

Maria Isabel João

## Economia e sociedade açorianas em meados do Século XIX



# ECONOMIA E SOCIEDADE AÇORIANAS EM MEADOS DO SÉCULO XIX

MARIA ISABEL JOÃO \*

Manuel de Arriaga nasceu em 1840 e por volta dos 20 anos foi estudar na Universidade de Coimbra. A sua infância e a maior parte da juventude foram passadas nos Açores, na ilha do Faial. Por isso, iremos traçar um breve quadro da sociedade açoriana, nas décadas de 40 e 50, para se compreender o contexto em que decorreu a primeira fase da sua vida.

## A população

O arquipélago dos Açores é formado por nove ilhas com características geográficas e sócio-económicas idênticas, apesar de cada uma delas tender a ver-se como distinta das demais e a cultivar as pequenas diferenças susceptíveis de as demarcar das outras. A descontinuidade territorial contribuiu para criar essa percepção da realidade e, em séculos passados, as difíceis comunicações entre as ilhas fazia com que estas quase se tratassem “como de nação para nação”, no dizer de José de Lacerda<sup>1</sup>. O obstáculo não consistia somente no mar *grosso e desconstrado* ou na sempre referida falta de meios adequados para a navegação. Havia também entraves burocráticos que não podemos negligenciar.

Os irmãos Bullar, que visitaram os Açores no final da década de 30 do século XIX, referem no seu relato as dificuldades que tiveram de enfrentar para se deslocar da ilha de São Miguel para a do Faial. Começaram por ter de ir à Câmara Municipal para obter um passaporte, mas não havia os necessários impressos para serem preenchidos, nem empregados activos que prestassem rápidas informações, nem prontidão no cumprimento das formali-

\* Universidade Aberta.

<sup>1</sup> O *Repórter*, Ponta Delgada, Ano XVI, nº 883, 22 de Junho de 1912.

dades. A demora para obter os documentos foi grande, mas descrevem, com bonomia, a cortesia, a curiosidade e a disponibilidade para conversar, por tempo indeterminado, dos funcionários. Alguns dias mais tarde, embarcaram numa escuna tosca, abarrotada de passageiros, de mercadorias e de bagagens, “onde reinava uma confusão sem limites”<sup>2</sup>. Tiveram de acomodar-se num camarote superlotado e muito desconfortável para dormir. A viagem prolongou-se por quatro dias, de 15 a 19 de Abril. Cozinhava-se no barco, atrás do mastro grande, num improvisado fogão de lenha. Ao largo do Pico, foi necessário arriar o bote para rebocar o navio, porque não havia vento. Quando finalmente lançaram ferro na baía da Horta, os Bullar notaram as excelentes condições de abrigo do porto e a beleza natural do lugar onde estava edificada a cidade. Mas indignaram-se com os embaraços e as formalidades a que foram sujeitos só por mudarem de uma ilha para outra: diversas vistorias da saúde e da alfândega, além de uma licença para desembarcar a bagagem. Não admira, por isso, que as comunicações entre a maior parte das ilhas fossem reduzidas e, em especial, durante os meses do inverno. Os contactos eram mais frequentes nas ilhas do grupo central e a proximidade entre o Faial e o Pico facilitava as estreitas relações entre ambas.

Assim sendo, uma panorâmica da sociedade açoriana a meados do século XIX não pode ignorar as diferenças entre as ilhas e, em particular, entre aquelas que eram as sedes dos distritos. A distribuição da população<sup>3</sup> é o primeiro elemento revelador da desigual importância social e económica de cada uma delas. Em 1841, os Açores possuíam 223 985 habitantes, quase 6% da população total do país. Em 1858, o número de habitantes subiu para 240 113 e a percentagem em relação ao total da população portuguesa ultrapassou em escassas décimas a fasquia anterior. Depois dessa data, o peso demográfico do arquipélago não cessou de decrescer no conjunto do país. Mas a densidade demográfica dos Açores era relativamente elevada, no contexto nacional: 96,3 e 103, 2 hab/Km<sup>2</sup>, nas datas já referidas, quando a média nacional andava pelos 40 hab/Km<sup>2</sup>.

A taxa de crescimento da população açoriana chegou a ser superior à do conjunto do país, mas a situação alterou-se na segunda metade do século XIX. Entre 1841 e 1858, a taxa de crescimento da população açoriana foi de 0,42% ao ano. Em relação à distribuição da população pelo arquipélago, um mapa feito em 1849 com propósitos eleitorais é elucidativo. A ilha de São Miguel concentrava 41% da população total do arquipélago. A seguir posicionava-se a ilha Terceira, com somente 18,6%, e em terceiro lugar o Pico,

<sup>2</sup> Joseph e Henry Bullar, *Um Inverno nos Açores e um Verão no Vale das Furnas*; 2ª ed., São Miguel – Açores, Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1986, p. 165.

<sup>3</sup> Os dados que vamos apresentar podem ser consultados nos seguintes trabalhos: Maria Isabel João, *Os Açores no século XIX. Economia, sociedade e movimentos autonomistas*, Lisboa, Cosmos, 1991, pp. 37-39; Gilberta Pavão Nunes Rocha e Vítor Luís Gaspar Rodrigues, “A população açoriana no ano de 1849”, in *Arquipélago*, Número especial, In Memoriam de João Teixeira Soares de Sousa, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1983, pp. 333-385

com 14% da população. A ilha do Faial tinha, então, 11% da população açoriana e São Jorge cerca de 8%. A população das outras ilhas era ainda mais diminuta, destacando-se o Corvo com pouco mais de 800 habitantes.

Ao longo da década de 50, a população do Pico diminuiu em consequência da grave crise provocada pela doença das vinhas. Por isso, em 1864 o número de efectivos das duas ilhas mais importantes do distrito da Horta estava mais próximo: 27 736 habitantes, no Pico; 26 204, no Faial. Na segunda metade do século XIX, a população de ambas não parou de decrescer e o mesmo se verificou noutras ilhas do arquipélago. Se compararmos os dados do censo de 1900 com os do mapa da população de 1849, constatamos que todas as ilhas viram reduzir-se os seus efectivos, com a excepção da Terceira, de São Miguel e de Santa Maria. Este facto contribuiu para acentuar ainda mais a importância relativa da população do distrito de Ponta Delgada e da ilha de São Miguel, que reunia perto de metade dos habitantes do arquipélago, no findar do século.

