



A CONTRIBUIÇÃO DOS AÇORES PARA A CONSTRUÇÃO DO MUNDO ATLÂNTICO: CIDADES PORTUÁRIAS INSULARES

THE CONTRIBUTION OF THE AZORES TOWARDS THE CONSTRUCTION OF THE ATLANTIC WORLD: ISLAND PORT-CITIES

José Damião Rodrigues*

Cómo citar este artículo/Citation: Rodrigues, J. D. (2017). A contribuição dos Açores para a construção do mundo atlântico: cidades portuárias insulares. *XXII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2016), XXII-021. <http://coloquioscanariasmerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9970>

Resumen: É inquestionável a importância das ilhas e dos arquipélagos ao longo da história na articulação entre as massas continentais e os espaços oceânicos. Na presente comunicação, é nosso objectivo apresentar, em linhas gerais, a contribuição dos Açores e, em particular, dos seus principais portos – as cidades de Angra e Ponta Delgada e a vila da Horta – para a construção do mundo atlântico entre os séculos XV e XVIII, destacando as conjunturas históricas que pautaram a dinâmica de cada porto.

Palabras clave: Atlântico, Açores, ilhas, cidades portuárias

Abstract: It is undeniable that islands and archipelagos played an important role in articulating the continents and the oceanic spaces. In this paper, it is our aim to present a general overview regarding the contribution of the Azores and namely of its main port-cities – the cities of Angra and Ponta Delgada and the town of Horta – towards the construction of the Atlantic world from the 15th century to the 18th century, stressing the historical circumstances that shaped the dynamics of each harbour.

Keywords: Atlantic, Azores, islands, port-cities

Nos últimos anos, a historiografia tem vindo a destacar as importantes funções que os territórios insulares desempenharam ao longo da história na articulação entre massas continentais e espaços oceânicos. Todavia, foi sobretudo a partir do século XV, com o início da expansão europeia e o processo de interligação de continentes, que as ilhas e os arquipélagos se afirmaram como “natural bridges between oceanic worlds¹”. No espaço que viria a ser reconhecido como o Oceano Atlântico, as ilhas e os arquipélagos da Macaronésia constituíram-se como “corridors through which institutions, economic patterns, and people of the Mediterranean region began to pass into the Atlantic basin².” Precisamente devido à sua centralidade no processo de construção e articulação do mundo atlântico, não podemos aceitar de forma acrítica ou essencialista a visão das ilhas como um espaço perdido e isolado, como nos recorda John Gillis: “There was nothing at all insular about the islands or the islanders³.” Se é certo que devemos efectuar uma avaliação caso a caso e considerar os contextos históricos, de um modo geral é possível defender que o carácter “remoto” das ilhas desenvolveu-se sobretudo a partir do século XIX, acompanhando as mudanças que se operaram nas tecnologias e no sistema de transportes e o nascimento de uma representação

* Professor Auxiliar da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, investigador do Centro de História (CH-ULisboa) e Coordenador do Grupo de Investigação *Building and Connecting Empires*. Alameda da Faculdade, 1600-214. Lisboa. Portugal. Telefone: +351 217920000; correio: josedamiaorodrigues@campus.ul.pt

¹ UEDA (2006), p. 164.

² UEDA (2006), p. 164.

³ GILLIS (2004), p. 99.



romântica das ilhas. Em síntese, as ilhas ocupavam uma posição mais central do que periférica na mundivisão medieval e moderna e revelaram-se cruciais para o apoio à navegação, o domínio do mar e mesmo o povoamento dos continentes⁴.

Neste contexto, os portos insulares desempenharam um papel crucial de placa giratória de pessoas, bens e informações e servindo de interface entre a geografia mais limitada dos diversos mundos insulares e as dinâmicas do mundo atlântico. Neste texto, focaremos, em linhas gerais, a contribuição dos portos de Angra, Ponta Delgada e Horta para a construção do mundo atlântico entre o final do século XV e o início do século XIX.

As viagens quatrocentistas de descobrimento e exploração da costa ocidental africana a sul do Bojador cedo vieram demonstrar a importância da localização geográfica do arquipélago dos Açores. Porém, foram as viagens de Cristovão Colombo e Vasco da Gama que consagrariam os Açores como escala definitiva e fundamental na rede de rotas atlânticas. A viagem de Vasco da Gama, a primeira a unir Portugal à Índia por via marítima e a delinear, no essencial, o trajecto da futura rota do Cabo, definiu a importância da ilha Terceira e, em especial, de Angra enquanto escala vital de retorno na rede de rotas portuguesas. Esta viagem marcou ainda, por outro motivo, a estreita associação entre a escala açoriana e a *Carreira da Índia*, pois Paulo da Gama, irmão e grande amigo de Vasco da Gama e capitão da *São Rafael*, gravemente doente, faleceu em Angra, um dia após a sua chegada à ilha Terceira, sendo sepultado na igreja do convento de São Francisco⁵.

As condições naturais foram decisivas para a eleição de Angra como o principal ancoradouro da Terceira, pelas suas condições oceanográficas e geomorfológicas⁶. Na baía abrigada dos quadrantes Norte e Noroeste, os fundos mistos de rocha e areia e com profundidades médias abaixo dos 20 metros garantiam a estabilidade aos navios ancorados, conferindo-lhe características naturais únicas no contexto insular. Na primeira década do século XVI, as viagens da carreira da Índia consagraram os Açores como ponto de referência e Angra, pelas condições naturais e segurança do seu ancoradouro, como escala definitiva⁷. Além da função de escala que desempenhava o porto de Angra, as ilhas constituíam também um referencial geográfico essencial em termos de orientação⁸. Assim, não é de estranhar que, nos roteiros quinhentistas, portugueses ou de outras nacionalidades, os Açores ocupassem um lugar de destaque⁹. E, neste contexto, Angra surgia como a “universal escala do mar do ponente”, na feliz expressão do sacerdote e cronista micaelense Gaspar Frutuoso (1522-1591)¹⁰.

A localização estratégica dos Açores e a reconhecida importância da escala insular levaram a coroa portuguesa a tomar uma série de medidas que confirmaram a posição charneira das ilhas açorianas. Durante o reinado de D. Manuel, foi criada a armada das ilhas, para fornecer protecção às armadas que tocassem o arquipélago, e foram publicados o “Regimento para as naos da India nos Açores” e o dos juizes das alfândegas ou juizes do mar, ambos em 1520. Finalmente, cerca de 1527, foi criado o ofício de provedor das armadas, com sede em Angra e que ficou nas mãos da família Canto até à extinção da provedoria¹¹.

⁴ GILLIS (2004), pp. 83-100.

