

O grande comércio dos “pequenos actores”. Portuenses e Bascos na construção do sistema atlântico

(Minor actors, major trade. Portoans and Basques in the construction of the Atlantic system)

Barros, Amândio Jorge Morais
Instituto de Historia Moderna- UP. Via Panorâmica, s/n.
4150-564 Porto - Portugal
amandiobarros@hotmail.com

BIBLID [0212-7016 (2005), 50: 2; 335-369]

Portugalgo ipar-mendebaldeko portuen eta Espainiako Kantauri kostaldeko portuen arteko harremanak aztertzen ditu, XV. eta XVI. mendei dagokienez: itsas merkataritza hura ustez baino ekonomia esparru integratuagoan sarturik zegoen, hala penintsulako estatuen logistikaren barrenean nola munduko sistema modernoarenean.

Giltza-Hitzak: Historia ekonomikoa. Merkataritza atlantikoa. Portugal. Portuak. Nabigazioa. Sistema atlantikoa.

Examina las relaciones entre los puertos del noroeste portugués y los puertos de la costa cantábrica española en los siglos XV y XVI: un comercio marítimo que se inscribe en un espacio económico más integrado de lo que se supone, tanto dentro de la logística de los estados peninsulares como del sistema mundial moderno.

Palabras Clave: Historia económica. Comercio atlántico. Portugal. Puertos. Navegación. Sistema atlántico.

Examine les relations entre les ports du nord-ouest portugais et les ports de la côte cantabrique espagnole aux XVème et XVIème siècles: un commerce maritime qui s'inscrit dans un espace économique plus intégré que l'on peu le supposer, tant dans la logistique des états péninsulaires que dans le système mondial moderne.

Mots Clés: Histoire économique. Commerce atlantique. Portugal. Ports. Navigation. Système atlantique.

1.

Na abertura deste estudo sobre as relações dos portos do Noroeste português com os portos das províncias da Biscaias, passarei em revista alguma documentação que penso ser expressiva quanto à forma como elas se realizaram e à amplitude que elas alcançaram¹. As passagens seleccionadas abrangem o período compreendido entre o início do século XV e os primeiros anos do século XVI e, dado o carácter abrangente dos assuntos que tocam, circunscrevem uma investigação que é urgente realizar em profundidade.

O primeiro texto é extraído do foral/regimento da Alfândega do Porto, concedido pelo rei D. João I, e datado de 1410. Nele pode ler-se:

Outrossim mandamos que todas as cousas mercadorias que quaesquer mercadores trouxerem à dita cidade do Porto de Castella, e de Byscaya, e de Galliza, desde Fonte Rabia até ao rio do Minho, não pague dizima, salvo de ouro e de prata, e de ferro, e de aço, e de chumbo, e de estanho, e de cobre, e de breu, e de rezina, e de madeira de torno e de tornos, e de pipas levantadas, e de panno de côr ou lonas para treus, e das outras cousas de que se não costumam pagar portagem; porque achamos que de madeiras que não são de torno, nem de bordalhos, nem de pescados, nem de pelles cabruas, nem de todas as outras cousas que vem das ditas partes por que se costumam pagar portagem, não se ha de pagar dizima².

Poucos anos depois, em 1415, Rui Dias de Veja, espião da coroa de Aragão, estante em Lisboa, estava incumbido de uma missão delicada: observar a armada que nesse porto se preparava e todos alarmava. No relatório que escreveu ao rei D. Fernando I, documento que se viria a tornar a melhor fonte para o conhecimento das forças que conquistaram Ceuta, podia ler-se o seguinte:

Primeramente los navjos de Vizcaya et Lepuzca son estes que se syguen, que aqui estan, en esta çibdat de Lysbona:

La nao de Pero Otays de Çaraus, de que es maestre Furtun Sanchez de Içaraus, su primo, es de trezientos toneles et a de conpañia de sueldo cincuenta ommes maryneros de sueldo ----- CCC toneles
----- L omes

1. Importa esclarecer a questão da terminologia. Como se sabe, os documentos medievais e modernos não são propriamente um exemplo de rigor neste campo. Para a generalidade dos escribas portuenses, Biscaia era uma vasta região que se estendia desde a fronteira com a França até, praticamente, à Galiza. Só no século XVI, e excepcionalmente, se individualiza a província das Astúrias. Neste sentido, torna-se difícil determinar se o navio ou o mercador que arribam ao Porto são, verdadeiramente, biscainhos, cantábricos, guípuzcoanos ou, mesmo, asturianos, excepto quando é indicado o lugar ou cidade de onde são naturais. Deste modo, fica ressalvado qualquer erro de localização que possa ser cometido ao longo da exposição.

2. *A Alfândega do Porto e o despacho aduaneiro*, catálogo da exposição, coordenação de Manuel Luís Real. Porto: Arquivo Histórico Municipal do Porto, 1990; p. 86.

La nao de Alfon Lopez, despensero del rrey de Castilla, de que es maestro Pero Diaz de Ortega, vasallo del dicho señor rrey, el qual biue en Bilbao; et es de dozientos et trenta toneles et a de omnes de sueldo quarenta maryneros

----- CCXXX toneles
----- XL omes

La nao de Furtun Yannez de Saraspe, vezino de Bermeo, que es maestre el mesmo, et es de çiento et trenta toneles et ha de onbres de sueldo maryneros vente quatro

----- CXXX toneles
----- XXIIII omes

La nao de Sauastayan Lopez, es vezino de Deua, es maestre el mesmo. Et es de çiento et vente toneles, et de compana de sueldo de maryneros vente quatro omnes

----- CXX toneles
----- XXIIII omes

La nao de San Juan de Vbila, vezino de Motreçu, que es de çiento et vente toneles, tyene de omnes de sueldo maryneros vente et tres

----- CXX toneles
----- XXIII omes

La nao de Juan de Deua, çiento et vente toneles, et ha de omnes de armas maryneros de sueldo vente et vno

----- CXX toneles
----- XXJ omes

La nao de San Jvan Dondara, vezino de Deua, que lyeua çiento et diez toneles et omnes de sueldo maryneros vente onbres

----- CX toneles
----- XX omes

La nao de Juan de Garmjna, vezino Dendaroa, es de çiento vente toneles, en que ha vente et tres omnes de sueldo maryneros

----- CXX toneles
----- XXIII omes

La nao de Juan de Lasao, vezjno de Deua, que lyeua çiento et vente toneles et omnes de sueldo maryneros vente quatro

----- CXX toneles
----- XXIIII omes

La nao de Pero Yanez de Laravry, morador en el dicho lugar, que lyeua çien toneles, et ha en ella diez et nueve omnes de sueldo maryneros

----- C toneles
----- XIX omes

La nao de Gonçalo Sanchez de Lyandre, vezjno de Santander, çiento et vente toneles et omnes de sueldo vente et dos maryneros

----- CXX toneles
----- XXII omes.

Et señor, sepa vuestra merçed que estas dichas naos que aqui van declaradas et nombradas son treze de Vizcaya con dos de Galicia [a nau de “Gomez de Figera, de Aruenna”, 133 toneladas e 26 homens, e a “nau de Ferrol”, 120 toneladas e 21 homens] las quales van aqui nombradas et declaradas la gente dellas et las toneladas. Et podian leuar, sy fueren de carga, mas non porque ellas sean pera carga alguna, synon de armada, pero que lyeuan al mes, por cada tonel de la nao, vna corona, et porque sepa la vuestra alta senoria la grador dellas, las puse todas asy.

Mais adiante comunica que estava prevista a chegada de mais navios: quatro naus de mercadores biscainhos que, como outras tantas portuguesas que igualmente haveriam de arribar a Lisboa e integrar a frota, estavam naquela ocasião navegando pela Flandres, fazendo seus comércios³.

O terceiro texto conduz-nos aos gabinetes dos conselhos régios portugueses dos finais da Idade Média. Em concreto, aos arquivos do secretário Álvaro Lopes de Chaves, servidor do rei de Portugal, e contendo papéis escritos no último quartel do século XV; para o caso que nos interessa um documento sobressai: trata-se de um parecer, produzido no contexto da preparação de uma expedição militar contra o reino vizinho:

[...] Que se também não houver de ir a Castela deve de fazer fundamento de fazer ou haver comprada em Biscaia uma grossa e boa nau, e um par de especiais barinéis para guarda, amparo e defesa de seus Reinos, a qual nau e dois barinéis poderão custar até 10 mil coroas⁴.

Terminemos esta incursão por textos conhecidos, avançando um pouco mais no tempo. Até ao início do século XVI, para uma última referência de inestimável valor; mais uma fornecida por um espião⁵. No ano de 1506, em plena ressaca da viagem de Vasco da Gama à Índia, e da abertura da Rota do Cabo, a Senhora de Veneza, alarmada com o rumo que as coisas tomavam, funesto para o seu negócio mercantil, envia a Portugal o “embaixador” Cà Masser, encarregado de estimar os recursos disponíveis nos portos portugueses e a logística da expansão. Saber o que valia o adversário, já se vê. Na exposição remetida para o seu governo, a propósito dos meios navais existentes, elemento primordial do processo, este agente comunicou:

“as naus na sua maioria vêm de Biscaia e Flandres, e muitas poucas se fazem cá; e essas poucas, no Porto”⁶.

3. *Monumenta Henricina*, vol. II. Coimbra: Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960; pp. 138-141 (doc. 57).

4. Álvaro Lopes de Chaves, *Livro de apontamentos (1438-1489)*, introdução e transcrição de Anastácia Mestrinho Salgado e Abílio José Salgado. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1983; pp. 59-60.

5. Elementos fundamentais para a compreensão de uma temática a que os historiadores ultimamente vêm prestando muita atenção: a divulgação de informação e a transmissão de saberes. Trata-se de um fenómeno antigo e essencial na construção de uma cultura técnica, base da construção dos estados modernos. BARROS, Amândio Jorge Morais. “‘Saber fazer’: a circulação de informação entre comunidades marítimas no início dos Tempos Modernos”, in *Revista da Faculdade de Letras - História*, III Série, Volume 6, Porto, 2005, p. 21-48; ver o recente estudo de LESGER, Clé. *The rise of the Amsterdam market and information Exchange. Merchant, Commercial, Expansion and Change in the spatial economy of The Low Countries, c. 1550-1630*. Londres: Ashgate, 2006.

6. *Relazione de Lunardo da Chá Masser, 1506*, ed. de PERAGALLO, Prospero. *Carta de el-rei D. Manuel ao Rei Cathólico, e em apêndice a Relação de Chá Masser*. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1892, p. 10, citado por BARATA, João da Gama Pimentel. “Os navios”, in *Estudos de arqueologia naval*, vol. I. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989; p. 206.

Um regimento, dois relatórios de espões e uma recomendação para um governante. Por todos eles perpassa uma ideia comum: a da importância da Biscaia como mercado naval, exportador de recursos logísticos para as marinhas (militar e mercante⁷) e portos nacionais. Como observaremos, esta ideia tem um alcance ainda maior. Com base na indústria marítima gerou-se um espaço económico integrado e uma prática mercantil desenvolvida, que se projectou muito para lá dos limites da Península Ibérica, fazendo da sua faixa Norte e Noroeste um território dinâmico e interessante para os mais diversos agentes comerciais europeus. É que, depois das rivalidades regionais, nomeadamente entre Burgos e Bilbao, os acordos “diplomáticos” e as negociações intermediadas pelos monarcas castelhanos resultaram num esquema de compensação e repartição de tarefas entre os consulados das duas povoações, fundamentos da prosperidade da região⁸.

2.

Não é novidade nenhuma afirmar que os contactos entre o Noroeste de Portugal e a Biscaia/Guipúzcoa/Cantábria se estenderam ao longo de séculos. Durante a Idade Média, enquanto uma vasta área da Península ainda se encontrava em processo de estruturação após a Reconquista, já os territórios noroeste e setentrional concentravam nos seus portos um importante tráfico comercial e empenhavam-se no desenvolvimento das actividades marítimas, nas suas mais variadas vertentes.

Em termos historiográficos o marco das relações entre estes espaços permanece, geralmente, ignorado. Nas palavras de Hilario Casado, no caso concreto do comércio –e de todas as variáveis que ele envolve– está praticamente tudo por desvendar⁹. Este facto deve-se a duas ordens de factores: por um lado, à orientação tradicional da investigação, que, durante muito tempo preferiu centrar-se na abordagem de factos institucionais e políticos¹⁰, secundarizando, ou considerando irrelevante o devir económico; por outro (e de algum modo determinando aquela opção), ao desconheci-

7. Embora neste tempo a separação ainda não seja muito nítida.

8. Ver, a este propósito, a síntese de ORELLA UNZUÉ, José Luis. “Geografías mercantiles vascas en la Edad Moderna (I). Instituciones mercantiles vascas”, in *Lurralde: investigación y espacio*, disponível em www.ingeba.euskalnet.net/lurralde/lurranet/leur25/orella02.htm. Consulte-se, também, o importante livro de GRAFE, Regina. *Entre el mundo Ibérico y el Atlántico. Comercio y especialización regional 1550-1650*. Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia/Diputación Foral de Bizkaia, 2005; pp. 75-82.

9. “El estudio de las relaciones económicas y, especialmente, comerciales entre Portugal y España está por hacer. Salvo para el período contemporáneo, sólo poseemos visiones parciales acerca de tal o cual tráfico, entre algún territorio o de determinados puertos. De la misma manera, si bien comienzan a conocerse bastantes cosas sobre el comercio medieval, el de los siglos XVI, XVII y XVIII permanece aún muy oscuro”; CASADO ALONSO, Hilario. “Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI”, in: *Revista da Faculdade de Letras - História*, III Série, Volume 4, Porto, 2003; p. 217.