O número médio de habitantes por fogo nos Açores era, em 1849, de 4,3. A ilha do Corvo apresentava a média mais elevada de habitantes por fogo (5, 2) e a Graciosa a mais baixa (3, 8). Se atendermos ao movimento da população, verificamos que a taxa bruta de natalidade era mais alta no distrito de Ponta Delgada (47,7%), bastante superior aos outros distritos e ao conjunto das ilhas (38,8%). O mesmo se passava com a taxa bruta de mortalidade (respectivamente de 26, 2% e 19,7%). Apesar disso, o saldo positivo era mais favorável no distrito de Ponta Delgada. As taxas açorianas de natalidade eram superiores às do continente e as de mortalidade significativamente inferiores.

Quanto à distribuição da população por grupos etários, o mapa de 1849 só registou dados para o distrito de Angra do Heroísmo. A população idosa (a partir dos 60 anos) representava 10,8% da total, uma percentagem relativamente elevada para a época. A população jovem (até aos 15 anos) era de 34,9% e a população activa mais de metade da total (54,4%). A faixa dos 15 aos 25 anos estreitava-se em relação ao escalão etário anterior e a diferença era mais acentuada para a população masculina, o que só pode ser explicado pela emigração. Esta era um fenómeno estrutural e de longa duração, tanto ao nível regional como nacional, que servia de escape para a mão-de-obra que não era absorvida pela economia arcaica e como amortecedor das tensões sociais. A meados do século, o Brasil continuava a ser o principal destino dos açorianos. Mas, sobretudo nas ilhas do distrito da Horta, havia um número crescente de jovens a engajar-se nas baleeiras americanas, que iam para Nova Inglaterra. Assim, na década de 40 deram entrada nos Estados Unidos 362 portugueses; mas na década seguinte esse número ascendeu a 4225, segundo as fontes americanas<sup>4</sup>. Não há dúvida de que a esmagadora maioria era de origem açoriana, embora não seja especificado nos registos.

<sup>4</sup> Maria Ioannis Benis Baganha, *Internacional Labor Movements: Portuguese Emigration to the United States (1820-1930)*, Dissertation in History, Pennsylvania, 1988, p. 304

Sob o ponto de vista administrativo, o arquipélago possuía três cidades a meados do século XIX. A Horta só foi classificada como tal em 1833. A maior cidade era Ponta Delgada, referida nas memórias de várias figuras do liberalismo como uma das mais importantes do país. O Marquês da Fronteira considera que era, fora de toda a dúvida, a primeira capital das províncias portuguesas, depois do Porto e de Braga. Luz Soriano vai mais longe ao afirmar que, decerto, seria a terceira cidade de Portugal. Em 1864 tinha 15 733 habitantes, 14,2% da população do distrito. Angra do Heroísmo possuía um número inferior de efectivos (11 568 habitantes), mas representava 16% da população do distrito com o mesmo nome. A Horta quedava-se por 8 278 residentes, 12,7% da população do respectivo distrito. Os censos seguintes mostram uma diminuição consistente da população nestas duas últimas cidades, mais acentuada no caso da Horta que, em 1900, contava somente 6 575 habitantes. Ponta Delgada viu aumentada a sua população, apesar de também ter perdido efectivos na sequência da grave crise dos anos 80.

Além das cidades, temos de considerar as vilas, cabeças de concelho que, em 1864, agrupavam 23,5% da população açoriana. A maior parte desses concelhos era de reduzida dimensão e só os urbanos tinham mais de 5000 fogos. Ponta Delgada destacava-se com 7371 fogos, em 1849. A maior parte da população residia nas freguesias rurais, entregue aos trabalhos agrícolas. Não temos dados sobre a distribuição da população activa para meados do século XIX, mas em 1900 ainda 61,5% da população açoriana estava ocupada no sector primário<sup>5</sup>. Somente 14,5% aparece colocada no sector secundário e 23,1% no sector terciário. Mas uma parte significativa dessa mão-de-obra empregava-se nos trabalhos e serviços domésticos, como é característico das economias tradicionais. Os sectores mais modernos dos serviços, como os transportes e o comércio, ocupavam em torno dos 4% da população activa cada um deles e a administração pública, hoje um dos grandes empregadores da região, quedava-se por uns escassos 0,7%. Se juntarmos aos funcionários administrativos os elementos da força pública, a percentagem da população activa empregada pelo Estado não deixa de ser diminuta – 2%. A ruralidade era, assim, a principal característica da sociedade açoriana.

O ambiente rural invadia o próprio espaço urbano e marcava o estilo de vida dos habitantes das cidades. Os irmãos Bullar notam que os porcos e os burros, muito usados como bestas de carga, abundavam nas ruas de Ponta Delgada, no final dos anos 30. Na Horta, pelo contrário, as ruas estavam limpas e isentas dos referidos animais, devido a providências recentes das autoridades. Estas medidas higiénicas penalizavam as famílias mais pobres, para quem os suínos eram um importante meio de subsistência e

<sup>5</sup> Ver dados em Maria Isabel João, *ob. cit.*, p. 153

que não dispunham de condições para ter pocilgas. Os animais e as hortas continuaram a fazer parte da paisagem citadina até muito tarde. De modo geral, os jardins só se viam nas casas mais ricas. O resto da população preferia cultivar plantas mais úteis nos seus pequenos tratos de terreno e, assim, contribuir para o magro sustento da família.

## A agricultura e a pecuária

A economia agrária dos Açores aliava, tradicionalmente, a produção para a subsistência das famílias dos camponeses com a produção para o mercado. Os mercados externos desempenharam, desde o início, um papel importante, apesar de ser preciso vencer a distância que separa as ilhas das regiões para as quais exportavam os seus produtos. Deste modo, as ilhas especializaram-se em diferentes produções para exportar, consoante as épocas.