⁵ ALBUQUERQUE (s. d. [1983]), p. 195; BOUCHON (1998 [ed. orig.: 1997]); SUBRAHMANYAM (1998 [ed. orig.: 1997]); CURTO (1998).

⁶ Esta dimensão tem vindo a ser estudada por Ana Catarina Abrantes Garcia. Cf. GARCIA (2008); GARCIA (2012); e GARCIA (2016).

⁷ Cf. ALBUQUERQUE (1989), pp. 61-76 e 79-92; MOTA (1971); e *O Manuscrito “Valentim Fernandes”* (1940), pp. 11-24.

⁸ GÓIS (1977), p. 29.

⁹ *Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia do século XVI* (1940), pp. 112-113 e 173.

¹⁰ FRUTUOSO (1978), p. 13.

¹¹ Sobre estas questões, ver MATOS (1983); MATOS (1988); MATOS (1989); e MATOS (1990).

De igual modo, o relevante papel de Angra no apoio a navios portugueses e castelhanos acarretou transformações na estrutura urbana e no modelo de implantação do primitivo aglomerado, que obedecera a um esquema tipicamente medieval¹². A crescente importância do porto e a necessidade de acesso rápido ao mesmo foram determinantes na funcionalização do tecido urbano da zona baixa de Angra, de traçado rectilíneo, facilitando a ligação entre o coração do centro urbano, onde se encontravam instalados os poderes, e o espaço portuário. Num aproveitamento de estruturas naturais e edificação, o porto contava com um pequeno cais principal destinado ao embarque e desembarque, duas enseadas para varagem de pequenas embarcações e um areal mais extenso, denominado de Praínha, onde se podiam reparar navios. Mais a Este, no denominado de Porto das Pipas, também se podiam reparar e construir embarcações, sendo esta uma das estruturas de apoio ao porto¹³.

Na viragem de Quatrocentos estaria definido o traçado da actual Rua Direita (ou de Lisboa), que unia o porto à praça, onde se localizavam a câmara municipal e a cadeia e perto da qual se erguia a casa do capitão, e igualmente delineadas as actuais ruas da Sé e do Galo, formando uma cruz, eixos em relação aos quais se estruturaria a Baixa de Angra. A originalidade de Angra reside precisamente na adaptação da matriz continental à sua vocação marítima¹⁴. A Rua Direita já assim era designada no século XVI, sendo mesmo considerada a rua principal da urbe¹⁵. Com uma orientação norte-sul, estabelecia a ligação directa entre o porto e a praça, numa indicação clara da estreita relação entre Angra e o mar e da importância das suas funções de entreposto comercial e base de apoio às armadas¹⁶.

Se Angra se afirmou, desde a viragem do século XV para o século XVI, como o porto de eleição para a escala açoriana da carreira da Índia, não foi o único local de apoio às naus do Oriente. Na ilha de São Miguel, Ponta Delgada oferecia uma escala alternativa quando a rota ou as condições climatéricas não permitiam que os navios, na torna-viagem, se dirigissem à ilha Terceira. No entanto, ao contrário de Angra, durante a primeira metade do século XVI Ponta Delgada não conheceu alterações significativas na sua malha urbana, pelo que o traçado quinhentista da cidade permaneceu relativamente inalterado até meados de Oitocentos, como testemunham as plantas de Ponta Delgada de 1814, incompleta, e 1831¹⁷.

Se a navegação de longo curso fez a fortuna de Angra, cuja história se associa intimamente à do Atlântico, sobretudo no século XVI, também é verdade que Ponta Delgada contribuiu, como escala eventual e porto de exportação de trigo e outros bens essenciais ao abastecimento das naus, para o sucesso da rota do Cabo. Por isso, não é de estranhar que ambas as vilas tenham sido elevadas à categoria de cidade, Angra em 1534 (21 de Agosto) e Ponta Delgada em 1546 (2 de Abril).

Outros factores pesaram na decisão de D. João III. Em 1534, a bula *Equum reputamus*, de Paulo III, criara uma nova diocese, a dos Açores, sediada em Angra. Para a elevação desta a cidade, também contribuiu, pois, a dignidade de sede de bispado. Um critério demográfico foi ainda tido em conta, tal como sucedia no reino: quer em relação a Angra, quer em relação a Ponta Delgada, as cartas régias consideram que cada uma das vilas “he agora tam acrecentada em pouoçam e asy nobrecyda, noso Senhor seja louuado, homde bem mereese ser cydade¹⁸”.

¹² MALDONADO (1989), pp. 131-132.

¹³ De acordo com as posturas de 1660 da Câmara de Angra, podiam ser construídos navios no Porto das Pipas até ao limite de 40 toneladas. GARCIA (2008), p. 102; *Posturas Camarárias dos Açores* (2008), p. 400.

¹⁴ Sobre esta questão, ver FERNANDES (1989), pp. 42 e 82, nota 34; SALGUEIRO (1992), p. 168; RODRIGUES (1998), pp. 133-134; e LEITE (2015).

¹⁵ FRUTUOSO (1978), p. 27.

¹⁶ Da centralidade e nobreza desta artéria nos deu conta, cerca de 1715, o padre jesuíta António Cordeiro (1640-1722), cronista terceirense. Cf. CORDEIRO (1981), p. 270.

¹⁷ SOUSA (1986), pp. 31-46.

¹⁸ *Arquivo dos Açores* (1980), vol. I, pp. 317 e 323-324.

Contudo, em ambos os diplomas, a especificidade insular e o papel desempenhado pelas duas vilas no apoio à carreira da Índia não podiam deixar de ser recordados pelo monarca: “e asy aos muytos seruicos que dos moradores da dita villa tenho recebydos asy nos socorros e prouimentos que dam a minhas armadas e naos da India quando ao porto da dita villa vam ter”. Deste modo, a criação das duas novas cidades ficou associada às respectivas funções portuárias e comerciais, em suma, à sua dimensão oceânica.

Conforme dissemos antes, a localização geoestratégica dos Açores e a relevância da escala insular estiveram na origem de diversas medidas que procuravam responder às funções que Angra desempenhava enquanto cidade portuária e escala vital de assistência e apoio às frotas e embarcações portuguesas e estrangeiras. A administração da cidade e, em concreto, a administração do espaço portuário, reproduzia o modelo reinol, com a sobreposição de jurisdições. Um dos pólos de poder mais importantes e cuja área de intervenção incidia directamente sobre os navios que sulcavam as águas açorianas e fundeavam na baía de Angra era personificado pelo provedor das armadas. Cabia a este oficial assegurar a protecção aos navios através da sua escolta e providenciar o abastecimento das tripulações.

