo y colonial durante el Antiguo Régimen», *Itsas Memoria...* nº 4, 2003, p. 313 e seguintes, em especial Cuadro 2 (316) e Gráfico 4 (319).

33. Como já anotou BASTO, Magalhães: «Dom Bartolomeu Pancorbo – o homem que deu a ideia para a fundação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Alguns documentos inéditos de interesse para a sua biografia», *Boletim Cultural*, vol. XVI, nº 1/2, Câmara Municipal, Porto, p. 21, alguns dados biográficos sobre este comerciante foram deturpados ou inventados pelo escritor Arnaldo Gama e pelos que a partir dele os repetiram. Não são esses que aqui vamos considerar, mas o que aquele honesto cronista do Porto sobre ele compilou. Aliás dele discordamos completamente quando entende que os romancistas – a quem juntaríamos os jornalistas, os memorialistas e os publicistas, em geral – têm o “pleníssimo direito” de inventar ou deturpar a verdade: a Ciência Histórica não se revê em prosas mais ou menos elegantes mas sem critério de verdade, pois a realidade – qualquer realidade – é sempre mais fantástica do que a mais bela fantasia.

34. Cf. *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, vol. XX, s/d, Editorial Enciclopédia, Lisboa/Rio de Janeiro, pp. 160/161.



Vista de San Sebastián (grabado portugués publicado en Claudio Chaby, "Excertos históricos e coleção de documentos", Lisboa, 1863-82). Las relaciones entre Oporto y San Sebastián están documentadas desde finales del siglo XVI. El puerto donostiarra envía al portugués hierro, lana, bacalao y brea. De San Sebastián era natural Bartolomeo de Pancorbo de Ayala Iguerra, el comerciante precursor de la fundación de la Compañía General de la Agricultura de las Viñas del Alto Douro, que ha regulado desde 1756 la producción y el comercio del vino de Oporto.

Não se sabe quando veio para o Porto: segundo uns terá vindo aos dez anos estabelecendo-se por sua conta aos trinta, o que deve ser verdade pois, de outro modo, não se compreenderia a reputação que tinha no fim da vida como comerciante de grosso trato de vários produtos tais como o vinho, que enviava para o Brasil, o tabaco, que vendia «para fora deste Reino», e possivelmente outros, como o açúcar e corantes vegetais brasileiros, muito procurados pelos países do Norte da Europa³⁵.

Em 1751 morava no Porto, na Rua Nova, tendo casado, em data e local que se desconhece, com D. Maria Luzia Royola, de quem teve, pelo menos, um filho, de seu nome D. António Pancorbo e Royola, os quais nesta data fazem seu procurador para tratar dos negócios e bens do casal em quaisquer reinos e em especial no de Castela.

Devido à sua reputação e volume de negócios –costumava ir «para Lisboa esperar as frotas e receber os dinheiros que nelas esperava»–, em 1755 um negociante suíço de Marselha escreve «À Messieurs Don Barthèlemy & Don Antoine de Pancorbo, Père & Fils, à Ao – Porto» em nome do conde de Sieciechow, personalidade importante na corte da imperatriz Maria Teresa de Áustria, propondo-lhe a sua entrada para uma sociedade comercial que importaria produtos dos países do Norte e de Itália e exportaria para lá os produtos portugueses e das suas colónias.

Na região portuense possuía D. Bartolomeu outros bens, nomeadamente uma propriedade em Ribeira de Abade, na freguesia de S. Veríssimo de Valbom, concelho de Gondomar, composta por casa, armazéns, alambiques e ainda terreno com sobreiros, tendo nessa dita propriedade realizado obras vultuosas que necessitaram de muita pedra, a qual, no entanto, hipoteca no ano seguinte numa obrigação que faz ao comerciante Martinho Velho da Rocha Oldembourg, por débito de dinheiro resultante da venda de tabaco em folha que exportou, mas que ainda não pagara. A hipoteca abrangia igualmente um armazém que possuía no Porto junto da Rua da Fábrica (do Tabaco)³⁶.

Não sabemos qual a importância que o vinho realmente ocupava nos seus negócios, porém será este o produto que fará com que o nome de D. Bartolomeu Pancorbo fique na História do Vinho do Porto.

35. O facto de a «Memória sobre o estado da Agricultura, e comércio do Alto Douro», obra apresentada em 1782 à Academia Real das Ciências e publicada anónima no tomo III das suas *Memórias Económicas* em 1791, dizer que D. Bartolomeu Pancorbo «... havia pouco tempo tinha aparecido no Porto, e publicado um vasto projecto de comércio de vinhos do Alto-Douro para os portos do Báltico», o pouco tempo refere-se com certeza à data da publicação do «vasto projecto» antes da fundação da Companhia em 1756 e não ao enraizamento do comerciante na região, pois de outro modo como se compreenderiam os bens que aqui possuía e o crédito de que gozava junto, por exemplo, de Martinho Velho da Rocha Oldembourg, administrador geral dos tabacos, a quem assina uma hipoteca sobre esses bens em 1752. Aqui discordamos de A. de Magalhães Basto (BASTO 1953:27), que temos vindo a seguir. Aquela Memória está também publicada in *Estudos Durienses*, nº 1, Imprensa do Douro, Régua, 1937.

36. Continuamos a seguir BASTO 1953:36/37 e seguintes.

Entre 1750 e 1756 a exportação de vinhos do Douro entra em crise acentuada devido a vários factores: baixa de produção, baixa de preços, miséria das populações do Douro por falta de cultivo de produtos alternativos, falência de lavradores e de comerciantes portugueses que dependiam dos vinhos, diminuição dos rendimentos dos comerciantes ingleses os quais, seguros nos seus créditos pela venda de outros produtos importados como o bacalhau e os têxteis, dominavam o negócio do vinho fazendo os preços que queriam aos lavradores e controlando as exportações³⁷.

Alguns comerciantes portugueses e outros não ingleses tentam reagir, procurando novos mercados para os vinhos durienses, e assim eximi-los ao controlo comercial britânico. Um desses comerciantes foi D. Bartolomeu Pancorbo, que para tal funda com seu filho D. António e um seu agente, o francês Dumont, uma companhia mercantil que tinha em vista a sua exportação para os países nórdicos e os confins do Mediterrâneo.

Por falta de capital, a companhia faliu, mas quando o fidalgo Luiz Beleza de Andrade, filho de um vinhateiro do Douro, reúne com os comerciantes do Porto e com o dominicano Frei João de Mansilha para tentar inverter a situação, a todos vem à mente a companhia do biscainho, cuja ideia é então apresentada ao Secretário de Estado Sebastião José de Carvalho e Mello, futuro Marquês de Pombal, que por decreto real de 10 de Setembro de 1756 vê sancionada a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, iniciando-se assim o ciclo estatal da produção do Vinho do Porto e outros vinhos do Douro, o qual só terminará, parcialmente, com a Carta Constitucional de 1822³⁸.

D. Bartolomeu chega a ser proposto para «Intendente Geral e Deputado perpétuo da Mesa» da Companhia «para assistir em Lisboa»³⁹. Porém não chega a tomar posse do cargo: a 13 de Dezembro daquele ano da sua fundação aí vem a morrer. Dele deixou escrito Frei João de Mansilha que

«...era homem de talento e que poderia fazer fortuna nesta Corte, aonde sem dúvida tinha adquirido conceito de homem capaz, e sem dúvida o era ... sendo certo que sempre tinha trabalhado, e ou por facilidades, ou pelo que quer que fosse sempre fez... para prosseguirmos este famoso negócio, que por fim mereceu a divina bênção com utilidade inegável para essas Províncias».

A família, com «... os meios necessários para a viagem à custa da Companhia, pelos serviços que o dito defunto tinha feito...» terá passado a Espanha⁴⁰.

4. NO SÉCULO XIX, ENTRE 1818 E 1825

Pelo menos no século XIX o Mar Cantábrico era considerado pelos estrangeiros uma zona perigosa para a navegação:

«A província de Biscaia... é composta por 52 milhas de costa excessivamente má, sem portos nem abrigos para os navios de grandes dimensões, com a excepção do porto de Bilbao... as pequenas enseadas e portos que aí se encontram não podem ser utilizadas a não ser pelas lanchas dos pescadores e pelos navios de cabotagem na hora da maré alta e com bom tempo. As rajadas de vento de N.O. trazem consigo um mar bravio que se abate constantemente com furor sobre a costa da Biscaia e que torna impossível o movimento comercial nos raros portos que aí se encontram. Felizmente o mar é profundo perto de terra; os rochedos que a rodeiam são todos afastados da borda de água e pode-se sem receio deixar correr os barcos da costa ou prolongar a navegação a pequena distância sempre que o mar não esteja bravo ao largo»⁴¹.

37. Sobre este aspecto veja-se SCHNEIDER, Susan: *O Marquês de Pombal e o Vinho do Porto - dependência e subdesenvolvimento em Portugal no século XVIII*, A Regra do Jogo, Lisboa, 1980, p. 37 e segs..

38. Logo em 1821 as Cortes restringem os privilégios da Companhia, continuando a fazê-lo em 1822 ainda antes da votação da Constituição, o que vem a ser revogado por D. João VI no ano seguinte. Em 1824 é a vez de alguns comerciantes ingleses do Porto se queixarem ao governo inglês. A 30 de Maio de 1834 D. Pedro IV extingue os privilégios da *Companhia*, passando esta a firma comercial como as demais. Porém em 1838, face ao descalabro da exportação dos vinhos, é restabelecida por vinte anos, vindo a ser extinta apenas em 1865, passando então a propriedade privada; cf. GUIMARÃES, J. A. Gonçalves; GUIMARÃES, Susana: *Prontuário Histórico do Vinho do Porto*, Gabinete de História e Arqueologia, Vila Nova de Gaia, pp. 59/60.

39. Cf. BASTO 1953: 32 Nota 1.

40. *Idem* 53/54.

41. Cf. *Routier de la côte Nord d'Espagne, traduit de l'édition de 1860-61 et complété jusqu'en 1873 par A. Le Gras, publié sous le Ministère du Vice-amiral De Donpierre d'Hornay, membre de L'Assemblée Nationale, Imprimerie Nationale, Paris, 1873, a seguir Routier ... 1873, p. 263, tradução.*

Por sua vez na

«... província de Guipuscoa... os portos que existem na costa são raros e pouco seguros, com excepção de Pasajes, o único que se pode chamar um porto... Batida no Inverno pelos ventos tempestuosos de N.O., a costa de Guipuscoa é muito perigosa, pois logo que se deixa algum dos portos que aí existem, não resta senão a triste perspectiva de o barco se perder nos baixios d'Arcachon se não se consegue entrar no porto de refúgio de S. João da Luz»⁴².