A meados do século XIX, estava em pleno a fase da laranja que era exportada para a Inglaterra. De Novembro a Maio, os navios ingleses vinham carregar a laranja nos portos das ilhas e o ambiente animava-se com a azáfama do transporte das caixas dos sumarentos e perfumados frutos. Pelo porto de Ponta Delgada saíam, em média e em números redondos, 130 000 caixas de laranjas por ano, entre 1845 e 1854; pelo de Angra do Heroísmo, eram embarcadas 24 000 caixas de laranja e pelo da Horta pouco mais de 3 000<sup>6</sup>. O peso das importações dos citrinos açorianos para o Reino Unido foi crescendo ao longo dos anos 40 e, em 1850, já representava metade do total<sup>7</sup>. Este era um negócio bastante lucrativo, mas muito arriscado. Nem todos se podiam aventurar nele por falta de capital, de conhecimento do mercado britânico, de capacidade logística para fretar os navios e para delinear uma estratégia adequada de aquisição da fruta aos produtores. A fruta era comprada ainda nas árvores e qualquer intempérie ou ventania, muito comum nas ilhas, podia deitar tudo a perder. O mesmo podia acontecer durante o transporte nos frágeis veleiros que as levavam aos portos de destino. A exportação para a América do Norte, apesar de ter sido tentada, nunca teve sucesso, porque a longa viagem estragava a maior parte da fruta. Mas a produção de laranja tinha outros inimigos mais poderosos, contra os quais os agricultores tiveram de lutar. A lágrima ou gomose e um insecto, de origem brasileira, que provocavam grandes estragos nos pomares. Estas duas pragas foram proliferando e acabaram por causar uma enorme devastação já nos anos 70. O que aliado à descida dos preços nos mercados britânicos acabou por ditar a ruína da chamada economia da laranja.

<sup>6</sup> Maria Isabel João, *ob. cit.*, p. 159

<sup>7</sup> Fátima Sequeira Dias, *Uma estratégia de sucesso numa economia periférica*, Ponta Delgada, Jornal de Cultura, 1996, p. 236

Os cereais continuavam a ser muito importantes para a subsistência das populações e para exportar, nomeadamente o trigo e o milho. Como é conhecido, os Açores tinham desenvolvido, logo nos séculos XV e XVI, a produção do trigo para acudir à carência do continente e das praças do Norte de África. No século XIX, a sua produção regrediu em relação à cultura do milho. Este cereal produz muito bem em climas húmidos e em sistema de cultura intensiva; serve como alimento para os homens e como forragem para os bovinos. No triénio de 1849-1851, o distrito de Angra tinha a produção mais elevada de trigo, uma média de 63 516 hectolitros por ano, mas a produção de milho era de mais do dobro (138 912 hectolitros)<sup>8</sup>. O distrito da Horta produzia somente 19 037 hectolitros de trigo, em média por ano, e o milho não chegava a 70 000 hectolitros. Nesses anos, Ponta Delgada ficava-se pelos 57 561 hectolitros de trigo, mas a colheita de milho elevava-se a 369 450 hectolitros. A baixa dos preços do trigo nos mercados do continente e da Madeira, por causa da concorrência das importações do trigo americano, só não motivou o declínio desta cultura porque continuava a ser muito importante para o fabrico do pão dos açorianos. As diligências feitas pelos municípios de Angra e de Ponta Delgada, em meados dos anos 40, para que fossem tomadas medidas legislativas que lhes reservassem o mercado madeirense não tiveram sucesso. Por isso, a produção de trigo passou a destinar-se especialmente ao consumo interno. O centeio e a cevada tinham uma produção residual, sobretudo para alimentar o gado.

Outra produção tradicional com significativo valor na economia das ilhas era o vinho. Mas, em 1853, a praga do oídio destruiu as vinhas açorianas, à semelhança do que se passou no continente. Antes dela, as ilhas que produziam mais vinho eram São Miguel e o Pico: a primeira andava pelos 100 000 hectolitros e a segunda pelos 70 000 hectolitros<sup>9</sup>. Excepto o vinho do Pico, a produção açoriana era de inferior qualidade e exportada em aguardente para não deteriorar durante as viagens marítimas. O vinho da ilha do Pico distinguia-se pela sua qualidade e aroma. Exportava-se como vinho do Faial, porque os proprietários das vinhas eram na sua maioria desta ilha e também porque saía pelo porto da Horta. Este vinho era embarcado "para a Inglaterra, algum para a Alemanha, América, Rússia e Brasil. Para o continente ia pouco."<sup>10</sup> Durante a primeira metade do século XIX, contribuiu de forma apreciável para a prosperidade do Faial que reexportava para as outras ilhas parte das mercadorias que recebia em troca do vinho exportado. A ruína das vinhas teve grave repercussão nestas ilhas. Só na década de 70 se expandiu novamente a produção do vinho com a plan-

<sup>8</sup> Maria Isabel João, *ob. cit.*, p. 154-156

<sup>9</sup> Gerardo Pery, *Geografia e Estatística de Portugal e Colónias*, Lisboa, Imprensa nacional, 1875, p. 303

<sup>10</sup> Marcelino Lima *Anais do Município da Horta*, Vila Nova de Famalicão, Oficinas Gráficas Minerva, 1943, p. 404

tação da vinha americana, mais resistente às doenças. O vinho de muito fraca qualidade servia para abastecer o mercado local.

Os tubérculos e as leguminosas também eram produzidos em importantes quantidades. A produção da batata inglesa teve um grande incremento no século XIX, depois de uma tenaz resistência dos camponeses que só foi vencida com medidas coercivas impostas pelos capitães-generais. O inhame e a batata-doce cultivavam-se com abundância. O feijão e a fava abasteciam o mercado local e eram mesmo exportados para o continente e a Madeira. O tremoço era usado na alimentação e para adubar a terra. Os cereais, os legumes e a vinha ocupavam grande parte das terras cultivadas das ilhas. As quintas da laranja circunscreviam-se a uma área reduzida e eram mais abundantes em São Miguel e na Terceira. Os arredores de Ponta Delgada e de Angra do Heroísmo concentravam a maior parte dos pomares.

Algumas experiências inovadoras começaram a ser feitas a meados do século XIX, em São Miguel. A plantação do ananás em estufas foi introduzida para aproveitar a experiência adquirida no trato com os mercados estrangeiros, sobretudo com os ingleses. Mas só nos anos 60 se iniciou a exportação que seria incrementada depois do declínio da laranja. A cultura do tabaco iniciou-se nos anos 20 em São Miguel e estendeu-se à Terceira quase uma década mais tarde. Mas era feita a título experimental e foram necessários insistentes pedidos e representações para ser, finalmente, votada pelo Parlamento uma lei que autorizava a sua produção nos Açores, em 1864. Nos anos 40, a Sociedade Promotora da Agricultura Micaelense começou a defender a plantação do chá e realizaram-se diversas experiências com esse objectivo. Mas só no final da década de 70 a cultura adquiriu significado económico, na ilha de São Miguel. Outra planta introduzida nos anos 20 foi a espadana, que servia para o fabrico de cordas e de tecidos grosseiros. Só nos anos 80 viria a ser aproveitada em termos industriais, expandindo-se a sua produção. Todas estas experiências revelam o dinamismo e o espírito de iniciativa de alguns grandes proprietários micaelenses, mas não são representativas do conjunto das ilhas nem das práticas da maioria dos agricultores açorianos.

