

NAS ORIGENS DE UMA REPÚBLICA MARÍTIMA E MERCANTIL. O ACOLHIMENTO AO ESTRANGEIRO NOS PORTOS MEDIEVAIS E MODERNOS

AMÂNDIO BARROS*

Resumo: Na constituição das identidades marítimas o acolhimento ao estrangeiro nos portos medievais e modernos constituiu um elemento central; numa perspectiva comparada, este estudo procura mostrar a forma como os portos portugueses foram locais de experiências de contacto que enriqueceram os seus quotidianos e influenciaram comportamentos. Debatem-se questões de relacionamento entre o «Outro» e o «Eu» portuários e revêem-se conceitos muitas vezes utilizados de forma anacrónica, como o de «nação» ou «xenofobia».

Palavras-chave: Identidades marítimas; Portos; Nação; Xenofobia.

Abstract: In the constitution of medieval and early modern maritime identities, welcoming the foreigner in ports was a key-element; in a comparative perspective, this study seeks to show how the Portuguese ports developed experiences of contact that enriched and influenced their everyday behaviours. The paper suggests new interpretations of the relations between the «Self» and the «Other», and reviews concepts often misused such as the ones of «nation» or «xenophobia».

Keywords: Maritime identities; Ports; Nation; Xenophobia.

Without the foreign there would be no familiar, and vice-versa, as the confrontation of the self with the non-self constitutes identity by way of negotiation and interaction.

Albrecht Classen¹

(...) he who conducts himself well and trades honestly is blessed by God and man. The law allows, and it is only right, that he who can lose in a venture should also be allowed to gain from it when his fortune brings it about. Therefore I say to you that he who wants to become a merchant and risk his money is not to be blamed if he earns a profit, provided he can earn it in moderation and without fraud.

John Gower²

1. INTRODUÇÃO

Este estudo repensa as atitudes perante o estrangeiro nas sociedades portuárias atlânticas entre finais da Idade Média e o século XVI. Olha-se o estrangeiro nas notícias de estadias

* CITCEM.

¹ CLASSEN, 2002b: XI.

² GOWER, John, c.1376-1379: 330.

de mercadores e homens do mar europeus nos portos portugueses e nos contactos realizados. O tema é recente, complexo e carecido de estudo aprofundado³. No convívio com o estrangeiro construiu-se uma parte da identidade marítima, mas a forma como ele foi recebido variou conforme as circunstâncias e dependeu de múltiplos factores. A consciência e defesa das fronteiras nacionais, ou as relações internacionais restritivas impuseram limitações mas tiveram origem alheia ao porto. E como se tratou de processos que demoraram a ser estabelecidos e assimilados, abriram caminho a contactos moldados de acordo com a tradição e com interesses particulares de diferente natureza.

Assim, uma das teses aqui defendida é a de que devemos olhar com atenção para as realidades locais – dos portos – que indicaram caminhos e forneceram modelos de relacionamento com o exterior. Com eles, percebemos que as concepções de estrangeiro pouco se assemelhavam com as que vigoraram na Europa após do triunfo dos *estados-nação*, ou os projectos *nacionalistas* oitocentistas e seus sistemas de representação⁴, responsáveis pela projecção de ideologias para o passado e criando anacronismos que subsistiram até hoje.

Na cronologia deste estudo, e em pleno processo de estruturação de identidades pela acumulação de práticas quotidianas colectivas⁵, a designação «estrangeiro» aplicava-se àqueles que estavam fora dos laços que caracterizavam a sociedade local, tanto designando os visitantes de um reino diferente, como os que chegavam de outras partes de Portugal como «peregrinos na sua pátria», na expressão de Lope de Vega. Da presença dos *estrangeiros* resultaram normas que visavam o bem comum, determinando a necessidade de regular a conduta dos *outros* em função do que era correcto e praticado pelos *naturais*. Perante o estrangeiro, os comportamentos eram contraditórios, adaptados a lógicas variáveis, políticas/diplomáticas/militares e económicas, e um porto devia geri-las com cuidado. O período era de indefinição dos estados e das nacionalidades, e as fidelidades a um monarca, a uma dinastia ou a um senhor continuavam a ser os laços predominantes, muito mais fortes que os sentimentos patrióticos ou a consciência nacional, ainda vagos e relegados a âmbitos regionais. Assim, num tempo em que os conflitos mantinham cariz senhorial, era aconselhável sustentar uma diplomacia preventiva mais ou menos autónoma, ou recursos que viabilisassem o uso da força, assegurando a continuidade dos empreendimentos independentemente do que acontecesse entre os governantes.

O que nos mostram as fontes? Que no dia-a-dia, o juízo sobre o estrangeiro oscilava entre a suspeição e a animosidade, quando ele era visto como um concorrente sério, e o favorecimento e a cooperação, quando a sua presença se adivinhasse favorável à prosperidade dos negócios.

³ Laurence Moal é autora de um estudo exemplar sobre a matéria, *L'étranger en Bretagne au Moyen Age. Présence, attitudes, perceptions*, cujo modelo pode ser aplicado à investigação de outras regiões costeiras da Europa. MOAL, 2008.

⁴ Fala-se da instauração da *ordem burguesa*, que reorganizou formas de pensar e explicar o mundo, num contexto económico imperialista no qual a Europa necessitou de conhecer (e, amiúde, confrontar-se) o «Outro». Marcadas pela emergência de simbologias nacionais e a afirmação de identidades, Foucault considera que estas práticas resultaram na «formação discursiva» do estado-nação. FOUCAULT, 1988; VARGAS-HERNÁNDEZ, 2008: 3-18; PERALTA, 2008: 78-80.

⁵ A teoria da prática. BOURDIEU, 1989: 14-25.

Esta ambiguidade marca outra noção delicada: a de xenofobia, perante atitudes agressivas documentadas com frequência. Mais uma vez, devemos evitar anacronismos resultantes da ideia de *nação*, e da forma como ela se afirmou e protegeu, conceito e prática alheios à esmagadora maioria das comunidades medievais e modernas⁶.

Metodologicamente, este artigo circunscreve-se aos portos e não se faz à medida do Reino, excepto nos momentos em que as políticas centrais foram acolhidas ou contrariadas por eles, tentando impor-lhes regras na sua relação com os estrangeiros. Mas se é meu intento evitar a generalização e ter como referencial um caso de estudo, o Porto, e procurarei fazê-lo pela comparação com outros portos, confrontando linhas de conduta ou tentando achar os traços de uma cultura marítima geral.

