

# TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES NA ILHA DE SÃO JORGE DURANTE A SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

PAULO SILVEIRA E SOUSA

Sousa, P. S. (2007), Transportes e comunicações na ilha de São Jorge durante a segunda metade do século XIX. *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 16: 197-223.

**Sumário:** São Jorge é umas das ilhas mais acidentadas do arquipélago dos Açores. Desde o povoamento as comunidades locais tentaram adaptar-se a esta configuração ecológica e aproveitar os recursos da forma mais eficiente. Face à dificuldade em construir amplos troços de estradas foi criada uma vasta rede de caminhos de pé posto e utilizado o mar como meio de comunicação. Se a circulação era difícil e a ilha se dividia em pequenos mundos, os contactos entre as várias povoações e com as ilhas em redor nunca deixaram de existir. Na segunda metade do século XIX foi iniciada por quase todo o arquipélago uma primeira vaga de obras públicas. Estas políticas de fomento, levadas a cabo pelo Estado português em todo o território metropolitano, tinham como objectivo promover o crescimento económico e a penetração das várias redes do poder estatal (administrativas, judiciais, fiscais), através da criação de um espaço nacional mais integrado e controlável. O estudo intensivo de uma pequena ilha, ou de um pequeno concelho periférico, poderá a alguns parecer um assunto secundário. Contudo, convém recordar que estes territórios concentravam no século XIX boa parte da população dos Açores e neles estava instalada o grosso das suas comunidades. Longe de serem assunto menor eles revelam a permanente diversidade do arquipélago. Este artigo tem por objectivos, por um lado, dar conta deste processo mostrando os seus constrangimentos, e, por outro, a forma como a criatividade e o dinamismo dos agentes económicos, dos indivíduos e das comunidades devem ser factores a destacar em qualquer análise histórica.

Sousa, P. S. (2007), The transportation infrastructure in the Azorean periphery (c. 1850 – c. 1900): a case study on the Island of São Jorge. *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 16: 197-223.

**Summary:** The geography of São Jorge is characterised by its steep mountains, high cliffs and deep ravines. Since the Portuguese settlement in the 15<sup>th</sup> century the population tried to adapt to this particular ecological configuration and explore efficiently local natural resources. Communications and commerce were not easy in an island divided in small and isolated units. However, contacts between communities and within the islands around kept a regular pace. Difficulties in building an extensive road network made man use a vast set of small trails that covered most of the island; the sea was also used to organise alternative itineraries. During the second half of the nineteenth century a first wave of public works was implemented throughout

the archipelago. The objectives of these development politics were the promotion of economic growth and the progressive penetration of the different networks of State bureaucracy (administrative, judicial and fiscal). The global project was the building of a more integrated national space. The intensive case study of a small island, or of a peripheral municipal county, may seem a minor academic subject. However, we should remind that these territories concentrated a substantial part of the Azorean populations during the 19<sup>th</sup> century. Far from being a secondary theme of research, they reveal the permanent diversity of the archipelago. This article will try to describe this slow and continuous process showing its difficulties, but also pointing out the creativity and dynamism of individuals, communities and economic agents.

Paulo Silveira e Sousa – Instituto Universitário Europeu, Florença, Itália. paulo.sousa@iue.eu

**Palavras-chave:** História dos transportes e comunicações, rede de estradas, portos, sociedades camponesas, modernização.

**Key-words:** *History of transports, road networks, seaports and navigation, peasant societies, modernization.*

## INTRODUÇÃO

São Jorge é uma das ilhas do arquipélago dos Açores com um relevo mais acidentado. Durante o século XIX, o seu perfil montanhoso, cortado por inúmeras ribeiras e *grotas*, fazia com que nada fosse feito sem esforço. Para onde quer que alguém se deslocasse, era sempre preciso subir ou descer encostas. Os percursos, em poucas horas passavam das áreas mais quentes do litoral à zona alta das pastagens, cortada por ventos fortes e caracterizada por temperaturas mais baixas. Qualquer deslocação obrigava a enormes desgastes físicos. Para se deslocar ao pasto, à fajã, para ceifar erva ou cortar lenha, para arranjar mato para as camas do gado, para

sachar o milho, para cavar os inhames, para cultivar um pequeno trato de terra isolado e difícil de alcançar, mas indispensável à reprodução do grupo doméstico, por vezes mesmo, para assistir à missa na igreja da freguesia, o camponês era obrigado a transpor enormes desníveis e distâncias, nalguns casos em atalhos difíceis e perigosos, levando consigo enormes e pesados volumes.

Apesar de a ilha se encontrar no século XIX coberta de inúmeros caminhos, atravessando-a de costa a costa, serpenteando junto ao mar, descendo às fajãs ou subindo à serra, estes eram, muitas vezes, de tal maneira rudimentares que apenas com

difficuldade permitiam a circulação de carros de bois e de bestas. Com frequência, eram cortados por derrocadas e enchentes durante a estação invernososa. Muitas destas veredas, sobretudo aquelas mais estreitas e perigosas que se encontravam junto ao mar e davam acesso a *rochas* de inhamé, a pesqueiros e até a algumas minúsculas fajãs, eram somente praticáveis para o homem mais afoito: nem as bestas de carga, nem os pequenos carros de bois, de eixo reduzido e adaptado, desciam a estes lugares. Onde o declive era mais acentuado construíram-se monumentais escadarias irregulares e serpenteantes, escondidas no meio da vegetação. Estes caminhos de pé posto eram as verdadeiras vias de comunicação de São Jorge e, alguns deles, tinham já séculos de utilização (PEREIRA, 1987). Descalços, com pesadas cargas às costas, os mais pobres percorriam estes atalhos que muitas vezes eram a única via que ligava as várias povoações entre si.

Esta configuração montanhosa e escarpada do relevo, acentuando as dificuldades na circulação, fez com que a ilha fosse constituída de muitas outras «ilhas», micro-mundos de lugar e de freguesia, formando-se várias comunidades dotadas de uma elevada autonomia, autênticos sistemas sociais e económicos locais, incompletos mas interdependentes, que, apesar de tudo,

se mantinham em contacto permanente.

Não era, de modo nenhum, estranho, no meio camponês, que se nascesse e morresse no seio da mesma freguesia, ou de unidades de povoamento um pouco mais latas, sem nunca lhes ter ultrapassado os limites. A freguesia vizinha era visitada, sobretudo, por ocasião de festas, ou quando se ia comprar gado, ou ver algum familiar que por lá casara. A vila era uma realidade distante, para a maioria da população das freguesias rurais, onde só se deslocavam atravessando ribeiras, grotas e largos pastos encharcados em caso de obrigações oficiais e burocráticas que a centralização do Estado Liberal exigia de forma crescente. As ilhas em frente eram quase só um enquadramento paisagístico que poucos pescadores e raros habitantes frequentavam, verificando-se de qualquer modo um relativo intercâmbio comercial e de passageiros, manifesto na troca de alguns produtos e num intenso tráfego de barcos de pequena cabotagem durante a estação bonançosa. O continente e Lisboa eram realmente um outro mundo de onde vinham alguns funcionários, ordens burocráticas e leis, e os Estados Unidos da América uma miragem de riqueza, progresso e melhor nível de vida, uma cornucópia que distribuía recursos com generosidade e abun-

dância a quem quisesse atravessar o mar e trabalhar arduamente.

Em São Jorge as dificuldades de circulação interna funcionaram como um poderoso factor de condicionamento na formação de um espaço social de ilha, unificado e integrado. Uma viagem das Velas, ou da Calheta, aos *Nortes* podia levar mais de um dia, dependendo da estação e do estado das ribeiras e grotas. Da ponta do Topo era mais fácil um habitante deslocar-se por mar à Terceira do que atravessar por terra a ilha até à Calheta ou às Velas.

Em 1825, um militar destacado para elaborar o levantamento da carta topográfica da ilha escrevia: «as estradas se merecem tal nome as poucas e péssimas comunicações que há, são de muito dificultoso trânsito: A melhor é a da vila das Velas para a freguesia das Manadas; mas para seguir à vila do Topo, é preciso caminhar já por veredas praticadas nas rochas, desde a Ribeira Seca, já sobre as pedras da beira-mar na costa sul, a fim de evitar o trânsito desabrido, e áspero, pelo alto da ilha. Para atravessar a ilha no sentido da sua largura, existem apenas dois maus caminhos; o da vila das Velas pelo sítio dos Toledos, e o da vila da Calheta pela freguesia do Norte Pequeno» (MATOS, 1980: 55).