10. Também das técnicas de construção naval, numa perspectiva muito nacional, “menos-prezando” contributos externos nesta área.

mento –ou desinteresse– de documentação e registos susceptíveis de serem cruzados, indispensáveis para se avaliar a amplitude do relacionamento estabelecido. E não se trata aqui de uma região menor. Trata-se de um conjunto de pontos estratégicos e de singular interesse, principalmente quando emergem como palco de operações de primeiro plano que contrariam radicalmente a ideia corrente segundo a qual a Península Ibérica constituía um espaço dependente, periférico.

Adiantando ideias a que já tornarei, quer a Biscaia quer o Noroeste português encetaram um processo de organização de mercados em épocas recuadas. Com muitas semelhanças: se os bascos, articulando centros produtores do interior e regiões costeiras, constituíram uma economia forte, baseada na constituição e na *performance* de uma extensa indústria de construção naval, exploração de ferro, pesca, comércio marítimo e transporte¹¹, os portuenses não fizeram menos. E, com excepção das ferrarias, tudo se assemelha, processos e realizações incluídos. Exploraram-se as potencialidades das “províncias interiores”, forte conexão entre os mercados, imposição dos seus portos como pontos de saída indispensáveis. Pelos finais da Idade Média, o domínio do termo –e conseqüente espaço produtivo– pelo Porto estava consolidado e, desde então, a sua economia de base marítima organizada. Organizada em função da fábrica naval, da pesca, do comércio marítimo e do transporte. Comparativamente com o mundo basco a falta de ferro era compensada pelo investimento num comércio de exportação alimentado por outros produtos-chave: o sal, de que ainda falarei; os couros do Entre Douro e Minho –mercadoria tão valiosa que no final do século XV será abrangida por um decreto que faz dela monopólio régio–, e o pescado, seco e fresco, conduzido em quantidades crescentes para todos os quadrantes da Península, destacando-se as exportações, iniciadas em força no século XIV, para o porto mediterrânico de Valência¹².

No século XVI, já se verá, aconteceram mudanças e ajustamentos que, sem modificar a estrutura de base aqui descrita, mas como outros promotores¹³, redimensionaram claramente as economias destas regiões. No caso do Porto, aproveitando a ligação com o mundo atlântico, o Brasil, e principalmente, o negócio açucareiro; no da Biscaia, afirmando a sua posição fulcral na logística do império espanhol.

11. PRIOTTI, Jean-Philippe. *Bilbao et ses marchands au XVI^e siècle. Genèse d'une croissance*. Lille: Presses Universitaires du Septentrion, 2004; p. 13.

12. Ver ideias gerais em BARROS, Amândio Jorge Morais. *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, 2 volumes. Dissertação de doutoramento policopiada. Porto: Faculdade de Letras, 2004. Sobre as exportações para o Mediterrâneo ver BARROS, Amândio Jorge Morais. “Barcos, banqueiros e cativos. Os portuenses e o Mediterrâneo nos séculos XV e XVI”, in: *Portugallo mediterraneo*, a cura di Luís Adão da Fonseca e Maria Eugénia Cadeddu. Cagliari: Consiglio Nazionale delle Ricerche/Istituto sui rapporti italo-iberici; pp. 263-64, 272, e BARATA, Filipe Themudo. *Navegação, comércio e relações políticas: os portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1998.

13. O Porto, desde o início conta com um grupo significativo de poderosos mercadores; Bilbao, segundo Priotti, no livro citado na nota 11 (p. 13) apenas vê formar-se idêntico grupo no século XVI.

É por estes motivos que estes territórios se tornam peças básicas no complexo da economia-mundo europeia, e no sistema mundial moderno, conceito que Wallerstein consagrou¹⁴. E que, com outros exemplos, que veremos, os bascos e portuenses eram tudo menos partes isoladas e dependentes.

Para os conhecermos melhor, e para esclarecermos algumas facetas desta evolução, precisamos de recorrer a documentação produzida no âmbito dos centros marítimos de referência, nos portos, nas casas comerciais neles implantadas, nas suas instituições económicas, e compará-la sistematicamente. Neste sentido exige-se o cruzamento de informação. Importa observar e registar comportamentos. Importa dirigirmo-nos aos notários, às câmaras municipais, às alfândegas, aos escritórios das companhias de seguros de Burgos, aos balcões das casas financeiras e bancárias, aos portos, à borda dos molhes, descer aos porões dos navios e conferir as cargas que levam. E isso, apesar das lacunas documentais, da aridez dos diplomas, das dificuldades causadas por colecções díspares, por vezes extensas, noutros casos inexistentes ou muito fragmentárias, compensa. Compensa levantar os nomes dos mercadores e dos navios; encontrá-los num qualquer porto a negociar sal, açúcar ou ferro, a carregá-los e mais adiante, a entregar essas mercadorias noutra ancoradouro, a reclamar de direitos indevidamente cobrados, ou pagamentos que lhes são devidos, perceber técnicas e lógicas comerciais. Compensa, como Pedro Andrés Porrás demonstrou em trabalho recente, perscrutar os contratos mercantis e levantar algumas centenas de transacções, intuir muitas mais, e perceber o nível de vitalidade destes locais; e entre os protagonistas de toda esta acção descobrir mercadores com quem topamos nos livros do Porto, de Aveiro, de Vila do Conde e de Viana, entre outros, profundamente implicados nesse movimento¹⁵.

14. WALLERSTEIN, Immanuel. *O sistema mundial moderno*. Vol. I (“A agricultura capitalista e as origens da economia-mundo europeia no século XVI”). Porto: Edições Afrontamento, 1990; pp. 73-74.

15. PORRAS ARBOLEDAS, Pedro Andrés. “La práctica mercantil marítima en el Cantábrico Oriental (siglos XV-XIX)”. Partes I e II. Respectivamente nos *Cuadernos de Historia del Derecho*, 2000, nº 7; pp. 13-127, e *idem*, 2001, nº 8; pp. 141-254. A título de exemplo, refira-se que Martim de Quartas, vizinho de Castro Urdiales, homem bem conhecido no Porto pelos negócios que tem com Simão Vaz – o que pode ser muito significativo dado o facto de este ser correspondente no Porto dos Ruiz – surge a comerciar sal, em navios do Porto, em Março de 1590; ver a parte segunda deste estudo de P. Andrés Porrás; pp. 152-153. Membro de uma rede de comércio poderosíssima é, sem qualquer sombra de dúvida, Diogo Pereira, que surge neste estudo a reconhecer ter recebido de “Martín Bélaz”, em Castro Urdiales, onde ambos estavam, 100 ducados de ouro (mais 12 de risco) para os empregar em mercadorias que o dito Martín Bélaz, em seu navio ou nos que cumprir, levar à cidade do Porto (em 26 de Março de 1586), II, p. 229-230. De notar, entre os elementos portugueses presentes nos portos cantábricos, o número significativo de mercadores de Trancoso, vila do interior beirão, próxima da fronteira com Castela. Não admira; trata-se de gente profundamente relacionada com os meios conversos ibéricos, com as actividades relacionadas com a transformação de ferro e com o negócio de materiais pesados realizado com os portos marítimos. São muitos os que vêm a Aveiro, ao Porto, ou a Vila do Conde, como agentes dos grandes homens de trato e, alguns deles, também fortes homens de negócios. Hilario Casado, em diferentes textos, como no anteriormente citado, tem vindo a chamar a atenção para estes elementos, não apenas envolvidos no comércio de ferro mas também no lucrativo mundo dos têxteis. Eis mais um actor – o interior dos reinos – geralmente desconhecido nesta economia cada vez mais global dos séculos XVI e XVII.

3.

Na abertura do belo ensaio sobre complexos histórico-geográficos, Vitorino Magalhães Godinho afirma:

“a economia tem de ser considerada na sua configuração espacial –inscrita no espaço geográfico cuja «geometria» é dada pelas condições técnicas (distâncias medidas em velocidades e em riscos e custos de comunicação). Por outro lado, como toda a dominância o é tão-só num sector regional e em função de outras dominâncias noutras regiões, há que considerar a complexa economia (e a sociedade, dela inseparável) em que se insere, com as suas específicas tensões de factores”.

Além disso, a “teia das relações internas e externas dessa totalidade”, mantém-se relativamente constante num intervalo de tempo assaz longo, estrutural¹⁶.

A proposta central deste artigo consiste na análise do conjunto e o significado das relações entre o litoral norte português e o efervescente mundo basco, evidenciando os fenómenos desenvolvidos em redor das dinâmicas do Porto e seus mercados de referência. Esse processo deve ser lido à luz destes conceitos: à luz de um complexo e extenso espaço económico, social, político e, inclusive, cultural que gerou intercâmbios que decorreram de forma persistente e coerente num período longo.

Eis um campo de estudo que nos permite descobrir todo um mundo de contactos num tempo localizado entre a Baixa Idade Média e os primeiros séculos do período Moderno. Que, sem surpresas, exibiu diferentes facetas consoante as épocas e as conjunturas, suscitando adaptações e reconversões de estratégias. Que resultou em momentos de colaboração, de rivalidade, de tensão, de concorrência e de complementaridade. Principalmente complementaridade. Aproveita-se o que de melhor cada um pode fornecer, atendendo à exigência do mercado; Simão Vaz, do Porto, despacha navios de sal e de açúcar para Bilbao e, em troca, recebe ferro para os navios cujo contrato arrematou ou prata para o desenvolvimento da sua actividade bancária¹⁷.

A história das relações económicas, dos factos económicos –aqui entendidos à boa maneira dos Annales, como “factos totais”– no âmbito deste

16. GODINHO, Vitorino Magalhães. “A evolução dos complexos histórico-geográficos”, in: *Ensaio. II. De história de Portugal*. 2ª edição. Lisboa: Sá da Costa, 1978; p. 19.

17. Aliás, tem correspondentes financeiros em Bilbao. Ver, entre outros, Arquivo Distrital do Porto (=ADP). *Po 1º*, 3ª série, liv. 85, fl. 47, transporte de açúcar de Simão Vaz para Bilbao em navios “flamengos”; 23 de Maio de 1590: Simão Vaz passa procuração a António Sanchez, morador em Viana, para cobrar de Martim de Quartas, conhecido empresário de ferro de Bilbao, mas morador em Castro Urdiales, também constante dos contratos reunidos por Pedro Porras (parte II, p. 153), 1 800 reales (72 000 reais portugueses) de uma obrigação que para com ele celebrara em Bilbao. Bem informado, Vaz sabia que Quartas estava para chegar a Viana com mercadorias; ADP. *Po 1º*, 3ª série, liv. 92, fl. 192.

espaço alargado, é a história da construção de um mercado coerente e, articulado, que foi fundamental para a projecção dos portos, cidades e regiões nele integrados.

O universo económico espreado entre o Noroeste português e a Biscaia/Guipúzcoa/Cantábria estruturou-se no contexto deste quadro geral, e deveu muito da sua expressão –que foi dilatada– à acção de homens de negócios das suas praças e à forma como estes exploraram os meios, produtivos, técnicos, que tinham à sua disposição. Que já conheceremos.

4.

Como disse, balizarei a cronologia entre o ocaso da Idade Média e os primeiros séculos da Época Moderna; *grosso modo*, entre os finais do século XIV e os inícios do século XVII. É evidente que a análise será, como não, superficial procurando apenas engendrar uma panorâmica geral que interessa desenvolver nas suas diferentes facetas em futuras investigações e projectos científicos. É impossível, nos limites de um artigo, descrever quantos navios da Biscaia, ou daí procedentes, vinham ao Porto; de que portos, que tonelagem, que características. Assim como é impossível analisar todo o conjunto de operações que as companhias comerciais desta cidade tinham de realizar em Deva, Orio, Motrico, Bilbao..., para concretizar os seus planos, etc. Mas a escolha desta cronologia não é aleatória. Ela parte da premissa que naquele período –evidentemente com flutuações– a economia marítima nortenha (entenda-se: do norte da Península) conheceu uma alteração assinalável, que culminou na sua projecção internacional.

Aqui procurar-se-á acrescentar uma abordagem nova ao problema, projectada a partir destes lugares. Não se trata de esquecer o papel incontornável desempenhado pelos grandes centros imperiais ibéricos, Sevilha e Lisboa, na formação desse quadro económico; porém, e dentro das limitações analíticas atrás mencionadas, intenta-se trazer para um plano mais visível o papel desempenhado por outros centros marítimos e portuários, menores é certo, mas igualmente activos e, em determinados aspectos (na formação de uma elite mercantil influente, por exemplo), impulsionadores dos movimentos mais inovadores daquele tempo; dos que desembocarão na formação da economia-mundo europeia. Será dado particular relevo ao espaço de actuação dos seus homens de negócios, das suas frotas, dos seus agentes. Ou seja: esboçar, com estes elementos interactivos, uma geografia económica de referência, e, ao que tudo indica, das mais dinâmicas, inscrevendo neste pano de fundo e, sempre que as fontes assim o permitam¹⁸, o elenco dos produtos movimentados, os meios técnicos disponíveis e as estratégias de negócio empregadas.

18. E permitem pouco, pois os arquivos portugueses são muito avaros no que respeita à transmissão deste tipo de informações.

Paralelamente, esta análise inscreve-se num tema de ponta da historiografia moderna: o da história portuária. Neste sentido, atender-se-á à evolução global dos portos envolvidos e da sua profecção, começando, como já se percebeu na abertura do trabalho, pela própria logística naval, que explica algo da sua vitalidade.

Daqui partir-se-á para outras temáticas, tão ou mais importantes. Atender-se-á aos activos portuários, à sua especificidade e ao modo como se complementaram; haverá, além de tudo isto, uma tentativa de identificação de alguns agentes portuários em cena.

