

FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA
INSTITUTO DE HISTÓRIA ECONÓMICA E SOCIAL

Revista Portuguesa de História

TOMO XVIII



COIMBRA / 1980

AS VICISSITUDES DO COMÉRCIO MARÍTIMO DE UM PORTO SECUNDÁRIO: O CASO DA FIGUEIRA DA FOZ (1850-1920)

1. INTRODUÇÃO (*)

Se tivéssemos de apontar um objectivo específico para o presente artigo, diríamos que nos norteou a ideia de caracterizar a realidade económica figueirense ao longo da segunda metade do século XIX e das duas primeiras décadas do século actual. Pretendeu-se, pois, reconstituir o pano de fundo sobre o qual se inscreve a vivência quotidiana de toda uma microsociedade nas suas mais variadas manifestações.

Não significa o que ficou dito acima que aceitemos que o económico determine de forma absoluta e unívoca os restantes níveis da realidade histórica. Mas, ainda assim, temos a convicção clara de que, sem o conhecimento tanto quanto possível exacto da estrutura económica (internacional, nacional, regional ou local), bem como das flutuações a curto e médio prazo, se corre o risco de edificar sem alicerces que ofereçam um mínimo de segurança.

Por outro lado, queremos desde já frisar que aquilo que agora se apresenta ao leitor constitui, no essencial, uma recolha de materiais referentes ao movimento comercial do porto da Figueira da Foz a partir de meados do século transacto. Poder-se-ia ter ido mais longe, apesar da escassez de elementos documentais? Obviamente. Não se espere, portanto, que sejam propostas construções teóricas mais ou

(*) Siglas utilizadas: A.C.M.F.F. — Arquivo da Câmara Municipal da Figueira da Foz; A.M.O.P. — Arquivo do Ministério das Obras Públicas, Lisboa; A.N.T.T. — Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa; A.U.C. — Arquivo da Universidade de Coimbra; B.M.F.F. — Biblioteca Municipal da Figueira da Foz.

menos audaciosas e bem architectadas. Apenas procurámos ressuscitar, no duplo plano estrutural e conjuntural, a complexa e emaranhada teia de relações que cobre a vida económica de um porto regional em manifesta perda de velocidade. A tentativa valerá, assim, mais pela intenção que lhe presidiu e pelo esforço dispendido do que pela qualidade e relevância dos resultados alcançados. É o produto dessa diligência que agora submetemos à benévola crítica do leitor.

* * *

A Figueira da Foz constitui, ao longo do século XIX, um dos focos de implantação de uma burguesia mercantil provincial, subalterna em relação à grande burguesia de Lisboa e Porto, mas, ainda assim, perfeitamente cónscia dos seus interesses. A provar esta afirmação está o facto de ter sido uma das primeiras localidades do país a constituir a sua Associação Comercial, no rescaldo da vitória liberal de 1834. Com efeito, o Regimento, aprovado em Assembleia Geral de 26 de Maio de 1835, define de forma clara e inequívoca o fim social da Associação: «O objecto desta Associação, é reunir o Corpo do Commercio da Figueira n'um centro, que indague os estorvos e vexames que elle soffre: que busque por todos os meios legaes a remoção déliés, e que promova todos os seus interesses» 0).

Constitui, da mesma forma, uma zona de intensa acumulação de capitais, fruto de um movimento comercial que só é posto em causa a partir da década de 90. Tal acumulação é facilitada pela concentração das funções comerciais de exportação e de importação nas mãos de um relativamente reduzido número de famílias, à volta das quais gravita uma indústria de reduzidas proporções e prolifera uma relativamente numerosa pequena burguesia. É o que se depreende do testemunho prestado pelo articulista de um dos periódicos locais, ao assinalar que «[...] o *grande commercio local* acha-se concentrado n'uma duzia de casas exportadoras e importadoras, em cujo beneficio revertem os seus lucros. Todavia o variado trafico, a que esses ramos de commercio obrigam, sustenta algumas industrias e numerozo pessoal, por onde se espalham capitaes assaz valiosos, que vão contribuir para

(!) *Regimento da Associação Commercial da Villa da Figueira*, cap. II, art. 1.º, in *Estatutos, Regulamentos e Relatórios das Associações da Figueira*, B.M.F.F., 360 A 868.

o bem estar de uma classe muito importante, não só da Figueira como de Tavadre e Buarcos» (2).

O movimento do seu porto é, em grande medida, o barómetro da sua prosperidade ou da sua decadência. Por tal motivo, nos preocupou a análise das suas *pulsações*, enquadradas no longo prazo (1850-1920)⁽³⁾, porquanto tais flutuações condicionam a sobrevivência não só da classe comercial da Figueira, mas também as de outros meios urbanos do Centro do país e, bem assim, a sorte dos proprietários fundiários de toda a Beira, especialmente os dotados de capacidade de comercialização dos excedentes da sua produção agrícola.

Será ousada esta última asserção? Julgamos que não. Bastará recordar que o mau estado da barra do Mondego em determinadas ocasiões ⁽⁴⁾ movimentava as camadas populacionais beirãs mais directamente lesadas por tal circunstância. O exemplo que a seguir se refere prova-o à evidência.

Em 24 de Dezembro de 1853 os habitantes do burgo figueirense dirigiram ao Rei-regente D. Fernando uma representação acerca do lastimoso estado da barra, que vinha fazendo decrescer o movimento marítimo e comercial desde 1850. Uma das passagens do documento

(2) *Gazeta da Figueira*, n.º 26, 25 de Dezembro de 1887.

(3) A tarefa de reconstituição do movimento do porto da Figueira da Foz tornou-se assaz ingrata, dado o extravio de uma parte considerável das fontes primárias indispensáveis ao seu estudo. Com efeito, apenas conseguimos localizar os *Termos de Carga* (Livros de Registo da Alfândega) relativos aos anos de 1870 a 1874 e de 1888 a 1904, no que respeita à entrada de navios, e aos anos de 1856 a 1863 e de 1867 a 1874, no que concerne à saída de navios. Acresce a isto o facto de quase sempre faltar a indicação da carga, nomeadamente no que se refere às saídas, o que retira a tal documentação a maior parcela de interesse.

Daí o recurso a toda uma série de elementos de outras origens que, se por um lado, quebram a homogeneidade das séries construídas, permitem, por outro, preencher as lacunas decorrentes da escassez da documentação em primeira mão.

(4) O precário estado da barra vai ser um problema constante ao longo de todo o período estudado. Dois exemplos bastarão para ilustrar as situações extremas verificadas nas condições de acesso ao porto. Em 2 de Dezembro de 1853, a fim de dar entrada ao hiate *Dois Amigos* 2.º «foram cavar na barra 200 homens tentando por este estúpido meio abrir um canal» (*O Observador*, n.º 669, 10 de Dezembro de 1853). Cinquenta anos volvidos a situação agravara-se a tal ponto que «Em 25 de janeiro de 1903 a barra chegou a estar de tal forma assoriada que o capitão do porto, Ex.^{mo} Sr. João de Quadros, se viu forçado a fazer abrir, por alguns homens munidos de enxadas, um rego de areia por onde as águas, derivando, pudessem abrir um canal navegável» (*Relatório da Associação Commercial, 1903-1905*, p. 5).

retrata assim a situação: «O commercio, Senhor, é o mais poderoso vehiculo da riqueza das nações, e pelo que respeita a esta villa, d'elle derivou ella a sua fundação, e opulencia tal, que já foi considerada a terceira terra commercial do Reino ; hoje porem, Senhor, a sua bússola é a decadencia, o seu fim é o estrago, e a sorte de seus infelizes habitantes é exalar o ultimo alento, estreitados pelo creposo circulo que lhes vão traçando os myrrhados braços da miseria!» (5).

Quadro negro e hiperbólico, como a evolução posterior haveria de demonstrar, mas elucidativo do estado de espírito de uma classe perfeitamente ciente dos riscos que corriam os seus interesses. Tal bastou para que outras Câmaras secundassem e reforçassem o teor daquela representação: é o caso das de Coimbra (12 de Janeiro de 1854) (6), de Condeixa (20 de Janeiro de 1854), de Castelo Branco

(5) *O Conimbricense*, n.º 2, 28 de Janeiro de 1854.

(6) A representação dirigida pela Edilidade de Coimbra à Câmara de Deputados é particularmente expressiva. Dela assinalamos os trechos mais significativos:

«A villa da Figueira da Foz é uma das mais importantes de todo o reino.

Por sua posição geographica, e capacidade de seu porto, parece que a natureza a creara para ser a chave do commercio das duas Beiras.

Em relação com todos os mais portos de Portugal, e com muitos outros das nações estrangeiras, delia devem exportar-se os mais variados e ricos productos da nossa agricultura.

Essa exportação, porem, que bem poderá fazer-se em grande escala, dando assim o maximo desenvolvimento a muitos ramos de industria — engrandecendo aquella Villa, e melhorando a sorte de toda a provincia; — pelo contrario vae decrescendo a olhos vistos, e hoje é quasi nulla em virtude do miserrimo estado a que se acha reduzido o porto e a barra.

Quasi de todo obstruida e por isso summamente perigosa, afugenta esta para longe de si não só as embarcações de maior lote; mais ainda as Rascas e os Cahiques: mal permittindo entrada e sahida ás Lanchas da Povia, que alii apportam! [...]

Dahi nasce, Senhores, que nem dos portos estrangeiros — nem ainda dos nacionaes querem mandar navios á Figueira!

Dahi a paralisação quasi total do commercio desta villa! Dahi a visivel e progressiva decadencia — e quem sabe se a proxima ruina? — da agricultura desta provincia da Beira tão fértil e tão digna de melhor sorte!!

Descrever-vos as ultteriores consequências de tamanha calamidade : — pintar-vos em triste quadro a fome e a miseria a invadirem as moradas do commerciante, do agricultor e do operario, onde ainda ha pouco sorria a abundancia e a prosperidade:—representar-vos a desesperação, a que já hoje se acham reduzidos os habitantes da Figueira — e que em breve se estenderá aos povos circumvizinhos e á provincia toda — é desgosto que queremos e devemos poupar-vos». [...] (*O Observador*, n.º 680, de 17 de Janeiro de 1854).

(10 de Fevereiro de 1854) e de Viseu. Efectivamente, o porto da Figueira, dava escoamento aos produtos primários daquelas regiões — o vinho, a aguardente, o azeite, o feijão, a laranja e a madeira — e abastecia-as em «generos de importação e de primeira necessidade para o consumo» — o bacalhau, o linho, o ferro, o figo do Algarve, o sal. Esta solidariedade, capaz de originar um grande espaço de intervenção económica na zona central do país e de gerar processos de complementaridade entre regiões dotadas de aptidões diferenciadas, viria a manter-se, se não a acentuar-se, nos decénios seguintes, mormente após a penetração da rede ferroviária através da Beira.

2. BALANÇO DA EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO MARÍTIMO FIGUEIRENSE

É de crer que o movimento portuário se tenha cimentado no decurso do século xviii. Há quem considere que «o seu engrandecimento foi rapido, depois da decadencia de Aveiro» (7). Com efeito, a conjuntura favorável foi «animando os especuladores da localidade a emprehenderem os transportes marítimos de sua propria conta para colherem uma parte dos beneficios que armadores estranhos vinham tirar da navegação do nosso porto» (8). Daí que a expansão da construção naval seja um dos melhores índices para caracterizar a conjuntura dos anos finais do século xviii e dos primeiros anos do século xix (9).

Desta realidade decorre a pujança do comércio figueirense, que conhece o seu máximo de actividade entre os anos de 1804 e 1807 (10), isto é, nos anos imediatamente anteriores às invasões napoleónicas; * 10

(7) *Estatutos da Companhia Edificadora Figueirense*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1867, p. 1-2.

(8) ANTÓNIO DOS SANTOS ROCHA, *Materiaes para a historia da Figueira nos séculos XVII e XVIII*, Casa Minerva, Figueira da Foz, 1893, p. 197.

(9) Dos 43 navios construídos nos estaleiros navais da Figueira entre 1783 e 1815 destinavam-se a armadores locais 29, ou seja 67, 44% do total (ANTÓNIO DOS SANTOS ROCHA, *obra citada*, p. 195).

(10) Parece ser a conclusão a retirar da análise das *Balanças Geraes do Comercio de Portugal*, relativas aos anos de 1799 a 1831 [A.N.T.T., C.5.E.63.P.3., N.ºs 191-216] e dos quadros insertos no trabalho de MARIA DE LOURDES ROQUE DE AGUIAR RIBEIRO, *AS relações comerciais entre Portugal e Brasil segundo as balanças de comércio, 1801-1821*, Lisboa, 1972.

o movimento comercial local acompanha, assim, o ritmo geral do conjunto do país nos inícios de Oitocentos.

O bloqueio económico suscitado pela confrontação entre as maiores potências europeias reflectiu-se no volume do comércio da Figueira, correspondendo-lhe uma fase de depressão, situada entre 1808 e 1813. A recuperação efectua-se a partir de 1814-1815, muito embora se inicie em 1823 uma nova fase de descida, que afecta não só o volume das exportações, mas também o das importações, e se prolonga até 1830, pelo menos. A independência do Brasil não é, certamente, alheia ao facto, considerando o peso enorme do seu mercado. Aproximemo-nos, agora, dos meados do século.

Da análise do movimento de entrada e de saída de embarcações pela barra da Figueira (vide anexo V) não se poderão extrair mais do que algumas conclusões de conjunto, de carácter mais ou menos impressivo. Mais precisos e palpáveis são os dados fornecidos pelo anexo VIII e os números condensados por Adolfo Loureiro ^(u) (Quadro I) que nos ajudarão a perceber as flutuações ocorridas até final do século.

QUADRO I

MOVIMENTO COMERCIAL DO PORTO DA FIGUEIRA

(INCLUINDO O COMÉRCIO INTERNO E O COMÉRCIO EXTERNO)

<i>Períodos</i>	<i>Valores médios anuais (por anos económicos)</i>		
	<i>Importação</i>	<i>Exportação e reexportação</i>	<i>Total</i>
1845-1850	416.171\$208	301.7415509	717.9125717
1850-1855	373.9195060	274.6135867	648.5325927
1855-1860	550.2765869	294.5005788	844.7775657
1860-1865	482.3855042	250.2775180	732.6625222
1865-1870	280.6735971	185.2775186	465.9515157
1870-1875	348.0695540	254.4435830	602.5135570
1875-1880	348.8885100	253.7065600	602.5945700
1880-1885	337.8165301	114.6055964	452.4225265
1885-1890	328.8525497	207.5015529	536.3545026
1890-1895	225.5475596	73.9365399	299.4835995
1895-1900	264.9805038	62.6935774	325.6735812

^{C11)} *Porto da Figueira da Foz, Separata de Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1905, p. 137.

Assinale-se, antes de mais, a alternância de fases de alta e de baixa do movimento comercial após 1845. Podemos, assim, distinguir os seguintes períodos (grosseiramente delimitados):

- Alta (1845-1865)
- Baixa (1865-1870)
- Alta (1870-1880)
- Baixa (1880-1885)
- Alta (1885-1890)
- Baixa (a partir de 1890)

Como explicar a presença de três fases interrompendo a fisionomia de prosperidade do comércio figueirense? Estará a depressão de 1865 a 1870 na intersecção de factores de ordem externa (guerra entre o Brasil e o Paraguai? crise de 1866 e suas sequelas?) com dados de ordem interna (quebra do comércio de cabotagem como consequência da primeira arremetida dos transportes ferroviários)? Espelhará a quebra verificada entre 1880 e 1885 a situação depressionária a nível do comércio mundial entre 1882 e 1885? Terá sido a quebra posterior a 1890 uma consequência da crise mundial iniciada nesse ano, sabendo-se as dificuldades conhecidas por Portugal em 1890-1891?

O recurso à explicação baseada na análise comparativa com a situação internacional é, certamente, demasiado tentador. Mas, sendo assim, como justificar a ausência de sintomas reveladores da crise económica de 1873, certamente mais dura do que as de 1866 ou 1882? Há, efectivamente, que recorrer a outros tipos de explicações. Em primeiro lugar há que apontar a concorrência feita pelos transportes ferroviários : a Figueira passa a servir de testa do caminho-de-ferro da Beira Alta a partir de 1882; põe-se em comunicação directa com Lisboa através da linha do Oeste desde 1888; aproxima-se da linha do Norte pelo ramal de Alfarelos, em 1890. Por outro lado, há que vincar a contínua e progressiva degradação da barra do Mondego, que tornou cada vez piores as condições de acesso ao porto. Convirá, ainda, assinalar que a redimensionação do comércio nacional no seu conjunto contribuiu para a agonia dos portos provinciais, em benefício dos grandes portos (Lisboa, Porto e, em menor escala, Setúbal).

A situação de marasmo, nomeadamente no que se refere à exportação para o estrangeiro, prolonga-se pelos primeiros quinze anos deste século: a exportação atinge o seu nível mais baixo em 1906; a importação em 1911 (vide anexo VI). É já no decurso da primeira

conflagração mundial, por volta de 1916-1917, que o porto da Figueira sai, durante alguns anos, da sua penosa realidade, beneficiando das dificuldades económicas sentidas pelos países beligerantes, especialmente a França.

3. O COMÉRCIO DE CABOTAGEM

A navegação costeira, em relação com os portos do Continente e Ilhas dos Açores e Madeira, constitui uma das dimensões essenciais do comércio da Figueira. Vigoroso nos meados do século XIX, contrasta em pleno com o comércio externo, que sofre um visível estrangulamento entre 1850 e 1873, mormente no que respeita ao circuito de exportação. Mas, a cabotagem tinha os seus dias contados; a Figueira acompanha, de resto, a tendência geral verificada ao nível do resto do país: «A máquina de vapor principiava a ditar a sua lei nas costas de Portugal cerca de 1870, Aliás, a tradicional navegação de cabotagem começaria em breve a perder o seu predomínio, em virtude da intensificação dos transportes internos, especialmente dos caminhos-de-ferro...»⁽¹²⁾.

O quadro II procura dar conta dessa realidade inexorável e pôr em evidência a desaceleração mais rápida no que respeita às mercadorias *exportadas*.

QUADRO II

EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO DE CABOTAGEM

<i>Períodos</i>	<i>Valor das mercadorias entradas</i>	<i>Valor das mercadorias saídas</i>
1850/1851 »	241.8425549	216.4005895
1854	328.4885600	273.8495100
1865	150.5465885	278.4255300
1869-1880 ^b	127.8695264	169.1575102
1891-1892 ^b	117.2145000	84.8205500
1901-1908 ^b	94.2275497	17.0665478

^a Dados referentes ao ano económico de 1850/1851, fornecidos por *O Observador*, n.º 470, de 10 de Janeiro de 1852.

^b Médias anuais.

FONTES: Vide anexo VIII.

⁽¹²⁾ JOEL SERRÃO, «Vapor, Máquina de», in *Dicionário de História de Portugal*, Iniciativas Editoriais, vol. IV, Lisboa, 1971, p. 248.