Esta periculosidade dos mares biscainhos era bem conhecida dos portugueses, os quais, como vimos, de há séculos demandavam estas águas. Algumas das suas tempestades estão registadas em ex-votos: em 1761 o barco do capitão José Pedro de Lisboa «correu 48 horas sem pano dando a popa ao mar com água aberta» na baía da Biscaia, tendo-se no entanto salvo⁴³.

A navegação a partir do Porto, ou a das embarcações que de outros portos à Barra do Douro se dirigiam, para além da geomorfologia e de outros factores da Natureza, na primeira metade do século XIX, foram várias vezes condicionadas por diversos factores políticos de ordem internacional⁴⁴.

No início de oitocentos o Porto e o seu termo herdaram dos tempos anteriores vários estaleiros de construção naval⁴⁵, uma cordoaria⁴⁶, a Real Escola Náutica criada em 1762, que em 1803 passa a Real Academia da Marinha e Comércio e depois a Academia Politécnica em 1837⁴⁷, e a Intendência de Marinha, criada em 1804, mas que só recebe o primeiro oficial marinho em 1820⁴⁸, ou seja todas as condições para manter, proteger e fazer prosperar não só a marinha de guerra, mas sobretudo a sua frota mercantil. Porém tal não vai acontecer, pelo menos de forma continuada: a 21 de Novembro de 1806 Napoleão decreta em Berlim o Bloqueio Continental aos navios ingleses e um ano depois as tropas de Junot tomam Lisboa, tendo o Rei e Corte retirado para o Rio de Janeiro. Em Junho do ano seguinte é declarada a abertura dos portos do Brasil ao comércio externo. A 29 de Março o Porto é invadido para Soult. No ano seguinte Massena invade Portugal, tendo retirado vencido em Março de 1811. Os ingleses ficam a “proteger” os portugueses, enquanto em Espanha é proclamada a Constituição de Cádiz em 1812. O militar inglês Beresford domina na realidade Portugal, perante uma Junta de Regência subserviente e inapta. Em 1817 o general Gomes Freire de Andrade organiza uma conspiração, mas é descoberto e condenado à morte. No ano seguinte funda-se no Porto uma loja secreta denominada Sinédrio e em 1820, a exemplo do que acontece em Cádiz, dá-se a Revolução liberal nesta cidade, a qual é secundada por Lisboa e, no ano seguinte, pelo Pará. A 26 de Abril de 1821 o rei português regressa do Brasil para Lisboa, onde jura a Constituição promulgada em 1822, enquanto aquela antiga colónia, agora reino, logo império, se declara independente. Em 1823 dá-se a contra-revolução do príncipe D. Miguel que acabará por ser exilado em 1824. No ano seguinte Portugal reconhece a independência do Brasil e em 1826 D. Pedro I do Brasil, após a morte de D. João VI, outorga a Portugal a Carta Constitucional, que substitui a Constituição de 1822. Em 1827 D. Miguel inicia o seu regresso a Portugal e a 13 de Março do ano seguinte dissolve as Cortes Constitucionais: porém o Porto revolta-se, mas é depois vencido e as tropas liberais têm de fugir para a Galiza. A Ilha Terceira (Açores) permanece liberal e, no ano seguinte, aí desembarcam os voluntários liberais que estavam emigrados em França, consti-

42. Cf. *Routier ... 1873*, p. 299, tradução.

43. Cf. VV.AA. *Primeira exposição nacional de Painéis Votivos do Rio, do Mar e do Além-Mar*, Museu da Marinha, Lisboa, 1983, (a seguir Painéis votivos...) 1983, nº 147.

44. A importância crescente do comércio pela Barra do Douro e o conseqüente desenvolvimento da cidade do Porto deram origem a várias providências para a sua defesa desde a Idade Média, desde a hipótese de colocação de uma corrente entre duas torres, uma em cada margem do rio, por volta de 1359 (DUARTE, Luís Miguel: «Cadeias no Rio Douro», *Público*, Memória da cidade, domingo 30 de Junho de 1996, p. 51), até à construção de fortalezas, fortes e fortins, sobretudo ao longo do seu litoral norte (Cf. BARROCA, Mário Jorge: *As fortificações do litoral português*, Edições Inapa, Lisboa, 2001). No entanto, se tal podia ser eficiente para impedir a entrada forçada de navios adversos e o desembarque de tropas, a melhor defesa da Barra do Douro sempre foi a periculosidade dos seus obstáculos naturais. Quando os piratas e corsários passaram a esperar demoradamente os navios, à chegada ou à partida, fora da Barra, motivaram a construção de duas fragatas de guerra para a defesa da costa ainda na década de vinte do século XIX: cf. *Condições do real contracto das fragatas de guerra, da alfândega do Porto, e suas anexas...*, de 1 de Janeiro de 1820 a 31 de Dezembro de 1822; Biblioteca Pública Municipal de Vila Nova de Gaia, reg. nº 8948.

45. Cf. GUIMARÃES, J. A. Gonçalves: «Navios construídos nos estaleiros de Vila Nova de Gaia no período constitucional», *Revista de Ciências Históricas*, vol. XVII, Universidade Portucalense Infante D. Henrique, Porto, 2002, pp. 153-170. Sobre os estaleiros da margem direita do Rio Douro ver, entre outros, CRUZ, António: *O Porto nas navegações e na expansão*, 2ª edição, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, Lisboa, 1993, p. 30 e seguintes.

46. Cf. COSTA, Agostinho Rebelo da: *Descrição topographica e histórica do Porto* [1788], com a carta de Tomaz de Modessan e algumas palavras prévias de A. de Magalhães Basto, 2ª edição, Edições Progredior, Gaia, 1945, p. 275.

47. Cf. DIONÍSIO, Sant'Anna: *Da urbe e do burgo*, Lello & Irmão, Porto, 1971, p. 111 e segs..

48. Cf. FONSECA, Henrique Alexandre da: *A Intendência de Marinha do Porto – subsídios para a sua história*, Comissão Cultural da Marinha, Lisboa, 1993, pp. 4 e 5.

tuindo-se aí um governo de Regência em nome de D. Pedro I do Brasil e IV de Portugal, que abdicaria em sua filha D. Maria da Glória, futura D. Maria II.

A 27 de Junho de 1832 a expedição liberal comandada por D. Pedro sai de S. Miguel (Açores) para o continente, desembarcando a 8 de Julho numa praia a Norte da Barra do Douro. No dia seguinte o pequeno exército liberal entra no Porto, seguindo-se o cerco das tropas absolutistas à cidade por terra e mar. Em Junho de 1833 o almirante inglês Napier, ao serviço dos liberais, derrota a esquadra miguelista no cabo de S. Vicente, seguindo-se a ocupação de Lisboa. Em 1834 triunfa a causa liberal, retirando-se D. Miguel de novo para o exílio. A 28 de Maio são convocadas as Cortes, enquanto no Porto era fundada a Associação Comercial a 24 de Dezembro desse mesmo ano⁴⁹.

É neste cenário político, militar e institucional que terá de ser enquadrado o movimento da Barra do Douro nesta época. E se aqui nos interessam particularmente as relações do Porto com o Golfo da Biscaia, vejamos igualmente algumas das situações que nesta mesma época condicionavam os portos biscainhos: em 1801 a Espanha declara guerra a Portugal pressionada pela França e em 1804 Carlos IV declara guerra a Inglaterra. A 20 de Outubro de 1805 dá-se a batalha de Trafalgar que põe fim ao poderio naval espanhol, aderindo a Espanha ao Bloqueio Continental. Depois de invadida pelos franceses, a 29 de Maio de 1808 inicia a Guerra da Independência. Em 1810 quase toda a Península está ocupada pelos franceses à excepção de Lisboa, algumas regiões galegas, Cádiz e as ilhas espanholas.

A 19 de Março de 1812 tinha sido promulgada a Constituição de Cádiz⁵⁰ e a 31 de Agosto de 1813 os franceses foram definitivamente expulsos. Porém Fernando VII decreta a abolição da Constituição a 4 de Maio de 1814, seguindo-se um período de perseguição aos liberais. A 1 de Janeiro de 1820 as tropas espanholas que iam combater os independentistas das colónias proclamam a Constituição, que a 9 de Março é jurada pelo rei. Porém a 15 de Agosto de 1822 os absolutistas solicitam o apoio de Metternich, sendo a Espanha de novo invadida, desta vez pelos 100 mil “filhos de S. Luís”, a 7 de Abril do ano seguinte. A 1 de Outubro de 1823 o rei declara nulos todos os actos governamentais anteriores a 1820 e começa o 2º período absolutista, com intensa luta entre os moderados e os carlistas, adeptos do infante irmão do rei, os quais em 1827 se sublevam na Catalunha. Entretanto Fernando VII casa, pela quarta vez, desta feita com Maria Cristina de Nápoles, de quem a 10 de Outubro de 1830 nasce Maria Isabel, que virá a ser Isabel II de Espanha. Em Junho de 1833 o infante Carlos é desterrado para Portugal, morrendo Fernando VII em Setembro. Porém em Outubro do ano anterior tivera início a Primeira Guerra Carlista, a qual só terminará em 1839⁵¹.

Posta assim nesta resumidíssima descrição a situação política na Península Ibérica nas primeiras décadas do século XIX, somos levados a concluir que os acontecimentos narrados, muitos deles comuns a ambos os reinos, como as invasões francesas e a consequente passagem do *Ancien Regime* a Monarquia Constitucional, facilmente se compreende que eles condicionassem as navegações entre a Barra do Douro e Euskadi, já por força do Bloqueio Continental, pela presença de tropas francesas no Porto, pela omnipresença inglesa nos portos peninsulares, pelas lutas entre liberais e absolutistas, com as consequentes alianças estrangeiras, em ambos os reinos.

Neste particular interessa-nos agora analisar em pormenor as relações comerciais entre o Porto e o País Basco entre 1818 e 1825, entre as consequências da revolta republicana de Pernambuco de 1817, a formação do Sinédrio no Porto (1818) e o reconhecimento da independência do Brasil (1825): sabendo-se que pelos portos biscainhos passavam ou ficavam muitos produtos coloniais, mormente os brasileiros, e sabendo-se que o ferro basco, ainda no século XVIII, demandava o Porto também para seguir para os trópicos, analisemos agora em pormenor essas relações comerciais neste conturbado período (Quadros VI e VII).