Juntamente com a menção a alguns dados sobre a movimentação de produtos para a fábrica naval, como o ferro ou o breu, ou mesmo os produtos resinosos de produção local (menor) ou, mais vulgarmente, importados das Landes do sudoeste francês e daí reexportados depois de satisfeita a procura dos estaleiros locais¹⁹, procurarei desenvolver um pouco mais esta temática dos mercadores e das redes comerciais que formaram: quem são, por onde se movimentaram, como se afirmaram. Foram eles os motores deste processo. Como surgiram, como se relacionaram e como evoluíram as elites mercantis, que desafios (e rivalidades) enfrentaram, qual a extracção dos seus sócios maioritários, quais os seus feitores e correspondentes, que portos utilizaram para o despacho dos seus negócios e, muito importante, como lidaram com as comunidades marítimas, locais e externas: com os construtores navais, com os marinheiros e mestres de navios; por fim, e em consequência desta actividade, como utilizaram os serviços de informação mercantil e jogaram com os mercados, como se organizaram em termos empresariais, como conseguiram entrar nos esquemas de poder, muitas vezes condição *sine qua non* do êxito económico.

5.

Os textos reproduzidos a abrir este estudo não deixam dúvida: os bascos e, como se pode ver na documentação do Porto, em particular os mercadores de Bilbao desenvolveram uma economia vigorosa. Planeada. Organizada em torno de uma fortíssima actividade marítima, forjada ao longo da Idade Média. Recordemo-la, no essencial: construção naval –em inúmeros centros costeiros–, exploração de ferrarias nas várias províncias, transporte internacional (nítido já na Idade Média), a pesca de altura (organizada em moldes capitalistas), nomeadamente a do bacalhau na Terra Nova na abertura dos Tempos Modernos, e, claro, o comércio de cabotagem de longo raio, efectuado em naves de médio e pequeno porte que acediam a qualquer porto.

19. LOEWEN, Brad. “Resinous paying materials in the French Atlantic, AD 1500-1800. History, Technology, Substances”, in: *The International Journal of Nautical Archaeology*, (2005) 34.2; pp. 239, 241, 249.

A Baixa Idade Média constituiu um primeiro período central neste processo de afirmação. Também o foi para o Porto. E, também como foi afirmado, com muitas semelhanças. Que geram uma certa competição e, mesmo, rivalidade, entremeada por violências no mar, com assaltos a barcos e represálias. Porém, apesar disso, estas posturas, no final, não se sobrepuseram à necessidade de cooperação.

A palavra dinamismo tem sido muito repetida ao longo deste texto. E eu explico porquê. Porque a sucessão de notícias e a sua qualidade não deixam dúvidas quanto à actividade exuberante desenvolvida nestes e entre estes dois pólos ibéricos. E volto a insistir na semelhança de processos, que espanta: a constituição de um mercado distribuidor, sempre que possível tendencialmente monopolista, em torno de certos produtos (ferro e lãs na Biscaia, sal, couros, vinhos e produtos tintureiros no Porto); uma relação apertada, e tantas vezes conflituosa, com o termo territorial, demonstrada nos contactos intensos com o *umland* e o *hinterland* na formação de cada um destes mercados; a criação de meios de escoamento eficazes com a organização de frotas mercantes e sistemas portuários próprios; a tentativa de penetração em diferentes regiões europeias (como as Ilhas Britânicas, a Flandres e o próprio Mediterrâneo²⁰) e a projecção internacional dos negócios, em favor de um grupo dominante, burguês ou ligado ao universo marítimo, que não tardará em retirar dividendos políticos dessa situação, como acontece no Porto ainda na Idade Média.

Similitude de meios e de processos. Tornemos ao relatório do espião aragonês. Aí deparamos com dados suficientes para avaliar o volume das frotas, mesmo das frotas mercantes. Se o País Basco não apresenta o maior número de navios, de facto é ultrapassado pela Flandres e quase igualado pela Inglaterra, isso deve-se, fundamentalmente, à característica do serviço requerido.

20. Nítido no caso português desde a primeira metade do século XV, com serviços de transporte entre a Flandres e as Repúblicas Italianas, em especial no contexto das chamadas “Guerras de Itália”, transportando armas nórdicas para os contendores; sobre este assunto ver BARROS, Amândio Jorge Morais. “Génova e a construção do sistema atlântico”, in: *Genova, una “porta” del Mediterraneo*, a cura di Luciano Gallinari. Volume II. Cagliari: Consiglio Nazionale delle Ricerche/Istituto di Storia dell’Europa mediterranea, 2005; pp. 761-806. Por seu turno, “desde finais do século XIII, os bascos encontram-se no Mediterrâneo por motivos militares. A estas actividades guerreiras associa-se um intenso tráfico mercantil. No século XIV, e mais ainda no século XV, eles percorrem o Mar Interior em todos os sentidos, assegurando ligações necessárias com os portos atlânticos”; desde os Países Baixos, Inglaterra e Irlanda –precisamente as mesmas rotas percorridas pelos navios portuenses– até Marselha e, igualmente, entre Cagliari e Barcelona. Além disso, principalmente entre os anos 1450-1465 a sua actividade é intensa em Génova, e o navio basco “constitui um motor essencial da economia”; PRIOTTI, Jean-Philippe. “Basques peninsulaires et réseaux portuaires en Méditerranée (fin XIII^e-milieu du XVI^e siècle)”, in: *Rives nord-méditerranéennes*, 2^a série, 13, 2003; este texto encontra-se disponível em rives.revues.org/document161.html.

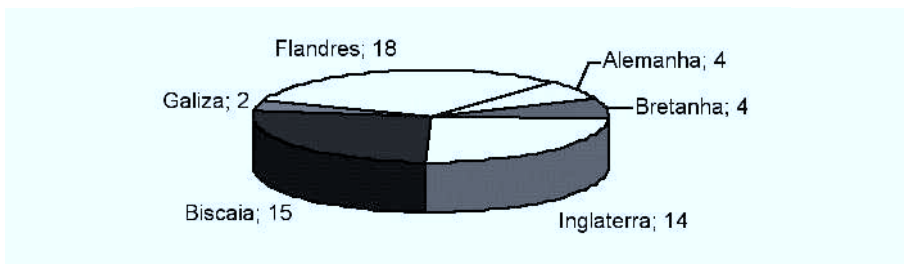


Fig. 1. Navios estrangeiros contratados para a expedição de Ceuta (1415).

Mais do que contratar navios com mercenários, casos dos flamengos, ingleses e alemães, os navios da Biscaia, tal como os do Porto, aliás a frota mais numerosa com 32 unidades²¹, eram essencialmente navios comerciais (relembre-se que alguns deles ainda andavam pela Flandres) e, apesar de trazerem homens de armas, destinavam-se, fundamentalmente, a servir como transporte de tropas. Isso, por outro lado, aclara uma das semelhanças atrás evocadas: na abertura de Quatrocentos há, na Península, duas regiões bem equipadas em termos navais, capazes de fornecer meios de transporte consideráveis. Outra: são frotas maioritariamente constituídas por naus, esses cargueiros modernos, aperfeiçoados, a caminho de concluírem um trilho evolutivo que os haveria de tornar os mais eficazes navios da expansão²². É que nestas regiões prevalecia a novidade em termos navais, e a constituição de um património técnico que contaminava todos os meios marítimos. Pois, como notam Xabier Alberdi e Alvaro Aragón, “imperava uma cultura naval comum, de modo que as inovações que se produziam numa dada comunidade rapidamente se difundiam”²³, para mais quando se tratava de colectividades que contactavam de forma tão intensa e regular. De resto, e ainda socorrendo-me dos textos citados, não custa admitir que muitas destas inovações tenham saído dos estaleiros navais bascos²⁴, aprimoradas nos

21. De acordo com o relato de Vega, a armada de Ceuta teria, para além destes navios de fora (mais ou menos pois havia tripulações que ainda não estavam confirmadas), 32 embarcações do Porto, como se disse, 26 de Lisboa e 2 de Faro.

22. Depois da fase exploratória entregue às caravelas as grandes rotas oceânicas dependerão das naus e dos navios, estes últimos de menor porte mas com todas as características dos primeiros, melhor adequados aos objectivos pretendidos pelas coroas ibéricas e, ao contrário do que durante muito tempo se pensou, objecto de um lucrativo comércio de compra e venda entre armadores dos dois reinos. Sobre as características destas embarcações, ver DOMINGUES, Francisco Contente. *A carreira da Índia*. S/l: CTT, Correios de Portugal, 1998.

23. ALBERDI LONBIDE, Xabier; ARAGÓN RUANO, Álvaro. “La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media”, in: *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, vol. 2 (*La construcción naval en el País Vasco*). Donostia-San Sebastián: Museo Naval, 1998; p. 25.

24. LEIZAOLA, Jesús María de. *La marina civil vasca en los siglos XIII, XIV y XV*, vol. II. San Sebastián: Editorial Sendoa, 1988; pp. 8-9. Apesar da exaltação regionalista, esta obra contém informações de valor para o conhecimento da evolução da marinha da região; além disso, Leizaola valida o seu trabalho, particularmente no caso referido da inovação basca na área da cons-

...

ambientes portuários do Noroeste português e divulgadas posteriormente por toda a Península, tornando-a o espaço marítimo mais moderno da Europa. A frase de Cà Masser, citada antes, implicitamente confirma este juízo²⁵. Eis aqui um primeiro factor justificativo da intensa movimentação entre os dois espaços: as solicitações de um mercado marítimo em formação, requerendo mais e mais navios, implicaram um fluxo de importações de matérias-primas imprescindíveis para a laboração dos parques de construção naval.

Portugal surge sempre na listagem das direcções da navegação basca de finais da Idade Média e Época Moderna. No entanto, conhecem-se poucos detalhes desse processo.

Data do século XIII o primeiro diploma que fala da grande intensidade das relações com Portugal e, indirectamente, explica alguns incidentes, resultantes da rivalidade entre concorrentes em busca de mercados.

Nas origens da regulamentação do trato, comprovando contactos seguros e de grande valor, aqui e além entremeados por episódios de alguma tensão, temos informações desde pelo menos D. Dinis, a justificar deste medidas particularmente significativas. Na verdade, data do seu reinado o estabelecimento de um convénio comercial com as comunidades marítimas guipuzcoanas, a favor, naturalmente, do comércio português que desde tempos anteriores –com segurança desde 1288– se fazia nestas paragens. Por 1296 em reciprocidade de favores concedidos por D. Dinis, os Concelhos de Santander, Laredo, Castro Urdiales, Vitoria, Bermeo, Guetaria, San Sebastian e Fuenterrabia –na *hermandad* que então formam.

Acordaron que la carta que el Rey de Portugal embio en que aseguraba a todos los del Senorio del Rey de Castiella que fuesen a su Senorio mercaderiam [en] te, que adubiesen saebos y seguros que la tien[en] por bien. Acordamos que todolos del Senorio del Rey de Portugal que vinieren a estas villas de la Marina o a cualquier de ellas con pan o con vianda o con otras mercadorias qualesquier, que anden otrosi saebos e seguros e que ningua cosa de suio sin so placer²⁶.

...

trução de navios, recorrendo a estudos clássicos e mais recentes (nem sempre indicados) de investigadores como L. Haffner, Charles de la Roncière, M. Mollat e J. Heers. Fundando-se neste último, que cita abundantemente, refere a prioridade da penetração dos navegadores bascos no Mediterrânico e a influência que tiveram na criação de navios, equipados com a “novidade” chamada “timão baionês”, que permitiram aos navegadores meridionais, por seu turno, frequentar comodamente as águas do Atlântico. A mesma capacidade de inovação basca (o leme de charneira volta a ser o primeiro exemplo apontado) e a influência dos seus construtores navais nos domínios levantinos castelhanos após a conquista de Sevilha é assinalada por GODINHO, Vitorino Magalhães. “O Mediterrâneo no horizonte dos europeus do Atlântico”, in: *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar, séculos XIII-XVIII*. Lisboa: Difel, 1990; p. 184. Ver também o excelente estudo de CASADO SOTO, José Luis. “Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI”, in: *Itsas Memoria...*, vol. citado na nota anterior; p. 169.

25. Como o confirmam as levas de carpinteiros navais do Norte de Portugal, principalmente do Porto, para organizar e dirigir a célebre “Ribeira das Naus” de Lisboa; ver BARRÓS, Amândio Jorge Morais. *Porto: a construção de um espaço marítimo...*, citado, vol. I; p. 251, entre outras.

26. *Arquivo de História e Bibliografia, 1922-1926*. Vol. I. Lisboa, 1976; pp. 400-408.

Este convénio será seguido de outro, assinado no ano seguinte (1297), de teor semelhante, “todavia verdadeiramente imposto pelos mercadores de Lisboa e Porto”. Regulam-se conflitos graves, de tomadias, pirataria e represálias ocorridos nos mares da Gasconha. Tratava-se de uma rota essencial para os mercadores portugueses, e em particular para os do Porto que começaram a sua prosperidade marítima precisamente por esse espaço, onde há muito tinham contactos estreitos. Procurava-se, segundo Aurélio de Oliveira, garantir o livre-trânsito de homens e mercadorias de parte a parte. Desejo de mercadores de sempre e de sempre por eles quebrado quando a oportunidade de ganhar extras com actos ilegais se apresentava.

Comércio e contactos que se incrementarão ao longo dos tempos posteriores com uma presença recíproca de biscainhos e outros guipuzcoanos, como os ainda da vizinha Bayonne, ao longo do século XIV, em sequência e reforço dos que se vinham verificando, em vários pontos do Reino –em particular Porto e Lisboa desde a segunda metade do século anterior²⁷.

As actas de vereações do século XV mostram com clareza que as ligações com a Biscaia foram sempre interpretadas como meio de alimentar os recursos e potenciar a saúde económico-financeira do burgo; representam, também, um instrumento essencial da sua política económica determinando, por isso, estratégias de actuação. Por tanto não espanta o cuidado que se tem com a sua regulamentação. É que, a regularidade era de tal ordem que, amiúde, se registavam actos de comércio ilícito, com muitas cumplicidades de parte a parte. Também não surpreende. Entre mercadores biscainhos e portuenses, entre mercadores e marinheiros, tantas vezes eleitos à condição de agentes de negócios, era muito aquilo que se encobria ao fisco. Prática, já se vê, facilitada pela familiaridade de muitos anos.