Acentue-se, desde já, que os efeitos desta quebra na navegação de cabotagem afectaram de maneira bastante desigual as relações da Figueira com outros portos do país: se a navegação em direcção aos portos a Norte do Porto não sofreu uma derrocada muito sensível, o mesmo não se poderá dizer da navegação para o Sul do país, Lisboa, Porto e Açores, já que nestes casos as diferenças reveladas pela comparação dos números referentes a 1871-1873 e 1908-1910 denotam, de forma brutal, o colapso verificado (Quadro III).

* * *

O quadro IV resume a estrutura do comércio de cabotagem da Figueira com os restantes portos nacionais por meados do século XIX. Julgamos que o quadro fala por si. Destaquemos apenas alguns aspectos.

No capítulo da *importação* sobressaem os bens alimentares: o milho, proveniente do Minho e dos Açores; a sardinha, vinda dos portos de pesca do Centro e Sul do país. O volume atingido pela importação deste tipo de bens terá de ser explicado. Será isto sintoma de que a produção de milho na Beira, era insuficiente para satisfazer as necessidades de uma população em crescimento? Poder-se-á, por outro lado, falar em decadência da exploração pesqueira na região? Tanto num como no outro caso a resposta pela afirmativa parece ser plausível. Quanto à *exportação*, há que estabelecer um certo número de gradações: para os portos a Norte do Douro é expedida a pedra de cal, cujo manancial são as pedreiras da Salmanha; com os portos do Centro mantém-se um activo comércio, com base no envio do sal da Figueira (trocado pela pescaria), produto que chega mesmo a atingir Sesimbra e Setúbal (apesar da produção local) e as ilhas açorianas; os portos algarvios absorvem razoáveis quantidades de madeira (a maior parte em tabuado), feijão e louça de Coimbra.

Sublinhe-se o enorme peso que representa o comércio com Lisboa e o Porto, que abastecem a Figueira e o seu *hinterland* de mil e um produtos e absorvem uma boa parte da produção agrícola da Beira (vinho, aguardente, feijão), mas igualmente algumas matérias-primas (madeira, barro), um pouco de carvão do Cabo Mondego e, ainda, produtos da indústria das regiões adjacentes (papel, vidros, louças).

QUADRO III

COMÉRCIO DE CABOTAGEM — ENTRADAS E SAÍDAS DE NAVIOS,
POR PORTOS DE ORIGEM E DE DESTINO

<i>Portos de origem e de destino</i>	<i>Entradas</i>		<i>Saídas</i>	
	<i>1871-1873^a</i>	<i>1908-1910</i>	<i>1871-1873^a</i>	<i>1908-1910^b</i>
Aveiro	2	1	3	5
Caminha	59	53	53	55
Ericeira	19	—	19	1
Esposende	37	7	49	15
Faro	1	2	2	5
Fuzeta	2	—	2	—
Lagos	10	—	5	—
Leixões	—	8	—	4
Lisboa	196	41	224	32
Madeira	2	—	—	2
Nazaré	1	1	7	—
Olhão	23	3	43	19
Peniche	32	8	30	1
Porto	265	73	137	4
Póvoa de Varzim	1	—	—	—
Sagres	1	—	—	—
S. Martinho	1	3	3	—
S. Miguel	30	—	34	—
Sesimbra	136	9	127	5
Setúbal	5	3	5	3
Sines	3	—	2	—
Tavira	—	1	2	—
Viana do Castelo	51	21	45	40
Vieira	7	—	4	—
Vila do Conde	36	25	39	49
Vila Nova de Milfontes	—	—	3	—
Vila Nova de Portimão	7	1	9	—
V. Real de Santo António	1	2	8	—

FONTES:

^a *Estatística Geral do Commercio de Portugal com as suas Possessões Ultramarinas e as Nações Estrangeiras, 1871-1873.*

^b *Gazeta da Figueira, secção Movimento Marítimo, 1908-1910.*

QUADRO IV

ESTRUTURA DO COMÉRCIO DE CABOTAGEM (1850)

<i>Portos de origem e destino</i>	<i>Produtos «importados» pela Figueira</i>	<i>Produtos «exportados» pela Figueira</i>
CAMINHA	Milho	Pedra de cal, mós
VIANA DO CASTELO	Milho	Pedra de cal
ESPOSENDE	Milho	Pedra de cal
VILA DO CONDE	Carga da praça, encomendas	Pedra de cal
PORTO	Carga da praça (barras de ferro, sabão, carvão, farinha, etc.)	Pedra de cal, aguardente, vidros, papel, louça e miudezas
AVEIRO	Arcos de pau	—
VIEIRA	—	Sal
NAZARÉ	—	Sal
S. MARTINHO	—	1 Sal
PENICHE	Sardinha	! Sal, miudezas
ERICEIRA	—	Sal, miudezas
LISBOA	Carga da praça (açúcar, aduelas, farinha, óleos, tintas, etc.)	Madeira, vinho, feijão, papel, carvão, aguardente, vidros, barro, cremor tártaro e miudezas
SESIMBRA	Sardinha	Sal, foguetes e miudezas
SETÚBAL	Sardinha	Madeira, sal e feijão
LAGOS	Sardinha	Tabuado e feijão
PORTIMÃO	Sardinha, passas de figo	Madeira, louça e feijão
FARO	-	Louça e mós

<i>Portos de origem e de destino</i>	<i>Produtos «importados» pela Figueira</i>	<i>Produtos «exportados» pela Figueira</i>
OLHÃO	Sardinha, alfarroba e passas de figo	Madeira, louça, sal e miudezas
TA VIR A	Sardinha, alfarroba e passas de figo	Madeira, feijão e milho
VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO	Sardinha	—
AÇORES (S. MIGUEL, TERCEIRA E FAIAL)	Milho	Madeira, sal, vinho, pedra e miudezas

FONTE: *O Observador*, Secção *Movimento marítimo* — *Barra da Figueira*, 1850-1852.

Deste volumoso comércio pouco resta por volta de 1910: só persiste a saída de pedra (para o Norte) e a da madeira (para Lisboa e alguns pontos do Algarve). A *exportação* para a capital do Norte não tem agora qualquer significado. A *importação* consiste, quase exclusivamente, em carvão (do Porto e de Lisboa) e petróleo (trazido de Lisboa).

Concluimos: mais do que de transformações estruturais de tipo qualitativo no seio do comércio de cabotagem, ao longo do período demarcado por 1850 e 1910, deve-se insistir na existência de alterações a nível quantitativo, tais como ressaltam da análise dos elementos estatísticos atrás referenciados.

4. O COMÉRCIO EXTERNO

4.1. CONSPECTO GERAL

Sabe-se que o espaço é uma variável da maior importância no conjunto da vida económica, maximamente no que respeita à actividade comercial. Daí que se torne necessário delimitar a esfera de influência do comércio da praça da Figueira nas suas relações com os mercados internacionais.

Apesar do declínio observável por volta de 1850, pelo menos quando procedemos à comparação com a realidade de meio século atrás, a mancha geográfica impressiona ainda pela sua vastidão.

Para efeitos de sistematização podemos considerar três zonas distintas : o Brasil, a Terra Nova (e regiões adjacentes) e a Europa (vide anexos I e II).

O Brasil constituía, desde longo tempo, um mercado propício à admissão dos vinhos tipo *Figueira*. Os negociantes exportadores dispunham de vastos interesses em portos como a Bahia e Pernambuco, muito embora tivessem perdido, quase por completo, o domínio da praça comercial do Rio de Janeiro, que disfrutara de uma posição de primazia durante os três primeiros decénios do século. Produtos como o sal e o azeite já não têm peso significativo no prato das exportações. No regresso os navios carregavam açúcar em Pernambuco e descarregavam-no em Lisboa e, eventualmente, na Figueira.

Outro circuito, assaz importante, é o que liga a Figueira à Terra Nova e Labrador. Os navios partem com carga de sal (e algumas vezes de cortiça) e voltam com o bacalhau que há-de alimentar todo o Centro do país.

Claramente marcada pelo carácter mais diversificado das transacções comerciais surge a zona europeia. Por um lado, a Inglaterra assume o papel de fornecedora de produtos semilaborados (ferro em barra, aço, fio de linho), de carvão (vindo de Glasgow e Liverpool) e de bacalhau. Em contrapartida é compradora de bens de origem agrícola, como o vinho e a laranja, destinados aos portos do Sul daquele país, especialmente os da Cornualha. Mas Londres é sem dúvida o melhor mercado que a Figueira possui em território britânico: além daqueles produtos a praça londrina importa ainda o cremor tártaro, de que voltaremos a falar. O sal completa o quadro das exportações para a Velha Aliada. Por sua vez, a sub-zona disposta à volta do Mar Báltico (incluindo Hamburgo) absorve vinho, sal, cortiça e fruta seca e expele para Portugal ferro em barra e aço (de Estocolmo), tabuado e aduelas (daquela cidade, de Pernau e de Memel) e linho (de Pernau, no Império Russo) (13).

À excepção do comércio com o Brasil e com Hamburgo, que se apresenta normalmente excedentário, as relações com a Terra Nova, a Inglaterra, a Suécia e os portos do Báltico apresentam saldo negativo, dada a desigualdade existente ao nível dos termos de troca. *^{io}

(13) Para indicações mais completas sobre a estrutura interna da balança de comércio figueirense por volta de 1850 ver o quadro V, obtido através dos dados recolhidos em *O Observador*, 1850-1851, Secção *Movimento Marítimo — Barra da Figueira*.

QUADRO V

ESTRUTURA DO COMÉRCIO EXTERNO FIGUEIRENSE

(MEADOS DO SÉCULO XIX)

<i>Portos de origem e de destino</i>	<i>Bens importados</i>	<i>Bens exportados</i>
BRASIL		
Bahia	-	Vinho, sal, azeite, cebolas
Pará	-	Sal
Pernambuco	Açúcar	Vinho
INGLATERRA		
Dartmouth	Bacalhau	-
Glasgow	Ferro, aço, carvão	—
Jersey	Bacalhau	—
Liverpool	Carvão, ferro, linho	Laranja
Londres	-	Vinho, laranja, cremor tártaro
Newcastle	-	Laranja
Penzance	-	Vinho
Plymouth	Bacalhau	Laranja, vinho, sal
Poole	Bacalhau	Sal
COLÓNIAS INGLESAS		
Terra Nova-Labrador	Bacalhau	Sal, cortiça
Halifax	-	Sal, cortiça
Québec	Aduelas	—
SUÉCIA E NORUEGA		
Estocolmo	Ferro em barra, aço, tabuado	Sal, vinho, fruta seca
Göteborg	-	Sal
Stavanger	—	Sal
RÚSSIA		
Pernau	Linho, estopa, tabuado	Sal
Riga	-	Sal
PRUSSIA		
Memel	Aduelas	-
HAMBURGO	—	Vinho, sal, cortiça
ESPAÑA		
Cádiz	Cavala	-
Vigo	Milho	—
MARROCOS		
Larache	Cavala	—

Atrás fica retratada a situação por volta de 1850. Que se passa nas décadas seguintes? O campo de actuação alarga-se ou retrai-se? Julgamos que, tendo atingido a sua máxima extensão nos anos de 1886 a 1889, numa conjuntura deveras favorável, esse espaço se reduz de uma maneira sensível a partir de 1890. Nos primeiros anos do século xx perde-se, irremediavelmente, o contacto com a zona brasileira. Da mesma forma desaparece do horizonte do comércio da Figueira a região báltica, perda que é em parte compensada pela *conquista* de novos mercados na Espanha meridional, quer na fachada atlântica (Lepe, Huelva, Sevilha e Cádiz), quer na mediterrânica (Málaga, Almería, Ceuta), que absorvem grandes quantidades de madeira em tábuas. Nota-se também uma redução do comércio com o Reino Unido, dada a falta de capacidade de concorrência dos produtos agrícolas portugueses (excepção feita ao vinho do Porto). Só as relações de comércio com a Terra Nova se reforçam, em parte como resultado do início da pesca do bacalhau executada por navios matriculados na praça da Figueira, facto que se situa em 1886 (vide anexos ITT e IV e o quadro VI).

Para além daquilo que já foi dito, convirá averiguar de forma mais exacta qual o peso relativo de cada uma daquelas regiões na balança do comércio externo da Figueira. Com essa finalidade se poderá observar o quadro VII, cujos dados são referidos a um conjunto de três anos acerca dos quais possuímos a discriminação dos valores da importação e da exportação por países. Aos anos em questão correspondem situações diferentes: 1886 é o ano do máximo de exportação durante toda a segunda metade do século xix; 1888 é um ano *normal*; 1892 é um ano nitidamente encaixado na fase depressiva. Daí que os desvios em relação à média acabem por se anular, o que toma a amostragem representativa.

Quais as conclusões a obter da leitura do quadro VII?

Ao nível da importação destaca-se o peso esmagador assumido pela Inglaterra (à semelhança do que ocorre no conjunto da economia portuguesa), com tendência a acentuar-se após 1890-1891; as remessas de bacalhau e de carvão são as responsáveis por esse facto. A Suécia contribui com uma quota bastante modesta (3 a 4%), mas relativamente estável. As relações com a Bélgica (importação de material para caminho-de-ferro e maquinaria industrial) e Marrocos (importação de milho) são meramente acidentais. Quanto aos restantes países a importação é de todo irrelevante.

QUADRO VI

ESTRUTURA DO COMÉRCIO EXTERNO FIGUEIRENSE
(1908-1910)

<i>Portos de origem e de destino</i>	<i>Produtos importados</i>	<i>Produtos exportados</i>
ESPAÑHA		
Almería	—	} Madeira
Cádiz	—	
Ceuta	—	
Huelva	—	
Lepe	—	
Málaga	—	
Sevilha	—	
Marín	—	
INGLATERRA		
Cardiff	Carvão	Toros de pinho
Fareham	—	Sal
Fowey	—	Sal
Jersey	Bacalhau	Sal
Newcastle	Carvão	—
Shoreham	Ácido cresótico	—
Sunderland	Carvão	—
Swansea	—	Toros de pinho
TERRA NOVA	Bacalhau	Sal

FONTE: *Gazeta da Figueira*, secção *Movimento Marítimo*, 1908-1910.

QUADRO VII

COMÉRCIO EXTERNO FIGUEIRENSE — PESO RELATIVO DOS DIVERSOS
PAÍSES NO CONJUNTO DAS IMPORTAÇÕES E DAS EXPORTAÇÕES

IMPORTAÇÕES

	<i>1886</i>	<i>1888</i>	<i>1892</i>
Inglaterra	82,07%	93,07%	95,99%
Suécia	4,35	3,46	3,42
Marrocos	6,74	0,46	—
Bélgica	4,31	—	0,07
Estados Unidos	1,25	0,24	0,03
Alemanha	0,43	0,47	0,22
França	0,33	0,12	0,12
Espanha	0,10	—	0,02
Brasil	0,02	0,11	0,05
Itália	—	2,03	0,05

E X P O R T A Ç Õ E S

	1886	1888	1892
França	73,62%	28,60%	—
Brasil	21,67	62,49	90,35%
Inglaterra	2,41	7,45	5,45
Espanha	2,21	0,98	0,08
Estados Unidos	0,03	-	-
Dinamarca	0,02	-	-
Noruega	0,01	0,32	-
África Ocidental (Colónias)			4,08

FONTE:

Gazeta da Figueira, n.º 1, 3 de Julho de 1887; n.º 139, 9 de Fevereiro de 1889 e n.º 421, 18 de Janeiro de 1893.

No que respeita à exportação verifica-se que, no conjunto daqueles três anos, o Brasil é o principal escoadouro. Com efeito, a efémera supremacia da França, resultante da procura de vinhos portugueses, desfaz-se em 1890. O comércio com a Inglaterra, quase exclusivamente reduzido ao envio de sal, representa apenas cerca de 5% do total. Finalmente, a saída de produtos (vinho tinto e licoroso, carnes, doce seco e em calda, conservas de legumes, de fruta e de peixe) com destino à África Ocidental (Angola), verificada em 1892, não teve sequência, apesar dos esforços da classe mercantil figueirense no sentido de «explorar os mercados coloniaes, sobretudo os africanos, onde pouco ha feito do muito que se pôde fazer, e onde podemos encontrar a chave de toda a promettedora Africa do Sul» (14).

4.2. MOVIMENTO DE IMPORTAÇÃO

Sabendo-se que o bacalhau entrado no porto da Figueira se destinava ao abastecimento de largas camadas populacionais do centro do país (distritos de Coimbra, Leiria, Viseu, Guarda e Castelo Branco)

(14) *Representação à Câmara de Deputados*, datada de 12 de Maio de 1901 (*Gazeta da Figueira*, n.º 962, 15 de Maio de 1901).

não causa estranheza o peso que adquire no conjunto de todas as importações (vide anexo XIII). Este ramo de comércio contribuiu, de resto, para a formação das fortunas de algumas casas comerciais da Figueira, quase todas nas mãos de súbditos britânicos, como é o caso das firmas *Rendell & C.^a* (posteriormente dirigida pelo futuro visconde da Marinha Grande), *Cooke & C.^a* e *Garland, Laidley & C.^a*.

A importação de bacalhau da Terra Nova conheceu ao longo dos cinquenta anos situados entre 1871 e 1920 algumas oscilações. São claramente visíveis as seguintes fases:

- 1—alta (1871-1889)
- 2 — baixa (1890-1894)
- 3—alta (1895-1903)
- 4—baixa (1904-1911)
- 5—alta (1912-1916)
- 6—baixa (1917-1920)

A que factores vincular tais flutuações? Julgamos que a resposta é difícil de fornecer no contexto das informações de que dispomos. Parece fora de dúvida que a primeira fase corresponde a uma expansão da procura. Terá esta sido facilitada pela estabilidade dos preços daquele produto? A julgar pelo comportamento do mercado local a resposta é afirmativa. Com efeito, ao longo daqueles anos o preço do bacalhau situa-se sistematicamente à volta dos 160 réis cada quilograma, com excepção de uma ligeira subida nos anos de 1876 a 1878 ⁽¹⁵⁾. A segunda fase coincide com uma acentuada quebra do poder de compra, enquadrada na situação crítica de 1890-1891 e agravada pelo aumento dos preços do produto. A partir de 1895 verifica-se uma tendência para o restabelecimento da procura, embora com alguma dificuldade, tanto mais que os preços não deixam de subir no mercado da Figueira até 1899, ano em que é atingido o valor máximo de todo o século — 256 réis o quilograma ⁽¹⁶⁾. De acordo com os indicadores de que podemos fazer uso a conjuntura é particularmente difícil a partir dos primeiros anos do século xx, o que explica uma nova baixa do poder de compra nos últimos anos da Monarquia. A atestar esta afirmação está o reforço do associativismo na zona da Figueira por

⁽¹⁵⁾ A.C.M.F.F., *Preços dos géneros*, Livro n.º 3 [872], fl. 132, 145 e 157 verso.