A situação melhorou um pouco ao longo do século XIX. As câmaras da

ilha não deixaram de manifestar o seu empenho: uma boa parte das *Representações* feitas ao governo de sua majestade relacionavam-se com as obras públicas e acessibilidades. Ora se pediam verbas para a construção ou reparação de uma estrada ou de uma ponte, ora se clamava pela sua reclassificação, forma de fazer passar a responsabilidade e os custos para as juntas gerais de distrito ou para o próprio Ministério das Obras Públicas; noutros casos, pediam-se verbas para os portos da ilha ou faziam-se queixas em relação ao serviço do vapor e aos preços praticados pela empresa concessionária (Arquivo Municipal das Velas, *Registo...*, 1870-1902). De qualquer forma, em 1900, para ir da pequena fajã da Fragueira, próximo da Ribeira Seca, até às Velas, levavam-se vários dias para percorrer aproximadamente 40 km. Segundo ironizava João Caetano de Sousa e Lacerda, pai do maestro Francisco de Lacerda, pouco menos do que demorava, na melhor das hipóteses, o trajecto das cartas, livros e jornais de Paris que o filho lhe enviava continuamente, e que lhe permitiriam, no princípio do século XX, deleitar-se com a saga das manas Humbert, a sua gigantesca fraude, fuga e detenção, ou conhecer as últimas novidades das grandes exposições mundiais.

## ESCASSEZ DE ESTRADAS E HABITAT HUMANO SEGMENTADO

O uso e a densidade das estradas e vias de comunicação estão estreitamente ligados à distribuição da densidade populacional. Não é assim de estranhar que estas se concentrassem junto dos maiores núcleos populacionais, e que estivessem ausentes onde estes não existiam. Como não temos uma mancha populacional contínua em todo o redor da ilha, mas várias povoações a formar unidades próprias, as estradas acabavam por estar desintegradas e desarticuladas umas das outras.

Neste panorama bastante desfavorável, as freguesias do lado sul, sobretudo entre Rosais e Velas e entre esta última localidade e as Manadas, assim como no concelho vizinho a zona da Calheta, Fajã Grande, Biscoitos, Relvinha, Silveira e Ribeira Seca e depois a ponta leste da ilha, entre Santo Antão e o Topo desfrutavam de contactos relativamente fáceis e possuíam vários troços. O problema eram as ligações entre todos estes bocados, entre o lado sul e o lado norte, entre as Manadas e os Biscoitos, entre a Silveira e o Topo, seguindo pela serra. Estas ligações difíceis ou inexistentes faziam de muitas povoações autênticas ilhas dentro da ilha, e dificultavam enormemente as deslocações internas, reforçando o enorme localismo que, embora sendo uma

marca açoriana em geral, é bastante forte em São Jorge.

No século XIX, na maior parte das ilhas dos Açores, dominava um tipo de povoamento junto ao litoral, nunca ultrapassando a faixa dos 300-400 m, com um primeiro andar agrícola, e um segundo e terceiro andares onde os pastos, os matos e os baldios eram os elementos base do território. Em São Jorge, pelas suas características peculiares, sem vales interiores, nem planaltos de efectiva grandeza, esta configuração alterava-se consideravelmente e o andar agrícola era, normalmente, bastante estreito, sendo, com frequência, substituído por extensos escarpados e falésias altíssimas cobertas de vegetação; a área afectável a culturas alimentares de grande rendimento, como o trigo ou o milho, ficava assim consideravelmente reduzida. Estes constrangimentos, em períodos de expansão demográfica, fizeram os homens aproveitar todos os pequenos tratos de terra para criar pequenas áreas de cultivo; ao mesmo tempo, sedimentaram um modelo de aproveitamento dos recursos naturais em que se explorava no sentido vertical os vários recursos disponíveis nos sucessivos andares ecológicos.

Esta orientação vertical era genérica a todo o espaço da ilha. Revelava-se clara na diversidade de prédios que

detinham as explorações agrícolas camponesas mais abastadas e os grandes proprietários ao longo dos vários andares ecológicos que dividiam São Jorge, bem como nos enormes percursos que os seus habitantes eram obrigados a percorrer entre estas áreas para conseguir manter um nível razoável de autarcia. Os camponeses passavam o seu quotidiano em longos percursos entre a pesca ou a apanha de sargaço junto ao mar, um pequeno campo de vinho ou de batatas numa qualquer fajã, o cultivo de inhames numa rocha escarpada, uma seara de trigo ou de milho em zonas mais altas e próximas das povoações, a deslocação do gado e a ordenha das vacas nas pastagens um pouco mais em altitude, ou a utilização dos baldios mais elevados e batidos pelo vento para o gado miúdo. Para chegar a todos estes lugares utilizavam os caminhos de pé posto, os pequenos caminhos rurais adaptados aos robustos carros de bois, uns tantos infatigáveis burros de miúda feição mediterrânica, muares e uns poucos cavalos (SOUSA, 1994).

O carro de bois era o principal veículo de transporte do mundo rural tradicional açoriano, mas não era o único. Os homens e o gado asinino acabavam por ser, igualmente, muito utilizados na deslocação de géneros agrícolas e de outros produtos ligados às actividades do mundo rural (le-

nhas, ervas, troncos, carvão, recipientes de vários tipos e diferentes conteúdos, etc.). O burro, pequeno mas robusto, adaptava-se com facilidade às asperezas dos caminhos pedregosos, era utilizado para o transporte de pessoas e na atafona para a moagem dos cereais. Porém, o seu efectivo não estava repartido de modo uniforme em todas as três ilhas do distrito de Angra do Heroísmo, tal como podemos observar pela análise do QUADRO 1.

Tal como podemos constatar pelos QUADROS 1, 2 e 3, a partir de finais da década de 1860 torna-se nítido em todas as ilhas do distrito de Angra, o crescimento de vários tipos de gado utilizados como força motriz, existindo um claro aumento a partir do final do século. Se estes números indicavam algum progresso por parte da agricultura açoriana, esta não deixava de ter um carácter tradicional. O gado asinino foi aquele que teve um comportamento, aparentemente, menos compreensível. Nas ilhas menos acidentadas o seu número iria diminuir, sendo provavelmente substituído por gado bovino, por muares e cavalos. Em São Jorge o seu número pelo contrário aumentou à medida que se tornava necessário o aproveitamento de maior número de áreas agrícolas de difícil acesso.

O efectivo de gado muar, apesar das oscilações, teve um relativo cresci-

## QUADRO 1

ESTATÍSTICA DO GADO ASININO NO DISTRITO DE ANGRA DO HEROÍSMO POR CONCELHOS E POR ILHAS EM 1866, 1870, 1873, 1876, 1884, 1887, 1891, 1894, 1897, 1900, 1903, 1907 E 1911

Anos	Terceira			São Jorge			Graciosa	Distrito
	Angra	Praia	Total Ilha	Velas	Calheta	Total Ilha	Santa Cruz	Total distrital
1866	272	74	346	31	21	52	479	877
1870	223	88	311	10	38	48	586	945
1873	263	90	353	31	11	42	588	983
1876	243	60	303	29	12	41	460	804
1884	244	50	294	38	15	53	500	847
1887	214	40	254	25	24	49	864	1167
1891	250	25	275	25	29	54	800	1130
1894	110	30	140	25	29	54	420	614
1897	90	24	114	40	22	62	420	596
1900	119	15	134	56	28	84	400	618
1903	150	10	160	45	24	69	300	567
1907	100	34	134	65	22	87	350	571
1911	80	30	120	114	42	156	374	640

FONTES: Dados 1866 e 1870, *Relatório Apresentado à Junta Geral do Distrito de Angra do Heroísmo na sua Sessão Ordinária de 1870, pelo governador civil Félix Borges de Medeiros* (1870). Angra, Tip. do Governo Civil, mapa 35. Dados 1873, *Relatório Apresentado à Junta Geral do Distrito de Angra do Heroísmo na sua Sessão Ordinária de 1874, pelo governador civil Francisco de Albuquerque Mesquita e Castro* (1874). Angra, Tip. do Governo Civil, mapa n.º 3: 103. Dados 1876, *Relatório Apresentado à Junta Geral do Distrito de Angra do Heroísmo na sua Sessão Ordinária de 1877, pelo governador civil Barão do Ramalho* (1877). Angra, Tip. do Governo Civil, mapa 79: 153. Dados 1884, Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo, Fundo do Governo Civil, 1.ª Repartição, *Registo de Ofícios para os Ministérios*, livro 14 (1884-1885). Dados 1887-1911, Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo, Fundo do Governo Civil, *Livros de Registo da Correspondência da Comissão Distrital de Estatística do Distrito Administrativo de Angra do Heroísmo (1888-1914)*.