49. Para esta resenha histórica confrontamos várias publicações, nomeadamente: BRANDÃO, Fernando de Castro: *O Liberalismo e a Reacção (1820-1834) – uma cronologia*, Europress, Odivelas, 1990; KINDER, Herman; HILGEMANN, Werner: *Atlas histórico mundial – 2. De la Revolución Francesa a nuestros días*, 11ª edição, Ediciones Istmo, Madrid, 1983; PIRES, António Machado: *O Século XIX em Portugal – cronologia e quadro de gerações*, Livraria Bertrand, Amadora, 1975.

50. Sobre o porto de Cádiz e a sua importância nas primeiras décadas do século XIX ver TORREJÓN CHAVES: *El puerto franco de Cádiz (1829-1832)*, Universidad, Cádiz, 2002.

51. Cf. KINDER; HILGEMANN 1983: 37, 59 e 89/90.

Para este estudo escolhemos como principais fontes dois periódicos que temos vindo a estudar, a *Folha Mercantil da Cidade do Porto* (1818, 1820, 1821) e o *Periódico Mercantil da Cidade do Porto* (1824 e 1825), a que juntamos, sempre que possível, outra documentação complementar⁵².

Neste período são dadas como provenientes do Golfo de Biscaia 23 embarcações e saídas 26 com o mesmo destino⁵³. Do total, 37 são espanholas, sete inglesas, três portuguesas, uma americana e uma dinamarquesa, demorando em média cerca de 10 dias entre Bilbao e a Barra do Douro, se se trata de embarcações ligeiras, ou até 22 dias se se trata de navios carregados de bacalhau. Na realidade a maior parte das embarcações que faziam esta derrota eram caxemarins⁵⁴, ou caxemarins armados em lugres⁵⁵ ou mesmo barcos deste último tipo, ou ainda lanchas⁵⁶, ou caxemarins armados em lanchas, havendo alguma hesitação na descrição da tipologia do seu velame, talvez por ser frequente a sua alteração conforme a rota e o carregamento. Seguiam-se depois os bergantins ou brigues⁵⁷, sobretudo ingleses, mas também espanhóis e americanos; depois as escunas⁵⁸, inglesas, portuguesas ou espanholas; as galeotas⁵⁹ dinamarquesas; os iates⁶⁰ portugueses e espanhóis e uma única rasca⁶¹ portuguesa.

O principal porto de origem era Baione, seguido de Bilbao, às vezes este como paragem para as embarcações que vinham da Terra Nova. O principal destino para os barcos que saíam a Barra do Douro para o Golfo da Biscaia era Bilbao e só depois Baione.

Vejam os alguns casos; o caxemariam ou lugre *Senhora da Begonha* logo a 13 de Junho de 1818 entre a Barra dirigido pelo mestre Juam Cruza Longa, vindo de S. Sebastião por Camarinhas, saindo a 8 de Agosto para Baione; a 16 de Novembro desse ano entra, sob a direcção do capitão Manoel de Bengoechea, às vezes também designado como mestre, vindo de Bilbao de porto em porto e saindo para Baione a 18 de Dezembro. A 31 de Janeiro de 1820 não chega a dar entrada, o que faz a 7 de Agosto vindo de Bilbao, saindo depois a 1 de Setembro, sob o mesmo mestre. A 30 de Novembro de

52. Cf. GUIMARÃES, J. A. Gonçalves: «Alguns (quase) desconhecidos periódicos do Porto no Período Constitucional», *Jornalismo de Referência. Actas do I Congresso Luso-brasileiro de Estudos Jornalísticos/III Congresso Luso-galego de Estudos Jornalísticos*, Universidade Fernando Pessoa, Porto, 2004, pp. 343-350, em especial as Notas 6 e 9; e *idem*: «Da imprensa oitocentista como fonte histórica: análise de alguns periódicos mercantis do período constitucional», *In'CID – Revista de Ciências da Informação e da Documentação*, nº 1, Universidade Portucalense Infante D. Henrique, Porto, 2004, pp. 237-256.

Infelizmente estas fontes que temos vindo a estudar, não obstante a regularidade e a minúcia das suas informações, não são completas: faltam nas colecções consultadas alguns números dos periódicos e às vezes há lacunas, ou mesmo erros, nos registos que apresentam: por exemplo, existem embarcações entradas cuja saída não está registada, ou vice-versa, o que se torna evidente nos Quadros VI e VII.

53. O caxemariam ou lugre *Senhora da Begonha*, vindo a 31 de Janeiro de 1820 de Baiona por Aldan, não chega a entrar a Barra e, a 18 de Junho de 1824, estando destinado a Bilbao, muda o destino para Lisboa.

54. Caxemariam – esta designação de embarcação galega, frequente na Barra do Douro no período constitucional, não aparece em LEITÃO & LOPES 1990. Há aí a referência a cachemariam, ou uma «pequena vela latina que os caíques do Algarve largam no mastro do traquete quando se lhe tenha partido a verga deste mastro, ou com muito mau tempo» (*op. cit.* p. 120 a).

Em *Painéis Votivos...* 1983 páginas 37 e 62 (Nota 51), Octávio Lixa Filgueiras, em «As embarcações nos ex-votos» também refere o cachemariam apenas como vela. Não aparece no *D.H.M.*. O *Dicionário de Espanhol Português* de Júlio Martínez Almoyna, 2ª edição, Porto Editora, Porto, 1984, p. 194 a, regista *cachemarin*, que remete para *quechemarin*, «embarcação pequena, de dois mastros, usada nas costas da Bretanha e da Cantábria» (*idem*, p. 865 b).

A sua frequente assimilação à lancha e ao lugre deixa perceber, não tanto a configuração do seu casco, mas que armava o velame como eles.

55. Lugre – «Navio com 3, 4 ou 5 mastros onde arma pano latino quadrangular. Tem mastarés de gave-tope, para as respectivas velas, e gurupés com o seu volume». Pode apresentar-se como *Lugre-barca*, *Lugre-escuna* e *Lugre-patacho* (LEITÃO & LOPES 1990:331); em francês *lugre*, do inglês *lugger* (*D.H.M.* 2002 II: 877/878).

56. Ver Nota 25.

57. Brigue – um bergantim ou brigue é um «navio de vela, de pano redondo, que tem dois mastros, cada um dos quais com dois mastarés, e arma papafigos, gáveas, joanetes, sobres e, ainda, um latino quadrangular no mastro da ré. Tem gurupés e o correspondente velame» (LEITÃO & LOPES 1990:93 e 111); se por um lado a designação de bergantim o remete para uma origem na família das galeras mediterrânicas, no século XVIII as alterações introduzidas, nomeadamente a perda dos remos, aproximam-no do brigue inglês (*D.H.M.* 2002-I: 249). A designação de brigue só ocorre em Portugal na terceira década do século XIX.

58. Escuna – é um «navio de vela de dois mastros e um só mastaréu em cada mastro. Nele predomina o pano latino pois larga pano redondo apenas no mastro de proa – velacho e joanete e às vezes, com ventos largos, um traquete que tem o nome de «redondo»; larga ainda, no dito mastro, um traquete latino. No mastro grande, arma um latino quadrangular e gave tope» (LEITÃO & LOPES 1990: 241).

59. Galeota – Não se trata da «embarcações do tipo das galés, porém de menores dimensões, pois, geralmente, não armava mais de 20 remos por borda, e cada um deles movido por um só remador. Podia arrumar 2 mastros com pano latino e ter um tendal à popa. Não tinha acastelamentos» (LEITÃO & LOPES 1990:284 a), mas antes da *goélette de cabotage*, sem remos (*D.H.M.* 2002-I: 676/677).

60. late – é um «navio latino de dois mastros, dos quais o grande tem maior inclinação para ré maior que o do traquete; geralmente, não tem mastarés, e no mastro grande, em seu lugar tem, às vezes, uma vara de combate para içar a bandeira. Em cada mastro arma um latino quadrangular e um gave-tope. Ambos os latinos caçam um retrancas. Não tem giba, mas larga velas de proa» (LEITÃO & LOPES 1990:305); do inglês *yacht*. Em Portugal era então a embarcação mais usada na navegação costeira, aventurando-se, por vezes, a viagens de longo curso, tendo sucedido à antiga caravela.

61. Rasca – embarcação de cabotagem «...de borda alta, popa fechada, proa arrufada, convés corrido do vante à ré, que arvorava 3 mastros onde largava pano latino triangular. O mastro de vante ficava a meio, e era inclinado cerca de 25° para a proa, o seguinte, mais pequeno e vertical, estava a meia distância entre aquele e a popa; o terceiro era um pequeno mastro para içar a verga da catita e erguia-se à popa, junto à amurada. A rasca largava, ainda, uma vela de proa que ia amurar em um pau deitado pela popa e que servia de retranca» (LEITÃO & LOPES 1990:241).

1824 aparece de novo vindo de Baione sob o mando do mestre Ramon de Larsinaga, depois de daqui ter partido para Lisboa a 18 de Junho passado. Do Golfo da Biscaia traz milho, trigo, breu e alcatrão; para lá leva açúcar, couros e chá.

A lancha *S. António* e *Almas* já frequentava a Barra do Douro em 1818, sob o mando de Juam Baupista de Luzarraga, dirigindo-se a 20 de Junho a Bilbao. Volta a 19 de Abril de 1820 vindo de Baione, sob a direcção de Matheus Priega e, do mesmo porto, a 20 de Março de 1821, com o primeiro mestre. Daqui leva madeiras, trazendo breu e alcatrão.

A escuna/iate portuguesa *Alegria Feliz* vem de Bilbao em 1820 e 1821 e a lancha espanhola *Peregrina* tem duas saídas para Bilbao em 1818, regressando em 1820 de Baione por St^a Eugénia. As restantes embarcações são mais esporádicas (ver Quadros VI e VII).

A principal importação daquela proveniência é o breu (1 carregamento), seguido do bacalhau e alcatrão (4 cada), depois o trigo, o milho, o azeite de peixe e o papel, este com uma única referência. Há porém quatro embarcações que entram em lastro. Para o Golfo da Biscaia a Barra do Douro exportava então couros e açúcar, vindos sobretudo do Brasil, sal de Aveiro, madeira e louça, e também arroz, cera, fruta, cacau, sola e chá, partindo também alguns navios em lastro.