O grosso da actividade agrícola continuava a ser feito segundo procedimentos e ritmos ancestrais. A generalidade dos observadores considera as técnicas utilizadas muito rudimentares. Mas, apesar disso, os Açores conseguiam ter uma elevada produtividade no contexto nacional, mercê dos solos vulcânicos e da humidade. Era usada a cultura promíscua<sup>11</sup>, que consistia

<sup>11</sup> Foi descrita por Artur Morelet do seguinte modo: "Pelo Natal semeou-se de favas uma pequena courela, e ao mesmo tempo tremoço em regos paralelos, distanciados a cinco metros. Em Janeiro lançou-se a cevada também em linha paralelas, mas perpendiculares às primeiras, e distantes somente de dois metros. Em Fevereiro plantou-se couves nos intervalos à sombra do tremoço. No mês de Maio ceifou-se a cevada para forragem, e por meados de Junho semeou-se o milho por entre o faval. Em fins do mesmo mês colheu-se legumes, em Julho as couves, em Agosto o tremoço e por último o milho" Citado por Gabriel d' Almeida, *As Ilhas dos Açores*, Viúva Bertrand & C.ª 1889, p. 94

em intercalar diversas culturas no mesmo terreno ao longo do ano de modo a conseguir o melhor aproveitamento possível. Esta técnica de cultivo combinava o uso da haste do faval e da rama do tremoceiro como adubo com uma alternância de culturas que permitia extrair um razoável rendimento sem esgotar os solos. A adubagem em verde consistia em enterrar a parte das leguminosas já referidas na terra, durante o Outono, para se poder semear no Inverno. O que é especialmente indicado no caso dos solos açorianos, porque carecem de azoto. Usava-se ainda o estrume dos animais e as algas para adubar. Os instrumentos e alfaias agrícolas lembravam aos visitantes tempos antigos e o trabalho era todo braçal. Os primeiros engenhos mecânicos foram introduzidos em São Miguel a meados do século, mas tratava-se de experiências isoladas. Apareceram as primeiras debulhadoras que deveriam substituir o incómodo e pesado aparelho dos trilhos e uma máquina a vapor, instalada em 1848, para moer trigo e milho e serrar madeira.

Na primeira metade do século XIX, a propriedade vinculada era considerada uma das principais causas do atraso e das dificuldades da agricultura açoriana e objecto de frequentes representações às Câmaras e ao Governo. Logo em 1822, um deputado micalense apresentou às Cortes um projecto para abolição dos vínculos, onde refere que “foi geral a mania de instituir morgados nas ilhas dos Açores, especialmente em São Miguel, Santa Maria e Terceira”<sup>12</sup>. Num cálculo impressionista, mas que é o único de que dispomos, o deputado refere que nas três ilhas somente a quinta parte dos terrenos não era constituída por morgadios. Além disso, grande parte dos vínculos era administrada por um número reduzido de “casas” (30 a 40 na ilha de São Miguel e cerca de 20 na Terceira, segundo o deputado João Bento de Medeiros Mântua já citado) e a política de casamentos entre os herdeiros das principais famílias ainda contribuía para ir concentrando mais a propriedade. Se juntarmos a isto o facto de que a propriedade dos Conventos e Casas de Misericórdia também estava geralmente vinculada em “capelas”, a propriedade livre e sujeita às regras do mercado era de facto diminuta naquelas ilhas até à abolição dos vínculos, em 1863. A meados do século, o padre Jerónimo Emiliano de Andrade manifestava-se contra esta situação nos seguintes termos: “[...] vincular a maioria dos campos de uma Ilha em que toda a sua riqueza consiste na agricultura é querer que só certos nadem no luxo e na opulência, reservando para os outros o trabalho e a miséria.”<sup>13</sup>

A ilhas dividiam-se, de modo geral, numa zona litoral cultivada, numa intermédia de pastagens e o interior era ocupado por baldios e matos. A meados do século XIX, António Teixeira de Macedo calculava que metade

<sup>12</sup> João Bento de Medeiros Mântua, *Fundamentos do projecto de decreto para abolição dos vínculos na ilha de S. Miguel e nas mais dos Açores*, Lisboa, Imprensa Alcolbia, 1822, p. 9

<sup>13</sup> Jerónimo Emiliano de Andrade, *Apontamentos posthumos para servirem de continuação à topographia da ilha Terceira*, Angra, Imprensa J.J. Soares, 1850, p. 6

da ilha de São Miguel permanecia inculta<sup>14</sup>. Em 1873, um relatório da Junta Geral do distrito de Angra do Heroísmo apresenta uma estimativa ainda mais desfavorável para a Terceira, onde se considera que 2/3 da superfície jaziam incultos<sup>15</sup>. Cerca de um terço, ou talvez mais, dessa área seria imprópria para culturas, mas sobrava ainda muita terra por arrotear o que só lentamente foi sendo feito ao longo dos séculos XIX e XX. O desenvolvimento da pecuária tornou úteis para pastagem vastas áreas de terreno antes desaproveitadas. Mas a questão dos baldios deu azo a acirradas lutas, em especial na ilha Terceira onde os derrubes das vedações dos campos se mantiveram até muito tarde<sup>16</sup>.

Deste modo, verificava-se uma enorme pressão demográfica sobre a terra cultivada, o que se traduzia numa extrema divisão das parcelas de terra arrendadas. A maior parte dos camponeses açorianos eram pequenos rendeiros que somente conseguiam garantir a subsistência do agregado familiar. Havia também pequenos ou mesmo pequeníssimos proprietários e um número indeterminado de jornaleiros agrícolas que, em geral, só encontravam colocação sazonal. O sistema de aforamento ou sequer de arrendamento a longo prazo não era generalizado em São Miguel<sup>17</sup> nem possivelmente nas outras ilhas. O arrendamento tendia a ser precário, normalmente trienal, e as rendas eram consideradas bastante elevadas. Este panorama genérico apresentava matizes consoante as ilhas e dentro destas também havia diferenças. Assim, importa destacar que o distrito do Faial era o que tinha maior número de prédios rústicos e a propriedade mais fragmentada; o distrito de Angra apresentava uma situação intermédia e o de Ponta Delgada destacava-se pela maior concentração. Neste distrito, a ilha de São Miguel possuía a maior parte das propriedades consideradas de grande dimensão dos Açores, as quais se distribuíam pelo sul, centro e norte da ilha, desde Fenais da Ajuda até às Capelas<sup>18</sup>. Nos dois extremos dominava a pequena propriedade, o que significa que as melhores e mais bem localizadas terras da ilha pertenciam aos grandes proprietários.