NOTA: Neste quadro e nos quadros seguintes, no caso das estatísticas anteriores a 1870, foram agregados a Angra os quantitativos de gado do concelho de São Sebastião, à Calheta os do Topo, e a Santa Cruz da Graciosa os da Praia.

mento nos dois concelhos de São Jorge. Porém, o seu aumento não foi tão elevado como o que se verificou na Terceira, uma ilha já dotada de bons caminhos rurais, entre 1866 e 1911, e que pode ser constatado atra-

vés da análise do QUADRO 2. Em 1915, o agrónomo Jácome de Ornelas Bruges confirmava essa tendência escrevendo que os muares continuavam a ter um largo uso na ilha Terceira quer como veículo de carga, quer como

## QUADRO 2

ESTATÍSTICA DO GADO MUAR NO DISTRITO DE ANGRA DO HEROÍSMO POR CONCELHOS E POR ILHAS EM 1866, 1870, 1873, 1876, 1884, 1887, 1891, 1894, 1897, 1900, 1903, 1907 E 1911

Anos	Terceira			São Jorge			Graciosa	Distrito
	Angra	Praia	Total Ilha	Velas	Calheta	Total Ilha	Santa Cruz	Total distrital
1866	89	34	123	77	18	95	4	222
1870	90	42	132	23	88	111	6	249
1873	128	35	163	97	39	136	7	306
1876	154	80	234	97	39	126	6	376
1884	178	120	298	126	41	167	8	473
1887	212	120	332	111	40	151	7	490
1891	200	60	260	108	44	148	10	422
1894	226	85	311	96	38	134	14	459
1897	230	118	348	100	40	140	22	510
1900	228	140	368	101	45	146	21	535
1903	231	170	401	95	50	145	21	567
1907	400	150	550	97	47	144	19	713
1911	530	180	710	138	56	194	12	916

FONTES: Dados 1866 e 1870, *Relatório Apresentado à Junta Geral do Distrito de Angra do Heroísmo na sua Sessão Ordinária de 1870, pelo governador civil Félix Borges de Medeiros* (1870). Angra, Tip. do Governo Civil, mapa 35. Dados 1873, *Relatório Apresentado à Junta Geral do Distrito de Angra do Heroísmo na sua Sessão Ordinária de 1874, pelo governador civil Francisco de Albuquerque Mesquita e Castro* (1874). Angra, Tip. do Governo Civil, mapa n.º 3: 103. Dados 1876, *Relatório Apresentado à Junta Geral do Distrito de Angra do Heroísmo na sua Sessão Ordinária de 1877, pelo governador civil Barão do Ramalho* (1877). Angra, Tip. do Governo Civil, mapa 79: 153. Dados 1884, Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo, Fundo do Governo Civil, 1.ª Repartição, *Registo de Ofícios para os Ministérios*, livro 14 (1884-1885). Dados 1887-1911, Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo, Fundo do Governo Civil, *Livros de Registo da Correspondência da Comissão Distrital de Estatística do Distrito Administrativo de Angra do Heroísmo (1888-1914)*.

transporte de pessoas e passageiros. Os carros de bois haviam já sido des- tronados por estes animais que cons- tituíam a força motriz da maior parte dos veículos das freguesias rurais. Os bovinos eram agora especialmente

dirigidos para as tarefas agrícolas (BRUGES, 1915: 101). Porém, em ilhas como São Jorge onde a dificuldade dos transportes terrestres levava os homens a fazer-se ao mar, o número de equídeos era consideravelmente

## QUADRO 3

ESTATÍSTICA DO GADO CAVALAR NO DISTRITO DE ANGRA DO HEROÍSMO POR CONCELHOS E POR ILHAS EM 1866, 1870, 1873, 1876, 1884, 1887, 1891, 1894, 1897, 1900, 1903, 1907 E 1911

Anos	Terceira			São Jorge			Graciosa	Distrito
	Angra	Praia	Total Ilha	Velas	Calheta	Total Ilha	Santa Cruz	Total distrital
1866	290	345	635	68	50	118	6	759
1870	343	201	544	12	69	81	25	650
1873	314	280	594	72	52	124	16	734
1876	290	200	490	84	52	136	23	649
1884	296	360	656	67	44	111	31	798
1887	260	300	560	72	15	87	38	685
1891	230	210	440	68	23	91	45	576
1894	335	200	535	72	24	96	48	679
1897	174	266	440	65	12	79	50	567
1900	215	310	525	79	50	129	64	718
1903	293	300	593	90	48	138	75	806
1907	250	280	530	108	43	151	76	757
1911	240	290	530	193	52	245	74	849

FONTES: Dados 1866 e 1870, *Relatório Apresentado à Junta Geral do Distrito de Angra do Heroísmo na sua Sessão Ordinária de 1870, pelo governador civil Félix Borges de Medeiros* (1870). Angra, Tip. do Governo Civil, mapa 35. Dados 1873, *Relatório Apresentado à Junta Geral do Distrito de Angra do Heroísmo na sua Sessão Ordinária de 1874, pelo governador civil Francisco de Albuquerque Mesquita e Castro* (1874). Angra, Tip. do Governo Civil, mapa n.º 3: 103. Dados 1876, *Relatório Apresentado à Junta Geral do Distrito de Angra do Heroísmo na sua Sessão Ordinária de 1877, pelo governador civil Barão do Ramalho* (1877). Angra, Tip. do Governo Civil, mapa 79: 153. Dados 1884, Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo, Fundo do Governo Civil, 1.ª Repartição, *Registo de Ofícios para os Ministérios*, livro 14 (1884-1885). Dados 1887-1911, Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo, Fundo do Governo Civil, *Livros de Registo da Correspondência da Comissão Distrital de Estatística do Distrito Administrativo de Angra do Heroísmo (1888-1914)*.

menor, apesar de se ter registado um acréscimo importante durante o período em análise.

Em São Jorge, os cavalos eram sobretudo criados para recreio, para uso de proprietários abastados e de casas

agrícolas de média e grande dimensão, sendo alguns destinados à exportação. Para os camponeses da ilha estes animais eram um património raro, dispendioso e quase inacessível. Segundo o intendente de pecuária,

em 1875 a criação de equinos estava pouco desenvolvida. As ilhas de São Jorge e Graciosa possuíam um pequeno número de cabeças, importadas, quase todas, da Terceira. Apenas nesta última ilha é que este ramo pecuário se mostrava mais animado. No entanto, era necessário melhorar o seu efectivo que se ressentia da falta de bons ganhões. Em épocas anteriores, quando os prazeres da fidalguia de Angra passavam pelas *Cavalhadas*, festa de praça e touradas eram comuns os bons reprodutores de raça peninsular. Mas, nestes anos do terceiro quartel do século XIX, o efectivo apresentava já marcas de degenerescência que eram agravadas pela falta de cuidados zootécnicos nos cruzamentos (VALADARES, 1875: 82).

Em 1879, o gado cavalar era ainda entendido como tendo uma menor importância agrícola. Não obstante, já se pensava que a sua força podia ser muito potenciada nas tarefas do campo. O intendente de pecuária levantava mesmo a ideia de fazer experiências para saber até que ponto conviria, na ilha Terceira, aplicar o gado cavalar ou muar à lavoura, excluindo-se, completa ou parcialmente daqueles serviços, o gado bovino (*Relatório...*, 1879: 54). Ou seja, sem utilizar esta nova linguagem, tentava-se começar a desenvolver a agricultura e a pecuária através de uma progressiva especialização e modernização

das várias fileiras. Com efeito, se os cavalos eram sobretudo utilizados como transporte individual passaram, progressivamente, a ser também usados no serviço de tiro, substituindo os muares. Na década de 1880, João Nogueira de Freitas, refere que os serviços agronómicos em Angra tinham um cavalo reprodutor de raça marroquina, muito embora fosse preferível um animal luso-árabe dadas as características do gado indígena (FREITAS, 1890: 136).