⁽¹⁶⁾ A.C.M.F.F., *Preços dos géneros*, Livro n.º 5 [1176], fl. 108.

volta de 1904-1905 (fundação da *Sociedade Cooperativa de crédito e consumo dos Operários Buarquenses* ⁽¹⁷⁾ e da *Cooperativa Manuel Fernandes Thomaz*) ⁽¹⁸⁾ e o aumento do número falências, quase sempre vitimando o pequeno comércio ⁽¹⁹⁾. Se admitirmos que desde 1906-1907 sobem os preços de alguns bens alimentares essenciais, como é o caso do arroz, do azeite, da carne de vaca, do toucinho, do feijão branco, do milho e do pão, teremos reconstituído o quadro que explica a redução da importação do «fiel amigo». A última fase corresponde às dificuldades de abastecimento durante a Guerra e à subida em flecha dos preços dos produtos alimentares: o bacalhau sobe de \$27 em 1914 para 1\$65 em 1920⁽²⁰⁾.

*
*s

Proveniente da Inglaterra, o carvão de pedra apresentou-se como um produto de importação quase permanente, atingindo em alguns anos montantes relativamente elevados (vide anexo XIV). Destinava-se a ser consumido pelas Companhias do Gás da Figueira, de Coimbra e de Leiria, pelas fábricas de Paleão (Soure), Tomar e Marinha Grande e pelas oficinas do caminho-de-ferro da Beira Alta (na Figueira e na Pampilhosa) ⁽²¹⁾.

A importação de ferro e de aço em barra (vide anexos XV e XVI), relevante até aos finais do século passado, desapareceu quase totalmente a partir dos primeiros anos deste século. O seu transporte

⁽¹⁷⁾ A.U.C., *Livros Notariais*, 2.º ofício (Notário Augusto deOliveira), Livro 100, Escritura 22, 6 de Fevereiro de 1904.

⁽¹⁸⁾ A.U.C., *Livros Notariais*, 2.º ofício (Notário Augusto deOliveira), Livro 103, Escritura 11, 23 de Fevereiro de 1905.

⁽¹⁹⁾ O número de falências evoluiu da seguinte maneira:

1891-1895	7
1896-1900	6
1901-1905	3
1906-1910	15

Os processos de falência referem-se frequentemente à «crise» que assoberba o comércio local, apontando como uma das causas a diminuição da procura de certos bens (nomeadamente fazendas, roupas, artigos de mobiliário, quinquilharias, ferragens e produtos alimentares).

[A.U.C., *Processos comerciais*, 1.º ofício],

⁽²⁰⁾ A.C.M.F.F., *Preços dos géneros*, Livro n.º 8 [1976], fi. 89.

⁽²¹⁾ *Relatório da Associação Commercial, 1909-1910*, p. 46.

passou a fazer-se de comboio, aumentando, assim, a dependência em relação às praças de Lisboa e Porto.

Quanto ao cimento, a questão apresenta-se de forma diversa. Tendo a sua importação atingido o volume máximo na década de 70 (vide anexo XVII), cessa por completo a partir de 1891. O estancamento explica-se pelo progressivo acréscimo da produção local da Empresa Mineira e Industrial do Cabo Mondego, que passou a dar satisfação às necessidades locais e a enviar os seus produtos (cimento e cal hidráulica) para as duas maiores cidades do país, chegando mesmo a exportar, por via marítima, cerca de 70 toneladas (nos anos de 1899 a 1901). Trata-se, portanto, de um fenómeno de inversão, cujo significado convém reter.

Também deixou de figurar nas estatísticas de importação directa o açúcar não-refinado, facto que se situa em 1883. Manteve-se, contudo, a entrada por navegação de cabotagem. O produto era refinado localmente, na fábrica pertencente a *Manuel José de Sousa & Filhos*, fundada por volta de 1835 (vide anexo XIX).

Os óleos minerais leves surgem na pauta desde 1902. Supomos que o aumento da importação nos anos posteriores está relacionado com a vulgarização do petróleo na iluminação pública e privada (vide anexo XVIII).

Terminamos aqui a apresentação dos dados referentes ao movimento de importação através do porto da Figueira. Passemos à análise detalhada do fluxo de sentido inverso.

4.3. MOVIMENTO DE EXPORTAÇÃO

4.3.1. *O vinho*

O negócio do vinho — «o principal e mais importante da Figueira»⁽²²⁾ — serviu durante muito tempo de elemento motor do comércio local de exportação, dando azo à formação de um grupo social muito característico que assentava a sua fortuna nesse ramo de actividade. Em 1878 existiam 21 casas exportadoras⁽²³⁾, algumas delas dotadas de razoável arcabouço.

⁽²²⁾ *O Conimbricense*, n.º 3 176, de 5 de Janeiro de 1878.

⁽²³⁾ ALFREDO DE AMORIM PESSOA, *Almanach da Praia da Figueira para 1879-1880*, Tipografia Foz do Mondego, Figueira da Foz, 1879, p. 255.

Parece indubitável que o período áureo da exportação de vinho pela barra da Figueira se situa nos inícios do século XIX, mais precisamente nos anos que antecedem as Invasões Francesas : só para o Brasil foram exportadas em média 4710 pipas anuais, avaliadas em 275 170\$000, durante os anos de 1801 a 1807 (24). Deixando de lado as flutuações intermédias fixemo-nos no período de 1826 a 1830: a exportação para o Brasil descera para 2 765 ³/₄ pipas anuais; para os outros países estrangeiros saíam no mesmo lapso de tempo 1 015 ¹/₂ pipas anualmente (25).

Aproximemo-nos dos meados do século XIX e comparemos os números atrás apontados com os registados no quadro VIII.

QUADRO VIII

VINHO DESPACHADO PELA BARRA DA FIGUEIRA (1847-1852)

Anos	Para o continente		Para as Ilhas		Para as colónias		Para o Brasil		Para outros países		Total
	N.º de pipas	%	N.º de pipas	%	N.º de pipas	%	N.º de pipas	%	N.º de pipas	%	
1847 ^a	1047 ³ / ₄	20,55	258 ¹ / ₂	3,77	—	—	5045	73,66	137 ³ / ₄	2,01	6849
1849 ^a	1906 ³ / ₄	32,06	150 ¹ / ₄	2,52	76*	1,27	3394 ¹ / ₄	57,08	418	7,03	5945 ³ / ₄
1850 ^a	1559 ³ / ₄	52,32	143 ³ / ₄	4,82			994 ³ / ₄	33,36	282 ³ / ₄	9,48	2981
1852 ^b							1352 ¹ / ₂		260		

* Com destino a Luanda. Trata-se de um fenómeno accidental e sem continuidade.

FONTES:

^a *O Observador*, n.º 36, de 5 de Fevereiro de 1848, n.º 269, de 5 de Fevereiro de 1850 e n.º 373, de 4 de Fevereiro de 1851.

^b *Boletim do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria*, n.º 12, Dezembro de 1854, p. 341.

Aos anos de 1846 a 1849 corresponde um reforço da exportação para os mercados brasileiros. A conjuntura é de facto satisfatória, como se pode depreender da seguinte passagem: «A boa perspectiva que de novo tem apresentado o commercio de vinhos na Figueira, o qual n'estes ultimos annos tanto tem incrementado, é de importante

(24) MARIA DE LOURDES ROQUE DE AGUIAR RIBEIRO, *Obra citada*, p. 23-24.

(25) *Livros da Balança Geral do Commercio* [...], 1826-1830.

transcendencia: A elle especialmente deveu em outro tempo a Figueira o tornar-se em poucos annos uma das nossas mais importantes Villas, de insignificante povoação que era...»⁽²⁶⁾.

É, pois, certo que «os mercados consumidores por onde exportámos este valioso artigo, são quasi exclusivamente os do Imperio do Brazil» ⁽²⁷⁾. Ora, esta situação encobre perigos insuspeitados : a mínima oscilação no mercado brasileiro vai produzir os seus efeitos nefastos sobre o ramo de comércio em questão. Teremos oportunidade de salientar este facto por mais de uma vez ao longo da exposição.

Charles Vogel admite, por volta de 1859, que «le débit sur le marché brésilien paraît avoir beaucoup diminué dans les tout derniers temps» ⁽²⁸⁾. Entre 1850 e 1858 a exportação para o Brasil cifrou-se em apenas 4 a 5 carregamentos anuais em média, muito abaixo, portanto, dos volumes de 1846 a 1849. Como explicar tal diminuição?

Sabe-se que o mau estado da barra a partir de 1850 dificultava a entrada de navios de grande calado e obrigava ao transbordo frequente em Lisboa. Mas haverá que ter em conta outros elementos. Por um lado, talvez se faça sentir na circunstância a influência, que não deverá ser exagerada, da «crise do mildiu» (e do *oidium tuckeri*), que assolou o país a partir de 1851 ⁽²⁹⁾, contribuindo para o decréscimo da produção, nomeadamente nas vinhas da Bairrada, principal fonte de abastecimento da Figueira. Por outro lado, não é estranho a esta quebra o facto de proliferarem as contrafacções, a ponto de cerca de 10% dos vinhos de Lisboa e Figueira entrados na Bahia em 1849 serem considerados de qualidade inferior. Assim se compreende que duas das três melhores marcas de vinho tipo *Figueira* desapareçam por completo do mercado baiano: os vinhos da marca *AOS* (pertencente a António de Oliveira e Sá, de Coimbra), que gozavam de «tanto conceito que os compradores não hesitavam na compra mesmo sem vel-os», tiveram esse fim, pois «dous annos de abuzo de confiança

(26) *O Observador*, n.º 36, de 5 de Fevereiro de 1848.

(27) *Relatório dos Trabalhos da Associação Commercial da Figueira da Foz no 1.º semestre de 1867*, Tipografia Figueirense, Figueira da Foz, 1867, p. 5.

(28) *Le Portugal et ses Colonies*, Paris, 1860, p. 630.

(29) ZEFERINO CANDIDO, «A questão dos vinhos portugueses, apreciada em 13 de Abril de 1901 pelo «Jornal do Commercio» do Rio», in H. PELLET, *O acido salicylico e a questão dos vinhos portugueses no Brazil em 1900*, tradução de A. J. Ferreira da Silva, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1906, p. 278.

fôrao bastante para os abandonarem de vez»⁽³⁰⁾; o mesmo sucedeu à marca *D & F (Duarte & Filhos)*.

A partir de 1859 e até 1874 a situação de depressão cava-se ainda mais, havendo anos (como 1862, 1869, 1870, 1872 e 1874) em que a exportação directa para o Brasil é nula e outros em que se cifra apenas em 1 ou 2 carregamentos por ano (1859, 1860, 1861, 1867, 1868, 1871 e 1873) (31).

Se as condições internas não são as melhores, devido à persistência do mildio até ao meio da década de 60, as externas são inteiramente desfavoráveis. O mercado da Bahia está em crise, já que «ha alguns annos que o commercio soffre uma pasmosa decadencia», como resultado de uma prolongada seca, que provocara a estagnação da agricultura e a falência de algumas casas comerciais, «reduzindo tudo á maior decadencia» (32). Assim se chega a um ponto em que a exportação de vinhos «offerece um triste quadro, que fôra da maior conveniencia reanimar, imprimindo-lhe novas fôrmas e convenientes cores, a fim de lhe mudar o sentido» (33). A carestia do género (85 a 90\$000 réis cada pipa, posta a bordo) e a concorrência de vinhos espanhóis e franceses (34), conjugadas com a crise supracitada explicam cabalmente a situação depressiva então verificada. Mas, para a sua manutenção contribuiu, sem dúvida, a Guerra do Paraguai (1864-1870) (35).

A situação em 1867 não é lisonjeira, a atentarmos nas palavras do Secretário da Associação Comercial da Figueira: «As vendas que n'aquelle Imperio se effectuaram no principio d'este anno a preços remuneradores, deram logar a que d'aqui se fizessem mais e maiores remessas. Mas as noticias ulteriormente recebidas de lá, dando como

(30) *Relatório do Cônsul da Bahia, 1849, com data de 28 de Janeiro de 1850.*

(31) *O Conimbricense, n.º 3 172, de 22 de Dezembro de 1877.*

B.M.F.F., *Alfândega da Figueira. Termos de carga por sahidas*, Livros 259, 260 e 262.

(32) *Commercio de Coimbra, n.º 64, de 8 de Junho de 1861.*

(33) *Commercio de Coimbra, n.º 61, de 29 de Maio de 1861.*

(34) Os vinhos espanhóis (de Tarragona e Barcelona) e franceses (de Bordéus, Marselha, Port-Vendres e Cette) começam a asfixiar o mercado por volta de 1870 (*O Commercio do Porto, n.º 190, de 13 de Agosto de 1870, Suplemento*).

(35) O Brasil conhece então «la más seria crisis internacional de su historia» (CAIO PRADO JÚNIOR, *Historia Economica del Brasil*, Buenos Aires, 1960, p. 218), pois o país enfrenta a guerra sem preparação e em plena crise de formação e de crescimento, o que pôs à prova todos os seus recursos e capacidades.

excessivamente supridos de vinhos de todas as procedencias os mercados brazileiros, e estes em grande apathia, trouxeram o desalento aos nossos exportadores, e vieram matar a fagueira esperança, que começava a sorrir-lhe de verem melhorar o estado d'este commercio» (36).

Resumindo, podemos diagnosticar as causas da crise como sendo as seguintes:

- 1 — a manutenção da «prolongada e desastrosa guerra do Brazil com o Paraguay», atrás referida;
- 2 — a carestia «que attingiu o genero em primeira mão entre nós», provocando um «preço elevadíssimo» nos mercados consumidores e impedindo os vinhos figueirenses de «competir vantajosamente com os vinhos hespanhóes e francezes, que em grande quantidade affluem aos mesmos mercados, e alli se offerecem á venda a preços infimos»;
- 3 — o câmbio desfavorável : «o baixo custo dos cambios no Imperio tem-nos também sido muito prejudicial. Quasi todo o producto liquido dos nossos vinhos alli vendidos nos é remetido em papel sobre Londres, Paris e Lisboa; e é sabido como os cambios sobre estas praças tem estado baixos» (37).

* * *

Os anos de 1874-1875 marcam a inversão no sentido da alta. No primeiro daqueles anos inicia-se a exportação para a França; só nos 6 primeiros meses do ano são embarcados para Ruão 7 carregamentos de vinho (38). Não será isto um primeiro reflexo das depredações produzidas pela filoxera em algumas zonas vinhateiras francesas como o Hérault, a partir de 1872? Por outro lado, 1875 representa o início da «reprise» do comércio com o Brasil. A média de carregamentos saídos de 1875 a 1877 é de 8 por ano (39). O volume de vinho exportado atinge 1 259 pipas em 1876 e 3 440 em 1877 (40).

(36) *Relatório dos Trabalhos da Associação Commercial da Figueira da Foz no 1.º semestre de 1867* [...], p. 5-6.

(37) Esta citação e as anteriores são retiradas do *Relatório* [...] de 1867, p. 5-6.

(38) B.M.F.F., *Alfândega da Figueira. Termos de carga por sahidas*, Livro 262.

(39) *o Conimbricense*, n.º 3 172, de 22 de Dezembro de 1877.

(40) *O Conimbricense*, n.º 3 192, de 22 de Março de 1878.

A quebra sensível verificada em 1878 deve-se, fundamentalmente, às más condições económicas em que o Brasil mais uma vez se encontrava ⁽⁴¹⁾. Esta desaceleração deve ter-se prolongado até 1884, mas a partir de 1885 a situação oferece perspectivas bastante mais favoráveis.

O tratado de comércio franco-português, assinado em Paris em 19 de Dezembro de 1881 e promulgado em 13 de Maio de 1882, surge em plena crise filoxérica em França e vai produzir os seus efeitos nos anos seguintes. Em 1886 a exportação para aquele país atinge o valor de 326 985\$000 (73,62% do total) contra 96 265\$000 (21,67%) para o Brasil ⁽⁴²⁾. Embora a exportação deste ano seja verdadeiramente excepcional, pode-se dizer que os anos de 1887-1889 são ainda anos de conjuntura favorável. Mas a depressão está eminente, como veremos de seguida, devida à perda do efémero mercado francês ⁽⁴³⁾ e ao aumento das dificuldades no Brasil.

* * *

O ano de 1890, ano de crise internacional, significa uma contracção da exportação vinícola nacional. O mercado da Figueira conhece de maneira mais violenta tal quebra: 2 713 pipas exportadas em 1890 contra 7195 em 1889, ou seja, uma quebra da ordem dos 62,29%. Tal realidade justifica o juízo do ano, pela pena do articulista: «Ao ano que hoje finda somos devedores d'este desdouro, e de todas as consequências fataes que elle produziu : — o enfraquecimento do credito, a paralyção do commercio e da industria, o azedume das paixões politicas, o retrahimento dos capitaes [...]» ⁽⁴⁴⁾.

Começa neste ano de 1890 a descida gradual das exportações directas pela barra da Figueira, iniciando-se um processo que conduzirá ao colapso em 1903. Em 1893 a saída de vinhos para o Brasil sofre uma paragem súbita: «A colheita de 1892 para 1893 fôra excessivamente escassa, sendo esse anno o do maximo disequilibrio entre

⁽⁴¹⁾ *O Conimbricense*, n.º 3 251, de 28 de Setembro de 1878.

⁽⁴²⁾ *Gazeta da Figueira*, n.º 1, de 3 de Julho de 1887.

⁽⁴³⁾ Aliás, o vinho português servirá apenas para colmatar o *déficit* da produção francesa e assegurar à França a manutenção do domínio do mercado mundial (JOAQUIM PEDRO DE OLIVEIRA MARTINS, *Política e economia nacional*, Guimarães & C.ª, Editores, Lisboa, 1954, p. 145).

⁽⁴⁴⁾ *Correio da Figueira*, n.º 207, de 31 de Dezembro de 1890.

a devastação phylloxerica e a nova produção vitícola» (45). Os anos seguintes são anos difíceis para os vinhos portugueses. Em 1894 «surtem nos mercados do Brazil, os vinhos hespanhoes remetidos por conta dos exportadores portuguezes» (46). Que razões conduziram à adopção de tal expediente? Por um lado, a insuficiente produção nacional determinou uma subida dos preços de exportação : 28\$320 réis a pipa em 1890-1892; 48\$ 160 réis em 1894-1896. Por outro lado, e em contrapartida, o vinho espanhol destinado à exportação tornava-se cada vez mais barato do que o português, pois no país vizinho sucedia o inverso do que ocorria em Portugal: «a producção augmentava e barateavam-se, até proporções infimas, os vinhos» (47). Como reagiram os negociantes figueirenses perante a situação? Na circunstância apresentou-se a ideia de facilitar a entrada de vinhos e aguardentes espanhóis, através de uma fraca tributação, para serem lotados com os vinhos nacionais. A questão pôs-se neste pé em 1893 e com maior intensidade em Outubro de 1894. A Associação Commercial aderiu a essa ideia, por officio de Dezembro de 1894, após entendimento com a Câmara de Comércio de Lisboa. Nada conseguiram os exportadores figueirenses, apesar das veementes reclamações.