Na economia rural daquela época os animais tinham, naturalmente, uma importância considerável. Mas a pecuária propriamente dita encontrava-se pouco desenvolvida e os animais funcionavam mais como um complemento da exploração agrícola. Eram utilizados nos trabalhos rurais, nos

---

<sup>14</sup> António Teixeira de Macedo, *Breve memória sobre o estado da agricultura, comércio e indústria do distrito de Ponta Delgada*, Ponta Delgada, Typ. da Sociedade Auxiliadora das Letras Açorianas, 1853, p. 3

<sup>15</sup> Cit. Maria Isabel João, *ob. cit.*, p. 41

<sup>16</sup> Carlos Enes, *A economia dos Açores entre as duas guerras mundiais*, Lisboa, Edições Salamandra, 1994, p. 58

<sup>17</sup> Luis da Silva Mouzinho de Albuquerque, *Observações sobre a ilha de São Miguel – 1825*, Lisboa, Imprensa Régia, 1826, p. 33

<sup>18</sup> J. V. Paula Nogueira, *As ilhas de São Miguel e Terceira*, Lisboa, Administração do "Portugal Agrícola", 1894, p. 117

transportes de carga e na alimentação. O arrolamento feito em 1852 mostra que suínos, bovinos e ovídeos eram muito abundantes nos Açores: respectivamente, 57 313 porcos, 62 897 bovídeos e 89 530 ovelhas e cabras.<sup>19</sup> Tradicionalmente, o gado ovino existia em maior número nas ilhas. Porém, esta situação foi sendo alterada com o alargamento das áreas cultivadas, resultante dos arroteamentos, e com a expansão da cultura do milho que favoreceu o desenvolvimento da bovinicultura. Apesar de ainda estar longe da monocultura da vaca, que é recente na história da economia açoriana, os Açores tinham um número elevado de bovinos no contexto nacional, equivalente a 12% do total dos efectivos recenseados no mesmo ano no continente<sup>20</sup>. As outras espécies registadas nos censos eram os asnos, os cavalos e as mulas. Os galináceos não aparecem nas estatísticas, mas eram muito comuns. Os Bullar referem que comiam muito frango, além de peixe e ovos<sup>21</sup>. As aves de capoeira usavam-se para o consumo doméstico e raramente eram comercializadas.

### Indústrias extractivas e transformadoras

A pesca era a principal actividade de carácter extractivo das ilhas. A meados do século XIX, ainda tinha uma importância económica considerável a caça do cachalote, sobretudo nas ilhas do Pico e do Faial. Não temos dados sobre o número de pescadores naquela época, mas segundo o inquérito industrial de 1890 representavam somente 3% da população activa. Uma percentagem reduzida de profissionais da pesca que é consistente com dados posteriores. Porém, a actividade piscatória era praticada por muitos ilhéus como complemento da actividade agrícola, de tal modo que Raul Brandão se lhes refere como “lavradores do mar e lavradores da terra”. A pesca era, essencialmente, costeira e a maioria das embarcações tinha pequena dimensão. A sua tripulação variava entre os três e os oito homens, que recebiam geralmente pelo sistema do quinhão sobre o pescado. O peixe destinava-se, geralmente, ao consumo local, quer fosse fresco ou seco.

A caça da baleia já se praticava, no século XVI, nas ilhas de São Jorge e do Pico<sup>22</sup>. Mas esta actividade tinha uma expressão muito limitada e, em grande escala, foi praticada pelos norte-americanos, nos mares dos Açores. As baleeiras americanas operavam durante os meses de Verão e, depois de descarregarem o óleo dos cetáceos no porto da Horta, dirigiam-se para os

<sup>19</sup> Maria Isabel João, *ob. cit.*, p. 66

<sup>20</sup> Os efectivos do continente foram publicados por: David Justino, *A formação do espaço económico nacional. Portugal 1810-1913*, vol. I, Lisboa, Veja, s.d., p. 57

<sup>21</sup> Maria Isabel João, *ob. cit.*, p. 67

<sup>22</sup> João Marinho dos Santos, *Os Açores nos séculos XV e XVI*, vol. I, s.l., DRAC-SREC, 1989, p. 262

mares do sul. No auge desta faina, a meados do século XIX, cerca de cem navios trancavam a baleia nos mares açorianos, por vezes a poucas milhas da costa<sup>23</sup>. O distrito da Horta fornecia um apreciável contingente de jovens para as baleeiras americanas, muitas vezes como uma forma de fugirem ao recrutamento militar. Apesar de dura e arriscada, a actividade era muito lucrativa. Mas os açorianos mostravam-se pouco decididos a investir neste negócio e foi necessário o impulso dado por Samuel Dabney, com a importação de canoas do Estados Unidos, para a actividade arrancar e depois se expandir nos anos 60. Em 1890, havia setenta e duas canoas baleeiras no distrito da Horta, metade das quais estava sediada no Pico. Mas, em contrapartida, só havia uma escuna, matriculada na capitania do Porto de Lisboa, a *baleiar* nos Açores. A actividade tinha características artesanais e era essencialmente costeira. Os seus dividendos foram diminuindo à medida que os preços do óleo baixaram, o que afastou definitivamente as baleeiras americanas dos Açores. O prejuízo foi elevado para a economia das ilhas do distrito da Horta, sobretudo para o Faial. Porém, esse impacto negativo só se verificou nos anos 70 do século XIX.

A maioria das indústrias das ilhas era constituída por actividades caseiras tradicionais, como a tecelagem do linho e da lã, os bordados, o fabrico do vinho, a destilação da aguardente, a produção de queijos e de manteiga. Havia um elevado número de pequenas oficinas, com um mestre e uns poucos aprendizes. O primeiro inquérito industrial de 1845 é incompleto, mas a informação mais geral veiculada pelos governadores civis é de que não havia fábrica alguma nos distritos açorianos. No panorama de uma economia pré-industrial destacavam-se as moagens de cereais, cujos moinhos eram movidos por atafonas, pela acção do vento ou da água, os fornos de cal, o fabrico da telha, os curtumes, as cerâmicas de louça grosseira, os lagares de vinho e as destilarias de aguardente, as tecelagens e a confecção de chapéus. O fabrico de caixas foi uma actividade importante enquanto durou a exportação da laranja e explica o elevado número de carpinteiros que se encontravam no distrito de Ponta Delgada. Uma profissão que ocupava um número considerável de braços era a de sapateiro, apesar da maior parte da população caminhar normalmente descalça. No distrito da Horta, desenvolveram-se algumas actividades que eram apreciadas pelos estrangeiros que frequentavam o porto e que chegaram a ser exportadas para a América do Norte: os bordados brancos, de algodão, os bordados de palha em filó, as rendas de pita, feitas de fios das folhas da piteira, os chapéus de palha, os trabalhos de miolo de figueira e de vime<sup>24</sup>.