Em São Jorge, o desenvolvimento deste ramo da pecuária não foi tão fácil. O primeiro ganhão, importado em 1856 pelo conselheiro José Pereira da Cunha da Silveira e Sousa, um dos maiores proprietários da ilha, morreria logo após o seu desembarque. Em 1874, o governo enviaria um outro cavalo reprodutor, depois de várias instâncias do deputado de serviço, Pedro Roberto Dias da Silva. Porém, teria, igualmente, fraca duração. Em 1896, por influência do deputado José Pereira da Cunha da Silveira e Sousa Júnior, era concedido um novo reprodutor que poucos meses viveria. A situação, apesar dos revezes, viria a melhorar. Em 1910 quer Angra do Heroísmo, quer Velas tinham os seus postos hípicas, com ganhões reprodutores. O efectivo cavalar cresceu ao longo destes anos, embora registando importantes flutuações, tal como podemos observar

através da análise do QUADRO 3. Porém, a capacidade e a força motriz disponível para a agricultura e os transportes nas três ilhas do distrito de Angra não cessou de aumentar.

Durante todo o século XIX foram insistentes os pedidos das Câmaras aos deputados de serviço, reclamando melhorias nas estradas e nos portos de São Jorge. Volta e meia o município conseguia beneficiar uma parte de estrada já antiga, refazer uma ponte, mas estes eram sempre investimentos de pequena monta. O trabalho braçal para as Câmaras servia, como forma de imposto, sobretudo, para a construção e a reparação ocasional de caminhos. Este imposto municipal, ainda denominado serviço de *fachinas*, estivera antes sob a responsabilidade do corpo de ordenanças. Porém, era impossível realizar através dele os enormes investimentos em infra-estruturas de que a ilha carecia. O labor humano era insuficiente e, mesmo os animais de carga, quando existiam, não faziam parte do património de todas os grupos domésticos. Eles estavam muito desigualmente distribuídos e o seu número ou ocorrência variavam quer consoante a riqueza das *casas*, quer consoante as formas de exploração e cultivo dos solos das diferentes freguesias da ilha. Por isso, os animais e os veículos de carga, para além de serem um auxiliar precioso nas tarefas agrícolas quotidiana-

nas, eram ainda um indicador do grau de auto-suficiência, de conforto, de capacidade de trabalho e da riqueza que determinada casa camponesa geria.

Em 1878, de acordo com o censo da população do mesmo ano, o concelho das Velas totalizava cerca de 2400 fogos. Em 1885, a contribuição de trabalho obrigava 1495 unidades descritas como famílias, mas que pensamos dever corresponder ao conceito de fogo, a colaborar nas obras públicas municipais. Na base desta contribuição estava o imperativo legal de conceder à Câmara Municipal o equivalente a um dia de trabalho anual. Para os mais abastados esta obrigação podia ser remível a dinheiro, ou ser realizada pelos seus assalariados.

No QUADRO 4, apesar das 1495 famílias apenas recobrirem um universo de cerca de 62% dos fogos do concelho, podemos ver como os diversos meios de força motriz de trabalho e de transporte estavam irregularmente distribuídos, mesmo entre as diferentes freguesias. Rosais, Matriz e Norte Grande, zonas de produção cerealífera ou de boa aptidão pecuária, monopolizavam os carros de bois. O difícil relevo, o desenvolvimento dos lactínios e da criação de gado nos *Nortes* fazia desta zona a área onde preponderavam os versáteis asinos. No lado sul, freguesias como as Manadas e a Urzelina, onde a espe-

## QUADRO 4

## CARROS E ANIMAIS DE CARGA E DE TRANSPORTE DECLARADOS NA MATRIZ DA CONTRIBUIÇÃO MUNICIPAL DE TRABALHO DO CONCELHO DAS VELAS DE 1885

Freguesias	Fogos em 1878	Famílias abrangidas	Carros	Carretas	Cavalos	Machos	Jumentos
Santo Amaro	252	158	22	—	14	16	5
Santa Bárbara	301	118	18	—	10	9	1
São Jorge	553	296	60	3	11	24	8
São Mateus	389	187	9	—	1	11	2
Norte Grande	467	318	45	—	5	41	—
Rosais	440	231	104	—	9	—	—
Total (concelho)	2402	1495	258	3	50	101	16

FONTE: Arquivo Municipal das Velas (AMV), *Matriz da Contribuição de Trabalho do Concelho das Velas para 1885*.

cialização produtiva no trigo, no milho e no leite era menor, viam-se menos servidas por estes animais e equipamentos.

Passando ao QUADRO 5, podemos observar como esta distribuição entre as freguesias pouco se iria alterar cerca de 9 anos mais tarde. Em 1894,

## QUADRO 5

## CARROS E ANIMAIS DE CARGA E DE TRANSPORTE DECLARADOS NA MATRIZ DA CONTRIBUIÇÃO DE TRABALHO DO CONCELHO DAS VELAS EM 1894

Freguesias	Famílias abrangidas	Carros	Carretas	Cavalos	Machos	Jumentos
Santo Amaro	148	29	6	5	22	13
Santa Bárbara	103	19	—	3	17	—
São Jorge	222	38	7	6	16	4
São Mateus	168	5	3	2	13	—
Norte Grande	259	35	—	4	26	—
Rosais	190	96	—	11	2	1
Total (concelho)	1090	222	16	31	96	18

FONTE: Arquivo Municipal das Velas (AMV), *Matriz da Contribuição de Trabalho do Concelho das Velas para 1894*.

a contribuição de trabalho abrangia ainda menos famílias. O número de meios de força motriz e de transporte à disposição da Câmara das Velas era, por isso, mais baixo. As diferentes freguesias mantinham, contudo, posições bastante aproximadas, o que parece sugerir a permanência do mesmo modelo de aproveitamento dos recursos naturais e de utilização agrícola dos solos. Uma das indicações mais curiosas a registar é a diminuição para metade do número de cavalos arrolados. Numa altura em que se suporia que um maior desenvolvimento e intensificação da agricultura levaria ao aumento do número destes animais

ela surge a contracorrente das expectativas. Porém, voltando aos dados do QUADRO 3, vemos como o efectivo cavalariço, apesar das oscilações, só teve um crescimento continuado a partir de 1900.

Nas freguesias rurais as vias de comunicação mais capilares eram feitas pelo colectivo dos vizinhos que se uniam e abriam os novos atalhos para uma *rocha* de inhames ou para uma fajã, ou uma área de pastagem mais longínqua. A manutenção destes caminhos ficava também à guarda deste grupo e dos proprietários beneficiados com a sua existência. Ciclicamente, sempre que os matos avançavam so-

## QUADRO 6

VERBAS DISTRIBUÍDAS PARA AS OBRAS PÚBLICAS DA ILHA DE SÃO JORGE  
NOS ANOS DE 1863-1864 A 1872-1873

Anos	Verbas
1863-1864	3.538\$239
1864-1865	4.825\$965
1865-1866	4.041\$170
1866-1867	4.984\$350
1867-1868	6.141\$450
1868-1869	6.515\$630
1869-1870	9.142\$850
1870-1871	14.180\$042
1871-1872	10.291\$542
1872-1873	12.658\$868
Total	76.230\$106

FONTE: *Almanaque Insulano para Açores e Madeira. Estatístico, Histórico, Literário para o ano de 1875* (1874), por A. Gil e Augusto Ribeiro, 2.º ano, Angra, Tipografia da Terceira: 69.

bre os lugares de passagem, quando alguma ribeira transbordava e destruía parte do percurso, os habitantes juntavam-se e reconstruíam quantas vezes fosse preciso o que a fúria da natureza ou o uso continuado tornara intransitável.

Se forem tidos em atenção os números do QUADRO 6 pode ser visto que apesar de tudo, os dinheiros para obras públicas aumentaram muito e de uma forma contínua entre 1863-1864 e 1872-1873. Contudo, numa ilha de relevo tão acidentado, seriam precisas quantias muito superiores para arrancar com uma rede de estradas suficientes e cómodas. A necessidade de verbas para as vias de comunicação de São Jorge era muito maior que o peso político real que a ilha exercia no contexto do distrito e até no contexto regional. Por isso, as verbas foram aumentando, sempre em atraso, à medida que nas outras ilhas mais populosas e importantes as estradas iam sendo rasgadas e melhoradas, sem que nunca se atingisse um patamar suficiente (JOÃO, 1991: 207-211). Na segunda metade do século XIX as boas estradas do distrito de Angra concentravam-se, esmagadoramente, na ilha Terceira, existiam alguns troços completos na Graciosa, mas ficavam muito aquém das necessidades na montanhosa ilha de São Jorge.