De qualquer forma, a «invasão» dos vinhos espanhóis fez perigar o predomínio dos portugueses. Assim, em 1895, «perdemos pela primeira vez o dominio do mercado [de Pernambuco]» (48). A Figueira foi duramente atingida. Uma representação à Câmara de Deputados, datada de 27 de Janeiro de 1896 resume a situação: «Os nossos vinhos estão já totalmente excluídos d'alguns importantes mercados brasileiros e se não houver meio de acudir promptamente a este estado de cousas, dentro de muito poucos mezes ficaremos excluídos totalmente do Brazil, unico mercado ainda hoje, considerado possível para os nossos vinhos (...)» (49).

No entanto, em 1896 recupera-se o domínio do mercado, já que «Os nossos vinhos mantiveram-se nos seus preços, precisamente pela

(45) ZEFERINO CANDIDO, «A questão dos vinhos portugueses [...]», p. 281.

(46) *Boletim Commercial*, Lisboa, 1898, vol. I, p. 11.

(47) *Relatório da Associação Commercial da Figueira da Foz, 1894-1895*, Figueira da Foz, 1895, p. 9.

(48) *Boletim Commercial*, Lisboa, 1898, vol. I, p. 12.

(49) *Relatório da Associação Commercial da Figueira da Foz, 1895-1896*, Figueira da Foz, 1896, p. 32.

sua menor abundancia relativa, especialmente os vinhos fortes e encorpados [caso do da Figueira]»⁽⁵⁰⁾, enquanto muitos vendedores espanhóis sofreram graves prejuízos.

A partir de agora o vinho da Figueira apenas se mantém na praça da Bahia, o seu mercado por excelência, «considerada no estrangeiro uma das mais solidas do Brazil e ao mesmo tempo uma d'aquellas em que o commercio de artigos portuguezes se tem mantido com mais firmeza (...)»⁽⁵¹⁾- Mas a exportação directa a partir da Figueira estava condenada, tanto mais que os fretes marítimos aumentavam de custo, obrigando cada vez mais os exportadores a «mandar as suas remessas, em caminho de ferro, para Lisboa, e de lá em vapores, pagando fretes enormes, extraordinariamente augmentados em virtude do agio de ouro»⁽⁵²⁾. A prová-lo está o facto de apenas cerca de 18% do total do vinho tipo *Figueira* admitido na Bahia em 1897 ter sido através de carregamentos directos, ou seja, 1 150 pipas num total de 6 416⁽⁵³⁾. A grande maioria foi introduzida a partir de Lisboa, por meio de transbordo.

Convém acentuar de novo que o vinho da Figueira se tornava cada vez menos competitivo. Enquanto o vinho espanhol de Barcelona, Valência ou Vigo deixava ao importador um lucro da ordem dos 80\$000 réis fracos (moeda brasileira) por pipa, o da Figueira não ultrapassava os 10 a 15\$000. Os preços que orçavam, no mercado da Bahia, os 110 a 120\$000 réis a pipa em 1851, passaram a 290 a 315\$000 em 1870 e atingiram 560 a 580\$000 em 1896 e 1902. Para além da incapacidade de concorrência com os vinhos espanhóis haveria que mencionar outros dois factores de bloqueio: a elevação excessiva dos direitos de entrada — 442 réis brasileiros por litro de vinho comum — e a «persistente baixa do cambio»⁽⁵⁴⁾.

Da interacção dos factores atrás apontados resultam dificuldades cada vez mais visíveis. Os anos de 1897 a 1902 marcam o período de «agonia» da exportação para o Brasil, tanto mais que circunstâncias

(50) *Boletim Commercial*, Lisboa, 1898, vol. I, p. 13.

(51) *Id.*, *ibid.*, p. 331.

(52) *Relatório da Associação Commercial da Figueira da Foz, 1896-1898, Figueira da Foz, 1898*, p. 5.

(53) *Boletim Commercial*, Lisboa, 1898, vol. I, p. 340.

(54) *Relatório da Associação Commercial da Figueira da Foz, 1896-1898* [...], p. 21.

próprias deste país se congregam no sentido do reforço daquelas mesmas dificuldades.

O ano de 1899 foi, do ponto de vista do mercado baiano, «um anno desastroso, um anno de verdadeira crise, que por muito tempo se conservará na memoria da maior parte dos commerciantes importadores» (55). Três anos de rigorosa seca e a crise económica e financeira que o Brasil vinha a sofrer desde a declaração do estado de bancarrota em 1898 (56) produziram uma contracção violenta do mercado. A crise financeira atingiu o auge em 1901 e «tornou impossível sustentar-se por mais tempo a situação bancaria d'esta praça [Bahia]» (57). O pânico nos mercados brasileiros produziu a desconfiança no estrangeiro e determinou o colapso do vinho da Figueira, criando problemas a algumas casas exportadoras, como a firma *Ernesto Anselmo Gaspar, Successores*, que sofreu «importantes prejuizos nos [seus] fundos sociaes» (58).

A crise é também o resultado da superprodução vinícola, a que o Governo procurou dar resposta com o Decreto de 14 de Junho de 1901, que visava instaurar o «fabrico intelligente» (perfeito e económico), o «commercio organizado» (realizado através de grandes companhias de carácter monopolista) e a «cultura judiciosa» (aplicada apenas a certos tipos de terrenos).

Chegamos ao fatídico ano de 1903 em que a exportação através da barra cessa por completo. Vão seguir-se longos anos de marasmo, que se prolongam até 1917, em plena Primeira Guerra Mundial. A ruína daquele ramo de comércio arrastou consigo a decadência da indústria de tanoaria e de outras anexas do fabrico do vinho.

Como se acomodou a classe comercial figueirense à nova situação? Alguns exportadores, melhor apetrechados do ponto de vista financeiro, desviaram para Lisboa, através da linha de caminho-de-ferro do Oeste, os seus vinhos em depósito. Assim procedeu o mais importante deles, Joaquim António Simões (1818-1905), que em Setembro de 1904 contratou «com a Companhia Real o transporte de 1:000 toneladas, o minimo, d'esta cidade para a estação de Lisboa Caes dos Soldados, de vinho e vinagre, tendo o abatimento de 20% na respectiva tarifa

(55) *Boletim Commercial*, Lisboa, 1900, vol. III, p. 636.

(56) CAIO PRADO JÚNIOR, *obra citada*, p. 252.

(57) *Boletim Commercial*, Lisboa, 1904, vol. V, p. 547.

(58) A.U.C., *Livros Notariais*, 1.º Officio (Notário Elisio da Costa Duarte), Livro 117, Escritura 18, 24 de Outubro de 1902.

de transporte» (59). Sabemos, aliás, que este negociante buscara nas colónias africanas, em especial em Angola, mercados alternativos para colocar os seus produtos ; no dizer do articulista de um periódico local «últimamente derivára para a Africa parte da sua exportação, em vista do mau estado dos mercados brasileiros» (60).

Mas, para além deste e de outros casos pontuais, podemos considerar que no seu conjunto a classe de exportadores foi duramente afectada pela perda total do mercado brasileiro, a ponto de ter de desviar as suas atenções para outros sectores mais promissores, como veremos na altura própria.

A primeira conflagração mundial, que significou o bloqueio económico da Europa Centro-Occidental, contribuiu para o ressurgimento da exportação de vinho pelo porto da Figueira. Entre 1917 e 1920 saiem pela barra 2 904 560 litros (6 051 pipas) (61) > sendo a maior parte desse volume destinado ao mercado francês, que torna a ser, por algum tempo, o principal cliente dos vinhos preparados na Figueira.

4.3.2. *O sal*

As condições naturais fizeram da bacia inferior do Mondego uma zona propícia à *cultura* e extracção do sal ; as freguesias de S. Julião, à qual pertence a ilha da Morraceira, e de Lavos constituem no século XIX as únicas zonas de produção salícola no distrito de Coimbra. Na sua exploração empregavam-se em 1883 cerca de 2 500 pessoas de ambos os sexos (62), residentes nas freguesias da Figueira (S. Julião), Tavarede, Vila Verde e Lavos.

É a partir do século XVIII, segundo a opinião do Doutor Santos Rocha (63), que se intensifica tal actividade, especialmente após a divisão da Morraceira em prazos. Por volta de 1790-1791 as marinhas do concelho da Figueira já produziam cerca de 9 % do sal de todo o país (64). A evolução posterior poderá ser avaliada a partir da análise do quadro IX.

(59) *Gazeta da Figueira*, n.º 1 308, de 24 de Setembro de 1904.

(60) *Gazeta da Figueira*, n.º 1 349, de 15 de Fevereiro de 1905.

(61) *Commercio e Navegação*, 1917-1920.

(62) *Correspondencia da Figueira*, n.º 690, de 12 de Abril de 1883.

(63) *Materiaes para a historia da Figueira* [...], p. 209.

(64) Mais concretamente 34 500 moios num total de 381 351, de acordo com os números de CONSTANTINO BOTELHO DE LACERDA LOBO, na sua «Memoria sobre as

QUADRO IX

SAL: PRODUÇÃO E PRODUTIVIDADE DAS MARINHAS DO CONCELHO DA FIGUEIRA

<i>Anos</i>	<i>Produção (em moios)</i>	<i>Número de talhos</i>	<i>Rendimento (moios por talho)</i>
1790/1791 V	34 500		
1848 ^{b, c}	23 250	—	—
1849 ^{b,c}	14 607	—	—
1850 ^b	29 152	—	—
1851 ^c	41 492	11 349	3 2/3
1859 ^d	18 573	12 382	1 V2
1864 ^e	18 045	—	—
1865 ^f	15 459	11 379	IV3
1867 ^s	14182	11 170	IV4
1868 ¹¹	8 657	—	—
1869 ^h	11 190	—	—
1881 ⁱ	11 511	11 551	1
1882 ¹	11 358	—	—

FONTES:

^a Constantino Botelho de Lacerda Lobo, «Memoria sobre as Marinhas de Portugal», in *Memorias Económicas da Academia Real das Sciencias*, t. IV, Lisboa, 1812, p. 159 e segs.

^b A. M. O. P., *Correspondencia recebida dos Governos Cívís a remeter mappas da colheita do sal (1848-1850)*, MR 2D-2R 16.

^c *O Observador*, n.º 463, 16 de Dezembro de 1851.

^d *O Conimbricense*, n.º 622, 10 de Janeiro de 1860.

^e *O Conimbricense*, n.º 1 257, 14 de Fevereiro de 1866.

^f *O Conimbricense*, n.º 1 228, 4 de Novembro de 1865.

^g *O Conimbricense*, n.º 2 121, 23 de Novembro de 1867.

^h *O Conimbricense*, n.º 2 333, 4 de Dezembro de 1869.

¹ A. C. M. F. F., Maço 194.

Cerca de 1850 a produção apresenta níveis bastante elevados; a média anual para o período de 1848 a 1851 é de 27 125 ^{*}/₄ moios ⁽⁶⁵⁾. O nível de produtividade é igualmente elevado. A situação em 1851

Marinhas de Portugal», in *Memorias Económicas da Academia Real das Sciencias*, t. IV, Lisboa, 1812, p. 159 e seguintes.

⁽⁶⁵⁾ O moio na região da Figueira era equivalente a 900 litros.

é francamente favorável, apesar das limitações decorrentes do estado da barra e do porto, conforme transparece das palavras seguintes: «As barras do Tejo e Sado são as que dão maior contingente para a exportação do sal, e quando as marinhas da Figueira e Lavos se tem multiplicado tanto neste século, especialmente no anno de 1851, sem que a navegação do Mondego e sua barra se tenha facilitado, o que succederia, se o commercio marítimo deste porto se tivesse favorecido e dilatado, e a canalisação do rio permitisse, que o sal tivesse maior extracção para o centro das duas Beiras, e para as raias d'Hespanha?»⁽⁶⁶⁾.

QUADRO X

NAVIOS SAÍDOS COM SAL PARA A TERRA NOVA

(MÉDIAS ANUAIS)

1826-1828 ^a	42
1848-1852 ^b	19
1854-1856 ^c	19
1858-1862 ^c	10
1868-1873 ^c	34

FONTES:

^a MARIA REGINA COSTA CARVALHO, *Materiais para a História do Movimento do Porto da Figueira da Foz no século XIX*, Dissertação de Licenciatura, Coimbra, 1963, p. 113, 125 e 136.

^b *O Observador e O Conimbricense, Secção Movimento Marítimo — Barra da Figueira.*

^c B. M. F. F., *Alfandega da Figueira, Termos de carga por sabidas*, n.ºs 259, 260 e 262.

A exportação para o estrangeiro mantinha-se, no entanto, em valores relativamente baixos, comparados, por exemplo, com os relativos aos anos de 1826-1828, como se pode ver pelo quadro X, referente aos navios saídos com sal para a Terra Nova, sem dúvida o principal mercado externo do sal figueirense.

⁽⁶⁶⁾ *O Observador*, n.º 463, de 16 de Dezembro de 1851.

Por fins da década de 60 deve ter-se processado uma reactivação do movimento de exportação. Posteriormente podem distinguir-se três fases distintas ⁽⁶⁷⁾ :

- 1 — fase de alta (1871-1889)
- 2 — fase de estagnação (1890-1901)
- 3 — fase de baixa (1902-1920)

Em função dos números fornecidos pelo quadro XI pode ser apreciado de forma mais clara o caminho percorrido pelo sal figueirense ao longo dos 50 anos situados em 1871 e 1920.

QUADRO XI

EXPORTAÇÃO DE SAL PELA BARRA DA FIGUEIRA

(MÉDIAS ANUAIS)

1871-1878	8 734 ¹ / ₂ moios
1881-1883	10 586 »
1890-1901	7 122 ¹ / ₄ »
1902-1910	3 131 »
1911-1920	913 ¹ / ₄ »

FONTES: Vide anexo VIII.

Como se verifica, o movimento é, de forma inexorável, no sentido da descida. Este fenómeno prolonga-se mesmo pelo período da Guerra Mundial e justifica-se, segundo pensamos, pela incapacidade de obtenção de novos mercados alternativos e também pelo facto de, entretanto, se terem operado inovações tecnológicas no domínio da conservação dos alimentos de origem animal.

* *

O quadro torna-se menos pesado se pensarmos que o mercado interno continua a ser um bom escoadouro para o sal da Figueira, muito embora o comércio de cabotagem esteja em visível decadência: aos 146 navios saídos com sal para os portos do Continente e Ilhas

(67) Vide anexo X.

nos anos de 1850-1852 correspondem apenas 68 em 1908-1910 (na voragem perdera-se o controlo de mercados importantes como Sesimbra, Peniche e os portos açorianos, aliciados pela concorrência de Setúbal, de Lisboa e até, em algumas ocasiões de Aveiro) ⁽⁶⁸⁾.

Efectivamente, o comércio com a Beira interior ter-se-ia robustecido a partir do momento em que o caminho-de-ferro da Beira Alta suplanta a tradicional via fluvial, em que as barcas serranas subiam o Mondego até ao Porto da Raiva e à Foz-Dão (vide quadro XII).

QUADRO XII

SAÍDA DE SAL PELA ESTAÇÃO DE CAMINHO-DE-FERRO

(LINHA DA BEIRA ALTA)

1883 ^a	3 559 toneladas	1901 ^e	5 553 toneladas
1887 ^a	5 324 »	1902 ^e	2 653 »
1887 ^a	8 234 »	1903 ^e	6 633 »
1888 ^a	7 835 »	1904 ^e	5 077 »
1892 ^b	7 590 »	1905 ^e	4 460 »
1893 ^c	9 390 »	1906 ^e	4 332 »
1894 ^d	9 724 »	1907 ^e	3 857 »
		1908 ^e	6 893 »

FONTES:

^a *Correio da Figueira*, n.º 7, 29 de Janeiro de 1889.

^b *Correio da Figueira*, n.º 425, 1 de Fevereiro de 1895.

^c *Correio da Figueira*, n.º 517, 20 de Dezembro de 1893.

^d *Gazeta da Figueira*, n.º 337, 13 de Abril de 1895.

^e *Relatórios da Associação Commercial da Figueira da Foz, 1903-1905 e 1906-1908, Mappas de interesse geral.*

Apesar da quebra visível operada nos fins do século passado, convém notar que a expedição anual continua a orçar, no primeiro decénio do século xx, as 5 000 toneladas. Uma parte deste sal era, aliás, destinada à Espanha, embora se considerasse que «a falta de

(68) Atribuiu-se a quebra da *exportação* (por via terrestre e marítima) em 1900 à concorrência de Aveiro, cujo sal custava 17S000 réis cada vagão de 10 000 qui-

tractado de commercio com Hespanha veiu em parte suspender a marcha crescente d'esta valiosa exportação» (69). A situação altera-se a partir de 1893 com a entrada em vigor da legislação que liberaliza o comércio de exportação de sal para o país vizinho pela via férrea. Assim só nos três últimos meses daquele ano saíram pela linha da Beira Alta com destino àquele país 2 100 moios(70); em 1894 são exportados pela mesma via 2 695 moios (71).

Mas, no conjunto, a situação não é estável, suscitando amplas preocupações da parte dos proprietários de marinhas, tanto mais quanto estes se encontravam frequentemente em conflito com os negociantes do ramo. Quais os factores que contribuíram para adensar este quadro?

Podemos resumi-los da seguinte forma:

- 1 — diminuição crescente da exportação a partir do princípio deste século;
- 2 — estagnação da procura por parte do mercado beirão;
- 3 — queda dos preços de exportação (1\$108 réis por moio em 1871-1878 contra 833 réis entre 1887 e 1908);
- 4 — baixa de produtividade (o rendimento por talho, que era de 3 3/4 moios em 1851 é de apenas 1 moio em 1881);
- 5 — diversidade do sistema de pesos e medidas, contribuindo para o aumento das quebras e a proliferação dos abusos, «porque os negociantes de sal, em regra, fazem medidas absolutamente intoleráveis, mormente em annos de abundante producção» (72).

Na tentativa de combater os efeitos conjugados de todos estes factores recorreu-se à associação, tentada desde 1906, e que veio a

logramas contra os 19\$500 réis que atingia o sal da Figueira (*Gazeta da Figueira*, n.º 905, de 27 de Outubro de 1900).

Em Setembro de 1902 entram na Figueira 60 moios de sal provenientes de Aveiro. Parece ser a primeira vez que tal acontece. Tal facto demonstra as dificuldades que a salicultura conhece por essa altura na região (Cf. *Gazeta da Figueira*, n.º 1 100, de 24 de Setembro de 1902).

(69) *Correio da Figueira*, n.º 7, de 29 de Janeiro de 1889.

(70) *Correio da Figueira*, n.º 517, de 20 de Dezembro de 1893.

(71) *Gazeta da Figueira*, n.º 330, de 20 de Março de 1895.

(72) *Gazeta da Figueira*, n.º 1 536, de 8 de Dezembro de 1906.

desembocar na assinatura de um *Compromisso*, apadrinhado pela Companhia do Sal de Portugal, que entrou em vigor em 6 de Agosto de 1909. Esse instrumento, assinado entre proprietários de marinhas e negociantes de sal, dispunha, no essencial o seguinte:

- 1 — os signatários proprietários obrigavam-se a vender sal para exportação pelo caminho-de-ferro só e «unicamente a peso» e não por qualquer medida de capacidade;
- 2 — os signatários negociantes obrigavam-se a não comprar sal destinado a exportação pela mesma via a «outros productores extranhos ao presente compromisso [...] enquanto houver sal para vender pertencentes a estes [proprietários de marinhas]» (73).