Em 1452 correu a notícia de que uns “biscainhos” de “Santo André” (Santander) haviam aportado ao cais com dois navios “carregados de ferro da Biscaia”. Nada mais natural, não fosse o caso de a sua estada coincidir com rumores de continuado contrabando de sal e de couros nessa mesma altura. E de se desconfiar do facto de os mercadores –cujo nome não se indica– pousarem em casa de um negociante do Porto suspeito de envolvimento no assunto²⁸.

Meses depois, já em 1453, um outro mercador de Santander era autorizado a trazer o seu navio ao Porto, a vender as suas mercadorias, desde que respeitasse os acordos acostumados²⁹.

Tal como no episódio anterior, este decreto gerou debates na Câmara. Debates suscitados, outra vez, pelas acusações de desrespeito das regras

27. Ideias destes três parágrafos em OLIVEIRA, Aurélio de. *História dos descobrimentos e expansão portuguesa*. Lisboa: Universidade Aberta, 1999; pp. 36-37.

28. Arquivo Histórico Municipal do Porto (=AHMP). *Vereações*, liv. 3, fl. 102v.

29. AHMP. *Vereações*, liv. 3, fl. 196-196v.

de venda de ferro e repetido contrabando de sal. Realidades inseparáveis. O que estava aqui em causa era a forma como se vendia o ferro e as compensações oferecidas pelos mercadores envolvidos. O ferro, insisto, era essencial para uma fábrica naval em expansão, caso da do Porto desta época. Simplesmente, havia regulamentos apertados quando os produtos tinham muita procura. Sendo que os estaleiros, embora de certa forma tutelados pela municipalidade, dona do espaço, eram de livre utilização, competia ao governo local zelar pela equitativa distribuição do material, sob pena de açambarcamento por parte dos mais poderosos, e especulação de preços, assunto que também competia à edilidade controlar. Desse modo, à chegada de uma qualquer nave da Biscaia –nesta altura o ferro vem quase em exclusivo dessas paragens– abria-se um período de venda controlada pela edilidade, pelo miúdo, de três dias, destinada a satisfazer as necessidades de particulares, e não específica ou exclusivamente de construtores navais. Passado esse lapso de tempo a mercadoria ficava disponível para quem a quisesse comprar como pudesse. Nessa altura surgiam então em cena os maiores capitalistas que a arrematavam por grosso, encarregando-se, em seguida, da revenda para os melhores clientes: armadores e construtores navais. E é fácil de perceber que aquele período de venda aberta era, para estes investidores, um aborrecimento que, se fosse possível, haveria de se evitar, fazendo conluíus com os transportadores.

Uma forma de contornar estas limitações consistia no contrato particular, segundo o qual um determinado empresário contratava, normalmente nos próprios portos da Biscaia, os envios do ferro que desejava, embora essa prática pareça ser mais tardia.

Comércio e contrabando. Tão natural um como o outro. As listas de “produtos vedados” são vulgares em todo o lado. Os cereais, vitais para a sobrevivência das populações e sujeitos a perigosas variações produtivas³⁰ figuravam sempre nesse rol. Assim como, por outros motivos³¹, o sal, os couros ou o pescado. Alguns deles interessavam muito aos bascos; em especial os cereais, dada a deficiente produção local, e o sal, essencial para, por exemplo, a sua pujante indústria pesqueira de altura. Não admira, portanto, que sempre que a oportunidade se proporcione, mercadores e mareantes do Porto desviem do fisco um ou outro navio de cereais ou de sal e o levem a vender à Biscaia³². Porque conhecem esse mercado, porque lhes interessa esse mercado e porque sabem que podem retirar grandes vantagens dessas transacções. O sal, de resto, será uma exportação constante do Porto para a Biscaia, mantendo-se a bom nível, mesmo no século

30. Para mais quando os campos não são particularmente férteis ou aptos para a sua cultura como é o caso do território circundante do Porto.

31. Defesa de monopólios e controlo fiscal do comércio.

32. Em 18 de Maio de 1504, Nicolau Gonçalves, marinheiro do Porto, levou uma barca de cereais para Bilbao. Apesar de denunciado, quando os vereadores chegaram ao local onde era suposto estar o navio, já este ia a caminho do mar escapando à vigilância. AHMP. Vereações, liv. 7, fl. 183v.

XVI quando o grande mercado da Galiza absorver a maior parte dos stocks acumulados nos armazéns do burgo³³.

Face a todo este quadro não é de admirar que, na sequência das entradas de ferro atrás indicadas tenha havido, logo em seguida, uma acalorada reunião na qual se debateu o continuado contrabando de sal e a necessidade da regulamentação da venda de ferro³⁴.

Falei em cumplicidades de parte a parte. O próximo exemplo comprova-as. Como é sabido, praticava-se outra modalidade na venda de ferro; efectuada pelo próprio transportador, armador ou mestre do navio, contando, para isso, com os conhecimentos que tinha na cidade (que, porventura, já teria visitado noutras ocasiões, ou colhera informação junto de companheiros que faziam esse giro habitualmente). Também essa rotina encobria, por vezes, situações de alguma ilegalidade, disfarçadas, no entanto, com argumentos que demonstram a familiaridade com o ancoradouro frequentado, o conhecimento dos mecanismos dos mercados e a regularidade dos contactos. Em 1481, um mercador oriundo da Biscaia, chamado “Mallgoverna”, trazendo um navio carregado de ferro, foi acusado de não o vender sempre pelo mesmo preço, “contra as posturas da cidade”. Que ele, habilmente, alegava ignorar, “por quanto Pedro de Leça que Deus aja que entom era vereador quando elle aqui chegara *que tinha a chave do peso* [isto é, do armazém da cidade] e *lho pesava*”, tradição e prática que, no seu entender, lhe “davam a isso consentimento”³⁵. Como convinha.

33. Trata-se de uma das mais importantes mais-valias que o Porto tem para oferecer ao comércio internacional; a questão do sal, objecto de um estudo aprofundado no Instituto de História Moderna da Faculdade de Letras da Universidade do Porto (no âmbito do projecto SAL(H)INA), tendo dado origem, entre outras acções, a dois seminários internacionais, é capítulo central nesta matéria. Desde a alta Idade Média que o Porto conseguira alcançar o monopólio da distribuição de sal de Aveiro por todo o norte de Portugal, sendo o mais importante centro vendedor do país durante muito tempo. A este mercado vinham navios e mercadores de todas as nações europeias comprá-lo. Os bascos, mais uma vez associados a mercadores da cidade, permanecem em campo durante todo o século XVI, com base em esquemas de transporte de grandes quantidades de produtos para os seus portos. Ver, por exemplo, 1577, Setembro, 14, Porto: rua da Porta Nova de Miragaia, casas de Lourenço Pires, tanoeiro. Carta de fretamento do navio *S. João*, embarcação do Porto, para ir a Aveiro carregar de sal e levá-lo a Bilbao. Este contrato é celebrado entre Roque Nunes, mestre e piloto, morador em Aveiro em nome e como procurador de Pedro de Ceston, morador em Castro Urdiales, e Baltasar Afonso, mestre do referido navio, morador em S. João da Foz, na altura termo da cidade. Decerto seguiriam dois navios carregados de sal para Bilbao. Arquivo Distrital do Porto (=ADP). *Po 1º*, 3ª série, liv. 60, fls. 27v-30. Este documento fornece ainda informação –vital para os homens do mar de então– adicional sobre as condições do porto de Bilbao, nomeadamente a baixa profundidade em alguns locais do canal do Nervión, estruturas e práticas usadas no transporte e descarga de tais mercadorias: “e semdo caso que ho dicto navio vaa com augoas quebradas ao guindaste do dicto Bilbao ou a Santo Aguostinho ho dicto mercador lhe tirara hua roqueira de sall pera que ho dicto navio fique mais leve pera poder hir descarregar ha demazia ha Ponte”. Sem embargo de voltar neste trabalho ao tema do sal, importa dizer que procurarei aprofundar este assunto em futuros estudos.

34. AHMP. Vereações, liv. 3, fl. 237.

35. AHMP. Vereações, liv. 4, fl. 179.

O volume e significado deste comércio³⁶, bem patente na arribada de tantos navios procedentes da Biscaia, justifica uma breve explicação quanto às regras da exportação em vigor. Porque, em geral, ignorámo-las em Portugal. Encaminhado das ferrarias do interior para os principais centros costeiros, o ferro era aí procurado pelos interessados, de várias nações. O transporte, tal como acontecia noutras paragens com outros produtos, era prioritariamente atribuído aos navios da terra, forma de proteger a marinha mercante local, prática mais tarde (século XVII) consagrada com os “navigation acts” ingleses. Quando um ou vários comerciantes de fora requeriam autorização para levar mercadoria, as autoridades encarregavam-se de lançar um pregão público para se saber se havia algum armador local interessado em tomar a carga e arrematar o frete; como este, na transição para os tempos modernos: 1515. Janeiro. 11. Bilbao. “Pregones públicos realizados a petición de Juan de Mixaot y Rodrigo de Salvatierra para fletar una nave con hierros y aceros a Nantes”. Tratava-se de mil quintais de ferro que estes mercadores, vizinhos de Bilbao, tinham para levar a Nantes numa caravela bretã; se ao fim de três dias que o ferro andasse em pregão não aparecesse nenhum armador local a pretender fazê-lo, a “pegar no ramo”, presume-se, ficavam autorizados a meter o ferro na dita caravela³⁷.

Recapitulando: por todo o século XV desponta um forte movimento de alta no investimento em meios de transporte marítimo na cidade do Porto. Com raízes na centúria anterior, este dado resulta da exploração de um mercado europeu muito interessado, e necessitado, da oferta ibérica (leia-se: portuguesa e basca) de transporte, num contexto de reorganização das economias internacionais pós “crise” do século XIV. São os cargueiros de Vila do Conde, Porto, Lisboa, Guetaria, Deva (Guipúzcoa), Motrico, Bermeo, Bilbao... a assegurar o essencial do grande circuito Mar do Norte-Mediterrâneo, a transportar mercadorias, armas e capitais, a impor a sua força nos mares que percorrem enfrentando ataques corsários, bloqueios e tentativas de boicote comercial³⁸, vencendo todos esses obstáculos com mais ou menos dificuldades e, no fundo, a dinamizar as economias costeiras do Velho Continente; são, também, os construtores de navios do Porto, de outros estaleiros do Noroeste português e da Galiza, detentores de saberes partilhados na parte setentrional da Península Ibérica, a modernizar marinhas: como a flamenga, a instância e, claro, a soldo dos duques da Borgonha³⁹. Mas é,

36. Sobre estes assuntos, ver CASADO ALONSO, Hilario. “El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)”, in: *Itsas Memoria...*, citado, vol. 4 (*Transporte y comercio marítimos*); pp. 165-192, e CHILDS, Wendy R. “Commercial relations between the basque provinces and England in the later Middle Ages, c. 1200-1500”, na mesma revista e volume; pp. 55-64.

37. *Colección documental del Archivo Histórico de Bilbao (1514-1520)*, documentos publicados em 4 volumes por Javier Enríquez Fernández, Concepción Hidalgo de Cisneros Amestoy, Adela Martínez Lahidalga. Donostia: Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos, 2001 (*Fuentes Documentales Medievales del País Vasco*, dirigida por Aingeru Zabala); p. 1466.

38. PAVIOT, Jacques. *La politique navale des ducs de Bourgogne, 1384/1482*. S/l: Presses Universitaires de Lille, 1995; pp. 216-219.

39. PAVIOT, Jacques. *Op. cit.*; pp. 105-108.

acima de tudo, a importância que o comércio marítimo detém nestes espaços que ressalta dentre todos estes dados. E isso, juntamente, com outras dinâmicas empresariais, suscitou um interesse crescente pela actividade, bem claro no aumento desmesurado das importações de ferro que, infelizmente, não podem ser contabilizadas dada a quase inexistência de elementos quantitativos nos poucos registos disponíveis. Portanto, investimento em marinhas mercantes poderosas e dinamização de rotas marítimas internacionais suscitando incidentes tão naturais quanto resultantes do facto de dois disputarem o mesmo lugar, na definição de espaços de actuação; noutros casos, esses problemas resultavam de antagonismos políticos entre os estados, que arrastavam para a contenda cidades portuárias e comunidades marítimas que, geralmente, preferiam estar à margem desses conflitos⁴⁰. Por exemplo, daquele que se encontra entre os mais perturbadores, ocorrido no último quartel do século XV: “dos portos da Biscaia e do Levante, conta-nos Vitorino Magalhães Godinho, desaferraram [...] entre 1475 e 1480, navios e pequenas frotas com destino à África saariana e negra”, facto que poderia ser interpretado como uma tentativa de ingerência no “espaço vital” do trato marítimo português.

“No entanto, explica Godinho, mais do que concorrência comercial, trata-se de operações ofensivas que se inserem na guerra que grassou entre Portugal e Castela durante cinco anos, cujo objecto de disputa era a coroa castelhana ambicionada pelo rei português”⁴¹.

Que, ainda assim, e como escrevi em nota, não deixavam de ser oportunidades para desgastar concorrentes; precisamente nesta guerra, as forças navais conjuntas da Biscaia e da Andaluzia aproveitam para capturar uma das maiores naus do tempo, a *Borralha*, navio mercante da cidade do Porto⁴².

40. Salvo quando isso dá jeito para afastar concorrentes.

41. GODINHO, Vitorino Magalhães. “As incidências da pirataria”, in: *Ensaios, II. De História de Portugal*. 2ª edição. Lisboa: Sá da Costa, 1978; p. 185.