O primeiro a desempenhar o ofício de provedor das armadas foi Pêro Anes do Canto, natural de Guimarães e que foi para os Açores em finais do século XV ou nos primeiros anos do XVI, acompanhando o visitador eclesiástico ido da Madeira¹⁹. Instalou-se na ilha Terceira, participou activamente no mercado da terra, comprando propriedades rústicas e urbanas e recebendo terras quer por via de dote, quer em regime de sesmarias, não apenas na Terceira, mas também nas ilhas de São Jorge, Pico e Faial. Talvez devido aos serviços prestados ao rei nas praças marroquinas (Arzila, Azamor), Pêro Anes do Canto foi provido no ofício de provedor das armadas em data que desconhecemos, mas que se situará em torno de 1527.

O primeiro regimento conhecido data apenas de 1575, mas as funções do primeiro provedor não devem ter diferido grandemente do estipulado neste diploma mais tardio²⁰. Tinha, antes de mais, de assegurar a existência de um sistema de vigia que permitisse detectar a aproximação das naus da Índia, de forma a protegê-las da eventual presença de corsários e a tomar as medidas necessárias à aguada e abastecimento das armadas. A montagem de um tal sistema implicava a articulação de esforços entre o provedor das armadas e as demais autoridades sediadas na Terceira, por um lado, e os poderes localizados nas restantes ilhas dos grupos central e ocidental, por outro. Especial atenção era prestada relativamente à comunicação com as “justiças” do Corvo, isto é, as autoridades locais, que tinham a seu cargo a missão de, uma vez avistadas as naus, lhes mandarem aviso para singrarem sem demora para Angra. Uma vez fundeadas as naus na baía de Angra, o provedor zelava para que, com a rapidez possível, estas fossem abastecidas e, se necessário, reparadas, tendo particular cuidado com as cargas. De igual modo, enquanto os navios permanecessem na baía de Angra, deveria acautelar o contrabando, bem como possíveis ataques de surpresa.

Pelas suas funções e pela necessidade de colaborar estreitamente com outras autoridades locais (corregedor, câmara) e com o capitão-mor da armada das ilhas, seria de pensar que o provedor das armadas residisse em Angra ou, no mínimo, que aí se encontrasse durante o período estival, pois era ao longo do Verão, até finais de Agosto, que era esperada a chegada das naus da carreira da Índia. Contudo, não parece ter sido regra do primeiro provedor residir em Angra²¹, preferindo a sua quinta na fajã de São Pedro, cabeça de um dos três morgados

¹⁹ GREGÓRIO (2001a); GREGÓRIO, (2001b). A presença de Pêro Anes do Canto nos Açores está documentada desde 1505.

²⁰ MATOS (1987).

²¹ Sabemos, pela carta de partilhas entre António Pires do Canto e João da Silva do Canto, filhos de Pêro Anes do Canto, que este possuía várias casas na cidade. O rol dos bens de raiz, realizado a 10 de Novembro de 1556, regista casas ao Chafariz, defronte da porta principal da Sé e nas ruas do Rego, do Brasil e da Rocha às

que instituiria, em testamento lavrado em Lisboa e datado de 4 de Maio de 1543²². Foi somente no dealbar de Seiscentos que os provedores das armadas se instalaram na cidade, edificando um magnífico solar na colina do Corpo Santo, de onde dominavam a baía e o porto.

A acção do provedor, no tocante à defesa das naus, era coadjuvada pela presença, nas águas açorianas, da chamada armada das ilhas²³. Composta por um número variável de navios, a armada saía anualmente de Lisboa, rumava primeiramente às Berlengas e daí seguia para a ilha Terceira. Aqui, o capitão-mor da armada tomava conhecimento de qualquer notícia referente a corsários e, de seguida, a armada dirigia-se para a ilha do Corvo, na proximidade da qual ficava durante cerca de quatro meses. O seu regresso a Lisboa só teria lugar quando chegasse a última nau da carreira da Índia desse ano.

Importantes marcos geográficos e escala de regresso do Oriente, mas também de África e das Américas —a partir de 1518, também as naus de Castela frequentaram o porto de Angra—, as ilhas açorianas desempenharam, pela sua localização, um papel fulcral no apoio à navegação no Atlântico. E, ao revelarem-se essenciais à navegação oceânica de portugueses e espanhóis, os Açores tornaram-se um pólo de atracção para o corso. A presença de navios corsários em águas açorianas está documentada desde finais do século XV, mas foi a partir de 1521, no contexto da luta entre o imperador Carlos V e Francisco I, que o corso se acentuou²⁴. Por meados de Quinhentos, a partir da Primavera e até ao final do Verão, a acção dos corsários fazia-se sentir de tal modo que o padre Maldonado considerou que o mar dos Açores estava infestado “da infame canalha dos piratas, e cossarios²⁵.”

Situadas em pleno oceano, as ilhas surgiam como “o valhacouto e socorro mui principal das naos da Índia”, como escreveu Bartolomeu Ferraz a D. João III, em 1543. Aconselhava ainda o monarca a construir fortificações nas ilhas, como forma de combater o corso e proteger as embarcações²⁶. Na década de 1540 não foi levada a cabo qualquer iniciativa nesse sentido, mas, em carta datada de 23 de Março de 1551, o ouvidor da ilha de São Miguel refere o ataque de navios corsários franceses ao porto de Ponta Delgada, aprisionando diversas pessoas, razão pela qual se decidira construir uma fortaleza que defendesse a cidade²⁷. Nesta conjuntura, Isidoro de Almeida, cavaleiro fidalgo da Casa Real e especialista das “coisas de fortificação”, foi enviado aos Açores em 1552 para escolher o sítio e elaborar o desenho do forte de São Brás, que seria construído em Ponta Delgada. Isidoro de Almeida foi também o responsável pelo projecto do forte de São Sebastião, em Angra, tendo eventualmente escolhido o seu local e, apesar da ordem régia para que Pêro Anes do Canto, o corregedor Manuel Álvares e o próprio Isidoro de Almeida se deslocassem a outras ilhas, com a finalidade de inspeccionarem e escolherem os locais de futuras fortificações, ignoramos se efectuaram essa missão.

A construção do forte de São Brás, de plano em estrela e figurino italianizante, teve início pelos anos de 1552-1553. Em 1580, considerava-se já que estava “em modo defensável”, sendo autorizado o capitão de São Miguel, Rui Gonçalves da Câmara, a nomear homens para

prainhas. Cf. Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada (BPARPD), *Livraria Ernesto do Canto* (LEC), Manuscritos, 9, Documentos da Casa de Miguel do Canto e Castro, VII (1559-1570), doc. 189, sentença e carta de partilhas entre António Pires do Canto e João da Silva do Canto.

²² Cf. BPARPD, LEC, Manuscritos, 20-A, *Collecção de papeis de Pedro Annes do Canto e de seu filho Antonio Pires do Canto*, doc. 9.