Trata-se, pois, de uma solução de compromisso, destinada a harmonizar os interesses dos dois grupos em presença — proprietários e negociantes. Pode-se considerar que foram atingidos os objectivos dos subscritores do *Compromisso*, pois no hexénio de 1910 a 1915 saem através das linhas da Beira Alta, do Oeste e ramal de Alfarelos 18 060 toneladas anuais, em média (74). O Sindicato Agrícola dos Produtores de Sal da Figueira da Foz, constituído em 6 de Junho de 1917, deu novo impulso à comercialização do produto no mercado interno, beneficiando com a elevação dos preços nos anos do imediato após-guerra. Entre 1919 e 1923 o Sindicato vendeu sal no valor de 570 contos (75).

Concluamos. Quando se aborda o problema da comercialização do sal da Figueira, convém fazê-lo sob uma dupla perspectiva: a do comércio externo por via marítima e, neste caso, a realidade por volta de 1920 apresenta-se bastante sombria; e a do comércio interno por via férrea, com o seu complemento na exportação para algumas províncias espanholas, que continua a manter-se bastante animado e a proporcionar riqueza e algumas camadas da população figueirense.

(73) *Gazeta da Figueira*, n.º 1 803, de 17 de Julho de 1909.

(74) JOÃO CARLOS DAS NEVES PESTANA, *O concelho da Figueira da Foz sob o ponto de vista agrícola*, Figueira da Foz, 1924, p. 103.

(75) *Id.*, *ibid.*, p. 107.

4.3.3. *A madeira*

Este artigo conhecera no século xviii uma grande saída ⁽⁷⁶⁾, quer para o Continente (especialmente para o Algarve), quer para os Açores, quer mesmo para o estrangeiro (Espanha e Inglaterra) ⁽⁷⁷⁾. Várias regiões da bacia do Mondego — como as de Santa Comba-Dão, Serra do Buçaco, Foja — haviam-se especializado na produção de madeira de boa qualidade, apropriada aos mais diversos usos.

Posteriormente, é de crer que a exportação para os portos estrangeiros tenha cessado. Nem as *Balanças de Comércio*, nem os registos do movimento marítimo por nós recolhidos a partir dos periódicos de Coimbra, relativos aos anos de 1850 a 1854, referem a exportação de madeira. Vogel também não a menciona.

O reinício da exportação para a Espanha deve ter-se processado por volta de 1858. Entre este ano e 1862 saem 15 navios para portos espanhóis, na maior parte da Andaluzia ⁽⁷⁸⁾. A partir de 1871 acelera-se a procura. Naquele ano saem 9 navios, em 1872 saem 24 e em 1873 saem 16. Do total destes 3 anos, 26 carregamentos destinavam-se a Velez-Málaga e 22 a Málaga. Torna-se patente que, doravante, a região malaguenha vai ser o principal mercado da madeira beirã. Mas, como explicar a elevação da procura?

Parece claro que a solução deve ser procurada no contexto da economia da Espanha meridional. Sabe-se que a Andaluzia (e bem assim a zona valenciana) actuava como região produtora de bens alimentares destinados a exportação — vinhos secos e doces, passas de uvas, figos e cerejas secas, limões e laranjas — para outras paragens do Mediterrâneo, como sejam a Itália, a Grécia e as ilhas do Mar Egeu ⁽⁷⁹⁾. Ora, todos estes produtos vão necessitar de embalagens ; daí a importação de madeira. Repare-se no paralelismo, ainda que grosseiro, sugerido pela comparação dos elementos referentes à exportação de passas de uva a partir de Málaga e os referentes à exportação de tabuado pela barra da Figueira (Quadro XIII).

(76) **Sob a mais diversa forma: tabuado, barrotes, vigas, toros, paus em bruto, boana e ripas.**

(77) ANTÓNIO DOS SANTOS ROCHA, *obra citada*, p. 210.

(78) B.M.F.F., *Alfândega da Figueira. Termos de carga por sabidas*, Livro 260.

(79) *Diccionario de Geographia Universal*, dirigido por Tito Augusto de Carvalho, vol. III, Lisboa, 1883, p. 44.

QUADRO XIII
EXPORTAÇÃO DE TABUADO

<i>Exportação de passas^a</i> <i>(a partir de Málaga)</i>		<i>Exportação de tabuado^b</i> <i>(a partir da Figueira)</i>
1871	7 030 288 kg	277 600 peças
1872	13 317 578	360113
1873	14 422 027	262 349
1874	12 325 130	408 304
1875	4 732 283	265 948
1876	11 673 162	393 360
1877	9 651 689	422 389
1878	8 794 202	235 151

FONTES:

^a JUAN ANTÓNIO LACOMBA, «De la crisis sectorial a la crisis general de una economía. Malaga, 1879-1900», in *Actas de las I Jornadas de Metodología Aplicada de las Ciencias Históricas. IV—Historia Contemporánea*, Santiago de Compostela, 1975, p. 160.

^b *Mappas das mercadorias despachadas para exportação pela alfandega da Figueira e suas delegações*, organizados pela Secção de Estatística da Repartição Central da Direcção-Geral das Alfândegas e Contribuições Indirectas, in *Diário do Governo*, 1871-1879.

É óbvio que, a partir de agora, a exportação de madeira pelo porto da Figueira vai estar intimamente ligada às vicissitudes da agricultura malaguenha. Efectivamente, a partir de 1878, devido à invasão da filoxera, vai assistir-se a uma crise geral naquele sector económico⁽⁸⁰⁾. Logo, à descida do volume de exportação de passas vai corresponder uma descida da importação de tabuado. Daí o marasmo que conheceu este produto até ao ano de 1898⁽⁸¹⁾. A partir de 1899 a situação melhora ligeiramente, devido à conquista de novos mercados, como Huelva, Cádiz, Lepe e Sevilha. Ao mesmo tempo inicia-se a exportação de madeira em toros, destinada a servir para suportes nas minas de carvão do País de Gales, através do seu envio para Cardiff. Mas este aumento, processa-se de forma insegura e sem voltar a atingir os níveis de 1871-1878. Os anos de 1919-1920 correspondem a uma nova fase de aumento de exportação. Neste último ano a madeira

⁽⁸⁰⁾ JUAN ANTONIO LACOMBA, *artigo citado*, p. 154.

⁽⁸¹⁾ Vide anexo XI.

expedida atingiu o montante de 2 514 toneladas, avaliados em cerca de 170 contos. O mercado espanhol continuava a suscitar a procura de madeira figueirense.

4.3.4. *Outros produtos — laranja, azeite, vinagre, cremor tártaro e poleame*

A exportação de laranja e de outras frutas verdes assumia já uma posição relativamente importante no século XVIII. Nas primeiras décadas do século seguinte aumenta de forma visível, tendo como destino a Inglaterra (abastecendo os mercados consumidores de Londres, Liverpool e Plymouth) e, mais raramente, os Estados Unidos, a Dinamarca, a Rússia e Hamburgo.

Dos pomares das vizinhanças de Coimbra a laranja era transportada pelo Mondego até à Figueira, onde era «o fructo empapellado e encaxotado, para ser exportado para a Inglaterra»⁽⁸²⁾.

Nos meados do século a situação é ainda bastante favorável, muito embora o volume da exportação de laranja em 1852 represente apenas 4,78% do total nacional, surgindo a Figueira a grande distância de Lisboa, Porto e Setúbal⁽⁸³⁾.

Posteriormente a situação alterou-se, como se verifica pelo quadro XIV. O ano de 1874 foi o último em que a exportação alcançou valores elevados. A este ano excepcional se refere um periódico conimbricense nos seguintes termos: «Entrou na barra da Figueira um vapor inglez, que vem carregar laranja dos pomares de Coimbra. A exportação d'este fructo para Inglaterra dá grandes lucros aos lavradores, e vae augmentando todos os annos»⁽⁸⁴⁾. Mal imaginava o autor desta notícia que poucos anos depois tal fluxo haveria de cessar por completo, como efectivamente acontece a partir de 1878! Supomos que esta realidade se insere no quadro da evolução global do País e é o resultado do aumento das dificuldades de escoamento para o exterior dos produtos nacionais de origem agrícola⁽⁸⁵⁾.

⁽⁸²⁾ *O Observador*, n.º 471, de 13 de Janeiro de 1852.

⁽⁸³⁾ *O Observador*, n.º 662, de 15 de Novembro de 1853.

⁽⁸⁴⁾ *O Conimbricense*, n.º 2 848, de 10 de Novembro de 1874.

⁽⁸⁵⁾ MÍRIAM HALPERN PEREIRA, *Livre câmbio e desenvolvimento económico. Portugal na segunda metade do século XIX*, Edições Cosmos, Lisboa, 1971, p. 244.

QUADRO XIV

EXPORTAÇÃO DE LARANJA

<i>Anos</i>	<i>Quantidade</i>	<i>Valor</i>
1850/1851 ^a	3 361 milheiros	7 4235800
1852 ^b	3142 »	
1871 ^c	100,3 »	2335000
1872 ^c	210 »	2105000
1873 ^c	147 »	2325000
1874 ^c	2 280 »	4 4455600
1875 ^c	1 037,5 quilogramas	1925000
1876 ^c	8 875 »	5145000
1877 ^c	3 600 »	1145000

FONTES:

^a *O Observador*, n.º 470, 10 de Janeiro de 1852. Trata-se do ano económico.

^b *O Observador*, n.º 662, 15 de Novembro de 1853.

^c *Diário do Governo*, 1871-1879.

* * *

Ramo de exportação importantíssimo no princípio do século xix (os anos áureos parecem ter sido os de 1802 a 1807 e de 1819 a 1821), o azeite surge na segunda parte do século com um valor quase insignificante (vide quadro XV), dado que a saída do produto diminui de maneira sensível durante os anos 70 e 80, devido à perda dos mercados tradicionais — o Brasil e a Inglaterra.

* * *

O vinagre acompanhou de perto as vicissitudes da exportação do vinho. Os valores do período de 1875 a 1878 não andam longes dos de 1804 a 1807, mas a partir de 1893 instala-se uma fase de depressão persistente e contínua, com períodos de cessação total (1893-1896 e 1903-1910), alternados com outros de fraca exportação (vide anexo XII).

* * *

O cremor tártaro, designação comum do tartarato ácido de potássio, é um produto químico cuja matéria-prima é o sarro do vinho, «de fácil compra n'este districto, principalmente no pais vinhateiro

QUADRO XV

EXPORTAÇÃO DE AZEITE

<i>Anos</i>	<i>Quantidades (em litros)</i>	<i>Valor</i>
1871	1 221	200\$000
1872	—	—
1873	3 415,6	440\$000
1874	360	70\$000
1875	6 836,2	1 103\$200
1876	—	—
1877	1 389	247\$800
1878	500	72\$000
1881	330	45\$000
1882	—	—
1883	—	—
1886	—	41\$000
1887	—	—
1888	—	—
1889	—	—
1890	—	—
1891	—	—
1892	—	59\$400

FONTES:

Vide anexo VIII.

da Bairrada» ⁽⁸⁶⁾. Era «preparado n'uma fabrica estabelecida na Figueira», propriedade da firma *Garland, Laidley & C.^a*, e foi «adquirindo muito credito e fazendo importante commercio». Nos anos de 1850 a 1852 saíram da Figueira 5 carregamentos com destino a Londres ⁽⁸⁷⁾. Julgamos, no entanto, que nos anos 70 este tráfico já estava completamente liquidado.

* *

Constituía o poleame (fabrico de lemes, rodas, cabrestantes, roldanas, moitões, etc.) um dos poucos artigos de origem industrial expor-

⁽⁸⁶⁾ *O Observador*, n.º 470, de 10 de Janeiro de 1852.

⁽³⁷⁾ *O Observador*, 1850-1852, secção *Movimento Marítimo* — *Barra da Figueira*. No ano económico de 1850-1851 foram enviados para a capital britânica

tados pela barra da Figueira durante o século transacto. A primeira *fábrica* foi fundada por José Manuel Fernandes Tomás, por volta de 1850 ⁽⁸⁸⁾; seguiu-se a de Júlio Braz de Lemos, instalada por 1862-1863 ⁽⁸⁹⁾; os três estabelecimentos existentes em 1879 produziam mais de 10 contos de artigos da sua especialidade, por ano ⁽⁹⁰⁾. Trata-se, contudo, de uma indústria de pequeno fôlego, virada essencialmente para o mercado interno (Porto e Lisboa). A exportação é intermitente e de fraco valor e dirige-se para o Brasil e, eventualmente, para Montevidéu e Buenos Aires (vide quadro XVI).

QUADRO XVI
EXPORTAÇÃO DE POLEAME

	<i>Quantidade</i>	<i>Valor</i>
1873 ^a	2 800 peças	505000
1875 ^a	360 quilogramas	505000
1877 ^a	120 »	605000
1881 ^b	592 »	705000
1886 ^c		1895000
1889 ^d	100 quilogramas	505000

FONTES:

^a *Diário do Governo*, 1873-1879.

^b *Correspondencia da Figueira*, de 12 de Janeiro de 1882.

^c *Gazeta da Figueira*, n.º 1, de 3 de Julho de 1887.

^d *Estatística de Portugal* [...].

A situação dos poleeiros vai-se degradando, tornando-se muito delicada por alturas de 1900, devido a um conjunto de dificuldades que passamos a enunciar, de forma resumida ⁽⁹¹⁾ :

- 1) exiguidade de capitais disponíveis;

317 quintais, avaliados em cerca de 3 contos (*O Observador*, n.º 470, de 10 de Janeiro de 1852).

⁽⁸⁸⁾ *Almanach da Praia da Figueira para 1879-1880* [...], Secção de Anúncios, p. 19.

⁽⁸⁹⁾ *O Conimbricense*, n.º 2 289, de 3 de Julho de 1869.

⁽⁹⁰⁾ *O Conimbricense*, n.º 3 305, de 5 de Abril de 1879.

⁽⁹¹⁾ *Gazeta da Figueira*, n.º 831, de 3 de Fevereiro de 1900.

- 2) aumento dos preços das matérias-primas (madeira, ferro e outros metais) e das ferramentas;
- 3) aumento das contribuições;
- 4) paralisação do comércio;
- 5) preço excessivamente baixo do poleame no mercado.

5. CONCLUSÃO

O porto da Figueira fora durante muito tempo o veículo privilegiado do comércio da sua praça. Por diversas razões a situação alterou-se de forma radical no decurso do período estudado. É certo que as dificuldades oferecidas pelo porto e barra explicam parcialmente a alteração verificada. Porém, já Adolfo Loureiro suspeitara que «Modernamente, mais por motivos de ordem económica do que pelo estado da barra, aquella navegação tem diminuído numa progressão desanimadora»⁽⁹²⁾.

Mas que motivos, perguntar-se-á? Cremos que, fundamentalmente, devido à perda dos principais mercados consumidores, em especial os do Brasil, mas também os europeus da zona báltica, com os quais a Figueira tivera relações comerciais bastante intensas no início do século XIX. Esta perda explica-se pelo facto de a Figueira exportar produtos do sector primário, os quais estavam extremamente sujeitos às oscilações do mercado internacional e não podiam comportar a concorrência feita por produtos congéneres de outras procedências, v.g. francesa e espanhola no comércio dos vinhos. Por outro lado, não conseguiu a Figueira conquistar mercados alternativos; a tentativa de exportação para as colónias da África Ocidental, operada por volta de 1892, não teve qualquer forma de continuidade.

Sendo assim, o problema punha-se para a Figueira nos seguintes termos: «Ou vir a ser uma florescente e progressiva cidade marítima ou contentar-se em ser pouco mais do que uma praia de banhos. Tal é o problema cuja chave a Figueira tem no seu porto. Tal é o simples e claro dilemma que as direcções da Associação Commercial devem porfiadamente procurar resolver»^(9^).

⁽⁹²⁾ *Obra citada*, p. 224.

⁽⁹³⁾ *Relatório da Associação Commercial, 1903-1905*, p. 18.

A situação era tanto mais grave quanto o desaparecimento do comércio de exportação de vinhos, verdadeiro motor de toda a actividade comercial figueirense, arrastara consigo a «ruína da indústria da tanoaria, uma das prosperas da Figueira» ⁽⁹⁴⁾ e de outras actividades subsidiárias.

A juntar a tudo o que atrás fica dito acrescentemos os seguintes dois factos: um deles foi a paralisação das construções navais a partir de 1876 ⁽⁹⁵⁾, com a inutilização dos bem localizados estaleiros navais da Salmanha, Fontela, Vila Verde e Morraceira; por outro lado, a redução progressiva do número de navios mercantes matriculados na praça da Figueira, reflectindo as vicissitudes do seu comércio — 11 em 1868, passando por um máximo de 18 em 1887 e descendo até ao número de 2 em 1903, ano trágico que marca o fim da exportação para o Brasil.

Perante tão dramática situação como reagiu a classe comercial até aí ligada à exportação? A resposta está condensada no seguinte testemunho: «Perdido o commercio de exportação das vinhos da Figueira para o Brazil pela falta d'um tratado de commercio, lançaram-se todas as actividades e capitaes da praça da Figueira no caminho da industria da pesca do bacalhau. Já aqui ha uma frota de doze navios para a pesca no banco da Terra Nova» ⁽⁹⁶⁾. É assim que entre 1903 e 1911 são criadas 6 companhias pesqueiras ⁽⁹⁷⁾.

Conclui-se, portanto, que a burguesia comercial da Figueira teve o discernimento suficiente para se reconverter perante o colapso da estrutura tradicional do seu comércio e manter-se assim como grupo economicamente preponderante.

Coimbra, Março de 1980.

Rui CASCÃO

⁽⁹⁴⁾ *Gazeta da Figueira*, n.º 1 242, de 6 de Fevereiro de 1904.

⁽⁹⁵⁾ Entre 1860 e 1875 construíram-se ainda na Figueira 14 navios {*Annuar i o Figueirense*, 1918, p. 237 e *Annuario Estatístico*, 1875, p. 262}.

Por volta de 1918 já a construção naval estava em vias de relançamento.