42. O feito foi considerado tão importante a ponto de figurar em crónicas da época que, como é normal em tais casos, exageram. No relato do ataque percebe-se que a nau *Borralha*, do Porto, vinha do Mediterrâneo (em companhia de outros navios portugueses e de uma “nau de Génova”); foi atacada por forças navais andaluzas e bascas, depois de uma perseguição feroz que terminou à vista de Alcácer Ceguer; acima de tudo, a alegria dos agressores só foi igualda pelo espanto perante tão volumoso navio; sobre este episódio ver RUFO YSERN, Paulina. “La expansión peninsular por la costa africana. El enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480)”, *Actas do congresso internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”*, vol. III. Porto: Universidade do Porto/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1989, p. 68, e a bibliografia aí indicada. Sobre esta “batalha do Estreito de Gibraltar” (ocorrida em 1476) ver também MONTEIRO, Saturnino. *Batalhas e combates da marinha portuguesa*, vol. I (1139-1521). Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1989; pp. 65-66; baseado-se nos relatos transmitidos por FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *La marina de Castilla*, considera que esta nau, capitaneada por Álvaro Mendes, “tinha a bordo cerca de quinhentos combatentes” (!!). Refira-se, enfim, que não é preciso haver “guerra apregoada” para virem à cidade sem serem molestados, na sequência de roubos e assaltos cometidos nos mares; por exemplo –1445, Janeiro, 12. Carta de segurança aos biscain-

...

Incidentes aparte, a colaboração e complementaridade estão bem patentes, nas contas da “feitoria portuguesa da Flandres”; entre 1441 e 1443, parte das verbas destinaram-se a pagar diversos fretamentos de navios biscainhos, usados em proveito dessa instituição:

(...) e çem libras que deu [o feitor] aos mestres das quatro nãos de bizquia que aqua ueerom por quanto lhes nõ derom carrega e treze libras e sete soldos e çinco djnheiros daualias das duas naaos...⁴³.

6.

Do exposto sobressai a noção de que os séculos XIV e XV representaram para os espaços em estudo um período de nítida afirmação em termos internacionais, bem como o reconhecimento geral do papel por eles representado no “concerto das nações”. Pelas Ilhas Britânicas, Bretanha, Normandia, Flandres, Brabante, Báltico, correm navios e negociantes portugueses e bascos, mercadejando. A baixa Idade Média significou, acima de tudo, a preparação para empresas mais ambiciosas. Este quadro resultou de condições especiais que os agentes mercantis souberam aproveitar. Pode dizer-se, mesmo, que a necessidade aguçou o engenho. É que, ao contrário de outras zonas europeias e peninsulares (como Aragão), as províncias bascas, assim como a generalidade da costa portuguesa, e mais concretamente as comarcas do Noroeste, não eram auto-suficientes e, como tal, encontraram-se na contingência de desenvolver mecanismos de compensação: nomeadamente uma actividade mercantil que lhes permitisse ultrapassar as limitações. Desde cedo, como já vimos, estas sociedades abriram-se ao exterior, ao contacto, ao trato internacional. Desenvolveram meios de locomoção evoluídos e exploraram conjunturas favoráveis à sua afirmação: as dificuldades de abastecimento do século XIV na generalidade da Europa, as tentativas de recuperação do tráfico no século seguinte e os primórdios da expansão extra-europeia. No século XVI o conjunto de oportunidades ampliou-se: aumento da população, melhor produtividade agrícola, impacte dos descobrimentos e expansão ibéricas, e mais-valias comerciais, factos decisivos que, alterando as pautas de consumo, ocasionaram um crescimento geral da procura pública e privada, gerada, em grande escala, no mundo urbano e suas conexões. Ter uma frota

...

hos e galegos, com excepção dos naturais da Corunha, que possam vir livremente a Portugal, nomeadamente a Aveiro, desde que venham com boas intenções e “merchantemente”; aviso ao almirante e navios de armada portugueses que não os apremem nem retenham pelos roubos e malefícios que outros do reino de Castela – e, previsivelmente, da Corunha – tenham feito a portugueses, *Descobrimientos portugueses*, vol. I; pp. 624-5; - 1453, Porto. Carta de segurança a um biscainho de Santander, para que pudesse vir à cidade vender o seu ferro sem medo de represálias [por actos de pirataria que alguém teria cometido], AHMP. *Vereações*, liv. 3, fl. 196; finalmente na armada que conquistou Alcácer-Ceguer (1458), o emissário portuense João Anes, vintaneiro, teria o encargo de contratar navios na Biscaia –de registar mais uma participação basca nestas expedições africanas– e oferecer salvo-conduto a quem viesse, dados os problemas recentes com os portugueses; *Descobrimientos Portugueses*. Vol. III; pp. 88-89.

43. *Descobrimientos Portugueses*. Vol. I; p. 432.

desenvolvida, possibilidades de acesso directo a rotas internacionais, agentes empreendedores, judeu-conversos na sua maior parte, indispensáveis para a projecção destas actividades, era garantir condições de sucesso. No caso basco, Priotti utiliza mesmo a expressão “zona franca”⁴⁴. Deste modo, e admira que muito poucos tenham dado conta disto –é manifesta a falta de informação da historiografia portuguesa sobre este tema–, os portos nacionais (à semelhança dos bascos) e a economia neles gerada era tudo menos isolada. Era uma economia dimensionada à escala internacional, convertida, em pouco tempo, em núcleo de concentração de capital mercantil, nas mãos de elementos diligentes, protagonistas nos mais importantes centros económicos e financeiros da Europa dos alvares da Época Moderna⁴⁵.

Jean-Phillipe Priotti chega a uma importante conclusão: entre os anos 1560-1570 o movimento portuário de Bilbao, e por extensão o movimento geral do complexo de portos bascos, foi tão importante como o de Sevilha, considerado pela historiografia tradicional como o mais importante do comércio europeu/mundial⁴⁶. A penúria documental dos arquivos portugueses não nos permite, no estado actual, recolher informações concretas sobre o volume de negócios realizados no Porto e nos ancoradouros do Noroeste português. É muito provável que os rendimentos aqui gerados não atingissem os valores alcançados em Lisboa (ou Sevilha, e já agora, em Bilbao). O esquema de arrendamento das alfândegas e o desaparecimento da quase totalidade da documentação nelas produzida oculta-nos a verdadeira dimensão do tráfico. Porém, os contratos notariais⁴⁷ mostram uma cidade em ebulição, dedicada à exploração do espaço atlântico e dos centros europeus que o definiam, fundada no negócio, na especulação financeira, no labor de redes comerciais de alcance internacional. Empresta-se dinheiro para equipar navios; passam-se procurações para cobrar letras (como as que já aqui vimos) em Bilbao ou, mais vulgarmente, no grande centro financeiro de Medina del Campo; enviam-se feitores ao Brasil; troca-se correspondência com Simão ou Cosme Ruiz; enviam-se navios e naus para os portos bascos, franceses ou do Brabante, com Antuérpia à cabeça. Portanto essa economia, de base marítima, que em muito reproduz modelos que observamos em Castela, ou no País Basco, deverá ter atingido desempenhos elevados, no Porto, Vila do Conde, Viana, Aveiro⁴⁸, e outros, que não

44. *Bilbao et ses marchands...*, citado; p. 14.

45. Algumas destas ideias colhidas em GÓMEZ ZORRAQUINO, José Ignacio. *Las redes comerciales en Aragón durante el Antiguo Régimen y su papel en el espacio económico europeo*, texto disponível em : www.usc.es/estaticos/congresos/histec05/b24_gomez_zorraquino.pdf.

46. *Bilbao et ses marchands...*, citado.

47. Iguamente uma parte ínfima daqueles que existiriam.

48. Ver as mais recentes análises de BARROS, Amândio Jorge Morais. *Porto: a construção de um espaço marítimo...*, citado; POLÓNIA, Amélia. *Vila do Conde Vila do Conde um porto nor-tenho na expansão ultramarina quinhentista*, 2 volumes. Dissertação de doutoramento policopiada. Porto: Faculdade de Letras, 1999; MOREIRA, Manuel António Fernandes. *Os mareantes de Viana e a construção da atlantidade*. Viana do Castelo: Câmara Municipal, 1995; CASADO ALONSO, Hilario. “Los seguros marítimos de Burgos”, citado.

podem (mais) ser ignorados pela historiografia nacional e estrangeira. Se é compreensível que esta atenda aos modelos de globalização não deverá dispensar, por outro lado, estas análises mais focalizadas, indispensáveis para a compreensão para a estratégia das organizações mercantis e do todo económico. Assim, e como afirmei, este estudo inscreve-se nesta corrente de revisão; com ele pretende-se mostrar, com a relação desenvolvida com a Biscaia, o dinamismo deste complexo portuário nortenho, fundamental para se perceber na totalidade a Idade Moderna portuguesa, bem como a evolução de empórios europeus, como Antuérpia ou Amsterdão⁴⁹, tributários das operações aqui delineadas e a partir daqui implementadas.

Ressalta, analogamente, a modernidade dos mercadores. Comerciantes, financeiros, homens de negócios de grande trato e de grossos cabedais, que, tal como já acontecia no século XV, não se deslocam com as mercadorias. Que permanecem nos seus escritórios, junto dos seus secretários, caixeiros e aprendizes, e que só se movimentam quando se torna indispensável orientar os feitores-representantes-sócios-parentes, ou então exercer a sua influência pessoal em qualquer corredor de poder⁵⁰.

Esta realidade conduz-nos ao tema das redes de comércio e do desempenho mercantil na Época Moderna. E a questões fundamentais, levantadas em diversas áreas de estudo, que servem na perfeição como modelo de análise a seguir⁵¹: que rotas comerciais exploravam estes homens e qual o critério de escolha que adoptaram? Que lugar ocupavam estes mercadores no mundo do negócio e no seio da sociedade, qual o seu papel no devir económico, qual a sua importância numérica e como estavam escalonados hierarquicamente? Como se organizavam? Como se constituíam e controlavam as redes mercantis? Que tipo de alianças celebravam as firmas e com quem? Sem que, nesta ocasião, seja possível responder cabalmente a todas elas, importa deixar algumas reflexões a propósito de dois grandes temas que elas suscitam: a informação e a organização comercial.

Os dados essenciais do problema não andam muito longe disto: no início da Época Moderna os mercadores desenvolviam as suas actividades em

49. Inclusivamente Londres. E, claro, Nantes, Rouen, La Rochelle, Hamburgo e muitos outros, atlânticos e mediterrânicos.

50. Importa dizer, no entanto, que já não se trata dos mesmos mercadores que conhecíamos no século XV. Na Época Moderna os líderes do trato comercial, os mais poderosos, aqueles que formam a elite mercantil são outros. Este capítulo da substituição das elites comerciais, da maior importância, daria para vários livros. Diga-se, apenas, que se trata de gente de extracção cristã-nova, conversa, que domina o comércio mas que se encontra, apesar disso, afastada do poder municipal, que continua nas mãos dos antigos mercadores (alguns deles chegam a associar-se aos “novos homens” da cidade, enfrentando a desconsideração social por “cometerem a audácia” de manter relações com gente de “sangue impuro”), que há muito haviam formado uma aristocracia que nunca será desalojada.

51. As que se seguem foram propostas aos investigadores presentes no colóquio internacional “Circulation des marchandises et reseaux commerciaux dans les Pyrenées, XIII^e-XIX^e siècle”, realizado entre 1 e 4 de Outubro de 2003.

condições de risco elevadas, consequência das limitações tecnológicas, comunicações lentas e difíceis, fraqueza dos mecanismos de controlo sobre os funcionários e sobre os mercados, bem como das dificuldades inerentes à condição de estrangeiros, que era a de todos quantos desenvolviam uma actividade de carácter transnacional⁵². A redução dos riscos consistiu, num primeiro tempo, na constituição de consulados ou “nações” presentes em zonas nevrálgicas do trato europeu, recurso ao qual se seguiu⁵³ o expediente mais difundido: a constituição de companhias familiares, extensas, ramificadas, com representantes presentes, e activos, em todas as praças europeias e ultramarinas, prática corrente entre os meios mercantis (em especial cristãos-novos) da Península e depois exportada para as restantes nações europeias.

Modernidade dos mercadores, escrevi em cima. Modernidade de processos, compreendendo organização, informação e administração empresarial. Eis alguns conceitos na ordem do dia, colhidos nas novas correntes da sociologia económica e difundidos entre os investigadores da “new Atlantic history”, aplicados à gestão de empresas na Época Moderna. Que, quanto à informação, e acompanhando um estudo inovador de Hilario Casado⁵⁴, se podem resumir nas seguintes máximas. Informação significa:

- boa gestão da empresa;
- superação das limitações existentes, nomeadamente, nestes tempos, a incerteza das actividades;
- perspectiva de êxito nos negócios projectados e desenvolvidos, graças à acumulação de conhecimentos sobre o(s) mercado(s);
- redução dos custos de transacções e, conseqüentemente, aquisição de vantagens competitivas.

Obtém-se, como se disse, em especial através da criação de redes (neste caso comerciais), através das quais as comunicações circulam e a partir das quais se constitui um *corpus* informativo de qualidade. É que, tão importante como a circulação da informação é a sua qualidade, fiabilidade, claro a rapidez com que se transmite (daí a importância da constituição de serviços de

52. Ver GRAFE, Regina. *Entre el mundo Ibérico y el Atlántico. Comercio y especialización regional 1550-1650*, citado; pp. 83-84.

53. Embora, como se sabe, os consulados e “nações” não tenham deixado de existir e cumprir funções. Sobre estas instituições ver CASADO ALONSO, Hilario. “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI”, in: *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, vol. I. Burgos: Excma. Diputación Provincial de Burgos, 1994; pp. 175-247, e *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*. Burgos: Caja Círculo, 2003.