²³ MATOS (1990).

²⁴ FERREIRA (1984).

²⁵ MALDONADO (1989), p. 176.

²⁶ *Arquivo dos Açores* (1981), vol. V, pp. 364-367.

²⁷ *Arquivo dos Açores* (1980), vol. II, pp. 18-19.

a sua guarda e defesa, devendo estes residir a título permanente no recinto fortificado. No caso de Angra, o forte de São Sebastião teve o seu começo em meados dos anos de 1550, recebendo o seu primeiro alcaide-mor, Manuel Corte Real, em 1575. Construído sobre um promontório a oriente da baía, o forte dominava o Porto das Pipas, murado da banda da terra e zona de intensa actividade marítima e comercial. Posteriormente, seriam edificadas algumas pequenas fortalezas na costa do Monte Brasil, que cruzavam o seu fogo com o do forte de São Sebastião. Assegurava-se, assim, a completa segurança da baía de Angra e dos navios que nela buscavam aguada e refúgio. Com a construção deste sistema defensivo, completava-se a paisagem urbana de Angra que podemos observar na gravura de Jan Huygen van Linschoten, desenhada em 1589 e gravada em 1595. Nela se assinalam, de forma visível, os diversos eixos e pólos organizadores do povoamento e vida da cidade, desde a prainha (a “ribeira das naus” de Angra) à Sé, à Praça, com o seu pelourinho, e ao velho castelo dos Moinhos, estes últimos igualmente representados. A leste da cidade, protegendo a baía e o Porto das Pipas, surge representado o castelo de São Sebastião.

Foi neste estádio de desenvolvimento que os Açores entraram na década de 1580 e na União Ibérica. A integração do reino de Portugal na Monarquia Hispânica significou que os Açores se podiam constituir como uma importante base de operações sob domínio castelhano, o que representava uma séria ameaça aos projectos da Inglaterra de Isabel I, mas também aos da monarquia francesa, que ambicionava conquistar uma posição na América do Sul²⁸. Deste modo, em Maio de 1581, Isabel I ordenou a Francis Drake que ocupasse a Terceira, ilha onde D. António se instalara. Uma carta de frei Simão de Barros, partidário do prior do Crato, dirigida a Isabel I e datada de 13 de Outubro de 1581, elogiava o papel das ilhas e, em particular, o da Terceira no quadro das operações navais no Atlântico, afirmando que era “a chave de toda a navegação de Espanha” e que “quem a tiver não tem necessidade de ir a Índias nem de passar ao mar do sul”²⁹. Deste modo, no contexto das rivalidades imperiais e da disputa pelo controlo do mar, a centralidade geoestratégica dos Açores transformou o arquipélago em palco privilegiado de operações militares e navais³⁰.

Após a conquista da ilha Terceira e face à presença do corso inglês nas águas açorianas, com tentativas várias de ataque à ilha Terceira, Filipe II decidiu proteger o porto de Angra com uma nova fortaleza, a erguer no Monte Brasil. A fortaleza de São Filipe —que, após 1642, se chamará de São João Baptista— foi projectada por João de Vilhena, de acordo com o plano geral de defesa concebido por D. Antonio de la Puebla, e desenhada por Tiburzio Spanochi. As suas obras iniciaram-se em 1592 e prolongaram-se através da dinastia filipina, sendo concluídas somente em 1643, já no período da Restauração. Na origem da impressionante estrutura militar do Monte Brasil, esteve a clara percepção da centralidade geoestratégica dos Açores³¹. Concebida à escala do império hispano-português, era uma peça chave no domínio do Atlântico.

²⁸ RODRIGUES e MADEIRA (2003).

²⁹ QUINN (1979), p. 13; SCAMMELL (1987), p. 329.

³⁰ MENESES (1987). No que respeita à guerra e aos vários actores presentes, importa dizer que, além dos Franceses, aqueles que mais se fizeram notar foram os Ingleses, com ataques a Ponta Delgada em 1585, a Santa Maria em 1589 e na década seguinte, a Lages (Flores) em 1587. Em 1589, uma esquadra comandada pelo conde de Cumberland, após ter saqueado a costa espanhola, atacou os Açores, com particular incidência nas Flores e na vila da Horta, que foi pilhada. Finalmente, em 1597, o conde de Essex atacou o Faial e o Pico e tentou conquistar São Miguel. Cf. RODRIGUES (2007) [reeditado in RODRIGUES (2012a), pp. 45-60].

³¹ Na sua descrição dos Açores, Jan Huygen van Linschoten regista, para Setembro de 1591, a presença de 140 navios espanhóis nas proximidades do Corvo, pertencentes, uns, à armada de protecção às ilhas e escolta das frotas da prata e provenientes, outros, da América. Cf. van LINSCHOTEN (1943), p. 163). Se o número é real ou está grandemente exagerado, não o podemos saber. Essa indicação, porém, atesta, de forma clara, como o arquipélago constituía, na conjuntura do ocaso de Quinhentos, um ponto de apoio vital para a navegação dos Ibéricos.

Apesar da conjuntura crítica que marcou as duas últimas décadas do século XVI nos Açores, com a presença constante do corso inglês, o afluxo das naus da carreira da Índia e da América espanhola não se interrompeu. Face à continuada presença de navios inimigos nos mares dos Açores e à necessidade de prestar apoio às frotas portuguesas e espanholas, o então provedor das armadas decidiu construir um solar no Corpo Santo. António Pires do Canto, filho de Pêro Anes do Canto, mandara construir aí a ermida de Nossa Senhora dos Remédios, terminada em 1540. Nela foi sepultado o primeiro provedor³². No entanto, até finais do século XVI, a principal moradia dos Cantos não seria no Corpo Santo, onde possuíam outros bens. Foi Manuel do Canto de Castro, provedor das armadas por carta régia de 28 de Julho de 1584 —embora só passasse a exercer o ofício em 1599, quando atingiu a idade legal—, quem tomou a iniciativa de mandar construir, no primeiro quartel de Seiscentos, as casas nobres de morada que o nome de família e o prestígio do cargo exigiam. O conjunto de três pisos anexo à ermida, reconstruída em finais do século XVII ou princípios do XVIII, além de constituir um belo exemplar da arquitectura nobre de Angra, representou a última grande contribuição da carreira da Índia para a história da cidade de Angra, por via da família dos provedores das armadas³³.