Quanto à cronologia, justifica-se pela riqueza do período em exame. A transição da Idade Média para a Época Moderna foi, para o Porto, um tempo de afirmação comercial; até ao final do século XV, os melhores negócios da sua frota mercante faziam-se fora da cidade, a mando de mercadores do Norte da Europa e do Mediterrâneo, e a função portuária era a de apoiar um comércio regional interessante apenas para o reino português, e rotas de cabotagem desde a Galiza ao Báltico, com intuítos de abastecimento urbano⁷. No século XVI, em consequência da expansão portuguesa, da instalação de um novo grupo de mercadores⁸ e de investimento no espaço atlântico – das Ilhas ao açúcar brasileiro –, a cidade foi reconhecida pelas redes internacionais, alcançando novo estatuto e vendo crescer o número de visitantes europeus. Na sequência de anteriores estudos, pretendo mostrar que o desfecho deste processo foi a afirmação do carácter cosmopolita deste porto e a consolidação de estratégias de desenvolvimento, até andado o século XVII.

Os portos são lugares ideais para se estudarem estas histórias de contactos; a função de espaço nodal entre vias terrestres, fluviais e marítimas estimulou a circulação de gentes, informação e cultura, e a sua fortuna foi garantida pela oferta, frequência e normalidade dos encontros e transacções, em boa parte delineados localmente. Apesar de condicionados pelos sistemas de alianças concebidos pelo poder central, não era invulgar ver os portos contornar políticas régias, abrindo-se ao trato com agentes banidos pela Coroa, ou contra eles empreender represálias quando se sentiam prejudicados, mesmo que isso significasse contrariar mandados régios⁹.

A partir do século XVI, quando o quadro das relações internacionais se enriqueceu, os portos tiveram de lidar, por sua conta e risco, com problemas resultantes da emergência de estados absolutos, rivalidades ultramarinas e dissidências religiosas. Mais: os primeiros processos de relações comerciais globais aprofundaram a questão, introduzindo exigências adicionais, que passaram pela vigilância portuária, fiscalização, políticas sanitárias, compartimentação das comunidades estrangeiras, repressão ou controlo de atitu-

⁶ Além de Laurence Moal, citada, ver esta questão em CALABI, 2006. Visão geral do estrangeiro nos reinos peninsulares, GONZÁLEZ ANTÓN, 1995: 501-502.

⁷ E um tímido início de capitalismo comercial, graças à armação mercante, investimento dos governantes burgueses da cidade.

⁸ Cristãos-novos, descendentes, parentes e associados de judeus conversos de Espanha.

⁹ BARROS, 2000: 23.

des e práticas consideradas lesivas. Esta conduta portuária constitui uma das teses centrais deste texto.

Central é também o papel dos agentes individuais, essenciais na construção do porto e da sua vitalidade ao promoverem formas de cooperação extensivas ao universo marítimo europeu e ultramarino, por sua conta e risco, ultrapassando barreiras de diferente tipo e efeito.

Relativamente às fontes, este estudo não parte de uma noção «intelectual»¹⁰ de estrangeiro plasmada nas crónicas, pois não existem crónicas sobre a sua presença na cidade. Mas subsistem documentos do quotidiano portuário onde o encontramos: vereações, protocolos notariais¹¹, correspondência comercial e normas alfandegárias, bem como os estatutos de uma confraria de marinheiros onde ele é evocado. Conto ainda com informações de outros portos do Reino e com a documentação régia que tratou do caso na óptica do poder central em correio, cartas de naturalização de estrangeiros e capítulos de cortes¹².

2. BREVE ESTADO DA INVESTIGAÇÃO SOBRE O ESTRANGEIRO ENTRE A IDADE MÉDIA E A ÉPOCA MODERNA

Desde a Idade Média que os homens dedicaram muito do seu tempo à viagem. Os mercadores europeus abriram um quadro de relações internacionais que cedo exigiu normas acessíveis a todos. Ainda só percebemos este processo legislativo parcialmente, e estamos longe de conhecer os quotidianos da viagem, do relacionamento entre eles e as formas de integração nas sociedades visitadas, onde alguns se fixavam. Nos portos obtemos uma boa lista de prerrogativas concedidas aos estrangeiros, e os limites que eles tinham de respeitar no âmbito de uma cultura marítima que, mais do que diferenciar, gerou canais de comunicação e modos de convivência.

Em Portugal, ainda há muito por estudar. Temos estudos parciais sobre as heranças dos estrangeiros defuntos no Reino na Idade Média (o direito de albinágio, que em Portugal não foi exercido de forma tão dura como noutros reinos onde era frequente a apropriação dos bens dos finados), as obrigações e tributos que deviam satisfazer para casar no Reino ou exercer a mercancia, as formas de compensação que os naturais do Reino podiam exigir perante ofensas sofridas (o direito de represália), e o direito de naufrágio, que previa, desde D. Afonso II (1211-1223), a restituição dos bens ao sinistrado estrangeiro, contra pagamento das despesas com a recuperação dos salvados¹³. A partir do

¹⁰ Como mostra Laurence Moal sobre a Bretanha. MOAL, 2008. Uma visão mais intelectual e cultural do estrangeiro em *Meeting the Foreign in the Middle Ages*, citado na nota 1.

¹¹ Merecem um esclarecimento: na cidade subsistem apenas os do século XVI (1548) em diante, e mostram como as relações com o exterior passaram a fazer parte integrante da política portuária, suportadas por estruturas burocráticas, logísticas e socioeconómicas que lhe aumentavam o significado.

¹² Onde se percebem as diferenças de atitude entre portos e governos régios.

¹³ Estes temas em ALBUQUERQUE; ALBUQUERQUE, 2004. Sobre as represálias ver ALBUQUERQUE, 1972. Ver o estudo de GRAÇA, 2012: 89-98. Ver uma síntese recente sobre a presença do estrangeiro em Portugal em NEVES, 2009: 29-35.

século XIV, e de D. Afonso IV (1325-1357), passou a ser reconhecido o direito do consulado aos mercadores florentinos estantes no Reino, sobretudo em Lisboa, prerrogativa que D. Fernando (1367-1383) alargaria a todos os estrangeiros¹⁴. Movemo-nos, pois, na legislação central – o que é importante pois reconhece o valor das relações mercantis para a vida nacional – mas desconhecemos as fórmulas de resolução de questões gizadas localmente, de que falarei adiante.