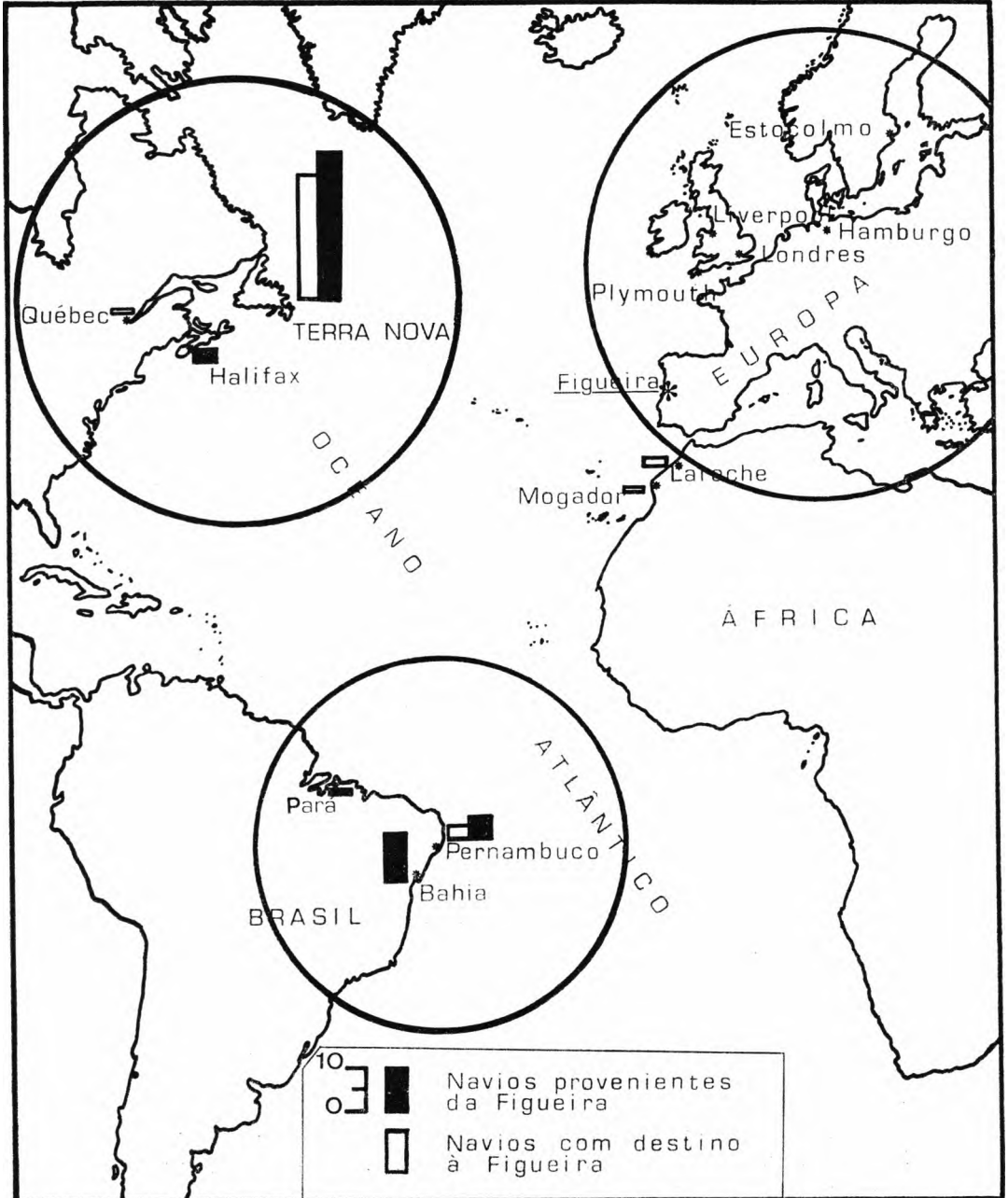
⁽⁹⁶⁾ *Gazeta da Figueira*, n.º 1 760, de 17 de Fevereiro de 1909.

⁽⁹⁷⁾ A saber: *Atlântica* (1903), *Sociedade Figueirense de Pesca* (3 de Abril de 1906), *Lusitânia* (2 de Julho de 1906), *Africana* (25 de Setembro de 1907), *Foz do Mondego* (20 de Março de 1909) e *Oceano* (1911).

O capital social de quatro destas Companhias atingia 190 contos de réis. Das 22 pessoas participantes, 15 eram residentes na Figueira e 1 na freguesia rural de Brenha.

ANEXO I

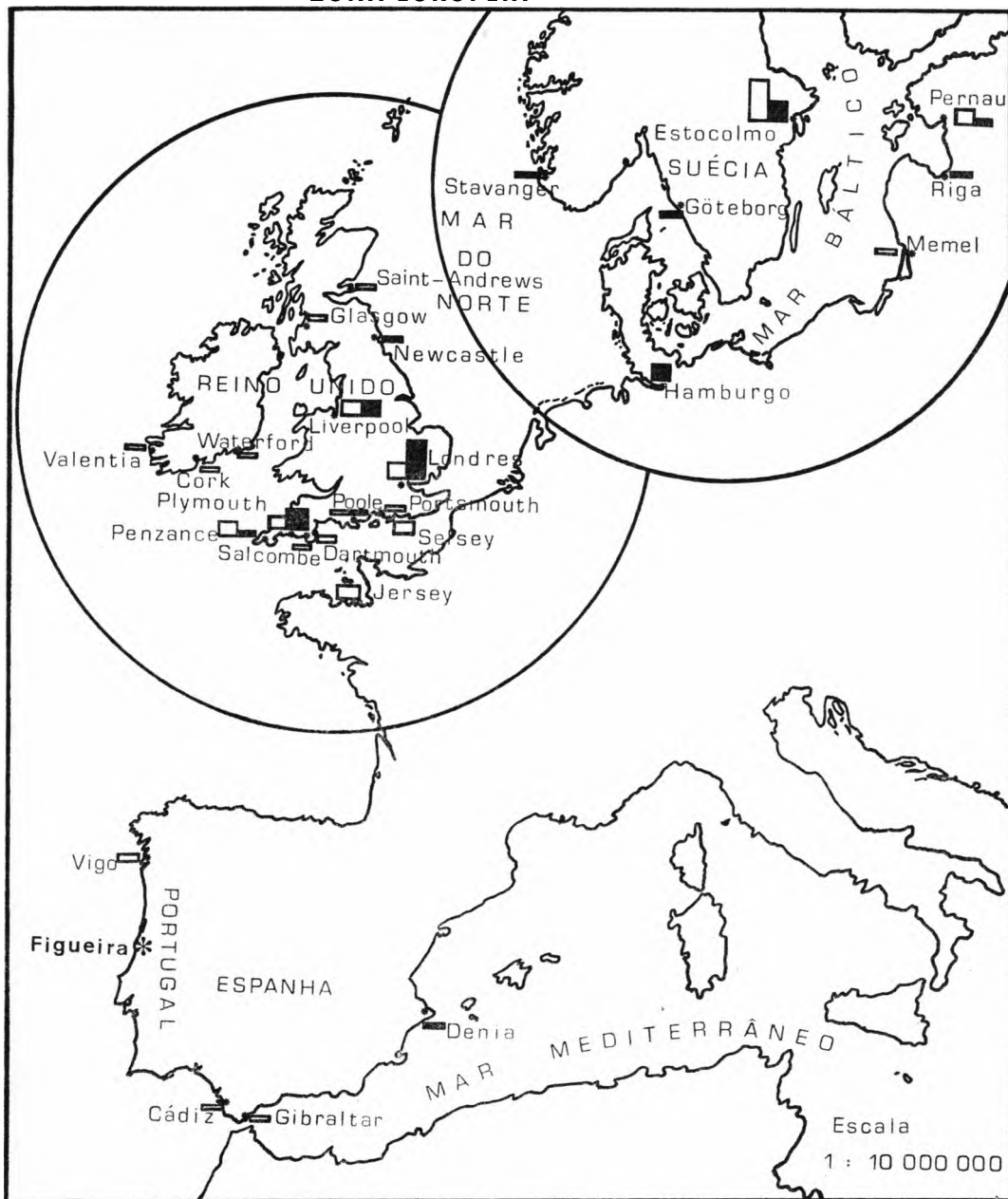
QUADRO GEOGRÁFICO DO COMÉRCIO FIGUEIRENSE
1850-1852



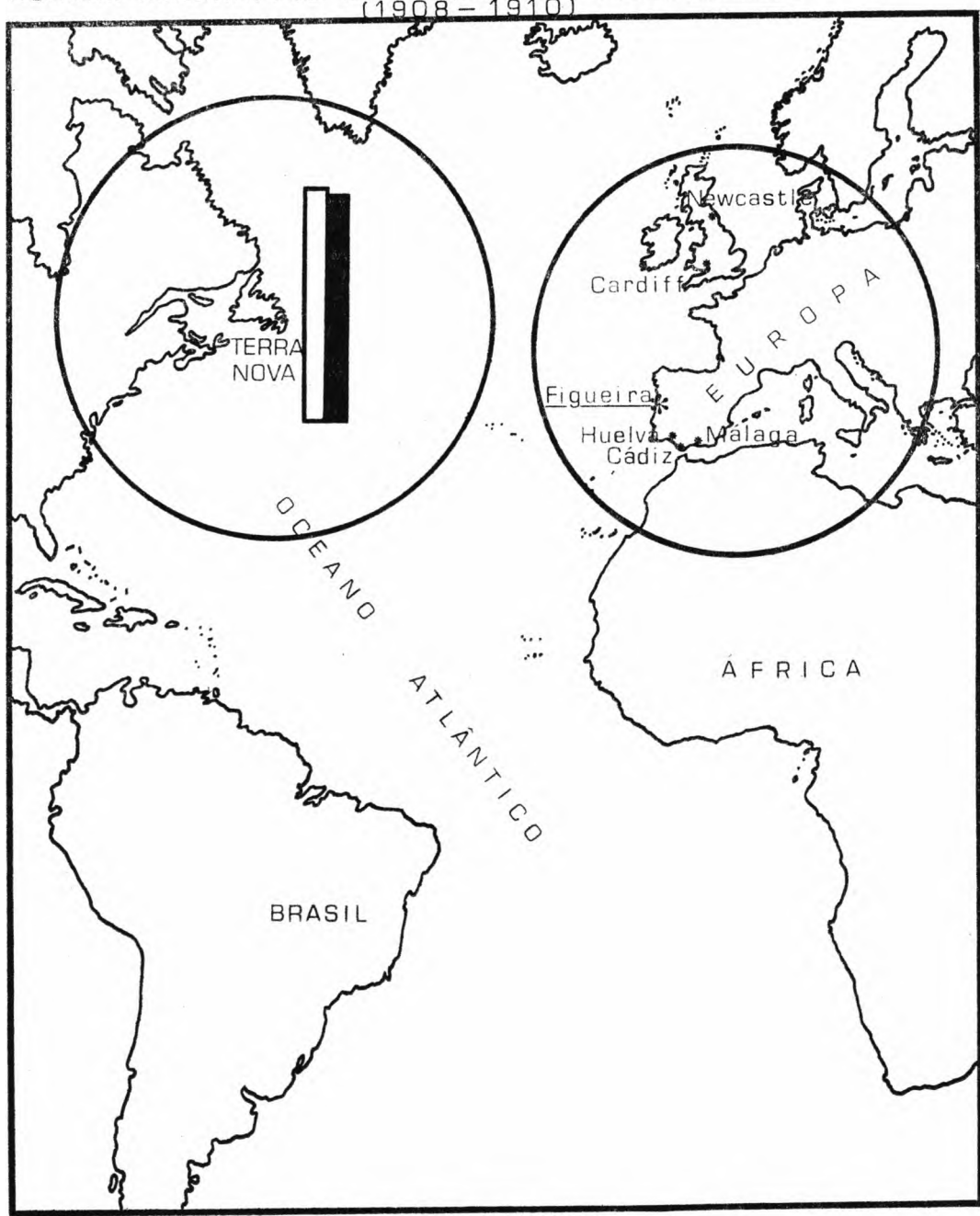
ANEXO I I

QUADRO GEOGRÁFICO DO COMERCIO FIGUEIRENSE (1850 - 1852)

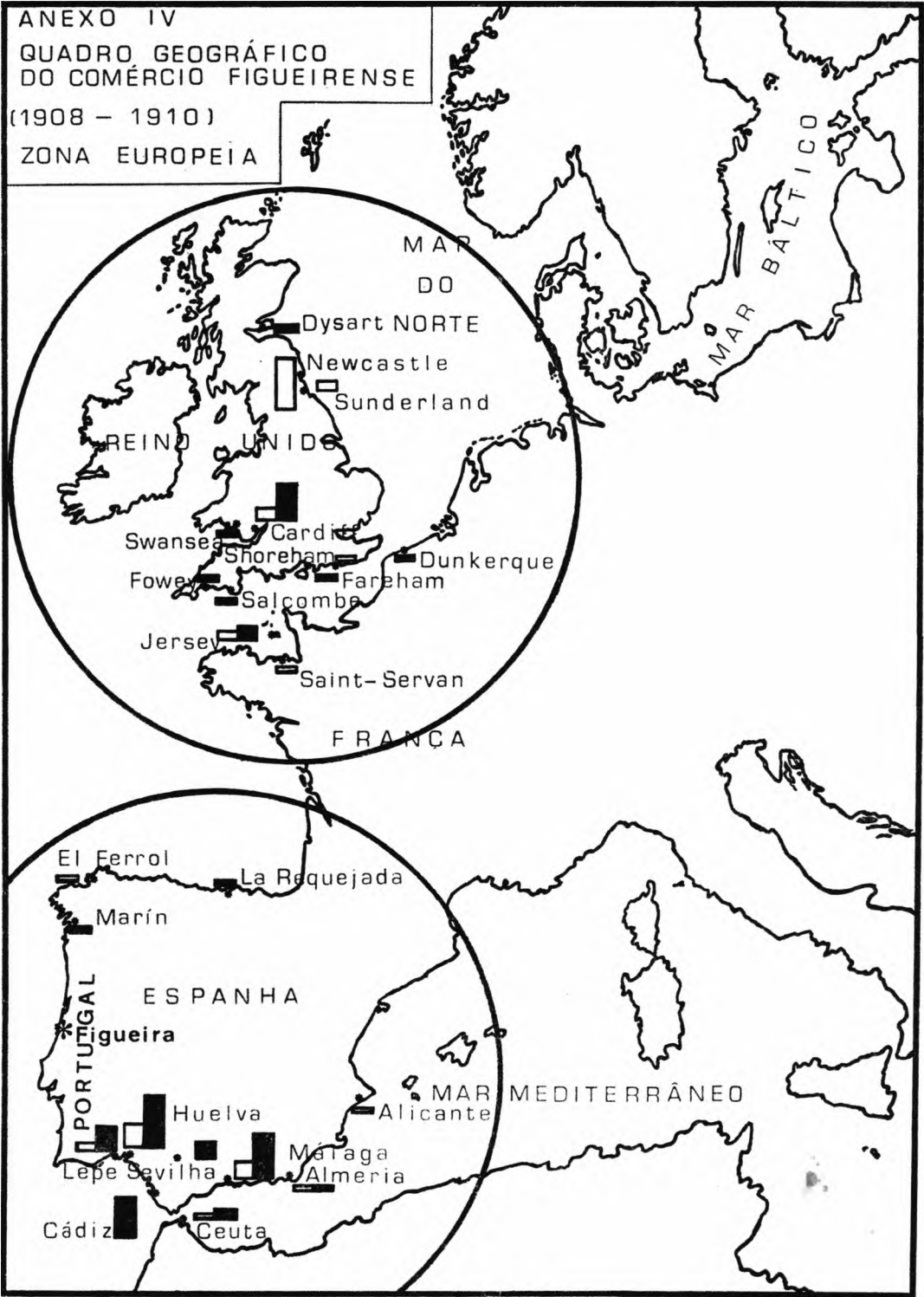
ZONA EUROPEIA



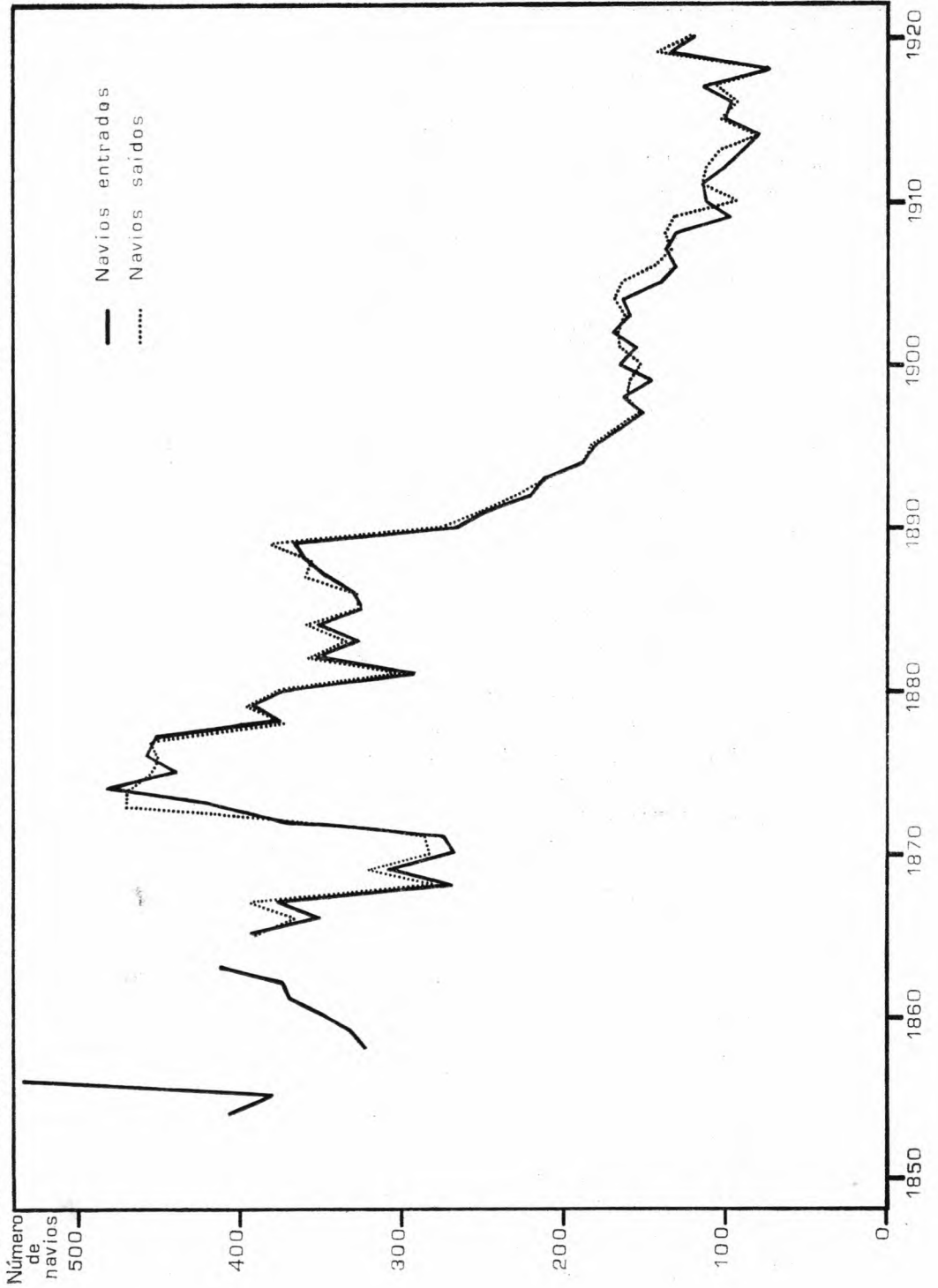
ANEXO III
QUADRO GEOGRÁFICO DO COMÉRCIO FIGUEIRENSE
(1908 - 1910)