De facto, embora a rota do Cabo permaneça em funcionamento ao longo dos séculos XVII e XVIII, as oscilações no seio do império português e o movimento de basculação que secundarizou o Índico face ao Atlântico conduziram a que, progressivamente, a carreira da Índia perdesse a sua importância. A provedoria das armadas manteve-se em funcionamento, vigiando os mares e esperando os navios para os alertar contra a presença de corsários e lhes fornecer o apoio necessário. Também em caso de naufrágio, cabia à provedoria das armadas superintender no socorro e resgate de pessoas e bens³⁴, como sucedeu com um dos mais célebres desastres ocorridos no século XVII em águas açorianas: na noite de 7 de Novembro de 1615, a nau capitânia da armada da Índia *Nossa Senhora da Luz*, comandada por D. Manuel Coutinho, perdeu-se nas proximidades de Porto Pim, no Faial. Com ela, afundou-se uma parte do tesouro que o aventureiro Filipe de Brito de Nicote apresara no Pegu, entre 1609 e 1612, e de que mandara uma amostra para Goa, para ser posteriormente enviada para a corte³⁵.

Mas, na centúria de Seiscentos, as naus do Oriente passavam cada vez mais ao largo da escala açoriana, buscando porto seguro somente quando o mau tempo, a urgência de aguada ou uma forte presença de corsários a isso obrigavam. As determinações do poder central e seus representantes, aliás, iam nesse sentido: em roteiro anexo a provisão do vice-rei da Índia, D. Francisco da Gama, de 2 de Janeiro de 1623, passada a Diogo Vaz Freire, capitão da nau *Santa Cruz*, determinava-se que a partida da Índia seria em finais de Janeiro e que, no Atlântico Norte, passariam afastados dos Açores, de forma a evitar os inimigos; por seu lado, em carta dirigida ao mesmo vice-rei, Filipe IV ordenava que, no seu regresso do Oriente, as naus não escalassem os portos açorianos “e venham em direitura demandar esta costa de Portugal ate fim d'Agosto³⁶”. Em meados do século XVII, durante os 20 anos de serviço do provedor João do Canto de Castro (1644-1664), este apenas forneceu socorro e aguada a naus

³² Cf. BPARPD, LEC, Manuscritos, 20-A, *Collecção de papeis de Pedro Annes do Canto e de seu filho Antonio Pires do Canto*, doc. 10, Caderno de lembranças de António Pires do Canto, começado a 1 de Novembro de 1564, Lisboa, fl. 21 v.

³³ Sobre o solar de Nossa Senhora dos Remédios, FORJAZ (1978); e FORJAZ (1996).

³⁴ Quanto aos salvados, cabia também à Câmara de Angra tratar regularmente da limpeza dos fundos da baía, contratando para tal mergulhadores que tinham como função resgatar bens considerados com valor ou lixo que pusesse em causa a segurança no interior do porto. Cf. Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo (BPARAH), Administração Local, Arquivo da Câmara de Angra do Heroísmo (ACAH), *Livro de Tombo de 1656-1707*, fls. 189 v-190; GARCIA (2008), p. 134.

³⁵ Sobre o naufrágio da *Nossa Senhora da Luz*, GUEDES (1995), BETTENCOURT (2008).

³⁶ REGO (1978), Livro 17, doc. 276, pp. 230-232, e Livro 18, doc. 9, pp. 265-266, respectivamente.

da Índia em 1644, 1645, 1646, 1649, 1652 e 1654 e apoio à armada das ilhas em 1644, 1655 e 1656 (somente em 1655 a armada esperava as naus da Índia³⁷).

A localização estratégica dos Açores permanecia indiscutível e a provedoria das armadas não deixara de ser um importante instrumento no auxílio às naus da Índia³⁸. Porém, nesse mesmo século, eram as frotas do Brasil que mais pesavam no circuito luso-atlântico e essas, de um modo geral, navegavam também em direitura, isto é, sem desvios ou paragens, rumo a Lisboa. Se o papel dos Açores — de Angra, sobretudo — como escala da carreira da Índia havia terminado, as ilhas continuaram a ser um pólo de articulação entre as duas margens do Atlântico e os principais portos do arquipélago desempenharam um papel de relevo no apoio à navegação oceânica e ao comércio euro-atlântico³⁹.

Com a “ocidentalização” do império português e a secundarização da Rota do Cabo, a Terceira perdeu parte da projecção que tivera no século XVI e primeiras décadas do XVII. No entanto, a sua posição como “cabeça política” do arquipélago permanecia intacta: sede episcopal desde 1534, a cidade de Angra foi também, até 1766, sede da corregedoria dos Açores e, a partir dessa data, seria a da capitania geral. Com a criação da Junta da Fazenda Pública, em 1798, Angra receberia mais uma das extensões periféricas da coroa. Deste modo, a função de Angra como “cabeça” das ilhas foi uma imagem que, cerca de 1715, o jesuíta António Cordeiro, como bom terceirense, não hesitou em utilizar para valorizar a sua terra natal⁴⁰. Todavia, apesar do discurso de António Cordeiro, à proeminência político-administrativa de Angra já não correspondia igual importância económica. Angra manteve uma posição privilegiada no quadro do comércio inter-ilhas e da navegação de cabotagem e funcionava, para além de mercado consumidor, como um centro de redistribuição dos produtos vindos quer das restantes ilhas, quer de fora do arquipélago. Em meados do século XVIII, o porto de Angra constituía ainda uma importante escala para os navios portugueses e estrangeiros que buscavam aguada e necessitavam de reparações. A provedoria das armadas, neste particular, mantinha a sua funcionalidade e o seu préstimo: apesar de operar no interior de uma moldura legislativa que se conformara, no essencial, na centúria de Quinhentos, apoiou os navios das frotas brasileiras e outros que navegaram em águas açorianas⁴¹. Dos navios das frotas do ouro, alguns que provinham do Rio de Janeiro escalaram Angra e durante o tempo que estiveram fundeados na baía permaneceram a bordo um ou dois guardas do ouro, para evitarem roubos e contrabando⁴².

Contudo, se a cidade mantinha a sua importância político-administrativa, posição reforçada com a instituição da capitania geral, a centralidade do porto decaíra desde a centúria anterior. No extremo oriental do arquipélago, a praça de Ponta Delgada dominava as relações comerciais com o reino, a Madeira e Mazagão; por outro lado, desde finais do século XVII, face à crescente importância do comércio com as colónias inglesas das Caraíbas e da América do Norte, o porto da Horta afirmara-se como o pólo mais dinâmico do trato açoriano no

³⁷ BPARPD, LEC, Manuscritos, 78, vol. 2, fls. 96-97 v, carta sobre os serviços de João do Canto de Castro, Lisboa, 16 de Dezembro de 1666.

³⁸ ENES (1984).

³⁹ A título de exemplo, refiramos que, relativamente a São Miguel e Santa Maria, escreveu o autor da *Voyage fait par ordre du Roi en 1768 et 1769, [...] que “muitas vezes os navios, as vem buscar, e d’ellas fazem novo ponto de partida na sua volta da America e Indias-orientaes.”* Cf. BPARPD, *Variedades Açorianas*, de José de Torres, Série Manuscrita, vol. XIII, “Memórias para a História Açoriana”, fls. 138-159, *maxime* fl. 147.