Não pretendo elaborar um roteiro bibliográfico sobre estrangeiros na Idade Média e Época Moderna. Apontarei apenas exemplos úteis para a presente investigação, relativos a formas de acolhimento de estrangeiros e de portugueses no exterior. Sobre o vizinho reino de Castela e seus domínios, os trabalhos de Álvarez Valdés y Valdés e Pérez Rodríguez aconselham um conhecimento mais sólido da legislação que os enquadrava, ao passo que Bello León faz um elenco dos visitantes estrangeiros e dos seus quotidianos, procurando preencher uma lacuna que a tendência para os estudos diplomáticos e políticos abriu e nunca resolveu¹⁵.

Laurence Moal estuda as presenças, atitudes e percepções do estrangeiro na Bretanha, mostrando como na imagem do outro interferiam conjunturas económicas e políticas, e as contradições nos relacionamentos¹⁶; Donald Harreld reconhece o vigor do colectivo estrangeiro em Antuérpia e como mercadores e homens do mar perceberam as vantagens de se associarem, não apenas para se defenderem de abusos contra as suas pessoas e propriedade, mas também como estratégia de coordenação de esforços para baixar impostos que lhes eram cobrados e custos de associação; tal atitude trouxe-lhes benefícios sociais pois «strengthened socially the foreign merchant community. Social benefits for foreign merchants included both the creation of enclaves for foreigners within a city and the development of a sense of loyalty to the foreign community»¹⁷.

Os portugueses no estrangeiro raramente conseguiram reunir um número bastante de membros para formar uma colónia organizada em feitoria ou consulado, com autoridades e jurisdição, exceptuando a Flandres (em Bruges e, depois, em Antuérpia) e Sevilha na época dos Descobrimentos. Porém, a sua presença era reconhecida nos portos e cidades europeias; e a acção dos mercadores precedeu a da própria Coroa no estabelecimento de relações oficiais com alguns reinos e regiões marítimas. Havia privilégios concedidos a mercadores dos principais portos, de «Portus Portugalliae» e «Lixbone ac locorum circumvicinorum» e a portugueses em geral dedicados ao trato na Normandia, «en ladicté ville de Hanfleu et dans le pays d'enuiron», autorizados, por Filipe IV em 1341, a ter casas e armazéns, e salvos-condutos a mercadores individuais¹⁸. Marisa Costa encontrou-os pela Catalunha, A. Barros em Itália e na Biscaia, onde Gonçalo Graça também os desco-

¹⁴ Com destaque para os ingleses que, para além do cônsul para resolver os assuntos da comunidade britânica, passaram a ter juiz privativo que regulasse os pleitos que pudessem ter com os portugueses. ALBUQUERQUE & ALBUQUERQUE, 2004.

¹⁵ ÁLVAREZ-VALDÉS Y VALDÉS, 1991; ÁLVAREZ-VALDÉS Y VALDÉS, 1992; PÉREZ RODRÍGUEZ, 1990; BELLO LEÓN, 1994.

¹⁶ MOAL, 2008: 15-187.

¹⁷ HARRELD, 2007: 273.

¹⁸ DOMINGUEZ, 2006: 166.

briu, Verlinden pela Normandia, Flávio Miranda e Tiago Viúla pela Inglaterra, e Oliveira Marques pelos portos bretões e hanseáticos, a fazer comércio¹⁹.

3. RECONHECER E ACOLHER OS ESTRANGEIROS NOS PORTOS – O CASO PORTUENSE

«Early modern Europeans reached little consensus on exactly how to define “foreigners” in the context of the city», escreveu Donatella Calabi²⁰. Uma frase de um viajante italiano parece confirmar esta «confusão»; segundo ele, os Portugueses «nada sabem dos estrangeiros, e não falam senão de Flamengos, Castelhanos e Bretões. Para eles, quem for alto e de cabelos louros é flamengo; quem for moreno é castelhano; e quem se vestir mal é bretão»²¹. Não eram apenas os Portugueses que tinham esta ideia difusa dos estrangeiros; no teatro espanhol do Século de Ouro, encontramos a mesma generalização e concessão de atributos dominantes no imaginário das populações do século XVI. No *Peregrino en su Patria*, Lope de Vega coloca um viajante na estrada que, «quando bolviendo la cabeza al ruydo que a sus espaldas hazian algunos passos, vio dos mancebos com sus bordones, y esclavinas, cuyos blancos rostros, rubios y largos cabelos, mostravan ser Flamencos, o Alemanes»²²; e, mais adiante, atesta que «tienen ya las naciones sus Epitetos recibidos en el mundo, cuya opinion una vez recibida, es imposible perderla. A los Scitas llaman crueles, a los Italianos nobles, a los Franceses religiosos, a los Sicilianos agudos, a los Flamencos industriosos, a los Persas infieles, a los Turcos lascivos, a los Partos curiosos, a los Borgoñones feroces, a los Picardos alegres, a los Andegabos faciles, a los Bretones duros, a los Alexandrinos engañadores, a los Egypcios atrevidos, blandos a los Lothoringios, a los Españoles arrogantes, y a los Alemanes hermosos»²³.

A documentação, desde a Idade Média, segue esta regra, agrupando sob a mesma «nacionalidade» gentes de diferentes lugares; por exemplo, no Porto, quase todos os mercadores e marinheiros do norte da Europa eram *Flamengos*, e os franceses *Bretões*. Não creio que isto tenha grande significado. De resto, ao mesmo tempo que lhes chama *flamengos*, a documentação municipal, tantas vezes, especifica o porto ou a região: *flamengo de Antuérpia, Roterdão, Amsterdão, Emden, Hamburgo, Alemanha, Dinamarca, ou bretão d’Arrochela, ou Nantes, etc*²⁴. E custa a crer que uma cidade como o Porto, que mantinha intercâmbios de correspondência, dinheiro e mercadorias com mais de 200 portos no século XVI, não soubesse distinguir os parceiros de negócios. O próprio Rei, quando se viu a braços com súbditos que preferiam olhar para as bandeiras dos navios e ignorar as

¹⁹ COSTA, 2003: 108-128; BARROS, 2003: 185-208; BARROS, 2005: 335-369; VERLINDEN, 1949: 169-209; MIRANDA & FARIA, 2010: 109-127; MARQUES, 1993; MARQUES, 1995: 21-28.

²⁰ CALABI, 2006: 2.

²¹ MARQUES, 1987: 218-221.

²² LOPE DE VEGA Y CARPIO, 1604b: 47.

²³ LOPE DE VEGA Y CARPIO, 1604b: 73-73v.

²⁴ La Rochelle era quase sempre individualizada (talvez pela consciência de que não era porto bretão).

identidades dos tripulantes, tratou de lhes lembrar quais os estrangeiros que deviam ser banidos dos portos dos seus domínios: holandeses, zelandeses e ingleses²⁵.