Em 1852, fez-se um levantamento nacional do número de operários que trabalhavam em fábricas, considerando-se para tal uma manufactura que

<sup>23</sup> "Estado, condições e necessidades da indústria da pesca nos Açores Centraes e Orientaes" in *Inquérito Industrial de 1890*, vol. II, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, p. 541

<sup>24</sup> Marcelino Lima, *ob.cit.*, p. 388

empregasse dez ou mais operários. Nos distritos açorianos, só Ponta Delgada possuía dois estabelecimentos nessas condições: uma moagem de cereais, com dezassete assalariados, e uma fábrica de louça, com onze trabalhadores<sup>25</sup>. No continente, somente o distrito de Vila Real apresentava um número inferior de operários. Todavia, as primeiras máquinas a vapor foram trazidas para as ilhas a meados do século XIX. A já referida máquina para a serração de madeiras e a moagem de cereais e outras para a fabricação de pregos. Em São Miguel, foram os Bensaúde que se mostraram interessados pela produção mecanizada de pregos e, no Faial, os Dabney, mas com reduzido sucesso por causa da concorrência dos pregos importados do continente e da diminuição da procura com o declínio do fabrico das caixas da laranja. As outras indústrias que chegaram a ter uma considerável envergadura no contexto do arquipélago, como a manipulação do tabaco, a destilação do álcool da batata-doce ou os lacticínios, só se desenvolveram mais tarde. A actividade industrial era, por conseguinte, praticamente inexistente e o artesanato doméstico ou das pequenas oficinas tradicionais é que supria as necessidades básicas das populações.

### Comércio e transportes

As ilhas dos Açores exportavam, sobretudo, produtos agrícolas e importavam uma grande diversidade de géneros e de artigos manufacturados. A meados do século XIX, a principal exportação era a laranja para o mercado da Inglaterra, donde recebiam muitos bens que abasteciam o comércio retalhista do arquipélago. O peso das relações económicas com as ilhas britânicas era superior ao das trocas efectuadas com o continente e a Madeira, para onde eram exportados essencialmente os cereais – trigo e milho – e as leguminosas – feijão e fava. A ilha que detinha o comércio mais vultoso com o estrangeiro era São Miguel que, por isso mesmo, também desempenhava um papel central nas importações e na reexportação para as outras ilhas. Nesse aspecto, foi importante a acção da casa comercial Bensaúde, sediada em Ponta Delgada, com um agente principal em Londres, um em Lisboa, que nunca teve grande relevo, e outro na Horta, que distribuía pelas ilhas do grupo central e ocidental os artigos importados e captava as poupanças locais, além de possuírem diversos interlocutores para os negócios em várias ilhas<sup>26</sup>. Esta rede comercial foi a base do seu sucesso, associado também a estratégias inovadoras nos negócios. Aliás, os comerciantes judeus parece que tiveram um papel decisivo na articulação do comér-

<sup>25</sup> Maria Isabel João, *ob. cit.*, p. 76

<sup>26</sup> Fátima Sequeira Dias, *ob. cit.*, p. 228

cio entre as ilhas e na vulgarização de certos produtos importados, nomeadamente as fazendas inglesas mais variadas e de melhor qualidade<sup>27</sup>.

Entre as importações que passavam pela alfândega de Ponta Delgada havia matérias-primas, produtos alimentares brutos ou transformados, produtos industriais semi-acabados e manufacturados. As madeiras, do Reino e dos Estados Unidos, os vinhos e as aguardentes, do continente e das ilhas, o açúcar e o melaço do Brasil, as manufacturas têxteis e metalúrgicas da Grã-Bretanha eram as principais importações micaelenses<sup>28</sup>. Uma parte destes géneros e artigos seguia para as outras ilhas do arquipélago, donde São Miguel recebia produtos agrícolas, gado e lacticínios. Mas as ligações marítimas entre as ilhas eram difíceis e irregulares, o que obrigava os comerciantes a armazenar mercadorias para poderem dar resposta aos clientes em caso de necessidade.

De modo geral, os distritos açorianos apresentavam consideráveis défices da sua balança comercial. Uma tendência a que nem o distrito de Ponta Delgada conseguia escapar, segundo os dados disponíveis. Apesar do baixo consumo das populações e da economia de subsistência praticada pela maioria dos camponeses, as exportações da maioria das ilhas raramente cobriam as suas importações. Tal situação devia-se ao facto das ilhas exportarem produtos agrícolas de fraco valor acrescentado, cujos preços tenderam a baixar ao longo do século XIX. Outro aspecto saliente era o carácter monolítico das exportações, compostas por uma reduzida variedade de géneros. Um ou dois deles acabavam por ter uma importância decisiva na economia das ilhas: o caso da laranja, para São Miguel e a Terceira; o vinho, antes da praga do oídio, para as ilhas do Pico e do Faial, e a reexportação do óleo do cachalote, para a última; o vinho, de inferior qualidade, que servia para adubar o vinho do Pico, e os lacticínios, para a ilha de São Jorge; o vinho e a aguardente, para a Graciosa. Os mercados também não eram diversificados, o que contribuía para a extrema vulnerabilidade do comércio externo das ilhas açorianas.

A navegação para os Açores apresentava elevados riscos, sobretudo no Inverno. Mas era nessa época do ano que os veleiros iam carregar a laranja e que o movimento dos portos de Ponta Delgada e de Angra do Heroísmo se tornava mais intenso. O da Horta animava-se, especialmente, no Verão, por causa das baleeiras americanas. Em 1858, o número total de embarcações que entraram no porto da Horta foi de 256, se excluirmos os pequenos barcos de boca aberta da navegação local; 53% do total eram navios por escala e, destes, 65% correspondiam a baleeiras americanas<sup>29</sup>. No quinquénio de 1861-65, uma média de 520 embarcações entravam no porto de Ponta Delgada

<sup>27</sup> Segundo a tese de Fátima Sequeira Dias já citada em notas anteriores.