Em 1895, por influência de José Pereira da Cunha da Silveira e Sousa

Júnior, deputado nessa legislatura, chegavam verbas para a reparação e reconstrução de alguns troços. Contudo, São Jorge continuará a queixar-se da ausência de estradas e caminhos em condições, sendo não só a ilha de relevo mais difícil como a mais carenciada em estradas do grupo central, ficando quanto a transportes e ligações por estrada ao nível das Flores, também ela uma ilha de relevo muito montanhoso. A Estrada Real que devia ligar os dois concelhos, começando em Velas e terminando no Topo, numa extensão de mais de 60 km, não tinha nos últimos anos do século XIX um terço construído, se fossem ligados todos os lanços dispersos que já se encontravam concluídos.

O caso dos *Nortes* pode ser considerado como paradigmático. Ao longo do século XIX foram os antigos atalhos de pé posto que serpenteavam no meio dos pastos e dos milheirais, a maior parte deles abertos nas primeiras décadas do século XVII, ligando o Norte Grande ao Toledo e este à Beira, que serviam de comunicação entre esta freguesia e a sede do concelho. A demora da estrada, os seus elevados custos e as dificuldades decorrentes do relevo montanhoso e húmido faziam com que os atalhos permanecessem os caminhos de comunicação com a vila mais rápidos; os caminhos por onde transitavam os carros de bois e as cavalgadas eram

«um continuado precipício por serem abertos em ribeiras e em lugares pantanosos. Por isso, o povo prefere aqueles atalhos jornadeando a pé, ainda que de espaço a espaço sejam cortados por valas e ribeiras que dão vazão às águas em número superior a 100 até à Ribeira da Areia», última povoação da freguesia do Norte Grande (AVELAR, 1902: 313-314).

Em 1897, João Duarte de Sousa escrevia que «quem, por exemplo, tiver de conduzir em veículo quaisquer mercadorias ou géneros entre as Manadas e o Norte Grande, que se distanciam em linha recta cerca de 5 km, tem de percorrer uma estrada péssima de 8 léguas de extensão» (SOUSA, 1897: 129). A segunda ligação transversal, entre a Urzelina e o Norte de Santo António, apenas era possível para quem podia jornadas a pé, durante muitas horas, em dias de bom tempo, subindo e descendo a serra que separava as duas vertentes da ilha. Porém, as ideias para construir uma nova infra-estrutura de ligação começavam já a tomar corpo. Em Janeiro de 1868 era lançada na sessão da vereação camarária a ideia de se abrir «a transversal entre a Urzelina e Santo António, vendendo-se 25 hectares do baldio, demarcados na contiguidade da mesma via». A ideia, por muito interessante, não passaria das boas intenções. Era preciso vender muito mais que os 25 hectares de pas-

tagem para conseguir os meios para tão vultoso investimento. Este era impossível de ser realizado apenas com os recursos de uma pequena Câmara tão debilitada financeiramente como a das Velas (AMV, *Actas de Vereações das Velas*, maço 8, 1828-1890). Entre os *Nortes*, zona pastoril por excelência, e Velas, principal porto da ilha, não existia, portanto, uma estrada que possibilitasse o escoamento dos produtos em boas condições. A principal zona produtora de lacticínios (os mais destacados produtos de exportação da ilha), aquela que melhores condições naturais podia oferecer ao seu desenvolvimento, achou-se pois, até às primeiras décadas do século XX, sem uma estrada capaz de conduzir os seus queijos e gado ao porto das Velas, em condições regulares.

Estas infra-estruturas, indispensáveis à modernização produtiva, à maior integração económica e social do território jorgense e ao desenvolvimento do bem-estar das populações também tiveram um desempenho político. Ao longo de toda a segunda metade do século XIX foram utilizadas como um importante elemento de troca para garantir a fidelidade política dos eleitores e dos pequenos influentes locais. No relatório da Junta Geral de 1933, ano em que ainda se estava a concluir o trajecto Topo-Calheta, afirma-se sobre as estradas da ilha que

muitas delas «foram mal construídas, sem elementos, sem confiança na continuidade dos trabalhos; orçando a medo na incredulidade de que a obra fosse dotada; influenciados pela política do momento; açodadas para ligar dois povoados bem ou mal, para aproveitar a monção dos benefícios dum preparação pródiga de eleições renhidas, ou receosos de que o partido fosse cair, dum momento para o outro e foi-se depois fazendo o que se pôde, ou o que se quis, nas estradas»

(*Relatório...*, 1933: 7-12). O relevo e os elevados custos a que obrigaria um programa extenso de obras públicas capaz de dotar a ilha de boas estradas foram fazendo com que apenas se construíssem pequenos lanços junto das povoações onde, tradicionalmente, a ilha formava unidades de povoamento e de contactos mais frequentes, ou seja, nas povoações localizadas perto das vilas e em zonas de baixa altitude, próximas da costa e na vertente meridional.

#### OS TRANSPORTES MARÍTIMOS

O isolamento que caracterizava como um todo o arquipélago, teve modulações particulares em cada uma das suas ilhas. No entanto, dentro da diversidade regional é possível observar traços que criam unidades, fracamente integradas e articuladas, dentro do arquipélago. No século XIX, ilhas como as Flores e o Corvo estavam sem dúvida na periferia açoriana, e eram quase um segundo arquipélago. Ilhas como a Graciosa dependiam fortemente dos mercados de Angra e do seu porto para escoar o vinho e os seus cereais, tal como o Pico estava estreitamente articulado com a economia e as infra-estruturas do vizinho Faial; São Jorge servia de escala à pequena cabotagem do grupo central, mas o seu relevo montanhoso isolava as populações da própria ilha sobre si

mesmas e dificultava o comércio no seu interior. Contudo, se a falta de transportes e vias de comunicação era um constrangimento, ela não se constituía num obstáculo intransponível. Apesar de todas as dificuldades, as trocas mantinham-se fortes e regulares e adaptavam-se aos mercados fragmentados, às más estradas e aos maus portos.

Durante a segunda metade do século XIX os mares dos Açores eram também atravessados pelos navios que se dirigiam para o Brasil e para a costa leste dos Estados Unidos da América, recolhendo, legal e ilegalmente, candidatos ao salto para outras paragens. As baleeiras norte-americanas eram outra visita frequente no arquipélago, engajando marítimos, transportando, igualmente, inúmeros emigrantes de-

sejosos de tentar a sua sorte por terras do Novo Mundo. Concentrando-se no porto da Horta estes fluxos alimentaram uma actividade portuária importante até à década de 1880. De São Miguel partiam com frequência navios com destino à Grã-Bretanha, num tráfego que teve o seu apogeu durante as décadas de próspera exportação de laranja, mas que se manteve após a decadência deste comércio no final da década de 1870 (DIAS, 1996).

Maus caminhos, rotas difíceis e temperadas por condições atmosféricas adversas não eram equivalentes a uma ausência de comércio. Se o relevo terrestre da ilha obrigava a uma separação e isolamento de muitos lugares e freguesias, onde tal era possível o mar e os pequenos portos e enseadas mais amenas serviam de elementos de união e criavam, pelo menos durante parte do ano, uma ampla rede de trocas comerciais e de passageiros, não só entre as várias povoações da ilha, mas até entre as várias ilhas do grupo central e entre estas e os outros dois grupos.

No arquipélago era normal a população utilizar os barcos de pequena cabotagem como meio de circulação interna, especialmente nas ilhas de maior comprimento ou de relevo orográfico mais difícil (CUNHA, 1981: 463-529). Esta não era, porém, uma especificidade açoriana, o mesmo tráfego intenso de pequena cabotagem

acontecia na ilha da Madeira, ligando com maior facilidade as várias freguesias entre si, assegurando também os transportes de pessoas e mercadorias com a cidade do Funchal, principal centro comercial e exportador. Tal como nos Açores, neste outro arquipélago, os transportes foram uma das áreas que fez nascer os modernos grupos empresariais locais (DIAS, 1996).