Até este tempo rareavam os interlocutores estrangeiros, predominando as relações de proximidade ou de sequência, no prolongamento das rotas de cabotagem, com os portos franceses do Aunis, Poitou, Bretanha e Normandia²⁶ e Ilhas Britânicas; significativo para este estudo é o facto, já referido, de que as relações interportuárias anteciparam embaixadas diplomáticas organizadas pelos Reis, ficando, por todos, o exemplo da corte inglesa que primeiramente recebeu mercadores do Porto e de Lisboa, em negociações que abriram o caminho ao Tratado de Windsor²⁷. Os galegos eram os mais frequentes. Se há lógicas de comportamentos, e contradições, a relação com os vizinhos era a mais estreita e, ao mesmo tempo, a mais difícil. Com ritmos económicos e produtos transaccionados idênticos, e com um mercado frágil e pouco flexível, as articulações e cooperação de hoje transformavam-se na concorrência e animosidade de amanhã. E os atritos acentuavam-se com assaltos e represálias suscitados pela grande frequência das rotas e dos predadores que as rondavam²⁸.

A natureza dos contactos iniciais era informal. Desde cedo, a prática continuada de visitas e negócios levou estes homens a frequentar e ter pousada nas casas dos seus parceiros; eis excelentes locais de sociabilidade, onde tanto se alicerçavam amizades como se celebravam associações e se gizavam planos diversos, entre os quais, como melhor iludir o fisco.

Esta solidariedade informal tinha um rosto institucional, igualmente ligado aos homens do mar: em 1405, a confraria dos marinheiros do Porto, de S. Pedro de Miragaia, fundou o hospital do Espírito Santo, numa linha devocional conhecida nos portos europeus. Um hospital medieval era, sobretudo, um asilo, um espaço de alojamento e de hospitalidade. Neste aspecto, os estatutos remetem, também, para a definição de estrangeiro. Destinando-o a «pobres e envergonçados, caminhantes e pelimgris e estrangeyros e d'outras provençias»²⁹ colocavam sob a definição de pobre todo aquele que se dedicasse à itinerância. Assim se entendia um estrangeiro nessa época: alguém em viagem, desamparado; um peregrino, sinónimo de estrangeiro nos textos latinos medievais³⁰.

E o que começou por ser uma iniciativa particular, de homens do mar, passou aos governantes da cidade, que tomaram a seu cargo a criação de idênticas estruturas junto dos locais de acostagem. As hospedarias portuárias começaram a ganhar forma no século XV, e a percepção da importância desses equipamentos chegou até ao poder central:

²⁵ Que todos conheciam; nos portos – e referirei casos concretos ocorridos no final do século XVI – todos sabiam exactamente quem eram os *rebeldes* e as *ilhas rebeldas*.

²⁶ De onde vinham cereais, ferramentas e influências culturais que podem ser detectadas na arquitectura da Sé do Porto. VASCONCELOS, 1983: 7. Sobre a projecção dos portos nortenhos ver BARRÓS, 2004a; POLÓNIA, 1999; MOREIRA, 2002; PINTO, 2008.

²⁷ Ver, por todo e em geral, VV. AA., 1988.

²⁸ São inúmeras as notícias de assaltos de piratas e corsários nas abras e rias da Galiza.

²⁹ Arquivo Paroquial de S. Pedro de Miragaia – livro 2: fl. 10. Trata-se de um livro de acordos da confraria de S. Pedro que tinha a seu cargo a gestão do hospital.

³⁰ MOAL, 2008: 29.

D. Afonso V, em 1461, contribuiu com 43 mil reais para a compra de casas junto à Ribeira nas quais se faziam «boons estaos pera estrangeiros e outros, e boas pessoas que a dita cidade vem pera poderem em elles pousar»³¹.

O aumento do tráfico exigiu uma organização mais eficaz. A criação de uma alfândega régia facilitou o desenvolvimento destes mecanismos. Em 1325, já estava em funcionamento, recebendo foral em 1410, que exibia o peso da realidade do contacto com o exterior³². Nela existia um juiz dos feitos do mar com alçada sobre questões de impostos, apelações e agravos de nacionais e estrangeiros.

Procurava-se que os regulamentos fossem facilmente apreensíveis a todos. Mas as conveniências e cumplicidades subvertiam as regras. Em 1481, um mercador biscainho com navio carregado de ferro foi acusado de especular, contra postura da cidade; justificou-se voltando a lei contra o costume: que não conhecia a lei, acrescentando que, «porquanto Pedro de Leça, que Deus tenha, que então era vereador quando ele aqui chegara a primeira vez, e que tinha a chave do peso e lho pesava» lhe «dava a isso consentimento»³³.

A multiplicação das visitas abria caminho à familiaridade com o porto e suas rotinas: o estaleiro para reparar os navios, os armazéns para depositar ou recolher os vinhos e o sal, o cais para descarregar e pesar o ferro, a franquia para abrigar o navio surpreendido por tormenta, o hospital para repousar. No século XV, facilitava-se o transporte de galegos em navios do Porto; mandava-se aprovisionar um navio da Galiza apesar dos conflitos armados no mar³⁴; e multiplicavam-se os fretes para peregrinações a Santiago de Compostela, referencial dos horizontes marítimos e devocionais do Norte de Portugal³⁵. Quotidiano marítimo ainda revelado noutros pormenores: no transbordo de mestres e marinheiros em navios de passagem e nos embarques de carga a crédito, com base na confiança da palavra dada³⁶.

Da vida no mar resultava, por vezes, o abandono da terra natal e a moradia em lugar distante; familiar nas estruturas mas que impunha um conjunto de regras a quem chegava e quisesse estar, prova de boa-fé, sem distinguir «nacionais» e «estrangeiros». Leis que vinham do costume: nos meios rurais comprava-se terra e investia-se em culturas demoradas a frutificar, como a vinha; nos portos, o fenómeno era idêntico mas adaptado ao meio: constituição de família, fixação da casa, dos navios, das rendas e dos rendimentos do comércio, participação na vida cívica local, eis as provas de confiança necessárias para se obter o estatuto de vizinho.