ANEXO IV
QUADRO GEOGRÁFICO
DO COMÉRCIO FIGUEIRENSE
(1908 - 1910)
ZONA EUROPEIA

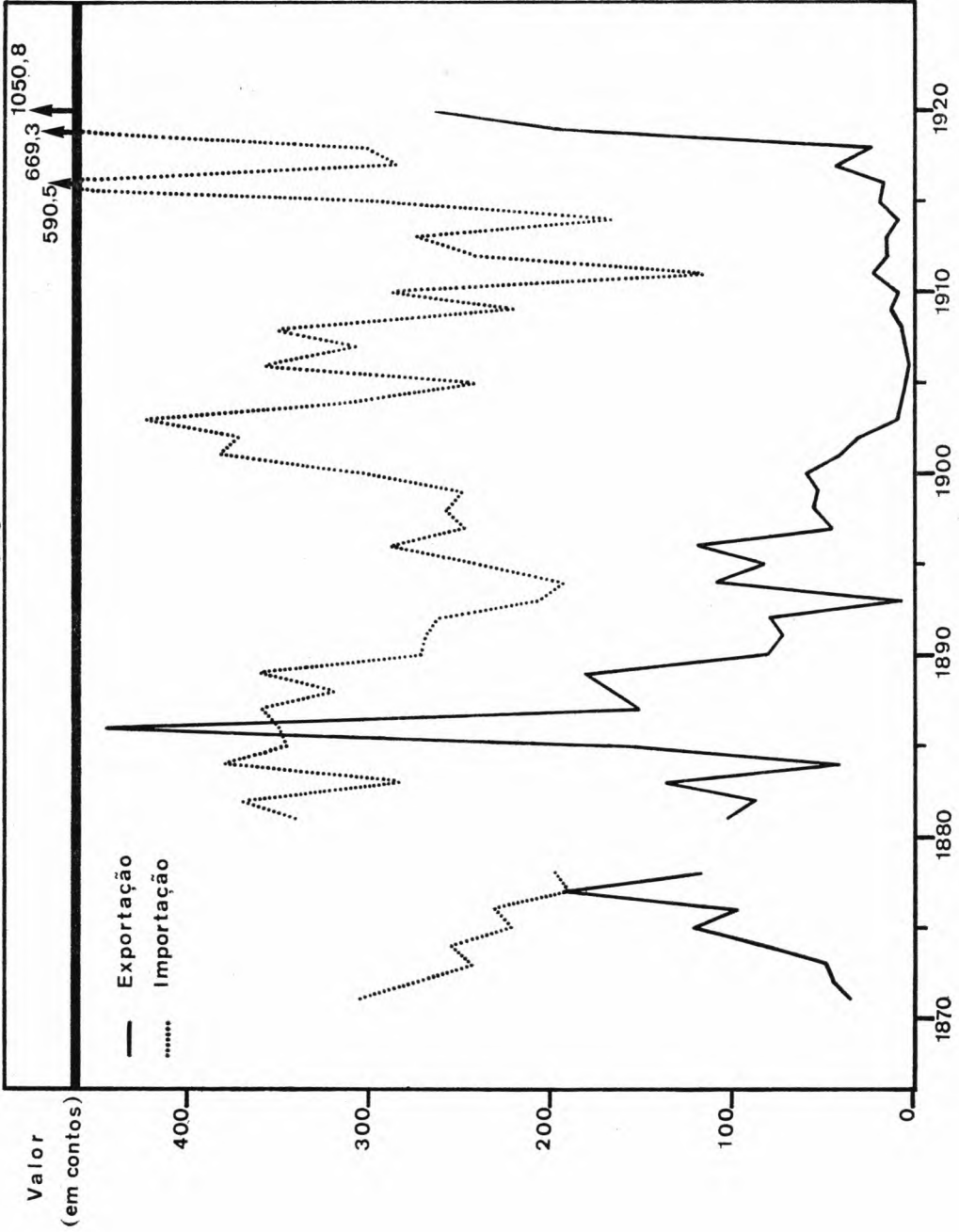


ANEXO V—MOVIMENTO MARÍTIMO DO PORTO DA FIGUEIRA — 1854—1920

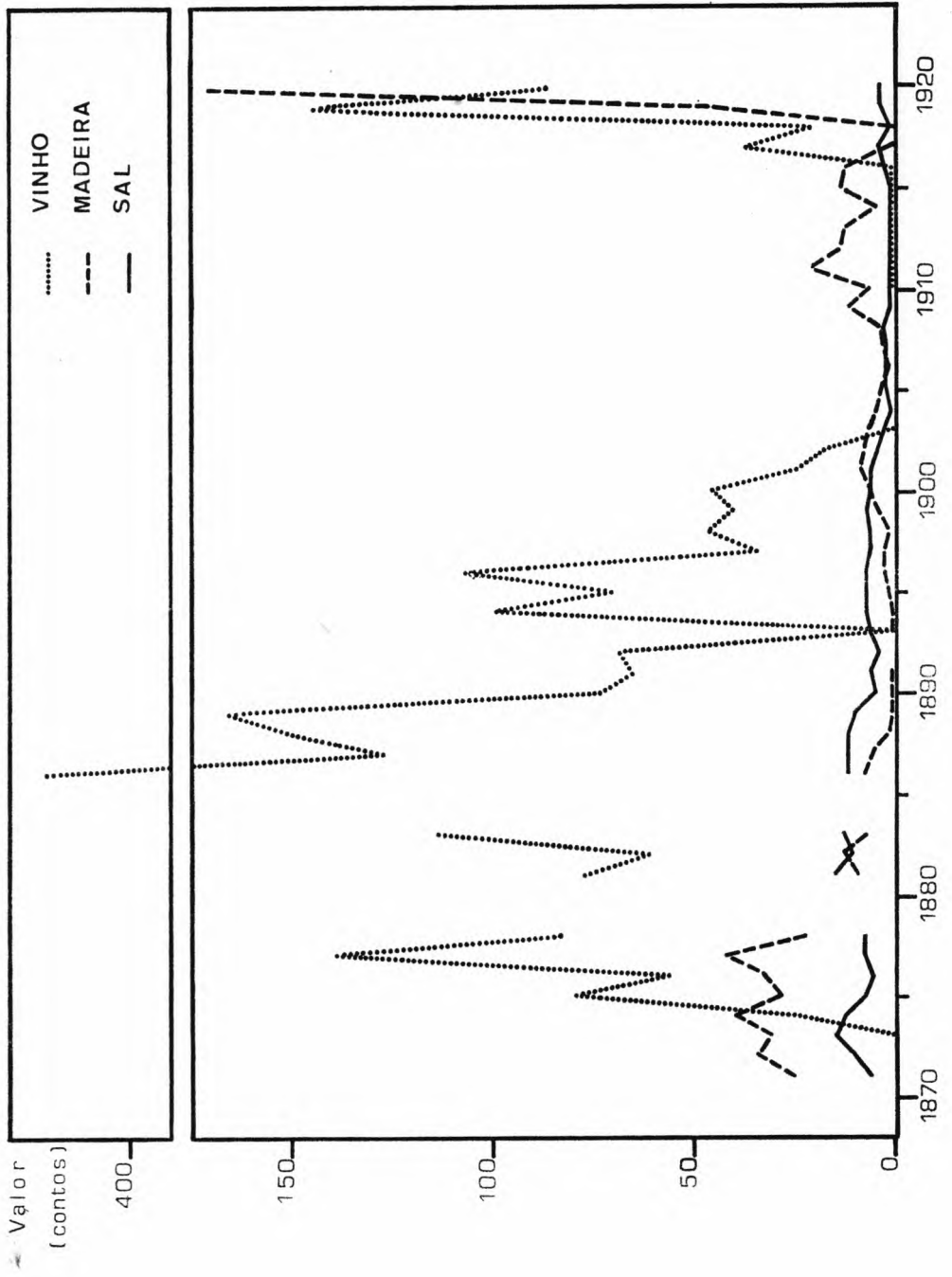


ANEXO VI ALFÂNDEGA DA FIGUEIRA - COMÉRCIO EXTERNO

1871 - 1920



ANEXO VII ALFÂNDEGA DA FIGUEIRA - EXPORTAÇÃO
 PRODUTOS FUNDAMENTAIS (1871-1920)



ANEXO VIII

MOVIMENTO COMERCIAL DO PORTO DA FIGUEIRA (1796-1920)

<i>Entrada de mercadorias</i>		<i>Saída de mercadorias</i>				
	<i>Do país (cabotagem)</i>	<i>Do estrangeiro (longo curso)</i>	<i>Total</i>	<i>Para o país (cabotagem)</i>	<i>Para o estrangeiro e colónias (longo curso)</i>	<i>Total</i>
1796		164.7925080 ¹			159.31751461	
1799		211.49358752			144.47559302	
1800		317.41154802			99.25953842	
1801		225.48455352			206.87458002	
1802		270.31150602			104.17653202	
1803		327.30658802			192.18751402	
1804					394.16950702 ^a	
1814		147.93152002			92.30650002	
1815		204.31258562			222.62655002	
1816		298.98159602			258.95750002	
1817		155.68858002			305.05956202	
1818		142.73153002			138.22152602	
1819		327.96953502			289.15954002	
1820		97.90758102			107.69154602	
1821		190.29453602			209.95255002	
1822		298.98159602			258.95750002	
1823		81.20052402			74.73758002	
1824		182.65750202			131.77155002	
1825		109.01158002			209.16858502	
1826		162.43153352			295.52357402	
1827		140.38450502			197.13355202	
1828		182.27457702			123.78756202	
1829		107.94154252			166.70051002	
1830		165.95752642			163.02957102	
1843			471.60454003			223.42659003
1844			431.67850003			227.80250003
1845			460.85457003			263.82158003
1846			391.35850003			323.03155003
1847			404.84858003			423.39256003
1848			429.26950003			282.54353003
1849			423.76959003			237.43954003
1850			364.66957003			196.26855003
1851			351.48650003			258.55853003
1852			336.91553003		1	207.05551003
1853			382.49954003			312.17058003
1854	aasAgsséoo ¹¹	74.713S000 ⁴	403.20156003	273.849S100 ^b	55.5725000 ⁴	329.42151003

<i>Entrada de mercadorias</i>			<i>Saída de mercadorias</i>			
	<i>Do país (cabotagem)</i>	<i>Do estrangeiro (longo curso)</i>	<i>Total</i>	<i>Para o país (cabotagem)</i>	<i>Para o estrangeiro e colónias (longo curso)</i>	<i>Total</i>
1861			459.99852005			304.53758005
1863	113.963S705 ⁶					250.01053766
1865	150.5465885 ⁷	231.80755597	382.35454447	278.425S300 ⁷	38.81353517	317.23856517
1869	127.97256478			140.687S680 ⁸		
1870	96.277S0208			199.100S700 ⁸		
1871	124.59254038	305.464584110	430.0575244 ^e	129.307S920 ⁸	35.100525010	164.4085170 ^e
1872	117.69456808	273.673592310	391.3685603 ^e	187.020S270 ⁸	45.729524410	232.7495514 ^e
1873	140.48052328	243.272573810	383.7525970 ^e	250.430S245 ⁸	48.191542910	298.6215674 ^e
1874	144.13352048	255.211587310	399.3455077 ^e	216.327S125 ⁸	82.601531010	298.9285435 ^e
1875	145.94253868	220.088539510	366.0305781 ^e	210.520S000 ⁸	121.208540310	331.7285403 ^e
1876	123.97058148	230.316542510	354.2875239 ^e	196.010S730 ⁸	96.359583410	292.3705564 ^e
1877	135.33954908	191.208503010	326.5475520 ^e	155.091S290 ⁸	192.442513010	347.5335420 ^e
1878	99.56151598,12	197.294511811,12	296.8555277 ^e	132.170S260 ⁸	116.423584011	248.5945100 ^e
1879	122.902S600 ^{8,9}			109.956S045 ^{8,9}		
1880	155.56455348,9			93.263S062 ^{8,9}		
1881	131.129500018	340.078570013,15	471.207570013	87.602S100 ^b	103.653510013,15	191.255520014
1882		370.811500013,15			87.126546913,15	
1883		283.308500013,15			137.268500013,15	
1884		379.404500013			41.040500013	
1885		345.474500013			155.850500013	
1886		349.16950001 ^{6,20}			444.124500016,20	
1887		359.616500016,20			150.126500016,20	
1888		318.878500016,20			165.976500016,20	
1889	177.727500018	359.637500016	537.3645000 ^e		180.539500016	
1890	106.842500018	271.022500016	377.8645000 ^e		81.996500016	
1891	120.387S200 ^b	268.967500016	389.354520019	91.533S200 ^b	73.896500016	165.429520019
1892	114.040S800 ^b	262.765500016	376.805580019	78.107S800 ^b	78.359500016	156.466580019
1893		207.900500016			6.900500016	
1894		192.800500016			109.100500016	
1895		239.500500016			82.400500016	
1896		286.900500016			118.800500016	
1897		247.600500017			44.500500017	
1898		257.100500017			54.400500017	
1899		249.100500017			52.700500017	
1900		300.400500017			58.900500017	
1901	91.104500021	383.400500017	474.5045000 ^e	13.760 ¹⁰⁰⁰ 21	40.300500017	54.0605000 ^e
1902	151.747500021	372.100500017	523.8475000 ^e	31.971 \$00021	30.900500017	62.8715000 ^e
1903	97.310500021	423.600500017	520.9105000 ^e	21.372 ¹⁰⁰⁰ 21	9.200500017	30.5725000 ^e
1904	83.639500021	307.200500017	390.8395000 ^e	16.158 ¹⁰⁰⁰ 21	6.100500017	22.2585000 ^e
1905	75.237500021	243.200500017	318.4375000 ^e	12.911 \$00021	5.500500017	18.4115000 ^e

Entrada de mercadorias			Saída de mercadorias			
	Do país (cabotagem)	Do estrangeiro (longo curso)	Total	Para o país (cabotagem)	Para o estrangeiro e colónias (longo curso)	Total
1906	85.636\$100 ²¹	357.600\$000 ¹⁷	443.236\$100 ^c	11.653\$500 ²¹	3.600\$000 ¹⁷	15.253\$500 ^c
1907	91.945\$380 ²¹	307.900\$000 ¹⁷	399.845\$380 ^c	15.378\$820 ²¹	5.300\$000 ¹⁷	20.678\$820 ^c
1908	77.201 \$500 ²ⁱ	331.200\$000 ¹⁷	408.401 \$500 ^o	13.327\$511 ²¹	6.900\$000 ¹⁷	20.227\$511 ^c
1909		221.700\$000 ¹⁷			13.100\$000 ¹⁷	
1910		287.400\$000 ¹⁷			9.500\$000 ¹⁷	
1911		116.500\$000 ¹⁷			22.200\$000 ¹⁷	
1912		242.500\$000 ¹⁷			15.900\$000 ¹⁷	
1913		272.900\$000 ¹⁷			15.700\$000 ¹⁷	
1914		167.800\$000 ¹⁷			8.200\$000 ¹⁷	
1915		296.900\$000 ¹⁷			18.000\$000 ¹⁷	
1916		590.500\$000 ¹⁷			17.600\$000 ¹⁷	
1917		285.100\$000 ¹⁷			42.100\$000 ¹⁷	
1918		301.200\$000 ¹⁷			22.600\$000 ¹⁷	
1919		669.300\$000 ¹⁷			198.400\$000 ¹⁷	
1920		1.050.800\$000 ¹⁷			264.900\$000 ¹⁷	

FONTES:

¹ JOSÉ BACELAR BEBIANO, *O porto de Lisboa. Estudo de história económica*, Lisboa, 1960, p. 67.

² A.N.T.T., *Livros da Balança Geral do Commercio*, C.5.E.63.P.3., N.ºs 191-216.

³ *O Popular* [Coimbra], n.º 204, de 9 de Março de 1856.

⁴ Charles Vogel, *Le Portugal et ses colonies*, Paris, 1860, p. 351.

⁵ *Correio da Figueira*, n.º 419, de 11 de Janeiro de 1893.

⁶ *O Figueirense*, n.º 35, de 3 de Abril de 1864.

⁷ *O Conimbricense*, n.º 1 263, de 6 de Março de 1866.

⁸ *Correspondencia da Figueira*, n.º 486, de 10 de Abril de 1881.

⁹ *Correspondencia da Figueira*, n.º 461, de 5 de Janeiro de 1881 e n.º 464, de 15 de Janeiro de 1881. Dados

ligeiramente diferentes dos da fonte anterior, que não alteram a realidade.

¹⁰ *D. do Gov.*, números dispersos, com início em 14 de Agosto de 1871 e fim em 25 de Outubro de 1879.

¹¹ *Diccionario de Geografia Universal*, dirigido por Tito Augusto de Carvalho, tomo II, Lisboa, 1881, p. 277.

¹² *Correspondencia da Figueira*, n.º 290, de 6 de Abril de 1879.

¹³ *Estatística Aduaneira*, 1881-1883 e 1883-1885.

¹⁴ *Correio da Figueira*, n.º 419, de 11 de Janeiro de 1893.

¹⁵ *Correspondencia da Figueira*, de 12 de Janeiro de 1882, 11 de Janeiro de 1883 e 6 de Janeiro de 1884.

Os valores apresentados são ligeiramente diferentes dos da fonte n.º 13, mas não modificam a realidade que se pretende retratar.

¹⁶ *Estatística de Portugal. Commercio do Continente do Reino e Ilhas Adjacentes com Países Estrangeiros e com as Provindas Portuguesas do Ultramar*, Lisboa, 1889-1896.

¹⁷ *Commercio e Navegação. Estatística Especial*, Lisboa, 1897-1920.

¹⁸ *Correio da Figueira*, n.º 211, de 14 de Janeiro de 1891.

¹⁹ *Correio da Figueira*, n.º 419, de 11 de Janeiro de 1893 e n.º 421, de 18 de Janeiro de 1893.

²⁰ *Gazeta da Figueira*, n.º 1, de 3 de Julho de 1887, n.º 30, de 14 de Janeiro de 1888 e n.º 139, de 9 de Fevereiro de 1889. Dados ligeiramente diferentes.

²¹ *Relatório da Associação Commercial da Figueira da Foz* (referentes às gerências de 1903-1905 e 1906-1909).

^a Só para o Brasil e Ilhas.

^b Valores obtidos por subtracção a partir do total.

^o Valores obtidos por soma das parcelas referentes ao comércio de cabotagem e ao comércio com o estrangeiro.