Na periférica São Jorge a dificuldade em circular por terra fazia com que o mar fosse muito usado por pequenas embarcações que sulcavam a costa da ilha, de povoação em povoação, levando bagagens e passageiros, escoando-se por esta via o grosso das produções agrícolas e do comércio local. A ilha tinha 56 km de comprimento em linha aérea e uma extensão de costa que rondava os 115 km. Apesar de ser a quarta em termos de área, São Jorge era a segunda ilha em comprimento de costa, logo atrás de São Miguel (cf. DEPARTAMENTO REGIONAL DE ESTUDOS E PLANEAMENTO DOS AÇORES, 1987: 17). E, embora tenha uma costa alta e difícil, sem grandes pontos de apoio e enseadas largas e protegidas que permitem formar bons portos, o mar tornava-se um caminho frequente para quem queria deslocar-se entre as suas várias povoações. Um número avultado de pequenas e desabrigadas enseadas, de portos rudimentares, abriam-se às comuni-

cações logo que passavam os temporais de Inverno e fechavam outra vez por alturas do início do Outono. Mas era sobretudo, a partir de finais de Abril, princípios de Maio e até finais de Setembro, inícios de Outubro, que os mares do arquipélago eram uma estrada permanente, estabelecendo-se contactos entre as diferentes povoações da ilha de São Jorge e entre povoações de várias ilhas, num vaivém constante de passageiros e mercadorias. Terminada a estação bonançosa tudo morria e cada lugar fechava-se sobre si próprio até ao ano seguinte. Este tráfego era mais intenso na costa sul do que na costa norte. Aqui, o mar mais bravo e a ausência de bons portos impediam ligações regulares (excepção feita ao porto da fajã do Ouvidor). A colocação geográfica da ilha no centro de um conjunto de cinco ilhas e o tráfego de pequena cabotagem entre vários pontos de São Jorge, faziam com que os seus portos e enseadas fossem pontos obrigatórios de passagem, sendo todo o grupo central atravessado por embarcações que uniam estas ilhas tão próximas, de Maio a Setembro.

Do norte de São Jorge ia-se buscar à Graciosa forragens e telha para o revestimento das casas mais abastadas ou daquelas que os seus donos enriquecidos com a emigração queriam melhorar, num intenso tráfego marítimo que abarcava também as ilhas do

Faial e do Pico (AVELAR, 1902: 176). Dentro da ilha, os povos do Topo estabeleciam um contacto marítimo regular com a vizinha ilha Terceira, enquanto que nas Velas era comum estabelecerem-se relações com o vizinho concelho de São Roque do Pico, no Norte Grande com a Graciosa, e na Calheta com a freguesia da Piedade também no Pico.

O padre Azevedo da Cunha lembra bem estes contactos quando escreve que «Houve tempo em que os moços da Calheta procuravam esposa na freguesia de Nossa Senhora da Piedade, da vizinha ilha do Pico, freguesia fronteira a esta vila e afastada por 11 milhas de canal. Daí uma navegação frequente entre estes dois portos, chegando os barcos deste porto a fazer viagem ao Pico, duas vezes num só dia, indo os rapazes “lá fora” só para bailar. E assim, ficou tradicional a romaria de algumas famílias da Calheta à festa da Piedade que ali se celebra a 8 de Setembro, indo também doutros pontos desta ilha, sucedendo que aí por 1860, se achavam amarrados ao cais do Galego 14 barcos da Urzelina, Manadas, Calheta, Ribeira Seca, Fajã dos Vimes e Fajã de São João» (CUNHA, 1981: 526).

Durante a estação bonançosa, São Jorge fervilhava, portanto, com um tráfego marítimo de passageiros e de mercadorias razoável para a época. O facto de estar colocada a meio do

grupo central acentuou o papel de interface na distribuição do comércio marítimo de pequena cabotagem, assumindo o porto das Velas um importante papel a nível regional neste tipo de tráfego. O contacto com as populações das ilhas vizinhas também era facilitado por esta proximidade e pelo intenso tráfego de Verão que fazia com que os habitantes do grupo central fossem os açorianos que melhor se conheciam entre si. No entanto, estas eram realidades que apenas afectavam uma pequena minoria dos habitantes de São Jorge. A vasta maioria de camponeses ficava nas suas freguesias e qualquer deslocação que ultrapassasse a sua ilha era uma autêntica aventura, muitas vezes apenas empreendida por aqueles que emigravam.

Porém, convém ter em atenção que o isolamento que temos vindo a referir é sempre relativo: nenhum sistema é fechado, e foram as trocas precárias, incertas, difíceis mas persistentes ao longo de séculos que formaram o arquipélago. No continente português, durante o mesmo período, também existiam unidades territoriais bastante isoladas e com um grau de autonomia relativamente elevado (basta citar os muitos concelhos do interior norte localizados em zonas de montanha e que no início do século XX se achavam ainda quase desprovidos das básicas estradas de macadame).

O que as diferencia de ilhas como São Jorge é a continuidade física do território, o estarem englobadas numa totalidade nacional que lhes podia proporcionar uma maior proximidade e maior facilidade de acesso ao centro ou a outros pequenos centros que funcionavam como placas giratórias. Apesar de tudo eram cerca de 800 milhas de mar que separavam o arquipélago de Lisboa; apesar de tudo são nove bocados de terra cercados por mar, separados em três grupos de ilhas. Depois, dentro de cada ilha a diversidade novamente se manifestava. Tentando uma metáfora penso que podemos afirmar que em 1900, o Nordeste, ainda era mais parecido com um pequeno concelho de outra ilha do grupo central, por exemplo a Calheta ou Velas, do que com a Ribeira Grande ou Ponta Delgada. Dentro deste quadro de constrangimentos eram relativamente frequentes as ligações entre as ilhas do grupo central e do grupo oriental (principalmente São Miguel). Caracterizavam-se por trocas comerciais de produtos locais e regionais ou pela redistribuição de outros, vindos predominantemente da Grã-Bretanha e de Portugal Continental. Neste comércio os principais portos e centros urbanos (Ponta Delgada, Angra e Horta) desempenhavam um papel de destaque, centralizando quer as exportações, quer as importações e a distribuição de

produtos vindos do exterior, funcionando ao nível do arquipélago como autênticas interfaces nas relações comerciais.

Se os grandes portos do arquipélago não ofereciam boas condições para a acostagem, desembarque e embarque dos navios, os outros principais portos das ilhas de menor dimensão estavam ainda em pior situação, mesmo que, por vezes, protegidos por pequenos cais ou pequenos molhes onde se apinhavam o gado, as mercadorias e os passageiros. Os portos de Santa Cruz da Graciosa, das Lajes e da Ribeirinha na ilha do Pico, das Velas e da Calheta em São Jorge eram «verdadeiros portos de levante, nos quais os navios têm de largar ferro ao largo da costa, comunicando-se com a terra por meio de pequenos barcos e canoas a remos, algumas de exíguas dimensões, de construção frágil, sem condições de resistência» (LOUREIRO, 1898: 132-133). Muitas vezes, durante as operações marítimas, a violência das ondas atirava as pequenas embarcações contra o costado dos navios. Em outras tantas, perante o risco de comunicar com terra, o navio quase nem chegava a assentar ferros, seguindo a sua rota normal, após perder tempo inutilmente em tentativas e esperas. As ilhas ficavam sem a sua comunicação regular com o mundo exterior. Os seus produtos permaneciam nos armazéns, nos cais ou nas

ruas adjacentes, esperando a próxima escala do vapor, enquanto os comerciantes distribuía-mos no deve e haver mais uns prejuízos causados pelo temporal. Os mais afectados pelo mau tempo eram os marítimos que durante a estação invernososa tinham que se recolher à execução de tarefas agrícolas, ou se entregar ao fantasma da fome, da carência alimentar e da inacção.