Alguns recém-chegados distinguiam-se pelo valor dos serviços que ofereciam: no século XV, fixou-se no Porto um genovês, Jácome Lourenço, especializado em querenar navios, tornando-se um elemento precioso na promoção dos estaleiros navais; outros,

31 Arquivo Histórico Municipal do Porto (AHMP) – *Livro A*: fls. 137-137v.

32 VV. AA., 1990.

33 AHMP – *Vereações*, liv. 4: fl. 179.

34 AHMP – *Vereações*, liv. 3: fl. 105; note-se o cuidado de explicitar que o navio «não é de armada».

35 BARROS, 1997: 187.

36 AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3: fl. 65.

porque tinham cartas de recomendação do Rei ou de grandes senhores. Há notícia de homens da confiança dos infantes (D. Henrique tinha cinco homens privilegiados na cidade e o seu irmão D. Pedro tinha um dos seus criados na Alfândega), do Rei (médicos e pessoal administrativo), e dos prelados.

Tais requisitos ajudavam a ultrapassar desconfianças e a incorporá-los na sociedade local. Encontramos assimilados em funções de responsabilidade: cobrar impostos, arrematar contratos de construção naval para a Coroa, discutir a estratégia do porto, enfim, envolvidos no seu quotidiano, integrando tripulações, abrindo casa comercial, exercendo cargos na pilotagem da barra. Tão integrados que apenas identificamos a sua origem pelo nome: João *de França*, Vasco *de França*, João *Inglês*, João *de Aragão*, Afonso *Galego*, Manuel Fernandes *o Galego*, João *Álvares Galego*, Martim *Galego*, João *de Betanços*, João *de Burgos*, João *Álvares Bretão*, Lopo Nunes *Vitória*, Diego *de Bustamante*, Simão de Sousa *o Biscainho*, entre muitos, aqui radicados, tanto quanto outros nacionais³⁷ como João *de Lisboa*, Pedro *de Lisboa*, Afonso Anes *de Baião*, Afonso Dinis *de Aveiro*, Vasco Fernandes *de Caminha*, João Afonso *de Guimarães*, ou João *de Braga*³⁸.

Este modesto cosmopolitismo de finais da Idade Média era mais visível a bordo dos navios. Mesmo quando a contratação marítima ocorria sobretudo a nível local, havia estrangeiros a bordo: maioritariamente galegos e castelhanos, os mais familiares e próximos.

Desde então, o emprego marítimo cresceu muito na Europa, por razões óbvias de aumento do tráfego e multiplicação de rotas. Procuravam-se marinheiros nas regiões com tradição no convívio com o mar, logo, não admira que zonas tradicionais (como os portos do Mediterrâneo) fornecessem fortes contingentes. Vemo-los nos navios de Portugal em demanda da Flandres, e daqui eram fretados por governantes, em embaixadas, armadas e operações de comércio. Em três navios portugueses enviados pelos duques da Borgonha e Brabante a Rodes, entre 1441 e 1443, compunham as tripulações gentes das seguintes nacionalidades, áreas marítimas e portos³⁹: Inglaterra, Escócia, França, Flandres, Zelândia, Alemanha, Báltico, Grécia, Gasconha, La Rochelle, Saône, Veneza, Galiza, Castela, Biscaia, Pontevedra, Santander, San Sebastian, Laredo, Bermeo, Fonte Rabía (Fuenterrabía em castelhano, Hondarribia em basco), Bilbao, Nice, Marselha, Malta, Córsega, Bonifácio, Génova, Sicília, Messina, Nápoles, Candia, Constantinopla, Rodes, Porto, Lisboa, Setúbal, entre outros⁴⁰. Estes dados introduzem o tema da solidariedade internacional entre as gentes do mar, evidente, segundo M. Mollat dentro do navio⁴¹ e que se

³⁷ Para serem reconhecidos muniam-se de documentos que comprovassem a sua naturalidade (e morada). Em 1484, o concelho de Gaia deu carta de vizinhança, válida por um ano, aos servidores do Mosteiro de Ancede, que ali tinha caves, para poderem vender os seus vinhos por todo o reino, beneficiando das isenções da terra; Arquivo Distrital do Porto (ADP) – *Fundo Monástico. Ancede*, liv. 3428: fls. 415-415v.

³⁸ Referências medievais em MACHADO; DUARTE, 1985: 144-236 e modernas nos registos notariais do Arquivo Distrital do Porto.

³⁹ Tal como aparecem no documento.

⁴⁰ Uma caravela, um barinel e uma nau; PAVIOT, 1995: 324-350.

⁴¹ MOLLAT, 1983: 241-242.

estendia para o espaço portuário. Solidariedade que dependia, igualmente, da eficácia da comunicação: a bordo, com os parceiros, nos portos com as autoridades. No século XVI era hábito haver marinheiros portuenses em navios franceses, ingleses e flamengos, servindo funções técnicas e linguísticas⁴².

4. OS PORTOS E A BUSCA DE UMA COMUNIDADE INTERNACIONAL DE COMÉRCIO

As referências documentais seguintes, maioritariamente dos séculos XIV e XV, mostram a evolução da percepção do estrangeiro nos portos e seus regulamentos.

Antes de mais, um «conceito utilitário» de estrangeiro. Como militares (mercenários), certamente em contextos especiais, como os que a cidade contratou para D. João I em Inglaterra e teve consigo durante meses, «pagando-lhes grandes soldos cada mês, e gastaram muito»⁴³.

No mesmo contexto de retirar proveito da comunidade internacional que crescia a partir dos portos, estimulando a actividade comercial e reforçando articulações entre grupos mercantis, o uso de navios estrangeiros pelo Rei, desde os portos, como os que o mesmo D. João I tinha ao seu serviço entre 1395 e 1404, negociando em seu nome no Norte da Europa e no Mediterrâneo⁴⁴.

Esta colaboração, sobretudo nestes meios onde havia comunicação que, embora persistente, era rápida, quase sempre mais rápida do que a ainda incipiente burocracia portuária – e, já agora, régia –, resultou em conluios que o poder central procurou suster. Em carta de 25 de Janeiro de 1377, D. Fernando dirigiu-se ao almoxarife e escrivães da Alfândega do Porto, com intento de regulamentar práticas portuárias e fiscais; nela, o Rei constatava dois factos: primeiro, que apesar das guerras – decorria a Guerra dos Cem Anos, perturbando a navegação no Canal da Mancha – os portos nacionais (neste caso, o Porto) conseguiam manter contactos com as partes em confronto, funcionando como intermediários, conseguindo furar bloqueios ou recebendo os navios estrangeiros fossem eles amigos ou inimigos, sendo referidas embarcações da Flandres, França e Inglaterra; segundo, que os mercadores celebravam «alianças» e iludiam os direitos reais na Alfândega, pois os navios, nacionais e estrangeiros, antes de descarregarem no porto (no cais), no local designado, baldeavam mercadorias em batéis e alijavam-nas «escondidamente» em certos lugares⁴⁵.