54. CASADO ALONSO, Hilario. “La circulation de l’information dans les réseaux de commerce espagnols aux XV^e et XVI^e siècles”. Estudo inédito a publicar em colectânea de homenagem a Fernand Braudel. Agradeço a Hilario Casado ter-me facultado uma cópia dactilografada do texto. Ver a importante bibliografia sobre o tema aí citada.

correios, usados, como se sabe, por mercadores célebres como Marco Datini, de Prato, e Simão e Cosme Ruiz, de Burgos (ou melhor, de Belorado, Medina, Nantes...), entre muitos outros), e o uso que se faz dela. Alguém disse que “conhecimento é poder”; informação é-o certamente. E isso é compreendido. E reflecte-se na forma como estes homens –e muitos outros cujos arquivos não chegaram até nós– constituíram verdadeiros impérios. Como se tornaram os construtores do capitalismo comercial, uma das primeiras grandes expressões de modernidade europeia. A organização dos homens de negócios começou “por fora”, como se viu, “nacional”, com o estabelecimento dos consulados e, muito depressa, passou a ser, também, um assunto privado das companhias familiares. E quer na primeira forma, o consulado, quer na segunda, a empresa familiar, a minimização do risco estava presente. No consulado com as exigências apertadas, com abonação de testemunhas, de prova de honradez dos elementos admitidos; na empresa, com a expectativa de que as solidariedades familiares minimizassem os riscos de fraude⁵⁵.

Vila Real, Vaz-Costa, Vitória, Pereira, Lopes. Eis um conjunto, que poderia ser muito mais alargado, de bem conhecidos de quantos frequentam o arquivo Ruiz, os fundos das feiras de Medina del Campo, os registos dos seguradores de Burgos, os livros das alfândegas marítimas, os cartórios notariais das “vilas da costa do mar”, as chancelarias dos Filipes, os fundos judiciais ou os processos da Inquisição. Eis como aparecem poderosos empreendedores, conhecedores dos mecanismos empresariais do seu tempo, envolvidos em todo o género de actividades lucrativas no(s) império(s), na Península, na Europa capitalista.

Quem são eles? Em certa medida já fui respondendo a essa interrogação. São, na sua maior parte, cristãos-novos, ou gente a eles associados. Gente do mundo. E que, fruto de um complexo de relações, tão intensas quanto amadurecidas, sabe muito bem onde deve actuar. Arriscando, pois então, porque o negócio é feito disso mesmo, de risco; mas de risco calculado, e controlado, precisamente pelo modo como souberam avaliá-lo e acautelá-lo.

A um nível tal que fizeram do Porto aquilo que o mapa seguinte documenta: um centro relacionado com todos os espaços de referência do mundo moderno.

As províncias da Biscaia foram incontornáveis para estes homens. É lógico, e basta analisar o mapa⁵⁶ (fig. 2) para se perceber que não foram as mais demandadas pelas embarcações da cidade. Isso, porém, em nada diminui a sua importância. Através de um “triângulo” essencial, cujos vértices são constituídos pelo Porto, Bilbao (Burgos) e Madrid, com importantes e indispensáveis prolongamentos ou extensões –como o caso apontado de Burgos– jogou-se muito da prosperidade das companhias portuenses. Em portos, feiras de câmbios, corredores de poder. O norte peninsular e a sua

55. Que, no entanto, aconteceram e estão documentadas, embora pareçam ser excepção.

56. Agradeço ao Doutor Miguel Nogueira o cuidado colocado na elaboração deste mapa.

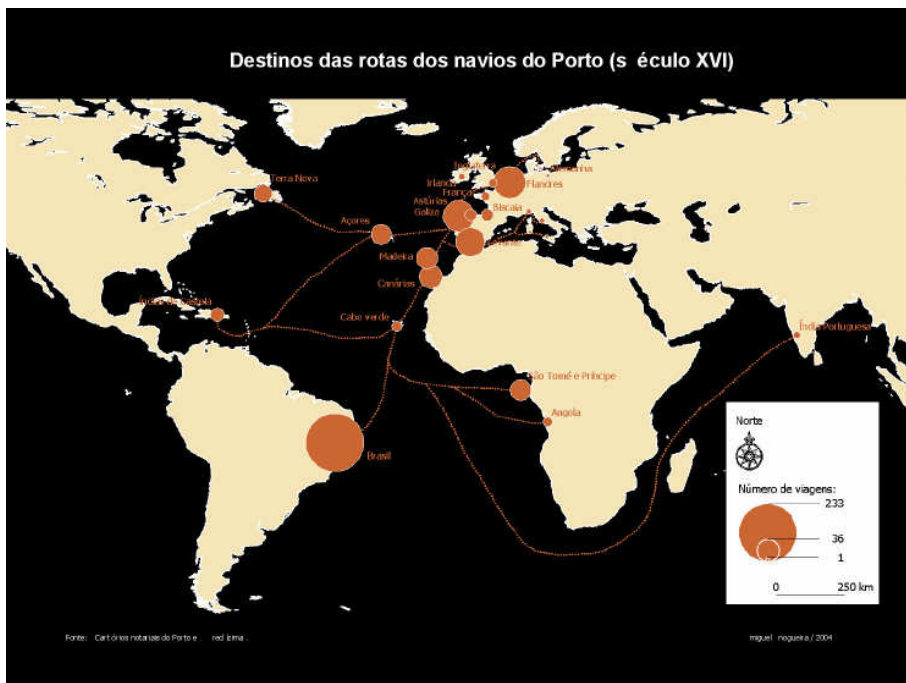


Fig. 2. Destinos das notas dos navios do Porto (século XVI).

rede de portos, o seu valor intrínseco como eixo de comércio internacional, profundamente amplificado nos séculos XVI e XVII, não passaram despercebidos a empresários que há muito haviam feito, precisamente da internacionalização a chave do seu sucesso. Os registos dos seguradores de Burgos aí estão para o comprovar. A quantidade de escrituras notariais referentes a operações no País Basco (e não apenas os fretamentos que geraram o mapa acima apresentado), sobretudo em Bilbao, também o confirma. Retomarei apenas um caso eloquente, já tratado em estudo anterior, mas que ilustra bem esta dimensão e, por outro lado, explica a presença de um dos intervenientes –Diogo Pereira– na documentação compulsada por Pedro Andrés Porras. Trata-se de um episódio na vida da poderosa companhia Vitória/Pereira, habitual frequentadora deste espaço.

Já lá vamos. Na correspondência mercantil publicada por Vazquez de Prada há alusões significativas a homens do Porto, mostrando, por outro lado, como, ao contrário do que acontece noutras paragens, as redes portuenses são muito extensas, abrangendo por isso mesmo, um maior espectro de actividade⁵⁷; vejamos uma pequena amostra: por exemplo, Diogo

57. Há famílias com 4 e 5 filhos no activo, fazendo o périplo –e uma espécie de *cursus honorum*– por diversos centros comerciais da época, aos quais se juntam sobrinhos (muitos sobrinhos) e outros parentes.

Henriques, mercador desta cidade, sobrinho de Manuel Henriques, residente em Antuérpia, e com um primo em Roma⁵⁸. Manuel Henriques, por seu turno, era primo de um dos maiores negociantes do Porto da segunda metade do século XVI: Simão Vaz, empresário ligado ao trato de escravos, ao negócio do açúcar brasileiro em larga escala, à exportação de pastel açoriano e sumagre (planta tintureira do Douro) para a Europa do Norte, correspondente dos Ruiz, como já foi assinalado, e financeiro de Filipe II, encarregado por este, por mais de uma vez, do empréstimo de dinheiro para pagamento da “gente de guerra do Entre Douro e Minho e Galiza”⁵⁹. Simão Vaz, que é cunhado de Francisco Mendes, membro de uma poderosa dinastia de mercadores cristãos-novos do reino, com filhos, sobrinhos e cunhados em Bilbao, Santander, Madrid, Sevilha, Antuérpia, Salvador da Baía... Havia mais. Como Jorge Fernandes, ligado aos não menos célebres Ximenes, de quem Braudel fala muito, destacados negociantes de Antuérpia e Colónia⁶⁰.

Homens de negócios, homens da grande finança. Elite. Que, inclusivamente, dispensa ter loja aberta. As suas casas comerciais constituem verdadeiros escritórios, centros de negócios de onde sai correspondência para todos os pontos do Império e para as grandes praças europeias que se alimentam no inesgotável negócio ultramarino. Simão Vaz tem, inclusivamente, ao seu serviço, empregados contratados em Castro Urdiales: por exemplo, 1591. Agosto. 15. Porto. “Obrigaçam e serventia antre Symão Vasquez desta cidade e Dominguos de Lastero biscaynho vizinho da vila de Crasto d’Ordialles sobre aver de servir Miguell da dicta vila ao dito Symam Vasquez”⁶¹. É basicamente um contrato de formação, como os que se realizavam entre mesteiros. Neste caso, o jovem Miguel, abonado por “Domingos de Lastero”, ficaria a viver como mercador, recebendo cama, comida e roupa lavada durante dois anos. Depois disto seria combinado um salário entre ambos. Tudo em troco do seu empenho numa boa aprendizagem e do trabalho que iria ter com os livros do patrão. Miguel juntar-se-ia neste serviço (e nesta aprendizagem) a outro companheiro de Castro, Martim de Alava (do qual são fiadores Aparício de Alava e João de Sevilha, ambos biscainhos, ambos moradores na citada vila de Castro Urdiales). Neste caso concreto, Martim, que receberia o mesmo tratamento concertado com Domingos, no entanto não ficaria a viver na casa de Simão; apenas se dirigiria aí todos os dias para fazer o seu trabalho. Refira-se, entretanto, que em casa do mercador já habitava, há algum tempo, outro biscainho, chamado Francisco de Angulo⁶². Uma elite, portanto. E que se sente como tal. Quando, em 1578, a Vereação da cidade tentou obrigar estes mercadores, que a documentação

58. Explicando, por exemplo, a actividade bancária em torno dos múltiplos negócios tratados na chancelaria pontifícia, recorrentes na documentação notarial da cidade.

59. Preparo a biografia deste mercador.

60. VAZQUEZ DE PRADA, Valentín. *Lettres marchandes d’Anvers*, tomo I. Paris: SEVPEN, s/d, pp. 204-205.

61. ADP. Po 1º, 3ª série, liv. 102, fl. 124v.

62. ADP. Po 1º, 3ª série, liv. 101, fl. 3.

define como sendo “de sala ou de sobrado”, a pagar despesas da procissão do *Corpus Christi* (porventura impondo-lhes uma humilhação visto que nessas representações, por vezes, os judeus eram ridicularizados nas representações que se encenavam), uma delagação encabeçada por Henrique Dias e Manuel Nunes tenta recusar alegando que, sendo eles mercadores de sobrado, “tratavam em mercadorias grossas por mar e por terra para Castela, Brasil, S. Tomé, Flandres e outras partes, em que investiam quantias entre 3.000 e 6.000 mil cruzados”. Além disso, significativamente, reivindicavam o estatuto de “homens honrados, vivendo à lei da nobreza”, e que um deles, Lopo Nunes Vitória, fora dispensado dessas obrigações precisamente por não ter loja aberta⁶³. Aqui clamava-se por reconhecimento; senão político, ao menos social, e económico.

Retome-se, por uma última vez, o comércio de ferro para concretizar esta ideia do poderio negocial das redes portuenses. Já lhe juntarei outros produtos que dimensionam a sua actividade.

Mais uma vez a construção naval estimula o contacto, o negócio, o trânsito de navios, o giro de mercadores, a movimentação de capitais, os jogos de influência. Em dois sentidos. Por um lado, porque a cidade, finalmente⁶⁴, descobriu onde podia ganhar dinheiro; muito dinheiro: no Brasil, nas Índias de Castela e nos tratos que alimentavam estas rotas. Portanto, necessitava de navios que assegurassem a manutenção de circuitos regulares. E os armadores correspondem. Assim, os estaleiros locais recuperam os índices de produtividade que haviam atingido nos finais da Idade Média. Por outro lado, lá para finais do século XVI, os negócios de Estado interferem positivamente na actividade destes estaleiros. Depois do malogro da empresa de Inglaterra –na qual participaram com alguma notoriedade homens do Porto e navios da cidade⁶⁵– Filipe II (I de Portugal) teve pela frente um problema de

63. Ver este caso em SILVA, Francisco Ribeiro da. *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*. I volume. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal, 1988; p. 113.

64. Digo finalmente porque há um período, *grosso modo* abrangendo as primeiras quatro décadas do século XVI, durante o qual o afastamento da Rota do Cabo, os ataques dos piratas franceses e a indefinição (ou, no caso do Brasil, o estado embrionário desse mercado) das direcções comerciais acarretaram um período de alguma dificuldade. Assunto a desenvolver noutros estudos.

65. Trata-se de outro tema geralmente ignorado. Quer na preparação da expedição, quer na construção de navios e integração de tropas nos tercios, o Norte de Portugal foi chamado a intervir. Aliás, neste aspecto em concreto, há mais uma vez indícios da ligação entre o Porto e a Biscaia: de acordo com uma conhecida crónica galega, corroborada por outra documentação portuguesa relativa a navios mercantes que integraram a “armada invencível”, o galeão S. João, com 500 homens, nau capitânia da armada da Biscaia, comandado pelo célebre almirante desta frota, D. Juan Martínez de Recalde, um dos navios que mais acção teve no combate, saiu dos estaleiros do Porto: “El almirante de la flota de Vizcaya, Don Juan Martínez de Recalde, el mejor marino de España, muerto Don Alvaro de Bazán, volvió con el navío *San Juan de Oporto* y 500 hombres, 100 de ellos enfermos, a La Coruña. Llegaba desarbolado por la artillería enemiga y el vendaval, sin pan ni agua, aunque con vino. Entró en el puerto herculino el 7 de octubre (1588). Era el último barco de *la Invencible* que regresaba”; GONZÁLEZ LÓPEZ, Emilio. *La Galicia de los Austrias*. Tomo I. S/I: Fundación “Pedro Barrie de la Maza conde de FENOSA”, 1981; p. 312.

solução difícil: reconstituir a sua frota com navios modernos e poderosos de modo a tentar recuperar o domínio dos mares. Ora, o Porto (em simultâneo com a Biscaia⁶⁶) é um dos centros de construção naval chamados a contribuir nesse processo. Facto que não acontece por acaso: a cidade apresentava uma alfândega activa⁶⁷, um estaleiro moderno e inovador, e nela vivia um conjunto de homens de negócios, como os que atrás conhecemos, com capitais suficientes para arrebatar contratos de armação de galeões, em associação com outros –familiares e sócios– estantes nos portos vizinhos.