Mau grado as dificuldades as ilhas não estavam abandonadas e eram visíveis esforços por parte do Estado e dos seus braços locais para tentar compor os portos da forma possível. Se estas tentativas permitiam que o comércio e as comunicações com o exterior se manifestassem com intensidade, sobretudo na estação bonançosa, elas revelavam-se insuficientes para deter as forças do oceano. O quadro não era totalmente negro, mas as dificuldades permaneceram grandes. O QUADRO 7 apresenta o mapa do movimento dos portos da ilha em 1873 e é bem eloquente quanto à situação do tráfego marítimo. Era nítido o domínio da pequena cabotagem, apesar de também surgirem alguns navios de proveniência estrangeira, principalmente veleiros que, eventualmente, recolheriam emigrantes ilegais. Mas o que é mais marcante, é a enorme quantidade de embarcações costeiras que formavam a esmagadora maioria do tráfego, vindo con-

QUADRO 7  
MOVIMENTO MARÍTIMO DOS PORTOS DA ILHA DE SÃO JORGE EM 1873

Qualidade das embarcações	Entradas			Saídas		
	Nacional	Estrangeiro	Total	Nacional	Estrangeiro	Total
Vapores	24	—	24	24	—	24
Barcas	—	—	—	—	1	1
Patachos	—	1	1	—	1	1
Escunas	4	5	9	4	5	9
Iates	10	1	11	10	1	11
Chalupas	4	—	4	4	—	4
Barcos costeiros	197	—	197	198	—	198
Total	239	7	246	241	8	249

FONTE: *Almanaque Insulano para Açores e Madeira. Estatístico, Histórico, Literário para o ano de 1875* (1874), 2.º ano, por A. Gil e Augusto Ribeiro. Angra, Tipografia da Terceira: 70.

firmar o desenho que construímos atrás.

O porto das Velas desde o século XVI que surge como um dos mais movimentados do grupo central. De acordo com os dados sobre o movimento de embarcações de pequena cabotagem no arquipélago para o período entre 1893 e 1900, ele ocupava o terceiro lugar a nível regional, muito abaixo de Ponta Delgada e de Angra, mas imediatamente antes do Cais do Pico (JOÃO, 1991: 125). Apesar deste tráfego intenso de pequena cabotagem, o movimento do porto apenas se animava por ocasião da escala da carreira dos vapores da Companhia Insulana ou quando, já mais para o final do século XIX, algum navio da Amé-

rica tocava a vila para desembarcar emigrantes regressados ou receber passageiros, pois a esmagadora maioria dos navios de longo curso e grande cabotagem ficavam, normalmente, pelos portos de Ponta Delgada, da Horta e, em menor quantidade, pelo de Angra.

As deslocações para o continente foram sempre motivo de queixas por parte dos açorianos e tardaram a tornar-se definitivas. A primeira empresa a estabelecer uma carreira regular de navegação a vapor entre o continente e os Açores fê-lo só em 1857. A partir dessa data e até 1865, todos os meses, um paquete da Companhia União Mercantil, partia da metrópole em direcção ao Faial, fazendo escala

em São Miguel, Terceira, Graciosa e São Jorge, onde somente atracava no porto das Velas.

Anteriormente, os povos estavam dependentes das escalas irregulares dos navios do tráfego transatlântico e de barcos do governo que cumpriam as suas funções de forma deficiente. Escreve João Caetano de Sousa e Lacerda, nas cartas a seu filho, onde abundam as queixas aos serviços postais e à companhia Bensaúde, concessionária dos transportes marítimos entre as ilhas e entre estas e o continente desde 1871: «Na minha mocidade não havia a carreira de paquetes entre as ilhas e a metrópole. Eram raríssimas as relações com Lisboa, onde muito poucos jorgenses tinham posto os pés. Alferes Jordão era um dos raros e em quase todas as suas narrativas, que fazia com graça, metia sempre a frase – “Quando eu estive em Lisboa...”. Isto dava-lhe uma importância enorme diante do nosso público de então. Era como se estivesse estado noutra mundo» (LACERDA, 1988: 27).

Em 1881 era estabelecida a carreira de dois paquetes para os Açores. No entanto, os barcos continuavam a só fazer escala no porto das Velas, tornando necessário conduzir os produtos para exportação àquela localidade, ou enviá-los em barcos de pequena cabotagem se tal fosse possível, com um acréscimo de despesa para os produtos oriundos do concelho da

Calheta. Apenas em 1892, começou a fazer escala por este último porto o paquete *Açor* da Companhia Insulana de Navegação. A carreira mensal a vapor torna-se então quinzenal nas Velas e mensal na Calheta, aproximando mutuamente os mercados locais dos mercados nacionais, com uma maior penetração das importações no comércio da ilha. Contudo, as queixas em relação à fraca qualidade e aos elevados preços dos serviços prestados pela Empresa Insulana de Navegação, propriedade da família Bensaúde, são constantes em toda a imprensa regional, explodindo em 1896 aquando de uma das renovações do contrato. Porém, de 1871 até à I Grande Guerra este seria sucessivamente renovado e o subsídio actualizado, até terminar em 1919.

As acusações não se ficavam pela Companhia Insulana, atingindo igualmente os seus agentes locais. Em 1902, João Caetano de Sousa e Lacerda escrevia: «Nesta pobre terra nunca se sabe quando seja o regresso do paquete, o que nas outras terras é sempre anunciado por um edital do respectivo agente. Aqui nada disso, ou se faz o anúncio e é sempre falso, vindo o paquete antes ou depois do dia indicado. Os carregadores de gado têm muitas vezes voltado para trás com ele – com grandes sacrifícios de incómodos e despesas, ou por lhes ter sido tomado o lugar que se

lhes prometera, ou por não vir o paquete no dia marcado, ou enfim por tocar no porto sem demora alguma». Uns meses mais tarde, João Caetano de Sousa e Lacerda tornava à carga, referindo que o agente da Calheta era menos zeloso que os seus equivalenten-

tes de Angra e de Ponta Delgada na defesa dos interesses dos carregadores, mandando fazer as cargas e descargas sob qualquer tempo atmosférico, do que resultavam prejuízos nos produtos desembarcados (LACERDA, 1988: 118-119, 148).

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo destas páginas pensamos ter deixado claro que o povoamento, as formas de aproveitamento dos recursos naturais, a sua diferente distribuição pelos vários andares ecológicos, bem como os usos agrícolas e sociais do solo condicionavam a quantidade disponível de força motriz e de transporte. Em comunidades rurais de recorte ainda tradicional quer o contexto ecológico, quer as lutas em torno da sua gestão eram importantes para perceber o que mudava e como mudava.

Se por um lado vemos como houve um relativo desenvolvimento das infra-estruturas e as ilhas ficaram menos isoladas; por outro podemos observar, na longa duração, que a insularidade e o isolamento, as dificuldades e os preços dos transportes, a escassa integração económica das várias parcelas entre si, e do arquipélago no seio do espaço nacional contribuíram para limitar as actividades e imprimir à economia açoriana um tom autárquico, mas sempre dependen-

te dos mercados externos e do sector exportador (CUNHA *et al.*, 1970: 8-9). Curiosamente, estas são palavras de um relatório datado de 1970. Recordando as décadas que acabámos de estudar percebemos como os constrangimentos estruturais que enforçam e permanecem nas economias insulares pouco pareciam ter-se alterado em cerca de um século. Porém, as ilhas não estiveram numa permanente quietude. A sua agricultura modernizou-se e progressivamente especializou-se na vertente pecuária, a emigração deu um impulso considerável à economia, construíram-se estradas e portos um pouco por todo o lado. Em 1910 vivia-se genericamente melhor do que em 1860 e as ligações das ilhas com o mundo e das suas comunidades umas com as outras achavam-se mais fortes. Porém, este esforço não tinha sido suficiente para aproximar os Açores das regiões mais ricas, algumas das quais, durante o período, tinham crescido ainda mais depressa e alcançado níveis mais ele-

vados de eficiência e de bem-estar. Carlos Enes alertou num seu trabalho para o facto das comunicações marítimas terem sido um dos factores de bloqueio ao desenvolvimento do arquipélago (ENES, 1994: 184). No entanto, interessaria explorar mais estas questões para perceber até que ponto eram a consequência de uma economia pouco integrada nas dinâmicas do comércio internacional e mesmo nacional. Não se poderiam ter boas redes de transportes se não houvesse uma volumosa quantidade de mercadorias para trocar. Não sendo esta a situação, as poucas mercadorias existentes iriam sempre sofrer com os preços elevados que os fretes dos navios exigiam. Para contornar um tal quadro seria necessário quer que as ilhas exportassem mais, quer que as infra-estruturas melhorassem ou fossem utilizadas de forma mais eficiente que as suas concorrentes. Para conseguir ambos os objectivos era necessário fazer avultados investimentos públicos e privados. Na verdade, as exportações e as infra-estruturas sempre se foram desenvolvendo, mas nunca o suficiente para produzir uma alteração global de condicionalismos estruturais que não impediram um relativo crescimento e modernização. Mas outros factores também intervieram.