⁴² O fenómeno incontornável com o alargamento das rotas comerciais no século XVI. Exemplos de portuenses a bordo de navios europeus em BARROS, 2004a: 109.

⁴³ Torre do Tombo (TT) – *Chancelaria de D. Duarte*, liv. 1: fl. 182v.

⁴⁴ Nesse período alguns foram apresados, outros acidentados; são os que seguem: uma barca castelhana, «toda renovada», perdida na «costa da Inglaterra» em 1395; uma nau catalã, de «Rodrigo Dias», que rumava em direcção à «Flandres», em 1396; a nau *Bezerra*, de Gonçalo Pires Bezerro, capturada a caminho de Génova, carregada de trigo, em 1397; a nau *Galega*, «que foi do alcaide da Corunha», desviada para a Noruega com temporal, e ali tomada, sem ter sido recuperada, em 1401; a nau *Rosa*, do Porto, mestre Aires Gomes, perdida entre Aveiro e o Porto, quando se dirigia, «carregada», para a Flandres, em 1404. TT – *Chancelaria de D. João I*, liv. 5: fl. 57v.

⁴⁵ AHMP – *Livro Grande*: fl. 41v-42.

Conluio e comunidade internacional de negócios evidentes no seguinte episódio que, quanto a mim, representa um dos primeiros expressivos exemplos daquilo que foi o conflito entre os interesses particulares dos portos e os critérios políticos do poder central. Faz-nos perceber, sem margem para dúvidas, que, para estes homens, o negócio era a prioridade absoluta e fazia esquecer animosidades que, aos nossos olhos, se julgaria serem as mais básicas naquele tempo. Ocorreu em 1414, quando a carestia de cereais em Marrocos fez disparar os preços e abrir perspectivas de proveitosas transacções. Que os mercadores portugueses se apressaram a aproveitar, enviando do Reino navios à Bretanha, Flandres e Inglaterra⁴⁶, carregando cereais, contratando mestres e negociantes estrangeiros disfarçando a sua própria participação, que era ilegal, e vendendo a carga no Norte de África, em portos muçulmanos. Comportamento intolerável em reino cristão obediente a Roma! Que suscitou reacção régia adequada à gravidade do tema com anúncio, de pena de morte, confisco de navios e de bens dos prevaricadores; e, ao estender estas penas a quem vendesse outras mercadorias, denunciava prática continuada, e com produtos sabidos: cereais, castanhas e outros frutos secos (avelãs, nozes), mantimentos em geral (saídos dos portos do Algarve), e a mercadoria mais proibida neste tipo de comércio, como armas (lanças, dardos, bacinetes, cotas), bestas de carga, aço e ferro⁴⁷.

Ano e meio depois, alguns dos navios que «mataram a fome» às populações destes portos marroquinos – e que os equiparam com armas – contribuíram para conquistar um dos mais importantes dentre si: Ceuta; o rei era o mesmo. Este hábito de «negociar com o inimigo», bem conhecido na Península Ibérica medieval⁴⁸, prevalecerá pelo tempo fora, como veremos.

Neste modo de vida podíamos esperar tudo menos uniformidade; da mesma forma que se conluíavam com estrangeiros quando lhes convinha, os homens dos portos também eram os primeiros a denunciar as mesmas associações logo que viam os seus interesses lesados ou, mais prosaicamente, quando se achavam excluídos de operações proveitosas; inclusivamente, invocavam leis régias ou posturas que antes recusavam. Assim, Vasco da Veiga e Diego Domingues, mercadores de Lisboa, denunciaram Rafael de Corte-Maior, de Piacenza, a D. Pedro I em 1365, acusando-o de comprar e revender mercadorias com acordo de mercadores portugueses, violando mandado do tempo de D. Afonso IV impedindo prazentins, genoveses, lombardos, milaneses, catalães e franceses de o fazerem⁴⁹. Mas era esta uma atitude exclusivamente tomada contra estrangeiros? Não era. Um século depois, no Porto, Álvaro Lourenço, mestre da nau *Falcoa*, denunciou sete mercadores e outros mareantes, traficantes de cereais. Nenhum era estrangeiro nem de fora da cidade; eram todos seus conterrâneos⁵⁰.

⁴⁶ Recorde-se, mais uma vez, o momento de guerra vivido na região.

⁴⁷ TT – *Chancelaria de D. João I*, liv. 3: fl. 167.

⁴⁸ No século XIV, os Papas procuraram isolar o mundo muçulmano, excomungando os cristãos que comerciassem com ele; sem êxito; Jaime II de Aragão chegou mesmo a convocar uma junta de teólogos que estudou favoravelmente a possibilidade de se fazer esse comércio sem incorrer em excomunhão; ÁLVAREZ-VALDÉS Y VALDÉS, 1991: 278.

⁴⁹ Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa – *Livro dos Pregos*: fl. 70v.

⁵⁰ AHMP – *Vereações*, liv. 3: fls. 246-247, 250.

Como já escrevi neste texto, a construção das identidades fez-se muitas vezes pelo confronto, constatação da diferença e afirmação de que os estrangeiros contornavam as normas que regulavam (e caracterizavam) o comportamento da comunidade local; argumentos por vezes manipulados em função de interesses específicos. E é neste sentido que interpreto como significativo um pedido do Porto a D. Afonso V, em 1466⁵¹. Significativo, porque expõe duas formas de entendimento do conceito de estrangeiro: uma, negativa, usada intencionalmente pelo governo municipal; outra, cooperativa, dos comerciantes e marinheiros. Os vereadores pretendiam a confirmação da proibição aos estrangeiros da compra e venda de mercadoria na cidade e no *hinterland*, defendendo políticas de abastecimento por si determinadas e geridas; queixavam-se dos «estrangeiros», usando esta expressão para os distinguir, explicitamente, dos súbditos do Rei de Portugal, o que é raro e denuncia um uso negativo e deliberado do conceito. A mesma petição acusa os mercadores, mestres de navios e marinheiros da cidade de com eles fazerem «associações e companhias» para iludir a proibição em negócios do interesse de ambos.

Tratava-se, de resto, de uma questão recorrente; já em 17 de Dezembro de 1433, D. Duarte instruíra os seus homens na Alfândega para não deixarem que nenhum mercador local tivesse cargo «das encomendas de alguns estrangeiros, nem de pessoas que fossem de fora da cidade»⁵².