⁴⁰ CORDEIRO (1981), p. 306.

⁴¹ LEITE (2001).

⁴² Em 1755 e 1757, e por diversas ocasiões, os guardas do ouro Estevão de Lima, José Correia e Francisco Pimentel permaneceram a bordo de vários navios oriundos do porto do Rio de Janeiro durante um número variável de dias, que oscilou entre um mínimo de nove e um máximo de vinte e dois (neste caso, dois documentos, ambos datados de 18 de Agosto de 1757, referentes a Estevão de Lima e a Francisco Pimentel). Cf. BPARAH, *Capitania Geral, Alfândega de Angra do Heroísmo*, Maço 13, Pasta 2 e Maço 15, Pastas 1 e 2.

contexto da rede de rotas que cruzavam o Atlântico e, em particular, das que uniam as ilhas aos territórios ingleses das Américas⁴³.

Embora menor e com estruturas de apoio mais modestas do que as que podiam ser encontradas em Angra, na segunda metade de Seiscentos o porto da Horta teria já um movimento de navios significativo. De resto, em junta convocada pelos oficiais da câmara a 16 de Junho de 1670 para proporem a elevação da vila da Horta a cidade, um dos argumentos apresentados para esse efeito foi, precisamente, a “frequência de nauios que a ella uem ComerSear”⁴⁴. Nas décadas seguintes, o predomínio do Faial em relação a São Miguel e Terceira nesse plano construiu-se sobre a exportação do vinho e da aguardente do Pico, graças ao papel que a Horta desempenhou como entreposto do comércio anglo-saxónico⁴⁵. A fixação de mercadores britânicos na Horta, com interesses no comércio da produção vinícola do Pico, terá contribuído para reforçar a tradicional dependência desta ilha em relação ao Faial, ao incrementar a procura de vinhos e aguardentes. No binómio formado por estas duas ilhas, a economia vinícola conduziu a uma divisão do trabalho: no Pico, a produção; no Faial, a comercialização. As palavras do autor da *Corographia Insulana* acerca deste complexo económico são deveras elucidativas: “O Comercio da Praça desta Ilha [=Faial], não desmerece, do de Angra em rezão do saque dos vinhos, e Agoas Ardentes da Ilha do Pico, que vão para os Reinos do Norte e Conquistas do Brazil”⁴⁶.

Na década de 1670, vinho *passado*, i. e., doce, e vinho comum do Pico eram comercializados na Jamaica e os registos parciais do porto de Boston para o período 1686-1688 assinalam 10 navios oriundos do Faial contra 5 navios do Funchal e, no que se refere aos produtos entrados, 421 pipas e meia de vinho do Pico face a 266 pipas e meia de vinho da Madeira⁴⁷. A partir destes dados, sobressai a capacidade do vinho açoriano em suplantar comercialmente o vinho madeirense. A localização da escala açoriana, a meio caminho entre a Europa e a América do Norte, facilitou igualmente a introdução dos vinhos do Pico e de São Jorge no porto de Boston⁴⁸. Do porto de Boston, o vinho açoriano era reexportado para outros destinos: Pennsylvania, Maryland, Virginia e mesmo Bermudas e Curaçao. Em meados do século XVIII, Boston mantinha-se como o principal porto de entrada para o vinho açoriano na América do Norte e o movimento de navios entre o continente norte-americano e os Açores apresentava níveis de importância somente superados pelo trato com as Ilhas Britânicas⁴⁹.

Para meados do século XVIII, com base em fontes de firmas envolvidas no comércio dos vinhos, James G. Lydon demonstrou que o vinho do Faial era um vinho muito popular na América do Norte, ultrapassado apenas pelo vinho das Canárias, apesar de os vinhos açorianos e das Canárias serem vendidos a preços mais baixos do que os da Madeira. Boston e Filadélfia, mais do que Nova Iorque, eram os principais mercados para os vinhos açoriano e canário⁵⁰.

No final do Antigo Regime, se as ilhas açorianas surgiam, a vários títulos, como um espaço marginal, uma periferia da economia-mundo europeia, paradoxalmente afirmavam-se como

⁴³ DUNCAN (1972).

⁴⁴ Cf. Biblioteca Pública e Arquivo Regional João José da Graça (BPARJJG), Horta, Arquivo da Câmara da Horta (ACH), Livros do Registo, Livro 6 (1665-1687), fls. 41-42 v. A importância desta junta foi devidamente assinalada por António Lourenço da Silveira Macedo, que a referiu na sua narrativa e a transcreveu, embora sem as assinaturas. MACEDO (1871), vol. I, pp. 182 e 414-415, “Documento N.º 37”.

⁴⁵ MENESES (1995a); RIBEIRO (2000).

⁴⁶ Cf. Biblioteca Nacional de Portugal (BNP), *Fundo Geral*, Cod. 306, *Corographia Insulana*, s. l., s. d., fl. 33.

⁴⁷ DUNN (1973 [ed. orig.: 1972]), p. 209; DUNCAN (1972), pp. 151-154, *maxime* pp. 152, “Table 22”, e 153, “Table 23”.

⁴⁸ DUNCAN (1972), p. 154; MENESES (1997), pp. 251 e 261-263.

⁴⁹ GUIMERÁ RAVINA (1990), vol. II, pp. 913-914, 929, “Table 11”, e 930-931, “Table 12”, “Table 13” e “Table 15”; MENESES (1995), pp. 235-239, Quadros N.º 21 a 26.

⁵⁰ LYDON (2008), pp. 182-184.

escala fundamental no sistema de rotas oceânicas e o arquipélago não deixou de reflectir o impacto das guerras comerciais e do curso na flutuação do comércio atlântico e nos movimentos portuários. No contexto das disputas entre as nações europeias, os Açores consolidaram a sua reconhecida importância de escala e ponto de apoio a navios e armadas, como sucedeu durante a Guerra da Independência dos Estados Unidos⁵¹, com navios corsários a fazerem aguada nas Flores⁵² e vasos de guerra britânicos a obter aprovisionamento e aparelhos em outras ilhas⁵³.

Devido à sua localização geográfica, que se revelava vital, quer na conjuntura das Guerras Napoleónicas, quer no contexto das tensões anglo-americanas de 1812-1814, o arquipélago foi novamente chamado a desempenhar um papel de relevo e “muitas vezes num limiar bem próximo de um protagonismo forçado”⁵⁴. Nos séculos seguintes, em conjunturas de paz ou de guerra, os Açores continuariam a exercer um papel que bem conheciam, demonstrando em mais de uma ocasião a relevância da sua posição no interior do sistema euro-atlântico e ilustrando assim o papel das ilhas e dos portos insulares na história.