Ao caminharmos para o final do século XIX acentuou-se o progresso

tecnológico e a organização das redes do sector da navegação a vapor, tendo como consequências a crescente rapidez e fluidez do sistema e a maior autonomia dos navios de longo curso. A centralidade dos Açores nas comunicações transatlânticas por via marítima foi diminuindo, tornando-se clara uma gradual periferização do arquipélago num século em que o espaço económico nacional ganhou contornos mais precisos e os mercados internacionais se foram estreitando e articulando (DIAS, 1996; JOÃO, 1991). Por volta de 1900 quer os portos artificiais da Horta e de Ponta Delgada, quer a rede de faróis continuavam por terminar. Os principais pontos de escala eram menos visitados e concorriam com outras estruturas portuárias que entretanto tinham sido construídas. O vasto e dinâmico porto de Las Palmas, na Grã Canária, concentrava já boa parte do tráfego que se dirigia ao Atlântico Sul (MARTÍN-HERNANDEZ, 2004). Se o arquipélago mantinha relações regulares com os continentes que o ladeavam, mercê da sua posição privilegiada, o seu peso e importância eram agora menores. Não era apenas a falta de infra-estruturas e a incapacidade em acompanhar as transformações do sector da navegação que fazia as ilhas fechar-se sobre si próprias. O espaço económico açoriano estava, nesta segunda metade do século XIX, ainda

profundamente desarticulado e desintegrado. Por um lado, as culturas de subsistência garantiam uma enorme auto-suficiência às populações camponesas que seguiam uma vida o mais autárquica possível; por outro, as culturas mais intensivas e de maior produção eram dirigidas, principalmente, para os mercados externos, quer se tratasse do mercado continental (cereais, álcool e laticínios) ou do estrangeiro (laranja e, mais tarde, ananás). A produção para o eventual mercado regional era fraca ou inexistente e reduzia-se quase a uns poucos produtos tradicionais, presentes na maior parte das ilhas. As mercadorias manufacturadas continuaram a ser em grande medida importadas. No final do século XIX, a economia dos Açores, tal como a do continente, apresentava-se fragmentada em múltiplos mercados locais, com um comércio que, tirando os três principais pólos urbanos, se circunscrevia à curta distância e uma procura pulverizada que incentivava o pequeno trato e não promovia a especialização dentro do sector. Na realidade, mesmo as tentativas de modernização e de incipiente industrialização que se começaram a registar nas últimas décadas do século XIX em São Miguel e, em muito menor escala na Terceira, estiveram sobretudo viradas para o exterior, face a um mercado interno

pequeno e bloqueador (DIAS, 1996; SOUSA, 2000 e 2004).

Muito do que escrevemos sobre São Jorge poderia ser aproveitado para caracterizar outros concelhos açorianos e algumas ilhas mais periféricas e acidentadas. A partir da década de 1870, a população do arquipélago começaria a diminuir nestes territórios, embora ainda não se concentrasse de forma tão expressiva em ilhas como São Miguel e Terceira, ou em centros urbanos como Ponta Delgada ou Angra do Heroísmo.

Apesar dos constrangimentos, em São Jorge, como no resto dos Açores, os produtos, as inovações tecnológicas e as novas ideias continuaram a chegar. Esbarravam, é certo, numa sociedade profundamente rural, onde os contornos camponeses dominavam. Eram trazidas pelas fracções do topo das elites locais que, nesta ilha, permaneciam ainda terratenentes e de base tradicional, compostas por um grupo de grandes proprietários, morgados e negociantes que mantinham entre si laços estreitos; em menor grau vinham com os emigrantes regressados dos Estados Unidos da América, após duros anos de trabalho e privação. A periferia impunha que as novidades chegassem com atraso, mas a insularidade se comportava uma dimensão de isolamento, abria igualmente caminhos e novas possibilidades de circulação.

## FONTES

Arquivo Municipal das Velas, *Actas das Vereações das Velas*, maço 8 (1828-1890).

Idem, *Registo das Representações ao Governo de Sua Magestade enviadas pela Câmara Municipal das Velas (1870-1902)* [livros manuscritos].

## BIBLIOGRAFIA

- AVELAR, J. C. S. (1902), *A Ilha de S. Jorge (Açores), Apontamentos para a sua História*. Horta, Tip. Minerva Insulana.
- BRUGES, J. O. (1915), *A Ilha Terceira. Notas sobre a sua agricultura, gados e indústrias anexas*. Angra, Tipografia Andrade [Dissertação inaugural apresentada e defendida no Instituto Superior de Agronomia].
- CUNHA, J. C.; RAPOSO, J. R.; ESTÊVÃO, M. L. & ENES, J. (1970), *A Agricultura Açoriana, Realidades e Perspectivas*. Lisboa, Secretaria de Estado da Agricultura [policopiado].
- CUNHA, M. A. (1981), *Notas Históricas. I Estudos sobre o Concelho da Calheta (S. Jorge)*. Ponta Delgada, Universidade dos Açores [Recolha, introdução e notas de Artur Teodoro de Matos].
- DEPARTAMENTO REGIONAL DE ESTUDOS E PLANEAMENTO DOS AÇORES (1987), *Contributo para o Ordenamento Territorial da Ilha de São Jorge*. Angra do Heroísmo, Departamento Regional de Estudos e Planeamento dos Açores.
- DIAS, F. S. (1996), *Uma Estratégia de Sucesso numa Economia Periférica: a Casa Ben-saúde e os Açores (1800-1873)*. Ponta Delgada, Jornal de Cultura.
- ENES, C. (1994), *A Economia Açoriana entre as Duas Guerras*. Lisboa, Edições Salamandra.
- FREITAS, J. N. (1890), *Relatório da Décima Segunda Região Agronómica, onde foi exercido o tirocínio de João Nogueira de Freitas*. Manuscrito [Dissertação apresentada ao conselho escolar do Instituto Geral de Agronomia].
- JOÃO, M. I. (1991), *Os Açores no Século XIX. Economia, Sociedade e Movimentos Autonomistas*. Lisboa, Cosmos.
- LACERDA, J. C. S. (1988), *Cartas a Francisco de Lacerda*. Angra do Heroísmo, Direcção Regional dos Assuntos Culturais [Introdução, fixação e notas de Teresa Bettencourt da Câmara e J. M. Bettencourt da Câmara].
- LOUREIRO, A. (1898), *Breves Notícias sobre os Arquipélagos da Madeira, Açores, Cabo Verde e Canárias. Conferências feitas na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*. Lisboa, Imprensa Nacional.
- MARTÍN-HERNANDEZ, U. (2004), *Puertos Canários y Navegación Internacional (1880-1918)*. Santa Cruz de Tenerife, Ediciones IDEA.
- MATOS, A. T. (1980), *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada, Universidade dos Açores.
- PEREIRA, A. S. (1987), *A Ilha de São Jorge (séc. XVI-XVII). Contributos para o seu estudo*. Ponta Delgada, Universidade dos Açores.

- Relatório apresentado pela Comissão Executiva da Junta Geral do Distrito de Angra do Heroísmo na sua sessão ordinária de 19 de Julho de 1879, seguido do resumo dos orçamentos aprovados pela mesma Junta Geral e do resumo das suas deliberações* (1879). Angra do Heroísmo, Tip. do Correio da Terceira.
- Relatório da visita do presidente da Comissão Administrativa da Junta Geral Autónoma de Angra do Heroísmo às ilhas de São Jorge e Graciosa* (1933). Angra do Heroísmo, Tip. do Governo Civil.
- SOUSA, J. D. (1897), *Ilha de S. Jorge, Apontamentos Históricos e Descrição Topográfica*. Angra do Heroísmo, Tip. União.
- SOUSA, P. S. (1994), *Território, Poder, Propriedade e Elites Locais: a Ilha de São Jorge na Segunda Metade do Século XIX*. Lisboa, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa [Tese de Licenciatura em Sociologia, apresentada ao seminário de Sociologia Rural].
- IDEM (2000), As actividades industriais no distrito de Angra do Heroísmo, 1852-1910: Um mundo de possibilidades escassas. *Arquipélago* (série História), 4, 1: 113-172.
- IDEM (2004), Meios burgueses e negócios em territórios periféricos: o distrito de Angra do Heroísmo, 1860-1910. *Atlântida*, 49: 9-43.
- VALADARES, G. A. L. G. (1875), *Relatório Apresentado à Junta Geral do Distrito de Angra do Heroísmo na sua Sessão Ordinária de 1875, pelo Secretário-Geral servindo de Governador Civil*. Angra do Heroísmo, Tip. do Governo Civil.