As denúncias contra os estrangeiros receberam mais atenção da historiografia. Como as interpretar? Quando as analisamos, seja porque enganaram num negócio, assaltaram um navio ou fizeram contrabando com quem com eles partilhava profissão e interesses, o uso da condição de estrangeiro pelas autoridades ou os poderes parece-se muito com um pretexto. É que os crimes, mesmo quando cometidos num porto contra mulheres ou resultando em assassinatos, eram iguais a tantos outros cometidos por homens da mesma nacionalidade. Usar esse argumento era aplicar uma agravante⁵³ e aproveitar o código penal para neutralizar adversários fortes, concorrentes.

Com estas práticas, troca de correspondência, petições e mandados, o fim da Idade Média testemunhava a organização de um *corpus* legislativo destinado a tornar inteligível a normativa da prática mercantil. O movimento internacional era facilitado pela pertença a uma comunidade alargada: a Cristandade, e os contactos eram modelados por esse património cultural comum. Depois havia usos marítimos, práticas vindas dos chamados «costumes do mar», reconhecidos por toda a Europa costeira desde a alta Idade Média: os «Rôles d'Oleron», a legislação das repúblicas italianas, ou a *Carta Mercatoria* inglesa⁵⁴,

51 TT – *Leitura Nova. Além-Douro*, liv. 1: fl. 63.

52 TT – *Chancelaria de D. Duarte*, liv. 1: fl. 54. Como se vê, integrava outros portugueses no grupo de estrangeiros.

53 «La tónica general en los fueros municipales es que los delitos cometidos por el extranjero son penados con más dureza que los realizados por el vecino, del mismo modo que las penas impuestas a éste por delitos de los que es víctima el forastero son también menores»; ALVAREZ-VALDÉS y VALDÉS, 1991: 291.

54 SERNA VALLEJO, 2004; MURINO, 1988. Uma das melhores análises das estratégias de resolução de conflitos criadas por mercadores deve-se a EPSTEIN, 2004, no qual refere a acumulação de conhecimentos e práticas, «accumulated wisdom of the traders», e que os direitos costumeiros «are an essential part of any mercantile system», p. 14. Não se conhece um estudo em Portugal que verifique a adequação da actividade mercante nacional a estas normas que, no caso italiano, se multiplicavam pelos portos e regiões marítimas cuja tradição remontava à alta Idade Média. Do que li, e conheço desses

regulamentando o negócio e a resolução de litígios. Este corpo jurídico internacional completava-se com leis em cada reino, por vezes em cada porto; assim, se havia dificuldades na definição do estrangeiro, ou se essa definição variava segundo os interesses de quem a usava, a normativa estabelecida pretendia nivelar-lhes os comportamentos.

Como já aqui foi evocado o juiz dos feitos do mar, do Porto, devia ouvir e julgar todas as questões entre «mercadores, mestres, marinheiros, grumetes e pajens estrangeiros» e controlar a actividade dos corretores/fretadores na altura do carregamento das embarcações⁵⁵.

Direito e relacionamento que se estendia aos portos estrangeiros onde os portugueses tinham assento mais «institucional», caso da Flandres, incorporando na lei nacional decisões ali aprovadas. Em 23 de Fevereiro de 1459, ficou decidido que os estrangeiros que carregavam em naus e navios do Reino para Bruges deviam pagar na bolsa portuguesa e não na sua, como até então faziam. Quando se colocou um litígio sobre esta matéria, os mercadores portugueses de Bruges mostraram ao Rei como um consórcio genovês e lombardo que havia carregado bens numa nau da Biscaia fora condenado a pagar na casa de Castela e não na deles. A sentença fez jurisprudência e passou ao código português, com D. Afonso V a ordenar aos notários do Reino que doravante colocassem essa exigência nas cartas de fretamento.

5. A AGRESSIVIDADE FACE AO ESTRANGEIRO REINTERPRETADA

Se a cooperação tem dominado nas linhas anteriores, convém lembrar que a relação com o estrangeiro não decorreu sem incidentes; houve muitos e por todo o período em estudo: arrestos de mercadores e navios, como os ocorridos em portos ingleses entre 1370 e 1385, represálias por assaltos em portos e no mar como as declaradas pelo Porto contra galegos, biscainhos, bretões e ingleses em 1449, contrariando mandados régios e, mesmo, censurando a postura do rei⁵⁶, actos de pirataria de navios da mesma cidade contra embarcações francesas em 1469⁵⁷, e episódios de guerra aberta causados por mercadores do Porto e de Aveiro no rio Minho contra navios de Baiona e Vigo que assaltaram uma nau⁵⁸.

Não era invulgar os incidentes atingirem graves proporções, e não apenas no mar⁵⁹; nos portos, sem dúvida lugar de conflitualidade, de reunião de gentes duras em tabernas, bebendo, jogando, procurando prostitutas, molestando transeuntes... Em 1448, na

«Costumes», parece-me urgente tal trabalho, pois muitas práticas que encontramos nos séculos XV e XVI (por exemplo) remontam a esses tempos.

⁵⁵ Ordem de D. João I, em 1410. TT – *Alfândega do Porto*, n.º 110: fl. 114v.

⁵⁶ Exigindo-lhe que tomasse uma posição de força, «pois, em título de paz, cada dia somos roubados» (BARROS, 2000: 23).

⁵⁷ BARROS, 2000: 23.

⁵⁸ MARQUES, 1988: vol. I, 143 e 145.

⁵⁹ Lembrem-se episódios de gentes da costa que faziam naufragar navios nas suas praias para os roubar, enganando-os com fogos e falsos faróis. Acções que resultavam em pedidos de indemnização, represália, cartas de marca e corsarismo, e *a contrario*, solicitações de salvo-condutos de mercadores pertencentes aos grupos sinalizados, pedindo protecção para poderem continuar os seus tratos em segurança.

Irlanda, os marinheiros de uma caravela do Porto sequestraram «uma mulher casada, uma moça e mais duas mulheres», envolveram-se em desacatos e abordaram um navio ancorado ferindo tripulantes e pondo-se em fuga; em represália, os irlandeses tomaram como refém um mercador de panos da cidade ali estante com alguns navios. Interessada na boa relação com a Irlanda, a Câmara do Porto decidiu prender o mestre da caravela e averiguar o sucedido, para evitar «que o dito Pedro Afonso e as naus recebam perda pelo mal que outros fizeram»⁶⁰. Os desacatos podiam resultar em prisões e castigos mais ou menos rigorosos; em Lisboa, e num tempo tão recuado como o século XIV (1399) um marinheiro flamengo libertado da prisão a pedido dos seus companheiros foi obrigado a desfilar nu pelas ruas ribeirinhas sujeito aos insultos da população, que os acompanhava com o lançamento de entulho, excrementos e vísceras de gado⁶¹.