Os principais exportadores eram então: Joaquim Ferreira Duarte, que enviava couros para Bilbao e sobretudo Baione. Este comerciante com sede na Rua de Bello Monte n^o 103, em 1824 negociava em vinho para Buenos Aires⁶²; José Rodriguez Cazaes & Comp., com escritórios na Rua da Reboleira, n^o 50, já em 1818 exportava para S. Petersburgo, cortiça, fruta e vinho, e agora açúcar, tabuado e couros para Bilbao e Baione; Manuel José de Sousa Guimarães, em 1820/1821 exportava cortiça, feijão, fruta, presuntos e vinho para Amesterdão, Bordéus e Lisboa, além de açúcar, cacau, sola, couros e madeira para Baione; pelos mesmos anos Domingos Ferreira Pinto, Filhos & Teixeira exportava cortiça, sumagre e vinho para portos ingleses, irlandeses e franceses, além de couros e fruta para Bilbao. Não eram pois pequenos comerciantes aqueles que se dedicavam ao comércio com os portos biscainhos. Entre eles encontramos também a firma Hunt, Newman, Roop & Comp., o maior importador de bacalhau nesta época para a Barra do Douro, com dois carregamentos vindos de Bilbao; a maioria recebia-os, porém, directamente da Terra Nova. Mas entre 1818, então denominada Hunt, Newman & Roope, e 1825, exportou também azeite, cortiça, fruta, sumagre e vinho para muitos portos ingleses, irlandeses, alemães, americanos, além da própria Terra Nova. Com menor importância, como importador de bacalhau, temos João Hatt Noble, que envia um carregamento da Terra Nova por Bilbao para a Barra do Douro, exportando igualmente cortiça, fruta e vinho para numerosos portos ingleses e a Terra Nova em 1824 e 1825. De um modo geral os importadores são os mesmos que exportam para o Golfo da Biscaia, à excepção dos comerciantes António José de Sousa Silva Guimarães, e Cruz & Filho, estes últimos com uma única exportação no período considerado.

CONCLUSÃO

Face aos dados atrás explanados podemos concluir que as relações comerciais entre as povoações junto à Barra do Douro –Porto, Gaia, Vila Nova, S. João da Foz, Leça, de entre as quais se destaca o Porto, a cidade comercial por excelência– e as do Golfo da Biscaia, remontam à Idade Média, mantendo-se depois ao longo dos tempos, embora não sendo, para ambas as referências geográficas, pontos de partida ou de destino de primeira importância: a Barra do Douro ficava na rota para Lisboa, Brasil, África e Mediterrâneo; o Golfo da Biscaia na passagem para Bordéus, Inglaterra e portos dos mares do Norte.

Desde o século XV que de Biscaia chegavam ao Porto diversas mercadorias que se vão manter ao longo dos tempos, como o ferro, o breu, aprestos marítimos e bacalhau, este na triangulação Terra Nova, Biscaia, Porto ou Terra Nova, Porto, Biscaia, sendo aqui de considerar o sal de Aveiro, baldeado no Douro para esta faina.

62. Cf. GUIMARÃES, J. A. Gonçalves: «A exportação de produtos não vinícolas do Douro entre 1818 e 1825», comunicação apresentada ao 2^o Encontro Internacional sobre História da Vinha e do Vinho no Vale do Douro, Porto, 14 a 17 de Outubro de 2002, a publicar na revista *Douro – Estudos & Documentos*, GEHVID, Porto.

Na segunda metade do século XVII esse comércio atinge um notável desenvolvimento, através de comerciantes estrangeiros e portugueses sediados no Porto, continuando o ferro como o produto biscainho mais recebido, seguido do breu, do bacalhau, da lã e do milho. Entre 1818 e 1825 o breu dominava ainda as importações daquela proveniência. Por sua vez a Barra do Douro exportava para aquele destino, além do sal, vários produtos do seu *hinterland* duriense e produções coloniais. Este comércio atraiu comerciantes portugueses a fixarem-se nas povoações da Biscaia, nomeadamente cristãos-novos, e alguns biscainhos a fixarem-se em Portugal e no Porto, dos quais destacamos D. Bartolomeu de Pancorbo de Ayala Iguerra, que teve importante papel na criação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Nos começos do século XIX ainda a Barra do Douro exportava para a Biscaia couros e açúcar do Brasil, exportações essas que vão decair rapidamente com a independência daquela colónia portuguesa, sendo já então um negócio residual no conjunto das trocas negócio portuenses.

Em 1820 entraram na Barra do Douro 667 embarcações, das quais 356 portuguesas, 172 inglesas, 33 dinamarquesas, 31 espanholas, 3 francesas e 72 de outras nacionalidades⁶³: nas espanholas estão compreendidas as cinco embarcações provenientes de Baione e apenas uma de Bilbao (ver Quadro VI).

A partir de então os barcos portugueses continuaram a demandar o Golfo da Biscaia, mas sobretudo em trânsito para Bordéus, Inglaterra e Mar do Norte. De alguns temos registo também nos exvotos: em 1846 o iate *Novo Especulador*, que ia de Viana para Cork, correu « ... pelo golfo de Viscaia dentro a onde veio uma volta de mar...» tendo ficado sem a meia laranja e um marinheiro, mas tendo-se salvo o navio e o resto da tripulação; em 1868 o vapor português *Quanza*, na viagem de Lisboa para Hull «...depois de ser batido 15 horas por furiosa tempestade...» na Biscaia «... perde os aparelhos do leme ficando sem governo», tendo-se também salvo; em data desconhecida o patacho *D. Antónia* teve também problemas neste mar, e em 1899 foi a vez do vapor *Rei de Portugal* sofrer aí os rigores de um enorme temporal, tendo, no entanto, ambos chegado a salvo⁶⁴.

Por certo que estes são apenas alguns exemplos de muitos outros, porventura mais afortunados. Mas eles demonstram, de imediato, duas constatações: que os portugueses continuaram a navegar no Golfo da Biscaia e que aquela costa não era nem mais nem menos perigosa do que a Barra do Douro, pois para esta também existem relatos de tempestades e de numerosos naufrágios⁶⁵.

Mas entre os bascos e os portugueses sempre houve marinheiros para estes mares atlânticos.

63. Cf. *Folha Mercantil*... 1821.01-20.

64. Cf. *Painéis votivos*... nºs 154, 165, 171 e 172.

65. Cf. CABRAL, Francisco: *Naufrágios e acidentes marítimos na costa portuguesa (1823-1986)*, Stella Maris de Leixões, Matosinhos, 1987. Nota final: agradeço a Margarida Cunha e a Amélia Cabral a inforgrafia deste trabalho.

Quadro I - Embarcações entradas na Barra do Douro provenientes do Golfo de Biscaia nos finais do século XVI e segunda metade do sec. XVII

Data	Embarcação/Nacionalidade	Tipologia	Mestre ou Capitão	Proveniência	Mercadorias	Mercador
1577.12-27	navio biscaíno	Navio	Nicolas de Cajaneno	Fuenterria	ferro	
1597.04-14	-	Zabra	-	Biscaia	bacalhau, breu e ferro	Domingos Lopez
1597.05-13	N. S. da Guia	Pinaça	Pero de Villarinho	S. Sebastião	breu, ferro, papel, resina e sabões de barbeiros	Domingos Lopez
1597.08-26	Santa Ana	Zabra	Pero de Razamono, biscaíno	Bilbau	azeite (1 barril), ferro, tinta (2 barris)	Pedro de Vitória
1598.06-13	navio com 8 flamengos	Navio	-	Bilbau	ferro	-
1598.07-04	Framengo	Urca	Pantalião Pirez	Bilbau	ferro	Domingos Lopez
1598.08-13	Furtuna	Navio	João de Seller	França-Baiona	-	-
1599.09-25	-	Navio	Anton de Penha Redonda	Bilbau	breu, ferro	-
1657.10-05	Rapozo, hamburguês	Navio	Henrique Haemmão	França-Baiona	bacalhau, breu, ferro	-
1658.03-14	São Luças, hamburguês	Navio	João Roque	França-Baiona	breu e ferro	-
1658.04-27	Nossa Senhora, francês	Navio	João de Xuma	França-Baiona	breu, ferro e lã	-
1659.07-03	El Angel Gabriel, hamburguês	Navio	Rodrigo Ander	Biscaia	aduelas, ferro	-
1659.10-23	N.ª. S.ª. de Bajona, francês	Navio	Salvador de Lanes	França-Baiona	breu, ferro, lã e papel	-
1673.02-21	N. S. do Rosário e Almas	Patacho	Martin Peres Belacosqueta	S. Sebastião	breu, ferro e lã	-
1673.04-10	S. Ana	Charrua	Bartolomeu...	S. Sebastião de Biscaia	breu e ferro	João Rebelo
1673.04-10	S. Juze (José)	Patacho	Pascoal de...	S. Sebastião de Biscaia	breu e ferro	-
1673.04-10	S. Ana	Patacho	António Fernandez	Bilbau	alcatrão, breu, ferro e pregadura	João Brusel
1673.05-20	S. João	Patacho	Francisco dela Borjara	Bilbau	aduela, aguardente, ferro	Monsieur Pajell
1673.07-17/18	N. S. Conceição	Patacho	João Deloc	Bilbau	baeta (fardos), breu, ferro	Manuel Alvares Ribeiro
1673.07-30	Esperança e S. Ana	Charrua	António de Arisabalo	S. Sebastião de Biscaia	breu, "fardos", ferro	João Rebelo
1675.03-17	S. António, biscaíno	Navio	António Pablo, C	S. Sebastião	bacalhau, ferro, lã	Dionizio Soares
1675.03-24	S. Buena Ventura	Navio	Agustin de Jança	S. Sebastião	ferro, lã, pregos	António Ferreira Pinto
1675.12-18	S. Pedro	Navio	Martin Peres Belacoisqueta	S. Sebastião	bacalhau de pasta, ferro	-
1675.12-18	S. António de Pádua	Navio	Andreas Lepattino	S. Sebastião	bacalhau de pasta	João de Moransy
1676.06-18	N. S. do Rozario	Navio	António de Souieta	S. Sebastião	breu	João de Moransy
1677.01-27	Moises	Navio	João de Fossccave	França-Baiona	ferro e lã	António Ferreira Pinto e Juam de la Ribera