<sup>28</sup> *Idem*, p. 248-249

<sup>29</sup> Ver dados em: Maria Isabel João, *ob. cit.*, p. 198-203

por ano; a maior parte do movimento era de navios estrangeiros, em especial os ingleses, que vinham em comércio. Em 1857-1858, o porto de Angra do Heroísmo registou uma entrada de 146 navios de longo curso, dos quais 58% vinham da Inglaterra para carregar laranja e 40% do continente. Os primeiros dois portos eram os mais frequentados por navios de longo curso e grande cabotagem. A navegação à vela ainda era dominante a meados do século XIX e menos frequentes os barcos a vapor que escalavam as ilhas. A carreira entre os Açores e Lisboa era assegurada, nessa época, por dois brigues-escunas e a viagem demorava cerca de dez dias. Em 1857, iniciaram-se as carreiras a vapor da Companhia União Mercantil, que faliu oito anos depois. O serviço era considerado muito deficiente, mas o tempo da viagem reduziu-se para metade. As comunicações com a Inglaterra, com a América do Norte e com o Brasil também eram frequentes, devido às relações comerciais e ao facto dos portos de Ponta Delgada e da Horta serem utilizados como escala da navegação para refresco e abastecimento de combustível.

Os Açores têm uma posição estratégica para a navegação no Atlântico e esse factor foi determinante para o seu povoamento e posterior desenvolvimento. Durante séculos, as embarcações à vela escalavam regularmente as ilhas açorianas. No século XIX, o desenvolvimento da navegação a vapor, com o aumento do tamanho dos navios e a sua crescente autonomia para as longas viagens transatlânticas, reduziu a sua importância como portos de escala. Naturalmente, as elites locais gostariam de ver os Açores desempenhar um papel mais importante neste domínio e eram frequentes as representações ao poder central por causa da inexistência de portos em boas condições, de faróis ao longo das costas e de socorro a naufragos, isto é, do necessário apoio à navegação. As docas de Ponta Delgada e da Horta só foram construídas na segunda metade do século XIX e as obras prolongaram-se por largas décadas. A meados de oitocentos, as três capitais de distrito só dispunham de cais de desembarque. Reclamavam também, com razão, contra os excessivos impostos, a burocracia e a rigidez dos regulamentos de controlo sanitário. Tudo aspectos que tornavam menos atraentes os portos das ilhas para a navegação por escala.

Como já referimos, a navegação entre as ilhas apresentava sérias dificuldades, o que contribuía para que os principais portos dos Açores tivessem ligações mais frequentes com alguns países estrangeiros do que entre si. Porém, o peso da ilha de São Miguel no contexto da economia açoriana e a crescente importância que foi assumindo na importação de mercadorias e na sua redistribuição pelo arquipélago contribuiu para criar uma rede comercial e teve o efeito de polarizar a navegação de cabotagem em algumas ilhas que passaram a gerir, em regime de entreposto, as ligações com as ilhas vizinhas<sup>30</sup>. Se de um ponto de vista dos circuitos comerciais se vai verificando

<sup>30</sup> Fátima Sequeira Dias, *ob. cit.*, p. 262

uma progressiva articulação, ela não é extensiva ao sector da produção em que não existe complementaridade. As ilhas produzem, geralmente, o mesmo tipo de géneros que são destinados ao auto-consumo ou à exportação para os mercados externos.

Dentro das ilhas, as comunicações também não eram fáceis, porque havia falta de estradas e as existentes nem sempre estavam em boas condições. Geralmente, as ilhas tinham uma estrada circundante, junto do litoral, que servia as ligações entre as povoações. A estrada que ligava Ponta Delgada à Ribeira Grande era considerada sofrível. Na Terceira, além da circular, foi aberta uma estrada, pelo interior da ilha, para ligar a cidade de Angra e a Praia da Vitória, que foi objecto de reparações e macadamizada em 1845, o que talvez tenha sido o primeiro ensaio deste método nos Açores<sup>31</sup>. Nas outras ilhas, o estado das estradas era, de modo geral, muito precário e viajava-se de burro e a pé. A navegação de cabotagem era, por isso, um recurso utilizado para a comunicação entre as povoações das ilhas que, na maior parte dos casos, não tinham mais do que simples varadouros para as embarcações.

Além do problema da distância e dos transportes marítimos, um factor que também concorria para dificultar as relações comerciais com o resto do país era a diferença da moeda e as oscilações do câmbio. Tal como outras regiões do Império português, nos Açores circulava uma moeda com menos valor do que a do Reino, designada como moeda insulana ou fraca. A diferença de valor era de 25% em relação à do continente, por isso 500 réis fortes correspondiam a 625 réis fracos. Uma das razões determinantes para a circulação de uma moeda de valor diferente consistia em evitar que esta se escoasse para o continente e faltasse, como já tinha acontecido em diversos períodos, no mercado das ilhas. As transferências monetárias dos Açores para o Reino eram consideráveis, para pagar as importações, as rendas dos proprietários ausentes e os impostos devidos aos cofres do Estado.

As dificuldades financeiras do Governo liberal, nos Açores, tinham levado à cunhagem de moeda de bronze, feita com os sinos das igrejas e dos conventos. A substituição dessa moeda foi um processo moroso e complicado, que somente ficou concluído em 1844, quando a Casa da Moeda recebeu dez caixotes de moeda de bronze insulana, retirada da circulação no Faial.<sup>32</sup> Mas nas ilhas circulava também muita moeda estrangeira e, a meados do século, uma das grandes dores de cabeça das autoridades e dos agentes económicos derivava das patacas brasileiras e espanholas que giravam muito cerceadas e desvalorizadas. As moedas de maior valor, em especial os soberanos ingleses de ouro, desapareciam rapidamente do mercado insu-

<sup>31</sup> Artur Teodoro de Matos, *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980, p. 53

<sup>32</sup> Maria Isabel João, *ob.cit.*, p. 140

lano. A escassez de numerário era um problema sentido e havia insistentes pedidos para ser cunhada moeda insulana de cobre, indispensável para as pequenas transacções locais. Estas moedas foram cunhadas e enviadas para as ilhas. A falsificação da moeda, sobretudo da mais grosseira e de menor valor intrínseco, era frequente, o que acarretava graves prejuízos ao pequeno comércio. Apesar disso, a meados do século as três principais praças dos Açores dispunham de meios financeiros para realizar as transferências de fundos para o exterior, por causa dos rendimentos do comércio da laranja e da reexportação do óleo da baleia, no caso da Horta. A situação ainda estava longe das graves dificuldades financeiras que, posteriormente, tiveram de enfrentar com a ruína destas fontes de receita.