BIBLIOGRAFIA

- ALBUQUERQUE, L. (dir.) (1989). *Grandes Viagens Marítimas*. Lisboa: Publicações Alfa.
- ALBUQUERQUE, L. (s. d. [1983]). *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*. 3ª ed., Lisboa: Publicações Europa-América.
- Arquivo dos Açores* (1980-1981). Edição fac-similada da edição original, Ponta Delgada: Universidade dos Açores, vols. I, II e V.
- As Posturas Camarárias dos Açores* [URL: <<http://www.ihit.pt/new/posturas/2008/tomo2.pdf>>]
- BETTENCOURT, J. A. (2008). *A Nau Nossa Senhora da Luz (1615) no contexto da Carreira da Índia e da Escala dos Açores: uma abordagem histórica-arqueológica*. Tese de mestrado em Arqueologia, Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, policopiado.
- BOUCHON, G. (1998 [ed. orig.: 1997]). *Vasco da Gama*. Lisboa: Terramar.
- CORDEIRO, A. (1981). *Historia Insulana das Ilhas a Portugal Sugeytas no Oceano Occidental*. Edição fac-similada da edição *princeps* de 1717, Angra do Heroísmo: Secretaria Regional da Educação e Cultura.
- COSTA, R. M. M. (1993-1995). *Faial 1808-1810. Um Tempo Memorável*. Separata do *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta: vol. XI.
- COSTA, R. M. M. (2005). *Os Açores em finais do regime de Capitania-Geral (1800-1820)*. Horta: Núcleo Cultural da Horta, 2 vols.
- CURTO, D. R. (dir.) (1998). *O Tempo de Vasco da Gama*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Comissariado para o Pavilhão de Portugal, Expo'98, e Difel.
- DUNCAN, T. B. (1972). *Atlantic Islands. Madeira, the Azores and the Cape Verdes in Seventeenth-Century Commerce and Navigation*. Chicago-London: The Chicago University Press.
- DUNN, R. S. (1973 [ed. orig.: 1972]). *Sugar and Slaves. The rise of the planter class in the English West Indies, 1624-1713*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press.
- ENES, M. F. D. T. (1984). “A provedoria das armadas no século XVII (algumas notas)”, em *Os Açores e o Atlântico (Séculos XIV-XVII)*. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, pp. 147-173.
- FERNANDES, J. M. (1989). *Angra do Heroísmo*. Lisboa: Editorial Presença.
- FERREIRA, A. M. P. (1984). “Os Açores e o curso francês na primeira metade do séc. XVI: A importância estratégica do Arquipélago (1521-1537)”, em *Os Açores e o Atlântico (Séculos XIV-XVII)*. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, pp. 280-295.
- FORJAZ, J. P. (1978). “O Solar de N^a S^a dos Remédios — Canto e Castro — (História e Genealogia)”, *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*. Angra do Heroísmo: vol. XXXVI, pp. 5-210.
- FORJAZ, J. P. (1996). *O Solar de N^a S^a dos Remédios (Canto e Castro)*. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira.

⁵¹ Sobre as relações entre os Açores e a América do Norte neste período, VANDERVORT (2000).

⁵² MACEDO (1871), vol. I, pp. 256-257.

⁵³ BPARPD, Arquivo da Câmara de Ponta Delgada (ACPD), Livro 13, fls. 272 v-273 v, 29 de Janeiro de 1780, *maxime* fls. 272 v-273 para a citação.

⁵⁴ COSTA (1993-1995), p. 136. Sobre esta conjuntura, no Atlântico e nos Açores, ver COSTA (2005); RODRIGUES (2012b); e RODRIGUES (2014).

- FRUTUOSO, G. (1978). *Livro Sexto das Saudades da Terra*. 2ª ed., Ponta Delgada Instituto Cultural de Ponta Delgada.
- GARCIA, A. C. A. (2008). *O Porto de Angra no século XVII e o sistema portuário do Atlântico*. Tese de mestrado em História Insular e Atlântica (séculos XV-XX), Ponta Delgada: Universidade dos Açores, policopiada.
- GARCIA, C. (2012). “Angra uma cidade portuária no Atlântico do século XVII. Uma abordagem geomorfológica”, em *Velhos e Novos Mundos. Estudos de Arqueologia Moderna*. Lisboa: CHAM, vol. 2, pp. 783-788.
- GARCIA, C. (2016). “O funcionamento do porto de Angra (Açores) durante o século XVII. Instituições e jurisdições”, em Amélia Polónia e Ana María Rivera Medina (eds.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y Estructuras Portuarias*. Madrid: Casa de Velázquez, pp. 123-146.
- GILLIS, J. R. (2004). *Islands of the Mind: How the Human Imagination Created the Atlantic World*. New York-Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- GÓIS, D. (1977). *Crónica do Príncipe D. João*. Edição crítica e comentada por Graça Almeida Rodrigues, Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.
- GREGÓRIO, R. D. (2001a). “O Primeiro Provedor das Armadas dos Açores: Um homem e um percurso (1473-1556)”, em *Portos, Escalas e Ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Actas do Congresso Internacional Comemorativo do Regresso de Vasco da Gama a Portugal*, Lisboa, Universidade dos Açores-Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1º vol., pp. 309-340.
- GREGÓRIO, R. D. (2001b). *Pero Anes do Canto: Um homem e um património (1473-1556)*. Ponta Delgada: Instituto Cultural de Ponta Delgada.
- GUEDES, M. A. M. (1995). “Viagem da Birmânia aos Açores — Filipe de Brito de Nicote e o Naufrágio, no Faial, da Nau Capitânia Nº Sª da Luz”, em *Actas do Colóquio O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XIX*. Horta: Núcleo Cultural da Horta, pp. 141-160.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1990). “«Las Islas del Vino» (Madeira, Azores y Canarias) y la América Inglesa durante el siglo XVIII: una aproximación a su estudio”, em *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira 1986*. Funchal: Governo Regional da Madeira, Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração, vol. II, pp. 900-932.
- LEITE, A. R. (2015). *Açores Cidade e Território. Quatro vilas estruturantes*. Angra do Heroísmo: Instituto Açoriano de Cultura.
- LEITE, J. G. R. (2001). “A estrutura da Provedoria das Armadas de Angra no século XVIII. Uma visão burocrática”, em *Portos, Escalas e Ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Actas do Congresso Internacional Comemorativo do Regresso de Vasco da Gama a Portugal*, Lisboa, Universidade dos Açores-Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1º vol., pp. 295-308.
- LYDON, J. G. (2008). *Fish and Flour for Gold, 1600-1800. Southern Europe in the Colonial Balance of Payments*. “An e-Publication of the Program in Early American Economy and Society”, Philadelphia, Library Company of Philadelphia.
- MACEDO, A. L. S. (1871). *Historia das Quatro Ilhas que formam o Districto da Horta [...]*. Horta: Typ. de Graça Jr., vol. I.
- MALDONADO, M. L. (1989). *Fenix Angrence*. Transcrição e notas de Helder Fernando Parreira de Sousa Lima, Angra do Heroísmo, Instituto Histórico da Ilha Terceira, vol. 1.
- MATOS, A. T. (1983). “Os Açores e a carreira das Índias no século XVI”, em *Estudos de História de Portugal. Homenagem a A. H. de Oliveira Marques*, vol. II — Séculos XVI-XX. Lisboa: Editorial Estampa, pp. 93-110.
- MATOS, A. T. (1987). “O regimento do provedor das armadas nos Açores (1575)”, em Luís Filipe Barreto e Francisco Contente Domingues (org.), *A Abertura do Mundo. Estudos de História dos Descobrimentos em Homenagem a Luís de Albuquerque*. Lisboa: Editorial Presença, vol. II, pp. 39-50.
- MATOS, A. T. (1988). *As escalas do Atlântico no século XVI*. “Série Separatas, 197”, Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga.
- MATOS, A. T. (1989). “Açores: Ponto de Convergência de Rotas Comerciais”, *Oceanos*, Lisboa, n.º 1, pp. 83-86.
- MATOS, A. T. (1990). *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa (Novos elementos para o seu estudo)*. Lisboa: Academia de Marinha.
- MENESES, A. F. (1987). *Os Açores e o Domínio Filipino (1580-1590)*, vol. I: *A Resistência Terceirense e as Implicações da Conquista Espanhola*; vol. II: *Apêndice Documental*. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira.
- MENESES, A. F. (1995a). “A Preponderância Geoeconómica do Faial na Conjuntura Açoriana de Setecentos”, em *Estudos de História dos Açores*, vol. II: *As ilhas na problemática do século XVIII*. Ponta Delgada: Jornal de Cultura, pp. 43-64.
- MENESES, A. F. (1995b). *Os Açores nas encruzilhadas de Setecentos (1740-1770)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, vol. II: *Economia*.
- MENESES, A. F. (1997). “O comércio dos Açores no século XVIII: rotas e transações”, em Alberto Vieira (coord.), *História das Ilhas Atlânticas (Arte, Comércio, Demografia, Literatura)*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, Secretaria Regional do Turismo e Cultura, vol. I, pp. 249-270.