Data	Embarcação/Nacionalidade	Tipologia	Mestre ou Capitão	Proveniência	Mercadorias	Mercador
1677.04-13	S. Margarida	Navio	Pedro Rigan	S. Sebastião	bacalhau de pasta, ferro	João de Moransy
1677.09-01	Izabel	Navio	Saubão Chibam	França-Baiona	ferro e breu	João de Moransy
1677.10-23	N. S. da Boa Ventura	Navio	Bertrand Duler	S. Sebastião	bacalhau, ferro, mós	João de Moransy
1677.11-23	Margarida	Navio	Bartolomeu da Fonseca	S. Sebastião	bacalhau	João de Moransy
1678.08-06	Mouzes	Charrua	Joam de Foscaue	França-Baiona	breu, ferro e "pacotes de fazendas secas"	António Ferreira Pinto
1678.09-26	S. Luís	Navio	Duplessye	França-Baiona	breu, ferro, lã e lonas	João de Moransy
1678.11-10	S. Pedro de Baionna	Patacho	Bernardo della Rodea	S. Sebastião	arcos de ferro, ferro e pregos	João de Moransy
1679.04-28	S. Miguel de Bajonna	Navio	Joam de la Perada	França-Baiona	breu, ferro, lã	Pedro de Lalandia
1679.05-26	Moiza	Charrua	Joam de Fosscaue	França-Baiona	breu, "fardos de fazenda secas", ferro, lãs	João Brusel
1679.05-27	Sam Luís	Navio	Dechibau	França-Baiona	breu, "fazendas secas" (alguns pacotes), ferro, lã	João de Moransy
1679.09-12	Sam Luís	Navio	Dechibaut	França-Baiona	breu, "fazendas secas" (alguns pacotes), ferro, lã (sacas)	João de Moransy
1679.12-31	Sam Luís	Navio	Salbador Dechibaud	França-Baiona	bacalhau de vento, breu	João de Moransy
1680.01-29	Sam Joam Baupista	Navio	Joanico Dubeguy	França-Baiona	bacalhau de vento e ferro	João Brusel
1680.04-07	Santo André	Patacho	Pierre Breuet, vizinho de la Rochelle	França-Baiona	bacalhau de vento e fazendas secas (pacotes)	João Brusel
1680.09-13	Esperança	Patacho	B.º Maucrieau	França-Baiona	breu, fazendas secas (um fardo)	Pedro de Larre ¹
1680.09-13	Sam Luís	Patacho	Dechibau	França-Baiona	breu, ferro, lãs e "alguns pacotes"	Pedro de Larre
1680.12-18	Sam Joam	Patacho	Du Plessy	França-Baiona	bacalhau de vento	João de Moransy
1680.12-18	Sam Pedro	Patacho	D. Decclarralg	França-Baiona	bacalhau de vento, breu e trigo	Juam de la Ribera
1681.01-13	Sam Joam Baupista	Caravela	Manoel Pires Leitam, vizinho de Setubal	França-Baiona	bacalhau, baetas (fardos) ferro	João Dias Pereira
1681.01-21	Sam Pedro	Patacho	Joam Liguem, vizinho da Bretanha	França-Baiona	bacalhau, breu, ferro	João de Moransy
1681.04-05	Espírito Santo	Patacho	Thomas Damantanha, vizinho de Biscaia	Biscaia	arcos, ferro	Guilherme Vanzeller

1. Actualizamos Lara para Larre, conforme leitura proposta por SILVA & CARDOSO 1997 (ver Nota 18).

Data	Embarcação/Nacionalidade	Tipologia	Mestre ou Capitão	Proveniência	Mercadorias	Mercador
1681.04-25	Nosa S. ^{ra} de Bayona	Patacho	Beltrão Delafive	França-Baiona	milho grosso	João de Moransy
1681.05-17	A Maria	Patacho	Du Plessy	França-Baiona	"pão milho grande"	Pedro Lebrum
1681.05-17	São Pedro	Navio	B. Decabarru	França-Baiona	"pão milho grosso"	Pedro de Larre
1681.06-11	Nosa Senhora do Rosário	Patacho	Larhode	França-Baiona	breu, centeio e "milho grande"	Pedro de Larre
1681.06-15	A Santana	Charrua	La Fargue	França-Baiona	milho grande	Beltram Lebrum e João de Moransy
1681.06-20	M. ^{ra} . Thomas	Patacho	J. de Fossecaue	França-Baiona	"pão milho grande"	João Brusel
1681.06-23	A quinta de Felepechim(?)	Charrua	Jacob Cornelis	França-Baiona	breu, milho grosso e trigo	João de Moransy
1681.06-23	O Pereiro	Patacho	Paul Lehir	França-Baiona	centeio e trigo	Juam de la Ribera
1681.06-28	A Flor de Lis	Charrua	Guilherme Gutinir	França-Baiona	centeio e milho grosso	Juam de la Ribera
1681.06-28	São Pedro	Fragata	D. ^{os} . Deugleraque	França-Baiona	milho grosso	Juam de la Ribera
1681.06-28	São Pedro	Fragatinha	Beltran de Gavarnauss	França-Baiona	milho grosso	Juam de la Ribera
1681.07-14	Santo Adriano	Charrua	Lourens Arens	França-Baiona	centeio e milho	Pedro de Larre
1681.07-20	Santa Anna	Patacho	Adam Dinhouse	França-Baiona	milho	Pedro Pedrossem
1682.02-15	São Leon	Patacho	Domingos de Deos	França-Baiona	breu, ferro, milho miúdo e alguns fardos	Juam de la Ribera
1682.02-16	São Luís	Patacho	Dechibau	França-Baiona	bacalhau, breu, ferro, lã, milho miúdo	Pedro de Larre e Beltram Lebrum
1682.03-23	Espirito Santo	Patacho	Thomas Damontanha	Bilbau	breu e ferro	João de Moransy
1682.03-31	Santo António	Patacho	Es. ^{ne} Lartigau	França-Baiona	bacalhau de vento, breu, ferro e milho	Henrique Vanzeller
1682.04-16	N. ^a . S. ^{ra} . de Baiona	Patacho	Pierre Sanguinet	França-Baiona	milho miúdo	Pedro de Larre
1682.07-22	Santo António	Patacho	Es. ^{ne} Lartigau	França-Baiona	breu, ferro, lã	Beltram Lebrum
1682.07-25	São Luís	Navio	Dechibau	França-Baiona	breu e pacotes	Pedro de Larre
1682.09-13	São João	Setia	J. Fustier	França-Baiona	breu e alguns pacotes	João de Moransy
1682.09-17	Nosa S. ^{ra} . de Bayona	Navio	Pierre Sanguinet	França-Baiona	breu, ferro e fardos	João Brusel
1682.10-26	Nosa S. ^{ra} . da Conceição São Cosme e S. Damião	Navio	E. Decabarrus	França-Baiona	aguardente e breu	Beltram Lebrum
1682.12-12	São Luís	Navio	Dechibau	França-Baiona	bacalhau de vento e fardos	João de Moransy
1682.12-30	Jaques de Samalo	Navio	Michel Havard	França-Baiona	breu, fardos (alguns) e resina	João de Moransy
1682.12-31	São Pedro	Navio	Decaulonque	França-Baiona	bacalhau de vento e ferro	Juam de la Ribera
1683.01-02	A Maria	Navio	João Potes	França-Baiona	bacalhau, breu e fardos	Juam de la Ribera
1683.01-04	S. Joseph	Setia	V. Bente Beraldo	Bilbau	ferro destinado a Lisboa	Pedro José de Larre

Data	Embarcação/Nacionalidade	Tipologia	Mestre ou Capitão	Proveniência	Mercadorias	Mercador
1684.03-03	Nossa Sn ^{ra} . de Baiona	Navio	Pierre Sanguinet	Baiona ²	Bacalhau de vento	Beltran Lebrum
1684.03-22	São Pedro	Fragata	Decaulonque	Baiona	bacalhau e fardos (alguns) Ferreira Pinto	Juam de la Ribera e António
1684.10-15	Nossa Sn ^{ra} . de Baona	Navio	Pierre Sanguinet	França-Baiona	breu, fardos, lã (sacos)	Beltran Lebrum
1684.12-24	Sam Sebastião	Patacho	J. Deglairaquer (?)	França-Baiona	bacalhau, breu e pacotes (alguns)	Beltran Lebrum
1684.12-25	Nossa Sn ^{ra} . de Baona	Fragata	Pierre Sanguinet	França-Baiona	bacalhau, breu e lã	Lebrum, francês
1686.02-26	Grão Luís	Patacho	Estevão de Gaires	França-Baiona	bacalhau de pasta	Pedro de Larre
1686.04-17	Andorinha	Fragata	João de Cauella	França-Baiona	breu e ferro	José de Larre
1686.05-06	St ^a . Barbara	Patacho	J. Deglairaquer	França-Baiona	bacalhau, breu, fazendas secas, ferro	Beltram Lebrum
1686.06-01	Santa Crus	Patacho	João da Roxa	França-Baiona	bacalhau	Beltram Lebrum
1686.07-11	Andorinha	Fragata	João Calla	França-Baiona	breu, fazendas secas	Francisco de Larre
1686.07-29	Barbera	Fragata	J. Deglairaquer	França-Baiona	breu, ferro e lã	Beltram Lebrum
1686.09-28	Jezus Maria Joseph	Setia	Marco António, vizinho de Málaga	Reino de Biscaia	-	Corim Van der Horst
1686.09-28	A Esperança	Patacho	Estevão João, vizinho de França	França-Baiona	ferro	Beltram Lebrum
1686.11-19	Nossa Sn ^{ra} . de Baiona	Navio	Pierre Sanguinet	França-Baiona	breu, ferro, lã	-
1686.11-29	Andorinha	Navio	Jean Caille	Baiona	breu, fardos, ferro	Pedro de Larre
1686.11-29	São João	Navio	Jean Marsin	França-Baiona	fazendas secas	Juam de la Ribera
1686.12-22	São Pedro	Fragata	Decaulonque	França-Baiona	breu, ferro e lã	Lourenço Miget
1686.12-22	S. ^{ta} Barbara	Fragata	J. Deglairaquer	França-Baiona	bacalhau, breu, fazendas secas, ferro	Beltram Lebrum
1690.01-25	Concordia	Navio	George Bartolomeu	Bilbau	ferro, queijos	Corim Van der Horst
1690.04-13	A Rainha dos Anjos, português	Navio	M. ^{el} António Preto	Baiona	-	José de Larre
1690.06-22	Santa Crus, português	Navio	Balthazar André, C, vizinho de Esposende	S. Sebastião	ferro	José de Larre, francês
1690.07-16	São João Bautista, português	Navio	Manuel, Luis de Oliveira, C	França-Baiona	cevada	Beltram Lebrum
1690.09-19	S. António	Nau	Francisco Fernandes Vieira	Londres por Bilbau	“fazendas secas” (dois fardos), ferro	Abram Maine & Comp ^a .