Mateus Folgueira, empresário de Vila do Conde, torna-se responsável pela encomenda de diversos galeões entre 1585 e 1597. Com ele estavam homens abastados como Giraldo Vaz Soares, Diogo Pereira e Domingos Lopes Vitória, e mais alguns, também interessados neste programa de construções navais. Para se fazer uma ideia da amplitude deste negócio refira-se que em 1595, para a construção de 8 galeões e 4 zavras os orçamentos ultrapassaram os 9 milhões e 800 mil reais portugueses; em 1597 circularam dinheiros na ordem dos 7 000 cruzados, ou seja, 2 milhões e 800 mil reais. Isto é tanto mais importante quanto a coroa filipina dependia, em parte⁶⁸, dos estaleiros de fora da Península, ou dos técnicos estrangeiros (flamengos) estantes nos arsenais galegos, para a construção de galeões, os navios de maior tonelagem⁶⁹. Portanto há que interpretar também por este ângulo (capacidade de produção de grandes galeões) a importância dos estaleiros portuenses na estratégia naval ibérica de finais do século XVI.

Uma boa percentagem daqueles capitais foi aplicada em compras de ferro e de breu. Que se fizeram, uma vez mais, na Biscaia. Diogo Pereira, o sogro Lopo Nunes Vitória e o cunhado Domingos Lopes Vitória dominam estas transacções, juntamente com Simão Lopes Torres, outro cristão-novo, destacado importador de pregadura biscainha. Do cotejo das fontes (nomea-

66. Ver os importantes estudos de ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. Donostia-San Sebastián: Departamento de Economía y Turismo, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002, e *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*. Donostia-San Sebastián: Departamento de Economía y Turismo, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997. Impõe-se também uma consulta ao estudo de PRIOTTI, Jean-Philippe. “Guerre et expansion commerciale: le rôle des Basques dans l’empire espagnol au XVI^e siècle”, in: *Revue d’Histoire Moderne et Contemporaine*, 48-2/3, 2001, pp. 51-71, que precisa os tipos de navios aqui produzidos.

67. Que manteve relações, sem grandes quebras, com o Norte da Europa, apesar dos embargos à navegação inglesa e holandesa, graças a expedientes como o da troca das bandeiras dos navios –a questão das bandeiras de conveniência merece um estudo mais aprofundado. Também o contrabando– interessante a todas as partes envolvidas no comércio –obstou à interrupção dos intercâmbios, como aconteceu no País Basco; ver ZABALA URIARTE, Aingeru. “Los holandeses en Bilbao. La reconstrucción de la comunidad tras el tratado de Münster”, in: *Bidebarrieta. Revista de humanidades y ciencias sociales de Bilbao*, nº 17, 2006; p. 147.

68. Cerca de $\frac{1}{4}$ dos efectivos.

69. PRIOTTI, Jean-Philippe. “Guerre et expansion...”, citado; p. 55. É curioso notar aqui uma inversão; na Idade Média eram os galegos a ensinar os flamengos a construir barcos. Em pouco mais de 100 anos as coisas mudaram: agora são os flamengos a chegar à Galiza para orientar a fábrica de navios grandes.

damente da análise dos livros de visitas de saúde marítima, na falta de registos alfandegários consistentes) resulta a descoberta das operações realizadas em torno destes projectos e a importância da acção das redes neles envolvidas. Assim, sabemos que nesse ano de 1597, em função deste contrato, Diogo Pereira achou-se na contingência de se transferir para o País Basco, região que bem conhecia de outras visitas anteriores, onde esteve instalado durante algum tempo, e encetou uma movimentação de assinalar, deslocando-se incessantemente entre Bilbao e S. Sebastian⁷⁰ em busca de ferro e de navios para o remeter para o Porto, consignado a Domingos Lopes Vitória, que o haveria de entregar aos contratadores⁷¹. Diogo Pereira, bem como os restantes membros da família Vitória referidos, já tinham, nesta altura um interessante historial de volumosos investimentos na importação de mercadorias absorvidas pela indústria naval, como breu e fio para a cordoaria. Neste negócio colocaram em campo o melhor dos seus recursos, visando em vista abastecimentos mais amplos⁷². E monopólios. Diogo Pereira e Domingos Lopes Vitória são elementos-chave deste e de outros contratos de navegação feitos com a Coroa a partir do Porto.

Importaria conhecer as cifras de importação. Porém, os arquivos são muito pobres e impedem esse trabalho⁷³. Os escassos registos do último quartel do século XVI inscrevem a importação de um total de cerca de 17 500 quintais, o que parece pouco, sobretudo quando sabemos que no único ano com documentação completa, 1573-74, elas ascenderam a cerca de 6 800 quintais. Quanto ao restante: 1578 representou a entrada de 1 776 quintais, 1579 uma cifra idêntica (1 723); em 1584, com muito poucos registos, apenas se dá entrada de 1 272. No ano de 1589 chegaram 2 189

70. Sem possibilidades de confirmarmos que também esteve em Castro Urdiales, é, ao menos, certo, que aí possuía correspondentes, encarregados de comprar e encaminhar o ferro para esse porto, onde seria carregado nos navios disponíveis e enviado para o Porto; veja-se a nota seguinte.

71. Chegada ao Porto de navios provenientes de portos da Biscaia para este efeito em AHMP. *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 2v, 5, 7, 9, 10, 12v, 13v, 14v, 15v, 49v e 53v.

72. Note-se que os documentos apenas dão notícias de algumas transacções e despesas efectuadas, ficando muito por se saber sobre esta operação. Mas é certo que a rede funcionava há algum tempo; tabelas de impostos sobre importações de materiais para a construção naval mostram que em 1584 Diogo Pereira declarou na Alfândega 100 quintais de breu e outros tantos de fio, pagando à redízima, de direitos, 8.000 reais. Nesta encomenda participava Lopo Nunes Vitória, que adiantou o dinheiro.

73. Para o ferro e para os restantes materiais. A perda da documentação da alfândega limita-nos à consulta dos livros do Cabido –que cobrava uma percentagem, 1%, desses rendimentos– que, por outro lado, estão bastante incompletos. Apenas as contas do ano 1573-74 existem na totalidade. De resto, somente fragmentos. Para mais, no caso do ferro, não há grande termo de comparação, como acontece, como se verá, no breu, que proporciona um gráfico mais informativo. Ainda outro dado: esta documentação, apesar de escassa, dá-nos os nomes dos importadores e dos transportadores. Apesar da diminuta quantidade de registos, notam-se repetições (nos importadores isso é evidente) nos declarantes transportadores, aspecto muito útil para percebermos algum índice de actividade dos navios (bascos na maior parte dos casos) e uma espécie de condição assalariada dos marítimos. Dadas as limitações de espaço a publicação destes dados ficará para um próximo artigo.

e, finalmente, no de 1591, esse volume elevou-se a 3 616 quintais. Em síntese: para o último quartel do século XVI, apenas há dados, muito incompletos, sobre 6 anos. Esses números, apesar de insignificantes, indicam tendências. As atrás descritas, que acompanham o revigoreamento da fábrica naval do Porto, primeiro para os armadores locais, e depois para a Coroa dual. A mesma tendência pode ser acompanhada nos registos de entrada de breu, material para o qual a Biscaia tem concorrentes.

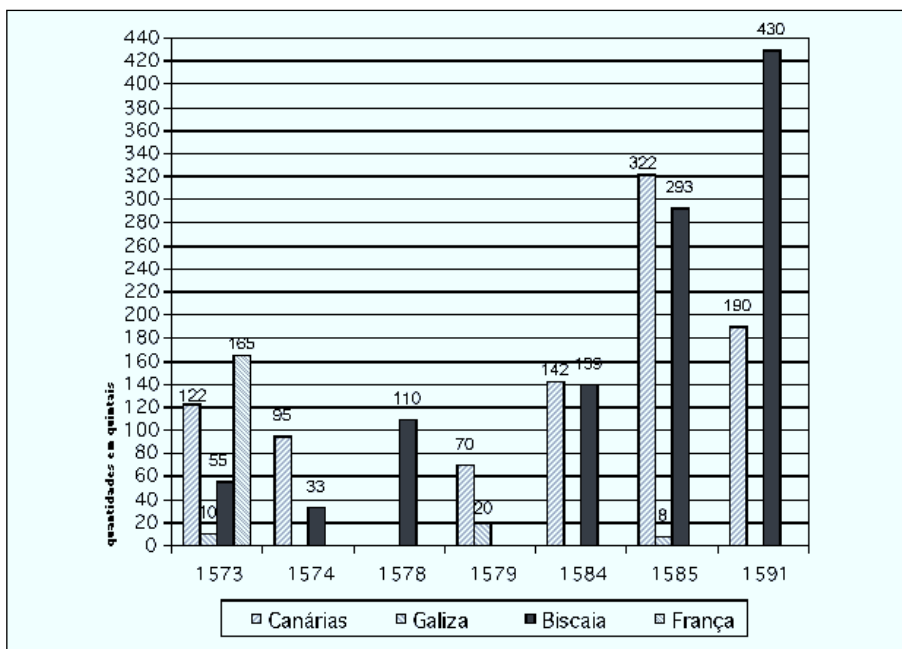


Fig. 3. Transporte de breu para a fábrica naval do Porto na redizima do Cabido.

Como já referi, estas importações devem-se, no essencial, à acção das companhias. O seu poderio económico é demasiado elevado para que se limitem a fornecer ferro e apetrechos para os galeões. Para além dos investimentos por eles aplicados noutros centros navais portugueses —é particularmente notada a sua presença em Vila do Conde— esta família move-se nas altas esferas da finança internacional, com agentes localizados na Flandres, em Burgos e em Madrid (Diogo Pereira circulará durante algum tempo nesta cidade depois de assegurada a continuidade da empresa no País Basco com a presença de filhos e sobrinhos de Domingos Vitória); financia empresas comerciais de diferente natureza e controla as redes comerciais das Ilhas Canárias, excelentes vias de abastecimento de outros componentes essenciais à indústria naval e base indispensável do comércio oceânico. A partir da cidade do Porto, Domingos Lopes Vitória centraliza a actuação desta poderosa companhia comercial que detém uma forte presença na

Gran Canaria, montando monopólios que acabarão por gerar reacções das forças locais. Como acompanharemos já em seguida.

A acção desta, e de outras companhias congéneres, contribui decisivamente para demonstrar uma das teses deste estudo: a do carácter pujante, autónomo e internacional do Porto de finais do século XVI.

Atente-se no que escreve Michael Barkham sobre o primeiro, a propósito da intervenção de mercadores estrangeiros no comércio marítimo biscainho e guipuzcoano:

Destaque-se entre os estrangeiros o importante mercador português Diogo Pereira, vizinho do Porto, que residia em Bilbao já em 1585 e que chegaria a encarregar-se dos negócios, na costa cantábrica, de mercadores do interior de Castela como Cosme Ruiz de Madrid. Em Maio de 1598, assegurou 200 ducados sobre o casco da nau de um vizinho de Laredo para o trajecto Portugaleta-Sevilha cidade na qual os prémios do seguro deveriam ser pagos a Duarte Pereira. Em Novembro de 1601, em San Sebastian, firmou três contratos com o empresário “francês” de S. João de Luz, Adam de Chibau, pelos quais lhe comprou adiantado os carregamentos inteiros de bacalhau e óleo de fígado de bacalhau que os seus três barcos haviam de trazer da Terra Nova em 1602. Especificava-se que os barcos entregariam os carregamentos não em Bilbao ou em San Sebastian, mas directamente em três portos portugueses: Porto, Aveiro e Lisboa aos agentes de Pereira, Brás Lopes Vitória, Domingos Lopes Vitória e Garcia Gomes Vitória⁷⁴ respectivamente. Segundo o contrato relativo à viagem de uma das naus de Chibau, a *Santa Engrácia*, de 300 toneladas, aparentemente Pereira tentou apoderar-se o mais que pôde do abastecimento de bacalhau a Lisboa em 1602 [...].

No ano de 1603 já conseguira do rei o cargo de administrador das salinas do reino da Galiza.

“Porém, prossegue Barkham, se este português realizava diferentes tipos de investimentos, esteve sobretudo envolvido na exportação de manufacturas de ferro da Biscaia e Guipúzcoa a Portugal e parece que, por volta de 1611, havia quase monopolizado esse comércio. Em Novembro daquele ano as Juntas Gerais da Biscaia falavam «dos prejuízos que se seguem à república com a presença tão acentuada deste senhorio de Diogo de Pereira, mercador português» [...]”

levantando dúvidas sobre a sua origem e de seus familiares e correspondentes, insinuando as suas raízes cristãs-novas⁷⁵. O mesmo acontecerá com Domingos Lopes Vitória e os seus negócios nas Canárias.

74. Em 1597 chegava ao Porto a zavra biscainha *Santana* com bacalhau e outras mercadorias para Domingos Lopes Vitória. Portanto, trata-se de um negócio em que a companhia se envolve há algum tempo. Ver AHMP. *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 2v-4v.

75. BARKHAM, Michael. “El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna”, in: *Itsas Memoria*, vol. 4 (*Transporte y comercio marítimos*). Donostia-San Sebastián: Museo Naval/Diputación Foral de Gipuzkoa, 2003; p. 163. Em seguida, este investigador faz uma listagem de algumas importações realizadas por este mercador no âmbito do trato do ferro.