## Conclusão

Em suma, os Açores possuíam uma sociedade camponesa. As explorações agrárias de pequena ou pequeníssima dimensão, de tipo familiar, eram dominantes e a sua produção destinava-se ao mercado e ao auto-consumo. A maioria dos camponeses tinha somente o domínio útil e não a plena posse da propriedade. A labuta era dura e a sobrevivência precária, em constante luta contra as pragas e os temporais, confrontados com a falta de capital para investir, com rotinas e práticas que cada vez menos se coadunavam com os tempos modernos. Os horizontes e as perspectivas quanto ao futuro eram muito limitados para a maioria da população. Por isso, um número crescente de açorianos via a emigração como a alternativa para conseguir uma vida melhor.

A economia com características pré-industriais não absorvia toda a mão-de-obra e muitos jornaleiros só encontravam emprego sazonal nos campos. As obras públicas estiveram paradas durante o largo período de instabilidade das guerras liberais e só nos anos 40 se começou a notar algum investimento em vários concelhos, sobretudo em reparações de vias de comunicação e edifícios públicos. A pesca complementava o rendimento de muitas famílias e eram poucos os que se dedicavam a ela em exclusivo. As actividades artesanais proliferavam e ocupavam, em tempo integral ou parcial, uma parte importante da população. Apesar disso, a pobreza obrigava alguns açorianos a recorrer à caridade alheia e os Bullar referem que a extinção dos conventos foi duramente sentida nas ilhas<sup>33</sup>. Aliás, como aconteceu noutras regiões do país.

A meados do século XIX, os Açores ainda continuavam a beneficiar da sua posição estratégica no Atlântico e a ser um ponto de escala da navegação. Os portos de algumas ilhas eram, deste modo, frequentados por embar-

---

<sup>33</sup> Joseph e Henry Bullar, *ob. cit.*, p. 241

cações de diversas nacionalidades e havia amiúde ligações com a Grã-Bretanha, o Brasil e a América do Norte, além do continente e da Madeira. As suas três cidades não estavam isoladas do mundo e acompanhavam, com alguma distância, as modas e as ideias dos centros mais evoluídos. Entre 1847 e 1850, a estada de Antônio Feliciano de Castilho em Ponta Delgada agitou o meio local e deu azo a diversas iniciativas culturais. Alguns estrangeiros fixaram-se nos Açores e vieram a ter um papel importante na sociedade local: os ingleses, os judeus, provenientes do Norte de África, e os americanos, em particular a família Dabney que se radicou na Horta. Esta família teve um papel muito importante na economia e na sociedade faialense do século XIX. O espírito empreendedor do seu patriarca, que tinha sido nomeado cônsul do Estados Unidos nas ilhas açorianas, levou-o a desenvolver o ramo dos negócios de importação e exportação e uma empresa de apoio à navegação que arribava ao porto da Horta. A meados do século ainda os seus negócios estavam florescentes e só no início dos anos 90 acabariam por partir dos Açores. A situação não era igual para todas as zonas do arquipélago, mas em várias ilhas e localidades eram frequentes os contactos com embarcações e tripulações de outros países. Os Bullar repararam que vários rapazes de Santa Cruz das Flores falavam inglês, porque havia bastante comunicação com marinheiros britânicos e americanos naquela ilha<sup>34</sup>. Estes encontros funcionavam, por vezes, como um incentivo para deixar as ilhas e partir em busca de outro futuro.

## Referências Bibliográficas

- ALBUQUERQUE, Luís da Silva Mouzinho de, *Observações sobre a ilha de São Miguel – 1825*, Lisboa, Imprensa Regia, 1826
- ANDRADE, Jerónimo Emiliano de, *Apontamentos postumos para servirem de continuação à topographia da ilha Terceira*, Angra, Imprensa J.J. Soares, 1850
- BAGANHA, Maria Ioannis Benis, *Internacional Labor Movements: Portuguese Emigration to the United States (1820-1930)*, Dissertation in History, Pennsylvania, 1988
- BULLAR, Joseph e Henry, *Um Inverno nos Açores e um Verão no Vale das Furnas*; 2ª ed., São Miguel – Açores, Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1986
- DIAS, Fátima Sequeira, *Uma estratégia de sucesso numa economia periférica*, Ponta Delgada, Jornal de Cultura, 1996
- ENES, Carlos, *A economia dos Açores entre as duas guerras mundiais*, Lisboa, Edições Salamandra, 1994
- JOÃO, Maria Isabel, *Os Açores no século XIX – Economia, sociedade e movimentos autonomistas*, Lisboa, Cosmos, 1991

<sup>34</sup> *Idem*, p. 279

- JUSTINO, David, *A formação do espaço económico nacional. Portugal 1810-1913*, vol. I, Lisboa, Veja, s.d.
- LIMA, Marcelino, *Anais do Município da Horta*, Vila Nova de Famalicão, Ed. do Autor, 1943
- MACEDO, António Teixeira de, *Breve memória sobre o estado da agricultura, comércio e indústria do distrito de Ponta Delgada*, Ponta Delgada, Typ. da Sociedade Auxiliadora das Letras Açorianas, 1853
- MÂNTUA, João Bento de Medeiros, *Fundamentos do projecto de decreto para abolição dos vínculos na ilha de S. Miguel e nas mais dos Açores*, Lisboa, Impressão Alcolbia, 1822
- MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980
- NOGUEIRA, J. V. Paula, *As ilhas de São Miguel e Terceira*, Lisboa, Administração do "Portugal Agrícola", 1894, p. 117
- PERY, Gerardo, *Geografia e Estatística de Portugal e Colónias*, Lisboa, Imprensa nacional, 1875, p. 303
- ROCHA, Gilberta Pavão Nunes e RODRIGUES, Vítor Luís Gaspar, "A população açoriana no ano de 1849", in *Arquipélago*, Número especial, In Memoriam de João Teixeira Soares de Sousa, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1983
- SANTOS, João Marinho dos, *Os Açores nos séculos XV e XVI*, vol. I, s.l., DRAC-SREC, 1989



Colecção *Coloquia*

LISBOA, 2004

Autor: Maria Isabel João

Título: *Economia e sociedade açorianas em meados do Século XIX*

Actas do Colóquio organizado pelo Centro de História da Universidade de Lisboa  
e pela Associação dos Antigos Alunos do Liceu da Horta

Edição: Centro de História da Universidade de Lisboa e Associação dos Antigos Alunos do Liceu da Horta

Impressão e acabamento: SerSilito-Empresa Gráfica, S.A.