2. Embora a fonte registre só Baiona, neste e nos outros casos anotados neste Quadro trata-se seguramente de Baiona de Iparralde e não de Baiona da Galiza.

Data	Embarcação/Nacionalidade	Tipologia	Mestre ou Capitão	Proveniência	Mercadorias	Mercador
1690.12-16	Bom Jesus da Praça, português	Navio	José dos Santos, C	Bilbau	ferro	Gaspar Ferreira Lopes
1691.01-20	Sanfona, português	Navio	Francisco de Mesquita, C	Biscaia	ferro	João Vanzeller
1691.01-31	S. Nicolau, português	Navio	Sebastião Alvares Ferreira, C	Biscaia	ferro	Pedro da Costa Lima
1691.03-26	Sacramento, português	Navio	Joseph Lopes Ramos	Bilbau	ferro, remos	João Domingues de Aguiar
1691.03-27	Maria, holandesa	Sumaca	Symon Coning, C	Bilbau	ferro, remos	João Voyse
1691.05-26	Rainha dos Anjos, português	Navio	Manoel António Pretto	França-Baiona	breu	Pedro de Larre
1691.05-26	São Pedro, francês	Navio	J. Delannes	França-Baiona	fardos(alguns)	-
1691.10-15	N. S. da Conceição, português	Patacho	João Gonçalves Motta, vizinho de Azurara	Biscaia	ferro, pregadura "para a fragata que se faz no Ouro"	Pedro Ferreira da Costa
1691.10-18	Sacramento, português	Navio	Manoel Afonso Viana	Nantes e São Sebastião	fazenda seca	João Domingos de Aguiar
1692.03-22	Rainha dos Anjos	Navio	Manoel António Pretto	França-Baiona	vinhos	José de Larre
1692.06-30	biscainho	Patachinho	Pedro de Montañe	Bilbau	ferro	Abram Maine & Comp.
1692.07-31	N. S. e S. António, biscainho	Patachinho	Juan de Lue	Bilbau	ferro	José de Larre
1692.08-07	Nª. Sª. da Guia	Navio	Manoel Nogueira Duarte	França-Baiona	breu, fardos, papel	João de Pontes de Araújo
1692.09-09	Bom Jesus da Graça, português	Patacho	Manoel Toscano	Biscaia	ferro	Pedro de Larre
1692.09-09	Santíssimo Sacramento e Bom Jesus de Bouças, português	Patacho	Santhiago Fernandez	França-Baiona	breu e fardos	José Monteiro de Lemos
1693.02-01	S. António, português	Navio	Manoel da Silva	Bilbau	ferro, remos	José de Larre
1693.04-12	Exon, inglês	Navio	Henrique Perne	Bilbau	ferro	Carlos Oblam
1693.04-12	Agnes, inglês	Navio	John Darby	Bilbau	ferro	João Voyse & Comp ^a .
1693.04-12	S ^{to} . António e São Tiago, português	Navio	Francisco Vieira	França-Baiona	breu	João Domingues de Aguiar
1693.05-16	Nª. Sª. do Pilar e S. João Baptista	Navio	Andre Gonçalves Prassa	França-Baiona	breu, fardos e outras coisas	José de Larre
1693.05-21	Nª. Sª. da Guia, português	Navio	Manoel Nogueira Duarte	França-Baiona	fazendas secas	João Pontes de Araújo
1693.11-04	S. António	Patacho	Manoel Moreira, C	Bilbau	ferro, paus para navios	José de Larre
1694.04-21	As três Marias ³	Patacho	Joseph Gomes	Bilbau	-	-
1694.04-29	Maria Suzanna	Navio	Gabryel Morymsen	Bilbau	ferro, pólvora, queijos	Corim Van der Horst
1694.06-12	S. Boa Ventura	Patacho	Manoel Roiz Corvo	Bilbau	ferro	Gaspar da Silva Guimaraes
1694.07-10	S. Joseph	Navio	Andre Gonçalves Prassa	França-Baiona	-	José de Larre
1694.07-22	S. Pedro e S. António	Charrua	Manoel Moreira	Bilbau	ferro	José de Larre

3. Esta embarcação era "preza da fragata francesa vendida ao consul dos Espanhois"; Nota de FERREIRA 1977: 412.



Data	Embarcação/Nacionalidade	Tipologia	Mestre ou Capitão	Proveniência	Mercadorias	Mercador
1694.09-29	S. João Baptista	Navio	Manoel Pereira Ramos	S. Sebastião	ferro	Pedro da Costa Lima e Beltram Lebrum
1694.10-01	S. António e S. Tiago	Patacho	Francisco Vieira	S. Sebastião	pregadura	Procurador do C. João Domingues de Aguiar
1694.10-13	A Estrella, corsante francês	Navio	Estienne de Larrachy	França-Baiona	-	Beltram Lebrum
1694.10-29	S. Antonio	Navio	António Luis de Miranda	França-Baiona	bacalhau	Manuel de Araújo Soares
1694.12-23	N.ª S.ª da Assumpção	Charrua	João Francisco da Silva	S. João de Luz	-	José de Lima da Rocha
1695.04-09	N.ª S.ª da Abadia	Patacho	Inacio Manoel	França-Baiona	algodão e outras fazendas secas	João Domingues de Aguiar
1695.06-04	S. Pedro e S. António	Patacho	Manoel Moreira	Bilbau	ferro	José de Larre
1695.06-27	S. António	Caravela	João Coelho	Bilbau	arcos, ferro	-
1695.07-15	francesa	Fragata	Et. Decabarrus	França-Baiona	-	-
1695.10-31	S. João Baptista	Navio	João Francisco da Silva, vizinho de S. João da Foz	França-Baiona	aduela, breu e outras fazendas	Francisco Gonçalves Portela
1695.11-16	S. Pedro e S. António	Navio	Manoel Moreira	Bilbau	ferro	José de Larre
1696.02-12	holandesa	Fragatinha	Huberto Marques	Bilbau	ferro	-
1696.03-15	S. Boaventura e S. João	Navio	Manoel Barboza Maciel	Bilbau	ferro	Francisco Gonçalves Portela
1696.05-25	N.ª S.ª do Anjo	Navio	João Gonçalves Rego	França-Baiona	trigo	Alves Correia
1696.05-25	S.ª, Catarina	Navio	Miguel Care	França-Baiona	aguardente, breu e milho	Pedro de Larre
1696.05-25	São João Baupista	Navio	Domingos de Quandunque	França-Baiona	milho grande	José de Larre
1696.07-06	S. João Baupista	Navio	João Francisco da Silva	França-Baiona	aduela, breu e milho	Beltram Lebrum
1696.07-11	São Jozeph	Patacho	Andre Gonçalves Prassa, vizinho de Esposende	França-Baiona	breu, papel e outras fazendas	-
1696.07-21	S. Pedro e S. António	Navio	Juachin de Recâmo	Biscaia	fazendas não proibidas	-
1697.01-20	São João Baptista	Navio	António da Costa Mariz, vizinho de Vila Nova	França-Baiona	fazenda	Manoel Carneiro de Souza
1697.04-17	S. António de Pádua ⁴	Navio	Francisco de Gorostiola, vizinho de Portugaleta	Bilbau	-	-
1697.06-07	N. S. da Nazaret e S. António	Patacho	Manoel dos Banhos, vizinho de S. João da Foz	Biscaia	ferro	José de Larre
1698.06-03	N.ª S.ª	Patacho	Despouéis	França-Baiona	ferro	José de Larre

4. Estas embarcações, entraram no porto do Douro em franquia; Nota de FERREIRA 1977: 470.

Data	Embarcação/Nacionalidade	Tipologia	Mestre ou Capitão	Proveniência	Mercadorias	Mercador
1698.06-13	S. Barbara	Navio	Manuel Saldanha Marinho, C	Bilbau	breu, ferro, papel	Miguel Pires Ribeiro e mais com panheiros
1698.10-21	N. S. da Nazaret e S. António	Navio	Joseph Fernandez Robalo, vizinho do Porto	Biscaia	ferro e outras fazendas	Francisco Gonçalves Portela

C - Capitão

Fonte: FERREIRA 1977

Quadro II - Frequência e portos de origem das embarcações vindas do Golfo da Biscaia para a Barra do Douro em alguns anos do final do século XVI e segunda metade do século XVII

ANOS	1577	1597	1598	1599	1657	1658	1659	1673	1675	1676	1677	1678	1679	1680	1681	1682	1683	1684	1686	1690	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	
Biscaia	1					1									1			1			3	1				1	1	1	11
Bilbau		1	2	1				3								1	1			3	2	2	4	4	3	2	1	1	31
S. Sebastião		1						4	4	1	3	1							1		1			2					18
Fuenterrabia																													1
S. João de Luz																								1					1
Baione			1		1	2	1				2	2	5	6	15	12	1	5	12	2	2	3	3	3	3	5	1	1	88
TOTAIS	1	3	3	1	1	2	2	7	4	1	5	3	5	6	16	13	2	5	13	6	8	6	7	10	6	8	3	150	

Fonte: FERREIRA 1977



Quadro III - Produtos entrados na Barra do Douro provenientes do Golfo da Biscaia nos finais do século XVI e na segunda metade do século XVII