Domínio dos alfolis do sal galegos, monopólio de abastecimento de bacalhau a Lisboa, monopólio do comércio de ferro de Guipúzcoa e Biscaia. Por si só, estes factores chegariam para evidenciar o poderio desta firma. Mas havia mais.

Em 1618, levantava-se nas Canárias um processo contra uma companhia comercial portuguesa acusada de um “escandaloso grau de corrupção social, de fraude fiscal e de monopólio encoberto”⁷⁶. Num negócio “redondo”, largamente gerado no contrabando, que envolvia os oficiais do registo de Garachico, vários tabeliães, oficiais desse porto canário, barqueiros e os próprios frades franciscanos (que se encarregavam de lhe arrecadar algumas mercadorias em Tenerife e, depois, levá-las aos seus armazéns portuários), a companhia usava este porto de Tenerife como trampolim para negociar mercadorias coloniais espanholas em Amsterdão, utilizando os seus recursos para intercambiar produtos de tinturaria, materiais de construção naval, sedas, pimenta e sal *via* cidade do Porto. “Os seus tentáculos”, na expressão de Gómez Vozmediano, estendiam-se a La Rochelle, vários portos da Holanda, ao Brasil, Lisboa e a Sevilha, através de uma navegação intensa que fazia uso de navios de diverso pavilhão.

Dirigia esta firma o nosso conhecido Domingos L. Vitória. Fazia-o desde o Porto, cidade de onde raramente saiu, e a partir da qual movimentava todas as peças do seu xadrez pessoal. Deveu a sua formação ao pai, Lopo Nunes Vitória, um dos grandes mercadores portuenses da segunda metade do século XVI, encarregando-se de prosseguir os seus negócios. É dos que melhor percebe a importância das ilhas e da colocação de homens em pontos-chave do império, dos jogos do poder e da importância de garantir aliados junto dele. É um dos que aposta no trato dos vinhos, investindo somas avultadas na compra de matérias-primas para os taneiros contratando, pessoalmente, junto deles, os termos das operações. É um dos que usa os circuitos das Índias de Castela para aumentar desmesuradamente o seu poderio mercantil. O cunhado, Diogo Pereira, é outro dos elementos de quem se fala. Vemo-lo em Madrid, junto da corte, buscando influências. Influências que garantem o bom despacho de assuntos da companhia e, certamente, protecção. Muito rapidamente, os filhos deste, Simão e Lourenço Pereira, estão em actividade, movimentando-se entre várias cidades de Castela e do País Basco tratando de negócios da empresa. Os resultados desta companhia foram de tal forma espectaculares que, a certa altura, quando a firma centrou a sua atenção nas receitas fiscais da ilha, toda a oligarquia de Tenerife teve de cerrar fileiras e envolver-se afincadamente numa autêntica cruzada que chegou ao Santo Ofício. Se, de 1601 a 1610, as rendas reais das Canárias haviam estado nas mãos dos lisboetas Diogo e André Soares, sendo seu gestor em Madrid o cristão-novo António Rodrigues Lamego (homem igualmente relacionado com os meios mercantis do Porto), entre 1611 e 1639 a administração desta renda estava

76. GÓMEZ VOZMEDIANO, Miguel Fernando. “Contrabando y poder en las islas occidentales durante el reinado de Felipe III”, in: *Coloquio internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648* (IV Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria, 1999). Las Palmas de Gran Canaria: Edições do Cabildo de Gran Canaria, 2001; p. 464.

na posse de Luís Lourenço, homem das ilhas, mas associado a seu irmão Luís e a seu primo Cristóvão de Ponte, originário de uma outra família do Porto e, em especial à “liga” liderada por Domingos Lopes Vitória⁷⁷. Isto é: depois do contrabando, a companhia portuense iniciava o assalto ao monopólio das ilhas de realengo, ameaçando a posição da oligarquia insular. Esta, “que durante anos havia prosperado graças à corrupção administrativa, enriquecendo o lobby lusitano e facilitando-lhe os seus negócios clandestinos”⁷⁸, trata de denunciar a situação junto da corte e do tribunal inquisitorial. Sabemos que estes casos costumavam acabar com depurações e grandes fogueiras. Mas, também nesse aspecto, a firma Vitória soube contornar as dificuldades: se bem que alguns elementos mais débeis tenham “caído”, como os Pereira, nas Canárias, o “núcleo directivo”, onde se destacava Domingos Lopes Vitória, Rui Perez Cabrera, cunhado e sobrinhos do primeiro, resistiu “à ofensiva” e continuou em actividade, cobrando as rendas do mestrado de Calatrava, mantendo as suas casas bancárias (com os Lopes e os Vaz, destacados negociantes e financeiros do Porto), permanecendo activos nos negócios das Índias e “enriquecendo com interesses de alcance praticamente planetário”⁷⁹.

A outro nível, mas sempre com recurso às redes mercantis, quer a armação de navios quer a defesa da cidade dependeram, em certa medida, do envio de armamento da Biscaia. Já o constatámos no âmbito da logística naval militar; temos agora oportunidade de o conferir também no âmbito do equipamento bélico. Como se sabia. Jean-Philippe Priotti já o notara, considerando que as políticas imperialistas de Filipe II e dos reis seus sucessores, estimularam a economia basca favorecendo o desenvolvimento dos estaleiros –como já aqui foi dito– bem como a indústria de armamento, com tradições desde os tempos medievais⁸⁰. Cite-se um caso, que merecerá maior aprofundamento em futuros estudos: em 1596, Frei D. Luís Álvares de Távora, Balio de Leça, poderoso mercador, traficante de escravos, detentor de uma frota particular que explorava esta actividade bem como o comércio brasileiro, e acumulava ainda as funções de representante do rei para as questões da defesa na cidade, passa procuração

77. ANAYA HERNÁNDEZ, Luis Alberto. “Los judeoconversos portugueses en Canarias y sus relaciones con el mundo atlántico europeo”, in: *Coloquio internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648...* citado; pp. 600-601. Este investigador, para além de nos mostrar também o poderio desta companhia [“têm uma liga feita ... e assim têm aviso nestas ilhas dessa corte e no Porto, Sevilha, Rochela, Ynglaterra e Flandres por que não se deixem as rendas destas ilhas por nenhum dinheiro e nessa Corte pagam por isso os ditos Pereyra e ganham quanto querem porque metem nestes Reinos cada ano uma grande soma e se achará entre as cartas e papéis em que se avisam aos ditos Pereyra e Domingo Lopez Vitória que não ymporta que se perca ou se ganhe nas ditas rendas pois do couro sairão as correias”], revela diversas facetas da pujança destes homens: Tomás Nunes Pina, de quem se perde o rasto na documentação do Porto, está há dez anos na Holanda, continuando a mandar navios aos almoxarifes canários, que tem nas mãos; António Rodrigues da Fonseca, natural do Porto, é denunciado em 1631; as rendas reais, entretanto, permanecerão nas mãos de portugueses até 1670.

78. GÓMEZ VOZMEDIANO. *Op. cit.*; p. 468.

79. GÓMEZ VOZMEDIANO. *Op. cit.*; p. 469.

80. “Guerre et expansion commerciale...”, citado; p. 51.

a Dioguo Pereira [mais uma alínea no *curriculum* deste mercador] morador nesta cidade do Porto de Purtuquall e a Martim de Aguirre vizinho de Billbao e a Amdre Fernandez estante na dicta villa de Billbao pera que todos juntos e cada hum ym solidum conforme has provysões que elle senhor Bailio tem de Sua Magestade posam tirar de Biscaya da mão e poder de Joaom Sains de Arambul hos mosquetes, piques, dardos, morrions e rodellas nas ditas provisões conteudas has quaes posam carregar por sua conta delle senhor Baylio em seu nome em quaesquer navios hou navyo que quizerem pera esta cidade do Porto⁸¹.

7.

Revisitar a produção historiográfica portuguesa sobre comércio internacional é descobrir, em geral, um deserto no respeitante ao conhecimento do trato dos “pequenos” ancoradouros nacionais⁸². Ora, pelas páginas anteriores desfilaram factos e episódios da relação entre o Porto, os portos do Noroeste português e a Biscaia. Por elas transcorreu uma ideia geral: a da importância do comércio efectuado e do seu significado na estrutura das economias de cada uma destas regiões. Melhor: a constatação de que o comércio ibérico realizado nos portos destes complexos se encontrava na vanguarda do negócio europeu dos primeiros tempos modernos, e estava longe de ser dependente de agentes externos à Península, assunto no qual devemos insistir todos quantos nos dedicamos ao estudo desta época. As dificuldades decorrentes da pobreza documental dos arquivos portugueses não nos permitem, por outro lado, estabelecer pautas de transacções. Contudo, se no geral a balança parece pender para o lado basco, em certas alturas parece haver um certo equilíbrio, nomeadamente quando os mercadores do Porto colocaram na sua carteira de produtos a oferta de mercadorias como o açúcar, o pastel ou o sal, indispensáveis a esta “nova economia”. Mas com *deficit* ou sem ele, pouco importa. Os mercadores sabem lidar com esse fenómeno –ou não fossem Castela e Portugal crónicas vítimas de uma balança comercial negativa com a Europa⁸³; este fenómeno não significou perda para o comerciante. Pelo contrário. Essa é uma regra bem conhecida do mercado: o homem de negócios, sobretudo quando tem a ancorá-lo vantajosos contratos –com particulares, claro, mas sobretudo com os municípios ou a Coroa– ganha dinheiro como nunca. Ora o trato da Biscaia, como observámos, foi um dos mais vantajosos que a elite mercantil portuense encontrou. E não se resumiu a simples trocas de ferro por sal ou pescado. Por aqui passou uma vasta gama de mercadorias que conferiram maior pujança aos negócios realizados.

81. ADP. Po 1º, 3ª série, liv. 109, fl. 10v.

82. Salvo honrosas excepções, aqui indicadas, entre as quais destaco Amélia Polónia nos seus estudos sobre as comunidades marítimas nortenhas.

83. Ver LUCAS VILLANUEVA. *El Cantábrico y el espacio económico Atlántico en el siglo XVI*, 2005; p. 1.

Se na Idade Média a concorrência ainda marcou, de certo modo, o contacto entre estas regiões, a Época Moderna acentuou os factores de complementaridade que já então se manifestavam. Acima de tudo, apareceu nítida uma motivação estratégica de fundo, que as fontes tornam clara: a internacionalização, o desejo de penetração nos mercados mais apetecíveis, os do Norte da Europa, essa placa giratória de todo o comércio mundial. Como? Com as armas que tinham à mão. As melhores: o açúcar para alimentar um consumo que não tardará a ser de massa –muito por “culpa” destes homens– e com prata, que abunda em Espanha cada vez que chega uma frota das Índias que, se coloca Sevilha em polvorosa, não deixa de fazer sentir os seus efeitos nos portos bascos.

Mas, no processo de repensar o desempenho comercial português e basco nos finais do século XVI, não podemos deixar de olhar para o panorama geral geo-estratégico (marítimo e comercial) daquele tempo. Não podemos ignorar as profundas alterações que percorrem a Europa e, por extensão, o mundo. Sob pena de perdermos perspectiva e desvirtuarmos a realidade dos factos. Neste tempo as nações ibéricas já não estão sozinhas em cena. O seu lugar é disputado, e com muito sucesso, diga-se, por outros –que construíram o seu percurso, que se fortaleceram, que se preparavam cuidadosamente para impor o seu poderio. Franceses, ingleses e, principalmente, holandeses fazem dos mares espaços abertos, e das suas cidades os centros comerciais onde tudo se decide. Usando a força, é certo, mas também beneficiando de muitas cumplicidades. Cumplicidades que se explicam na própria lógica empresarial de gente que percebe que o futuro já não será a Península⁸⁴. E nesta conjuntura se detecta, uma vez mais, a aguda capacidade destes homens na avaliação das situações. Que desde sempre revelaram. Mantendo, enquanto foi possível, gente nos velhos portos ibéricos vão, ao mesmo tempo, rápida e discretamente, transferindo o melhor dos seus interesses para os novos empórios do Norte. Basta passar em revista o nome dos investidores da VOC ou da WIC holandesas, escutar o animado burburinho da Royal Exchange, e o bulício dos cafés do Exchange Alley londrinos, e atentar nas conversas das ruas de Rouen para se perceber que o português, nos nomes e nas falas, continua a ser uma das línguas dominantes no mundo dos negócios. A Biscaia, por seu turno, continuou a ser demandada pelo que oferecia. E ainda era muito. Porém aí, mesmo aí, e nas grandes praças financeiras, os mercadores ibéricos já pouco decidem. O ritmo agora é outro. E quem o impõe é Londres, Paris e Amsterdão.

De tudo quanto a documentação que subsistiu no Porto indica, ficou muito por dizer: sobre a praça de seguros, intimamente relacionada com Burgos; sobre o mercado financeiro –em 1587 um mercador flamengo, “Cristaom Antonio”, apresenta-se no Porto perante Simão Vaz com três letras que lhe foram passadas em Bilbao no valor de “novecentos oitenta mill setecentos e trinta e seys maravedis”– e todas as suas importantes

84. Onde, inclusivamente, a sua vida é cada vez mais difícil. E tende a piorar.

ramificações⁸⁵, sobre o velho e importante comércio têxtil, que tinha na Biscaia um costumado mercado de penetração; sobre as volumosas importações de madeiras para os estaleiros; sobre o trato de papel ou as importações de livros; sobre o comércio de pastel, e ainda sobre a própria dimensão do comércio açucareiro: quem vende, por quem e a quem; qual o interesse em vender aí; quais os ganhos alcançados; qual, enfim, a penetração do produto nesse mercado? Deixo, por agora, estas questões em aberto, sabendo, no entanto, de antemão, que as investigações que elas suscitam confirmarão que do mundo portuário ibérico dependeu muito a construção do “sistema atlântico”.

85. Neste caso concreto com a Flandres, Madrid e o Porto, envolvendo venda de açúcar.