- MOTA, A. T. (1971). *A Viagem de António de Saldanha em 1503 e a rota de Vasco da Gama no Atlântico Sul*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga.
- O Manuscrito "Valentim Fernandes"* (1940). Leitura e revisão das provas de António Baião, Lisboa: Academia Portuguesa da História.
- Posturas Camarárias dos Açores* (2008), Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, Tomo II.
- QUINN, D. B. (1979). *England and the Azores 1581-1582: Three letters*. "Série Separatas, CXXIII", Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Centro de Estudos de Cartografia Antiga.
- REGO, A. S. (dir.) (1978). *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções [...]*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Tomo IX, 1978.
- RIBEIRO, J. M. (2000). "O papel dos arquipélagos dos Açores e da Madeira no relacionamento luso-americano nos finais do século XVIII e inícios do século XIX", em *O Papel das Ilhas do Atlântico na Criação do Contemporâneo*, Actas do V Colóquio Internacional de História das Ilhas do Atlântico. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, pp. 285-305.
- RODRIGUES, J. D. (1998). "A Carreira da Índia e a escala açoriana", em *Catálogo Oficial do Pavilhão de Portugal. Exposição Mundial de Lisboa de 1998*. Lisboa: Expo'98, Pavilhão de Portugal, pp. 131-147.
- RODRIGUES, J. D. (2007). "'off the Islands': os Açores no contexto da primeira expansão inglesa", em *O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XX*, Actas do IV Colóquio: *No Bicentenário do Consulado dos E.U.A. nos Açores: O Tempo dos Dabney*. Horta: Núcleo Cultural da Horta, pp. 87-100.
- RODRIGUES, J. D. (2012a). *Histórias Atlânticas: os Açores na primeira modernidade*. Ponta Delgada: CHAM.
- RODRIGUES, J. D. (2012b). *O Atlântico Revolucionário: circulação de ideias e de elites no final do Antigo Regime*. Ponta Delgada: CHAM.
- RODRIGUES, J. D. (2014). "A monarquia luso-brasileira (1808-1822)" em João Paulo Oliveira e Costa, José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira, *História da Expansão e do Império Português*. Lisboa: A Esfera dos Livros, pp. 321-339.
- RODRIGUES, J. D., MADEIRA, A. B. (2003). "Rivalidades imperiais e emigração: os açorianos no Maranhão e no Pará nos séculos XVII e XVIII". *Anais de História de Além-Mar*, Lisboa: vol. IV, pp. 247-263.
- Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia do século XVI* (1940). Prefaciados e anotados por A. Fontoura da Costa, Lisboa: Agência Geral das Colónias.
- SALGUEIRO, T. B. (1992). *A Cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*. Porto: Edições Afrontamento.
- SCAMMELL, G. V. (1987). "The English in the Atlantic Islands c. 1450-1650", em *Vice-Almirante A. Teixeira da Mota: In Memoriam*. Lisboa: Academia de Marinha-IICT, vol. I, pp. 329-352.
- SOUSA, N. (1986). *A Arquitectura Religiosa de Ponta Delgada nos Séculos XVI a XVIII*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores.
- SUBRAHMANYAM, S. (1998 [ed. orig.: 1997]). *A Carreira e a Lenda de Vasco da Gama*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- UEDA, R. (2006). "Pushing the Atlantic Envelope: Interocenic Perspectives on Atlantic History", em Jorge Cañizares-Esguerra e Erik R. Seeman (eds.), *The Atlantic in Global History, 1500-2000*. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall, pp. 163-175.
- van LINSCHOTEN, J. H. (1943). "História da Navegação do holandês João Hugo de Linschoot, às Índias Orientais", tradução e notas do tenente-coronel José Agostinho, *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*. Angra do Heroísmo: vol. I, pp. 145-168.
- VANDERVORT, B. (2000). "Caesura: Azorean-North American relations in the years of the American War for Independence (1776-1783)", em *O Papel das Ilhas do Atlântico na Criação do Contemporâneo*, Actas do V Colóquio Internacional de História das Ilhas do Atlântico. Angra do Heroísmo: Instituto Histórico da Ilha Terceira, pp. 249-260.