ANOS	1577	1597	1598	1599	1657	1658	1659	1673	1675	1676	1677	1678	1679	1680	1681	1682	1683	1684	1686	1690	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698									
Outros Produtos							1															1															
Vinho																																					
Trigo												1			2										1												
Tinta		1																																			
Sabão barba		1																																			
Resina		1													1																						
Remos																					2		1														
Queijo																				1																	
Pregos							1	1				1								1																	
Pólvora																								1													
Paus navio																																					
Papel		1					1															1				1											
Mós											1																										
Milho miúdo																3																					
Milho grosso															12	1																					
Lonas												1																									
Lã												1	1	4	1		2																				
Ferro	1	3	2	1	1	2	2	7	3		4	3	4	2	3	7			8	4	5	3	4	4	3	2	1	3									
Cevada																																					
Centeio																																					
Breu		2		1	1	2	1	6		1	1	2	5	3	3	10	1	3	8		1	2	2		1	3		1									
Baeta							1								1																						
Bacalhau		1			1				3		3	1	4	2	4	1	4	4						1													
Azeite		1																																			
Arcos de ferro												1																									
Algodão																																					
Alcatrão							1																														
Aguardente							1									1																					
Aduela							1	1																													
CARREGAMENTOS	1	11	2	2	3	5	6	20	9	1	10	10	15	14	28	35	3	12	28	7	11	9	10	8	9	14	2	6	291								

Fonte: FERREIRA 1977

Quadro IV - Embarcações saídas da Barra do Douro para o Golfo da Biscaia entre 1681 e 1705

Anos	1681	1682	1683	1684	1685	1686	1687	1688	1689	1690	1691	1692	1693	1694	1695	1696	1697	1698	1699	1700	1701	1702	1703	1704	1705
Biscaia	4	1	12	-	-	3	16	9	10	5	10	5	2	16	10	-	-	6	8	8	11	15	-	-	151
Bilbau	1	1	6	-	1	-	-	4	3	2	3	3	1	7	1	-	-	1	1	-	1	-	-	-	36
Baione	15	4	15	6	16	8	9	14	5	8	5	12	3	3	3	4	-	-	3	8	4	3	6	-	154
TOTAIS	20	6	33	6	17	11	25	27	18	15	18	20	6	26	14	4	0	0	10	17	12	15	21	0	341

Fonte: SANTOS 1984: 165-186

Quadro V - Embarcações a sair da Barra do Douro para o Golfo da Biscaia na viragem do século XVII para o XVIII

Data	Embarcação	Tipologia	Mestre	Destino	Mercador
1690.03-15	Espirito Santo			Bilbau	Francisco Moa
-16	Espirito Santo			Bilbau	Domingos Pacheco Monteiro
-16	Espirito Santo			Bilbau	João Domingues de Aguiar
-20	N. S. ^a do Rosário		Pero da Igreja	Bilbau	Mestre
04-26	N. S. ^a da Covalonga		Pero Garcia Lacosta	Biscaia	Mestre
05-05	N. S. ^a da Covalonga		Pero Garcia Lacosta	Biscaia	Mestre
-12	N. S. ^a da Barqueira		António Sanchez	Biscaia	Mestre
-12	N. S. ^a da Barqueira		Diogo Sanchez	Biscaia	Mestre
-18	S. Francisco		Francisco Laressa	Biscaia	Mestre
-18	S. Francisco			Biscaia	Alonso Bermudes
-29	N. S. ^a da Vegonha			Biscaia	Bernardo Serracina Valdez
-29	N. S. ^a da Vegonha			Biscaia	Bernardo Serracina Valdez
06-07	Espirito Santo		José do Régo	Biscaia	Mestre
-09	Espirito Santo		José do Régo	Biscaia	Mestre
07-05	S. António		Cristovão do Grado	Biscaia	Mestre
-17	S. António			Biscaia	António de Liras



Data	Embarcação	Tipologia	Mestre	Destino	Mercador
-12	N. S ^a . Conceição			Biscaia	João Domingues de Aguiar
-12	N. S ^a . Conceição			Biscaia	João Domingues de Aguiar
-18	N. S ^a . Conceição			Biscaia	João Domingues de Aguiar
.09-22	Jesus, Maria, José			Biscaia	João Domingues de Aguiar
-23	Jesus, Maria, José			Biscaia	João Domingues de Aguiar
-26	Espírito Santo S. Boaventura		Sebastião Viçoso	Biscaia	Mestre
1691.01-08	S. António e Almas		Tomás da Grança	Astúrias e Biscaia	Francisco Porto Pedroso
-11	S. António e Almas		Tomás da Grança	Astúrias e Biscaia	Mestre
-11	S. António e Almas		Tomás da Grança	Astúrias e Biscaia	Jerónimo Brandão
-11	S. António		Pero Fernandes Videirinha	Bilbau	Mestre
- 29	Santíssima Trindade	Patacho	António da Vila	Biscaia	Mestre
-29	Santíssima Trindade	Patacho	António da Vila	Biscaia	Francisco Alvares Mendes
-29	Santíssima Trindade	Patacho	António da Vila	Biscaia	Manuel do Vale Braga
.02-12	N. S ^a . do Caminho		André Motaes	Biscaia	Mestre
-12	N. S ^a . do Caminho			Biscaia	Diogo Henriques Julião
-12	S. Inácio		Gonçalo de Turmes	Biscaia	Mestre
.04-05	Almas			Bilbau	Diogo Henriques Julião
-10	N. S ^a . Rosário e S. João			Biscaia	João Domingues de Aguiar
-10	N. S ^a . Rosário			Biscaia	João Domingues de Aguiar
-11	N. S ^a . Rosário e S. João			Biscaia	João Domingues de Aguiar
-11	N. S ^a . Rosário			Biscaia	João de Sousa
-20	N. S ^a . Rosário			Biscaia	João Domingues de Aguiar
-20	N. S ^a . Rosário e S. João			Biscaia	José Maria Rosso
-20	N. S ^a . Rosário			Biscaia	Domingos Pacheco Monteiro
.07-05	N. S ^a . da Barqueira		João de La Fuente	Biscaia	Mestre e Mendonça
-05	N. S ^a . da Barqueira			Biscaia	João Domingues de Aguiar
-05	N. S ^a . da Barqueira			Biscaia	João Lousa
-05	N. S ^a . de Contraces		José de Pires	Biscaia	Mestre
-05	N. S ^a . de Contraces		José Rodrigues e	Biscaia	Mestre companheiros
-05	N. S ^a . de Contraces			Biscaia	João Domingues de Aguiar
.09-26	N. S ^a . de Cova longa		Francisco Chavia	Biscaia	Mestre
1699.02-12	N. Senhora e Almas			S. Sebastião de Biscaia	José Maria Rosso
-14	N. Senhora e Almas		Domingos de Nogueira	S. Sebastião de Biscaia	Mestre

Data	Embarcação	Tipologia	Mestre	Destino	Mercador
-14	N. Senhora e Almas			S. Sebastião de Biscaia	Thomas Phayre
.04-10	S. Teresa de Jesus		João Dougas	Biscaia	Mestre
-16	S. Teresa de Jesus			Biscaia	Luis Ferreira da Rocha
.05-16	N. S.ª do Rosário	Patacho		Biscaia	Filipe Ança
.06-23	Santo Cristo de Candes N. S.ª do Socorro			Biscaia	Benito Parolete
-23	Santo Cristo de Candes N. S.ª do Socorro			Biscaia	Francisco Peking
-23	Santo Cristo de Candes N. S.ª do Socorro			Biscaia	Manuel de Távora
.07-01	N. S.ª do Rosário e S. José			Baiona de França e Bilbao	Corim Van Der Horst
-01	N. S.ª do Rosário e S. José			Baiona de França e Bilbao	Diogo Garcia
.08-13	N. S. da Guia	Patacho		Biscaia	André de Viar
10-26	S. Francisco S. António		António Pires	S. Sebastião de Biscaia	Mestre
-26	S. Francisco S. António			S. Sebastião de Biscaia	Diogo Garcia
1703.03-14	Santo Cristo de Finisterra			Biscaia	Diogo de Navia
-26	Santo Cristo de Finisterra			Biscaia	Diogo de Navia
.04-12	S. Francisco N. S.ª da Conceição		Silvestre Brunhal	Biscaia	Mestre
-12	S. Francisco N. S.ª da Conceição			Biscaia	Tomas Soares Vilhane
-12	S. Francisco N. S.ª da Conceição			Biscaia	Tomas Soares Vilhane
-17	S. Francisco N. S.ª da Conceição			Biscaia	João da Abadia
-30	N. S.ª Conceição e Almas			Biscaia	Fernando Lopes
-30	N. S.ª Conceição e Almas			Biscaia	Tomás Soares
.05-02	N. S.ª de Vila Celem	Patacho	Francisco Fernandes	Biscaia	Mestre
-25	N. S.ª a Digna S. António			Biscaia	Leonardo Francisco dos Santos
.06-22	N. S.ª o Anjo da Guarda			Biscaia	António de Espanha
-22	N. S.ª o Anjo da Guarda			Biscaia	Domingos da Costa
-22	N. S.ª o Anjo da Guarda		Nicolau do Rio	Biscaia	Mestre
-23	N. S.ª o Anjo da Guarda		Nicolau do Rio	Biscaia	Mestre
-25	N. S.ª o Anjo da Guarda			Biscaia	Bernaldo Baldas
-26	N. S.ª o Anjo da Guarda		Nicolau do Rio	Biscaia	Mestre
-28	Santo Cristo de Candas		José de Pires	Biscaia	Mestre
-30	Santo Cristo de Candas			Biscaia	João Grácia
.08-11	Santo António e Almas			Biscaia	Gabriel da Batalha
-11	Santo António e Almas		José Nicola	Biscaia	Mestre
-13	Santo António e Almas		José Nicola	Biscaia	Mestre

Data	Embarcação	Tipologia	Mestre	Destino	Mercador
-20	Santo António e Almas			Biscaia	Jacome Paródia
-20	Santo António e Almas			Biscaia	Manuel da Silva
.08-23	N. S ^a . a Digna	Patacho	Manuel Rico	Biscaia	Mestre
-23	S. Pedro S. António		Tomé de Garcia	Biscaia	Mestre
-31	N. S ^a . Rosário			Biscaia	António Migueis
-09-01	N. S ^a . Rosário		Brás Fontinho	Biscaia	Mestre
-14	S. João Baptista e Almas	Patacho		Biscaia	António de Relão
-18	S. João Baptista e Almas	Patacho		Biscaia	António de Relão
.10-05	S. António e Almas			Biscaia	Jerónimo da Silva Guimarães
-20	N ^o . S ^o . do Carmo	Caravela		Biscaia	Fernando Lopes
.11-07	N ^o . S ^o . do Carmo	Caravela		Biscaia	Fernando Lopes

Fonte: SILVA & CARDOSO 1997: 197 e seg⁵..