ANEXO IX

EXPORTAÇÃO DE VINHO (1871-1920)

	<i>Quantidades</i>		<i>Valor</i>	<i>Preço por pipa</i>
	<i>Em litros</i>	<i>Em pipas (de 480 litros)</i>		
1871	26.820	55 3/4	1.831\$000	32\$843
1872	—	—	—	—
1873	7.350	151/4	519\$329	34\$054
1874	734.040	1.529 1/4	24.235\$700	15\$848
1875	999.374	2.082	80.062\$900	38\$455
1876	738.473	1.538 1/2	56.005\$650	36\$403
1877	1.623.121	3.381 1/2	139.284\$000	41\$190
1878	1.020.363	2.125 3/4	83.648\$800	39\$350
1881	1.026.840	2.141 3/4	77.005\$000	35\$954
1882	822.917	1.714 1/2	61.781\$225	36\$035
1883	1.507.970	3.141 1/2	113.098\$125	36\$000
1886	7.028.980	14.643 3/4	421.745\$000	28\$800
1887	2.968.488	6.213 1/2	127.098\$820	20\$455
1888	150.121 \$250	...
1889	3.447.370	7.195	166.818\$000	23\$185
1890	1.302.280	2.713	73.001\$000	26\$908
1891	1.070.890	2.231	65.355\$000	29\$000
1892	1.143.430	2.382	68.159\$000	28\$614
1893	480	1	41\$000	41\$000
1894	990.080	2.067 1/2	99.823\$000	48\$282
1895	709.470	1.478	70.958\$000	48\$010
1896	1.075.810	2.244 1/4	107.581\$000	47\$936
1897	493.890	1.029	34.599\$000	33\$624
1898	663.600	1.382 1/2	46.452\$000	33\$600
1899	574.290	1.196 1/2	40.200\$000	33\$598
1900	650.070	1.354 1/4	45.502\$000	33\$593
1901	349.380	727 3/4	24.458\$000	33\$608
1902	250.059	521	17.355\$000	33\$310
1903	—	—	—	—
1904	—	—	—	—
1905	—	—	—	—
1906	90	—	3\$000	—
1907	—	—	—	—
1908	—	—	—	—
1909	—	—	—	—
1910	5.530	III/2	131\$000	11\$391
1911	4.530	91/2	200\$000	21\$053
1912	3.910	81/4	173\$000	20\$970
1913	5.160	10 3/4	256\$000	23\$82
1914	5.450	III/4	262\$000	23 \$29
1915	6.830	14 1/4	322\$000	22\$60
1916	4.180	8 3/4	257\$000	29\$37
1917	807 240	1.681 3/4	36.773\$000	21 \$87
1918	348.200	725 1/2	20.718\$000	28\$00
1919	1.355.300	2.823 1/2	142.757\$000	50\$56
1920	393.820	820 1/2	86.045\$000	104\$87

FONTES: Vide anexo VIII.

ANEXO X

EXPORTAÇÃO DE SAL (1871-1920)

	<i>Quantidade</i>		<i>Valor</i>	<i>Preço (por moio)</i>
	<i>Em quilolitros (em toneladas a partir de 1875)</i>	<i>Em moios</i>		
1871	7.415,685	8.240	6.409\$650	778 réis
1872	7.629,467	8.477	10.651\$500	1.257
1873	8.550,100	9.500	15.578\$500	1.640
1874	9.771,660	10.857	13.393\$400	1.234
1875	7.836	9.403	8.218\$425	874
1876	8.138	9.766	6.741\$250	690
1877	5.908,500	7.090	8.152\$150	1.149
1878	5.453	6.544	8.108\$900	1.239
1881	10.082,456	12.099	15.129\$200	1.250
1882	7.418,250	8.902	11.128\$117	1.250
1883	8.964,527	10.757	13.502\$978	1.255
1886	...		12.501 \$000	
1887	8.123,043	9.748	12.058\$ 120	1.237
1888	...		12.900\$422	
1889	6.956	8.347	10.435\$000	1.250
1890	3.905	4.686	5.784\$000	1.234
1891	4.858	5.830	6.075\$000	1.042
1892	4.264	5.117	4.264\$000	833
1893	5.515	6.618	6.360\$000	962
1894	5.737	6.884	7.532\$000	1.094
1895	6.460	7.752	7.995\$000	1.031
1896	5.983	7.180	7.975\$000	1.110
1897	6.875	8.250	6.875\$000	833
1898	6.676	8.011	6.676\$000	833
1899	7.858	9.430	7.858\$000	833
1900	6.690	8.028	6.690\$000	833
1901	6.400	7.680	6.400\$000	833
1902	4.435	5.332	4.435\$000	833
1903	2.250	2.700	2.250\$000	833
1904	1.930	2.316	1.930\$000	833
1905	2.360	2.832	2.360\$000	833
1906	2.290	2.748	2.290\$000	833
1907	2.975	3.570	2.975\$000	833
1908	3.963	4.756	3.963\$000	833
1909	1.700	2.040	1.740\$000	853
1910	1.570	1.884	1.570\$000	833
1911	950	1.140	950\$000	833
1912	590	708	590\$000	833
1913	590	708	590\$00	\$83,3
1914	790	948	880\$00	\$92,8
1915	720	864	1.380\$00	1 \$59,7
1916	950	1.140	2.218\$00	1\$94,6
1917	1.560	1.872	4.680\$00	2\$50
1918	300	360	1.500\$00	4\$16,7
1919	650	780	3.900\$00	5 \$00
1920	510	612	3.060\$00	5 \$00

FONTES: Vide anexo VIII.

Na redução efectuada o moio é equivalente a 900 litros ou a 833 quilogramas.

ANEXO XI

EXPORTAÇÃO DE MADEIRA

A) TABUADO

	<i>Quantidade</i> <i>(em peças até 1878,</i> <i>depois em metros)</i>	<i>Valor</i>
1871	277.600	25.8965200
1872	360.113	34.8145744
1873	262.349	31.1265000
1874	408.304	39.9065210
1875	265.948	28.4755243
1876	393.360	32.5325334
1877	422.389	42.2345560
1878	235.151	22.9535040
1881	244.788	9.7915300
1882	286.630	12.1025329
1883	221.532	7.3565370
1886		7.8155000
1887	152.769	5.5725138
1888		1.2895680
1889	9.870	2975000
1890	20.975	6295000
1891	43.470	1.2745000
1892	—	—
1893	9.800	2965000
1894	24.000	7205000
1895	46.050	1.3825000
1896	73.650	2.2105000
1897	86.600	2.5985000
1898	37.000	1.1105000
1899	107.300	3.2195000
1900	158.900	4.6455000
1901	332.960	7.8295000
1902	230.000	6.9005000
1903	194.000	5.8205000
1904	94.500	2.8355000
1905	101.500	3.0455000
1906	43.800	1.3205000
1907	66.500	1.9955000
1908	67.000	2.0105000
1909	137.500	4.1255000
1910	36.500	1.0955000
1911	75.500	2.2755000
1912	110.000	2.8555000
1913	245.000	5.045500
1914	23.000	690500
1915	158.000	4.740500
1916	341.500	9.480500
1917	-	—
1918	—	—
1919	—	—
1920	449.000	35.500500

B) MADEIRA EM BRUTO

	<i>Quantidade (em quilogramas)</i>	<i>Valor</i>
1899	568.500	5895000
1900	515.000	5155000
1901	165.000	4055000
1902	185.000	8155000
1903	420.000	1.0805000
1904	102.000	5105000
1905	-	-
1906	-	-
1907	60.000	3005000
1908	390.000	9015000
1909	380.000	8805000
1910	2.000.000	4.6315000
1911	4.470.000	10.8765000
1912	4.135.000	9.7185000
1913	3.000.000	7.715500
1914	1.350.000	4.140500
1915	3.350.000	8.375500
1916	1.100.000	2.750500
1917	-	-
1918	-	-
1919	-	-
1920	495.000	27.000500

C) VIGAS, VIGOTAS, TRAVESSAS, etc.

	<i>Quantidade (em metros até 1904, depois em quilogramas)</i>	<i>Valor</i>
1899	45.833	3555000
1900	2.450	755000
1901	10.859	3255000
1902	—	—
1903	—	—
1904	12.281	7505000
1905	—	—
1906	—	j _____
1907	—	! _____
1908	—	_____
1909	1.257.000	6.2855000
1910	220.000	1.1605000
1911	1.440.000	7.2005000
1912	280.000	1.4055000
1913	20.000	130500
1914	—	!
1915	—	_____
1916	—	—
1917	—	—
1918	—	—
1919 ^a	740.000	44.800500
1920 ^a	1.570.000	107.200500

FONTES: Vide anexo VIII.

^a A designação alfandegária é «Madeira ordinária, serrada, para construções, vigas, vigotas e barrotes aparelhados a machado» e aparece na classe VI (Manufaturas).

ANEXO XII

EXPORTAÇÃO DE VINAGRE (1871-1920)

	<i>Quantidade</i> <i>(em decalitros)</i>	<i>Valor</i>
1871	300	1205000
1872	—	—
1873	—	—
1874	—	—
1875	6.400	2.5605000
1876	250	1005000
1877	4.910	1.9648000
1878	1.688	7005000
1881	945	3865000
1882	2.322	1.1205000
1883		
1886	2.558	1.1105000
1887	5.366	2.4005000
1888	...	605000
1889	270	815000
1890	539	1795000
1891	1.392	4185000
1892	2.132	6405000
1893	—	—
1894	—	—
1895	—	—
1896	—	—
1897	22	105000
1898	—	—
1899	35	205000
1900	448	2215000
1901	348	1045000
1902	661	3005000
1903	—	—
1904	—	—
1905	—	—
1906	—	—
1907	—	—
1908	—	—
1909	—	—
1910	—	—
1911	104	475000
1912	191	715000
1913	274	133500
1914	170	67500
1915	—	—
1916	165	85500
1917	—	—
1918	20	19500
1919	—	—
1920	10	30500

FONTES: Vide anexo VIII.

ANEXO XIII

IMPORTAÇÃO DE BACALHAU (1871-1920)

	<i>Quantidade (em quilogramas)</i>	<i>Valor</i>	<i>Preço (por quilograma)</i>	<i>Percentagem em relação ao total das importações</i>
1871	1.836.750	224.2825750	122 réis	73,42
1872	1.983.089	217.1985950	110	79,36
1873	1.755.882	173.5605911	98	71,34
1874	2.429.088	177.3565040	73	69,49
1875	1.962.680	153.3195600	78	69,66
1876	1.922.400	161.8055420	84	70,25
1877	2.122.447	153.1585500	72	80,10
1878	2.418.656	159.3325090	66	80,75
1881	2.783.784	207.4005700	75	60,98
1882	2.764.540	271.3785990	98	73,18
1883	1.928.370	198.9345760	103	72,78
1886	...	250.0985000		74,23
1887	2.538.914,5	204.4345810	81	56,84
1888		273.8925015	...	85,85
1889	3.192.248	303.9305000	95	84,51
1890	2.425.793	223.7845000	92	82,57
1891	2.281.737	223.4535000	98	83,07
1892	2.368.062	233.0105000	98	88,67
1893	1.866.511	178.4335000	96	85,82
1894	1.422.423	139.4235000	98	72,31
1895	2.004.250	199.3345000	99	83,22
1896	2.652.534	263.7195000	99	91,92
1897	2.358.881	232.6615000	99	93,96
1898	1.914.215	229.1165000	120	89,11
1899	1.718.532	228.1535000	133	91,59
1900 ^a				
1901	2.707.596	373.4435000	138	97,40
1902	2.583.915	338.7925000	131	91,04
1903	2.980.220	349.9375000	117	82,61
1904	2.015.810	248.9925000	124	81,05
1905	1.690.439	201.8795000	120	83,00
1906	2.328.215	284.3975000	122	79,52
1907	1.827.031	238.6415000	131	77,50
1908	2.038.124	262.9575000	129	79,39
1909	1.352.927	176.4235000	130	79,57
1910	1.480.855	170.4245000	115	59,29
1911	512.074	55.1955000	108	47,37
1912	1.771.756	185.3775000	105	76,44
1913	1.589.118	164.637500	510,4	60,32
1914	1.213.000	129.072500	510,6	76,92
1915	2.079.303	243.563500	511,7	82,03
1916	2.828.587	573.406500	520,3	97,10
1917	964.331	246.279500	525,5	86,38
1918	649.950	303.529500 ^b	546,7	
1919	1.125.086	633.842500	556,3	94,70
1920	1.156.850	847.195500	573,2	80,62

FONTES: Vide anexo VIII.

^a Não figura nas estatísticas, certamente por lapso.^b Deve haver equívoco, pois este valor é superior ao do total das importações.

ANEXO XIV

IMPORTAÇÃO DE CARVÃO DE PEDRA (1871-1920)

	<i>Quantidade (kg.)</i>	<i>Valor</i>
1871	2.301.087	9.1495858
1872	949.573	3.9275242
1873	1.315.790	9.1585434
1874	1.098.473	5.5425962
1875	1.366.425	6.8375095
1876	-	-
1877	-	-
1878	—	—
1881	3.155.886	15.8335800
1882	4.461.338	22.0345495
1883	6.377.000	11.7325400
1886		21.5755000
1887	5.340.266	18.9795800
1888	...	21.0835590
1889	7.462.000	26.4445000
1890	7.269.000	22.9215000
1891	5.999.000	21.4975000
1892	4.463.000	15.9395000
1893	4.039.000	14.5045000
1894	6.003.000	19.6875000
1895	3.187.000	9.3415000
1896	2.632.000	7.6065000
1897	1.118.000	2.9805000
1898	606.000	2.9635000
1899	1.130.000	4.2255000
1900	3.196.000	22.0085000
1901	1.274.000	6.8595000
1902	624.000	2.0485000
1903	1.332.000	4.2875000
1904	1.342.000	4.7015000
1905	1.404.000	3.2435000
1906	1.375.000	3.7665000
1907	1.470.000	4.5115000
1908	622.000	2.0045000
1909	888.000	2.7565000
1910	3.874.000	12.4065000
1911	-	-
1912	4.803.000	26.5855000
1913	5.890.000	28.527500
1914	2.543.000	12.751500
1915	3.804.000	35.711500
1916	672.000	10.930500
1917	284.000	14.240500
1918	7.000	700500
1919	223.000	3.105500
1920	-	—

FONTES: Vide anexo VIII-

ANEXO XV

IMPORTAÇÃO DE FERRO EM BARRA (1871-1920)

	<i>Quantidade (kg.)</i>	<i>Valor</i>	<i>Preço por quilograma</i>
1871	399.138,582	20.8485183	52 réis
1872	319.035	18.8635128	59
1873	384.098	37.2735891	97
1874	417.519	33.6675746	81
1875	510.976	34.0995498	66
1876	616.299	38.5045160	62
1877	379.076,495	20.1425663	53
1878	387.724	23.7205550	61
1881	374.406	18.3765800	49
1882	427.845	21.4425156	50
1883	270.538	10.8435400	40
1886		13.1485000	
1887	248.565	10.6995912	43
1888		10.0565797	
1889	317.105	11.7435000	37
1890	352.114	16.1345000	46
1891	387.543	15.1825000	39
1892	252.714	9.4575000	37
1893	303.334	10.5785000	35
1894	313.330	11.0735000	35
1895	321.496	9.2285000	29
1896	340.442	9.2955000	27
1897	186.060	9.7285000	52
1898	233.472	19.6155000	84
1899	199.300	11.4425000	57
1900	-	-	-
1901	-	-	-
1902	13.680	1.2235000	89
1903	56.625	2.9945000	53
1904	68.188	3.2725000	48
1905	-	-	-
1906	-	-	-
1907	1.231	675000	54
1908	-	-	-
1909	-	-	-
1910	-	-	-
1911	469	655000	139
1912	-		-
1913	-		-
1914	-	-	-
1915	889	132500	514,8
1916	1.441	270500	518,7
1917	2.582	825500	532
1918	-	-	-
1919	-	-	-
1920			—
	1	1	

FONTES: Vide anexo VIII.

IMPORTAÇÃO DE AÇO FUNDIDO OU LAMINADO (EM BARRA)
[1871-1920]

	<i>Quantidade (em quilogramas)</i>	<i>Valor</i>
1871	41.326,5	3.0775100
1872	30.478,72	3.0825797
1873	25.206	2.9555077
1874	33.062	3.9815247
1875	54.932	5.5555803
1876	30.656	2.9385480
1877	25.780	1.9175540
1878	36.936	2.3565485
1881	32.415	2.1305000
1882	28.883	2.1215941
1883	22.122	1.5885860
1886		1.4735000
1887	19.180	1.2665960
1888		6.3095770
1889	27.750	1.7265000
1890		...
1891	27.400	1.7815000
1892	25.913	1.4345000
1893	22.300	1.4365000
1894	14.400	9805000
1895	27.609	2.2885000
1896	29.800	3.1825000
1897	14.400	8705000
1898	19.750	3.9505000
1899	18.600	2.2225000
1900	-	-
1901	-	-
1902	-	-
1903	2.030	3505000
1904	2.330	1585000
1905	-	-
1906	5	15000
1907	-	-
1908	-	-
1909	6	35000
1910	64	165000
1911	-	-
1912	-	-
1913	-	-
1914	-	-
1915	-	-
1916	-	-
1917	-	-
1918	-	-
1919	-	-
1920	-	-

ANEXO XVII

IMPORTAÇÃO DE CIMENTO (1871-1920)

	<i>Quantidade (em quilogramas)</i>	<i>Valor</i>
1871	226.216	3.7855000
1872	228.676	3.5255000
1873	14.806	2405660
1874	106.194	2.1085090
1875	14.019	3165900
1876	54.493	7465410
1877	23.936	3335565
1878	40.610	5565000
1881	64.640	6725000
1882		
1883		
1886	—	—
1887	-	-
1888		2105000
1889	-	-
1890	36.966	2945000
1891	24.855	2235000

De 1892 a 1909 não há importação.

1910	10.205	1055000
1911	3.500	535000

De 1912 a 1920 não há importação.

FONTES: Vide anexo VIII.

ANEXO XVIII

**IMPORTAÇÃO DE ÓLEOS MINERAIS LEVES
PRÓPRIOS PARA ILUMINAÇÃO (1902-1920)**

	<i>Quantidades (em litros)</i>	<i>Valor</i>
1902	114.568	3.2605000
1903	1.795.324	54.4825000
1904	1.187.825	36.6245000
1905	1.073.611	32.6135000
1906	1.600.719	51.2395000
1907	1.444.010	47.4075000
1908	1.481.382	48.7915000
1909	1.184.894	36.3895000
1910	605.813	19.0285000
1911	511.196	21.1485000
1912	434.825	14.5185000
1913	391.636	12.063500
1914	498.076	15.666500
1915	389.008	11.699500
1916	-	-
1917	-	-
1918	254	70500
1919	-	-
1920	—	—

FONTES: Vide anexo VIII

ANEXO XIX

IMPORTAÇÃO DE AÇÚCAR (1871-1883)

	<i>Quantidade (em quilograma)</i>	<i>Valor</i>
1871	129.995	24.1445240
1872	149.477	25.3785568
1873	112.856,5	13.8425295
1874	45.941,5	5.0885330
1875	89.673	10.0095380
1876	134.835	14.3655270
1877	84.137	11.2405390
1878	70.710	7.5875590
1881	104.847	11.5245400
1882	10.137	1.4845235
1883	49.657	4.5455620

FONTES: Vide anexo VIII.