Quadro VI - Embarcações provenientes do Golfo da Biscaia entradas na Barra do Douro entre 1818 e 1825

Data	Embarcação	Tipol./Nac.	Capitão/Mestre	Proveniência	Nº dias	Carga	Ton.	Consignatário
1818.06-13	Senhora de Bayona (Begonha)	C/Ep	Juan Cruz Longa - M	S. Sebastião por Camarinhas	10	milho	47	José Rodriguez Cazaes & Comp..
1818.06-29	Senhora das Mercês	C/Ep	Ramon de Larrinaga - M	Bilbau por Gijon, Camarinhas e Muros	24	milho	25	José Rodriguez Cazaes & Comp..
1818.11-16	Senhora da Begonha	C/LgrEp	Manoel de Bengoechea, C	Bilbau por Ribadeo, Muros, e Vigo	56	trigo	47	Capitão
1820.01-31	Senhora da Begonha	C/LgrEp	Manoel de Bengoechea - M	Baiona por Aldan, mas não chegou a entrar	30	feijão, breu e mais fazendas	47	Mestre
1820.02-16	Alegria Feliz	E/Ipt	Joaquim Balbino de Sousa, C	Bilbau pela Corunha	34	trigo	-	Manuel José de Sousa Guimarães
1820.04-19	S. António e Almas	L/Ep	Matheus Priega - M	Baiona por Muros	29	breu	18	Mestre
1820.05-03	Senhora do Rosário	L/Ep	Juan Bautista Santiago	Baiona pela Galiza	10	breu	18	Mestre
1820.06-03	S. Francisco de Paula	C/Ep	Bernardo Lucia - M	Baiona por Muros	23	breu	30	Manoel Gomes

Data	Embarcação	Tipol./Nac.	Capitão/Mestre	Proveniência	Nº dias	Carga	Ton.	Consignatário
1820.07-31	Copernicon	BAm	Samuel Gibston - C	Bilbau	10	em lastro	-	Quarles Harris & Filhos
1820.08-07	Senhora da Begonha	LgrEp	Manoel de Bengoechea - M	Bilbau	7	breu e trigo	47	Mestre
1820.09-20	Peregrina	LEp	António Garcia - M	Baiona por Stª. Eugénia	2, do último porto	breu e azeite de peixe	15	Joaquim Ferreira Duarte
1821.01-31	Alegria Feliz	E/Pt	José Joaquim de Miranda - M	Bilbau	11	em lastro	25	Manuel José de Sousa Guimarães
1821.03-20	S. António e Almas	CEp	Juan Baupista Luzarraga - M	Bayonne	8	breu e alcatrão	28	Joaquim Ferreira Duarte
1821.07-09	Doce Nome de Jesus	LgrC/LEp	Manoel António de Chezurea - M	Baiona por Mundaca, Castro, Corunha e Vigo	90	breu e alcatrão	40	Mestre
1824.04-09	Estrella	CEp	José Maria Alves - M	Bayona de França por Barquero e Ribadeo	62	alcatrão, papel e mais fazendas	26	Mestre
1824.04-27	New Mauly	Blg	Thomás Clark	Bilbau	13	em lastro	-	Capitão
1824.07-10	Felicidade	IPt	Joaquim Gervazio - M	Bayonne por Vila do Conde	18	breu	15	Mestre
1824.07-19	S. Ana e Almas ou S.	RPT	Francisco José da Nova - M Ana e S. António	Bayonne por Vila do Conde	12	breu	12	António José de Souza
1824.11-03	Senhora da Begonha	C/LgrEp	Ramon de Larsinaga - M ou C	Bayonne de França por Vigo	36	breu e alcatrão	49	Capitão
1825.02-25	Columbia	Blg	Thomás Roe - C	Bilbau	4	em lastro	-	Hunt, Newnan, Roope & Comp..
1825.06-13	Lady Hamilton	Blg	William Harvey - C	Terra Nova por Bilbau	29	bacalhau	109	João Hatt Noble
1825.06-14	Hawk, Hawk ou Hawkc	Blg	William Clampit - C	Terra Nova por Bilbau	51	bacalhau	130	Hunt, Newnan, Roope & Comp..
1825.07-03	S. José	E/B/GlEp	Manoel de Cortina	Bilbau	22	bacalhau	48	Hunt, Newnan Roope & Comp..
1825.07-28	King Henrick	Blg	Daniel Mac Ewing - C	Bilbau	8	azeite de peixe e bacalhau	140	Hunt, Newnan, Roope & Comp..

Fonte: SILVA & CARDOSO 1997: 197 e segs.
(Abreviaturas: ver Quadro VII)



Quadro VII - Embarcações saídas da Barra do Douro para o Golfo da Biscaia entre 1818-1825

Data	Embarcação	Tip./Nac.	Capitão/Mestre	Destino	Carga	Consignatário
1818.01-19	S. Ana e S. Joaquim	IPt	José Joaquim de Sousa - M	Bilbau pela Corunha	couros	Mestre
1818.06-02	S. António e Almas	CEp	Juan Baupista Luzarraga - M	Bilbau	madeira	Mestre
1818.06-27	S. José e Almas	CEp	José António de Anesagasti	Bilbau	em lastro	António José de Sousa Silva Guimarães
1818.06-27	S. José e Almas	CEp	Justo de Villabaso	Bilbau	em lastro	Cruz & Filho
1818.06-28	Senhora do Socorro	CEp	João Baptista de Echivarria - M	Bayona	couros	Joaquim Ferreira Duarte
1818.07-05	Senhora do Carmo	CEp	Gabriel de Meaurio - M	Bayona	açúcar e couros	Joaquim Ferreira Duarte
1818.07-06	Senhora do Coro	CEp	João Baptista de Meaurio - M	Bilbau	açúcar, tabuado	José Rodriguez Cazaes & Comp..
1818.07-14	Senhora do Carmo	CEp	João Manoel de Meaurio - M	S. João da Luz	sal	Joaquim Ferreira Duarte
1818.08-08	Senhora da Begonha	CEp	Juam Cruz Longa - M	Bayona	açúcar e couros	José Rodriguez Cazaes & Comp.
1818.08-22	Peregrina	LEp	João O'tero - M	Bilbau	açúcar, sal	Mestre
1818.09-09	S. Francisco e Anjo da Guarda	LEp	Pedro Uhia - M	Bilbau	açúcar, arroz, chumbo, louça	Mestre
1818.09-12	Senhora do Carmo	BEp	Jullian d'Ibarraran - C	Bayona de França	açúcar, cacau, sola, couros e madeira	Manoel José de Sousa Guimarães
1818.09-27	Peregrina	LEp	João O'tero - M	Bilbau	sal	Mestre
1818.11-15	S. Francisco e Anjo da Guarda	LEp	Pedro Uhia - M	Bilbau por Vigo	cera, louça	Mestre
1818.12-18	Senhora da Begonha	LgrEp	Manoel de Bengoechea - C	Bayona	açúcar, couros e chá	Capitão
1820.03-27	S. José e Almas	IEp	Florencio O'tero	Bilbau	arroz, sal e mais fazendas	Mestre
1820.04-30	S. José	CEp	Juan Larrazabal - M	Baiona	couros	Manuel José de Sousa Guimarães
1820.05-09	Senhora da Conceição	C/LEp	Domingos de Luzarraga - M	Baiona	couros e encomendas	Joaquim Ferreira Duarte
1820.09-01	Senhora da Begonha	LgrEp	Manoel de Bengoechea - M	Baiona	couros	Mestre
1820.09-02	Active	GID	Christopher Jordt - C	Bayonne	lastro	-
1820.10-12	Senhora da Conceição	C/LEp	Domingos de Lazarraga - M	Carril e Bilbau	couros	Joaquim Ferreira Duarte
1821.03-23	Jesus, Maria, José	BEp	Juan Baptista de Ageo - C	Bilbau	couros, fruta	Domingos Ferreira Pinto, Filhos & Teixeira
1821.06.05	Victoria	EEp	António Garcia - C	S. João da Luz	sal e tabuado	Joaquim Ferreira Duarte
1821.08-04	Dido	Blg	John Lee - C	Bilbau	bacalhau (a mesma carga que entrou)	Hunt, Newman, Roop. & Comp..
1824.06-18	Senhora da Begonha	C/LgrEp	Ramon de Larsinaga - M	Bilbau, sai depois para Lisboa	-	Mestre
1824.12-05	Elisa ou Eliza	Elg	John Besant - C	Bilbau	bacalhau	Hunt, Newman, Roop & Comp..
1825.07-01	Senhora da Mercê	Lgr/CEp	Martin Joaquim de Bilbau Mendesona M		sal	Mestre

Fontes: Folha Mercantil da Cidade do Porto e Periódico Mercantil da Cidade do Porto

B - Bergantim; Brigue; C - Caxemirim; Capitão; D - Dinamarques; E - Escuna; Ep - Espanhol; GI - Galeota; I - late; Ig - Inglês; L - Lancha; Lgr - Lugre; M - Mestre; Pt - Português.



Quadro VIII - Mercadorias vindas do Golfo da Biscaia para a Barra do Douro entre 1818 e 1825

ANOS	1818	1819	1820	1821	1822	1823	1824	1825	
Navios em lastro			1	1			1	1	4
CARREGAMENTOS	3		11	4			7	4	29
Outros Produtos			1				1		2
Trigo	1		2						3
Papel							1		1
Milho	2								2
Feijão			1						1
Breu			6	2			3		11
Bacalhau								4	4
Azeite de peixe			1						1
Alcatrão				2			2		4

Fontes: *Folha Mercantil...* e *Periódico Mercantil...*

■ ausência de fontes

Quadro IX - Mercadorias exportadas a partir da Barra do Douro para o Golfo da Biscaia entre 1818 e 1825

ANOS	1818	1819	1820	1821	1822	1823	1824	1825	
Navios em lastro	2		1				1	1	3
CARREGAMENTOS	27		8	5			1	1	42
Outros Produtos			2				1		2
Tabuado	1			1					2
Sola	1								1
Sal	3		1	1				1	6
Madeira	2								2
Louça	2								2
Fruta				1					1
Couros	6		4	1					11
Chumbo	1			2			2		4
Chá	1								1
Cera	1								1
Cacau	1								1
Bacalhau				1 ^a			1		2
Arroz	1		1						2
Açúcar	7								7

Fontes: *Folha Mercantil...* e *Periódico Mercantil...*

■ ausência de fontes

a - a mesma carga com que entrou