Se muitos confrontos portuários envolviam gente de várias nacionalidades, também os havia entre compatriotas, como o do flamengo atrás citado, aproveitando a coincidência de se encontrarem no mesmo porto para ajustes de contas. R. Answaarden documentou conflitos na Flandres, entre marinheiros portugueses e flamengos, entre marinheiros portugueses e mamposteiros da Santíssima Trindade e marinheiros portugueses entre si⁶².

A vida portuária também era destabilizada pela fraude, que John Gower relacionava com a soberba de alguns mercadores. É mais nítida no século XVI, com a multiplicação de parcerias com mercadores estrangeiros. A firma de Miguel, Manuel e Bento Dias de Santiago enviava o dinheiro obtido com o açúcar brasileiro para as feiras de França a bordo do navio de La Rochelle *A Jaqueta*. Miguel Rodrigues também usava este recurso e um dia foi roubado; fez circular a informação pelos portos e conseguiu arrestar o navio quando este voltou a Portugal, em 1565⁶³. De resto, a pirataria francesa, sobretudo normanda, fez razias na frota portuguesa durante as primeiras décadas do século XVI criando um estado quase generalizado de conflito apenas suavizado por relações particulares, e uso de intermediários, que mantiveram correntes de negócios⁶⁴.

Por fim, as rivalidades entre portos e atritos, fruto das estratégias portuárias para atrair clientes e alcançar vantagens competitivas, mesmo à custa dos seus agentes; umas vezes os armadores queixavam-se dos mercadores que preferiam carregar em navios estrangeiros deixando os nacionais sem carga⁶⁵; noutras, testemunhavam a favor de clien-

⁶⁰ A caravela de Fernão Coutinho. Entre os reféns, crê-se que ficara preso no porto de «Vicolla» um dos marinheiros de Pedro Afonso. AHMP – *Vereações*, liv. 2: fl. 196v.

⁶¹ PAVIOT, 1995: 486. «Il [Jehan Lamsin] avoit navré en la riviere de Lissebonne un autre maronnier nommé Jehan Rijcx, don't il fut lors pris a Lissebonne et mis en prison. De laquelle prison le roy de Portugal, a la priere de plusieurs maistres de nefz de Flandres estans illec qui pour le dit Jehan lui supplierent, et pour l'onneur du dit país de Flandres le delivra moyennant que il fu mené par les rues tout neu et batu de viz de buefs».

⁶² ANSWAARDEN, 1991.

⁶³ O primeiro caso em BARROS, 2004a: 621. O segundo, que envolveu o roubo de muitas moedas de ouro de «São Vicentes», que também devia ser entregue em La Rochelle em ADP – *Po1.º*, 3ª série, liv. 20: fls. 17-19v.

⁶⁴ FERREIRA, 1995. «Ces relations, nées de la proximité et d'une multitude d'affinités, entretenues par des traités de bonne correspondance, facilitaient des rapports que les guerres nationales seules empêchèrent de suivre leur cours naturel.» BERNARD, 1968: 505.

⁶⁵ O Porto queixou-se de portos algarvios que o faziam, ainda no século XV, obtendo do Rei uma espécie de «actos de navegação», ordenando que se houvesse navios nacionais a carga devia ser metida neles desde que oferecessem um preço de frete semelhante; TT – *Leitura Nova. Além Douro*, liv. 3: fl. 77v.

tes em casos de roubos e fraudes⁶⁶; finalmente, e como termo de comparação, a rivalidade era muito mais forte entre castelhanos e bascos do que destes com qualquer dos seus parceiros internacionais⁶⁷; em contraste, um dos seus portos mais importantes, Bilbao, estava aberto à presença estrangeira, de tal forma que o portuense Diogo Pereira, entre os anos finais do século XVI e as primeiras duas décadas do século XVII conseguia controlar o abastecimento de bacalhau à cidade e à sua marinha mercante, e além disso, os seus alfolis do sal e tendas⁶⁸. O seu poder despertou invejas e foi várias vezes denunciado como contrabandista, preso e processado, sem que isso tenha afectado a sua actividade e prosperidade⁶⁹.

Não creio que a agressividade contra o estrangeiro possa ser interpretada como xenofobia. O estrangeiro, desamparado, era muitas vezes um alvo fácil. «Ya se informava [com um pescador que encontrara] el Peregrino del lugar, del dueño, del trato, y de la distancia que del avia a la ciudad [...] quando impensadamente vieron venir dos hombres, que en el lugar de salutación les pusieron a los ojos dos pedrenales, y al corazón mil temores»⁷⁰; e, quando se viu no meio de uma discussão numa praça pública «a sus voces se fue llegando el vulgo, y como para ser perseguido le bastava ser extranjero, dando todos credito a lo que el natural dezia, con impetu popular fue llevado a la carcel, y a titulo de ladrón puesto en prisiones»⁷¹.

Vendo o que se passava nos portos portugueses, a agressividade contra estrangeiros parece muito mais demonstração de desagrado contra a concorrência do que outra coisa e, além disso, as acusações que a acendiam estendiam-se também aos cúmplices nacionais. M. Mollat associa a violência dos confrontos à consciência da pertença ao mesmo ofício, e à hesitação entre a rivalidade e a cooperação. Caroline Barron refere que em Londres, nos finais da Idade Média, os incidentes agressivos só se podem explicar pela incapacidade de os ingleses concorrerem com os estrangeiros, em especial com os hanseáticos, e o mesmo sentimento parece ser generalizado nos portos catalães⁷².

Para o resolver e fomentar a «paz portuária» foram criados tribunais vocacionados para a gestão das relações internacionais nomeando-se juizes com alçada sobre questões marítimas transnacionais, problemas acontecidos no alto-mar ou em práticas de navegação e manobra nos portos⁷³.

⁶⁶ Caso dos mercadores de «Trexefordis», nas ilhas britânicas, que no dia 15 de Junho de 1525 certificaram que junto ao porto da dita vila, viram ser tomada pelos piratas franceses uma caravela de Francisco Martins da cidade do Porto, carregada de sal. TT – CC, 2: 125, 191.

⁶⁷ Recorde-se que tinham «casas» diferentes na «Flandres», e competiam pelos mesmos comércios e transportes, sobretudo na fase medieval, em Bruges. Para a época moderna ver PRIOTTI, 2003: 193-206.

⁶⁸ Archivo de la Real Chancillería de Valladolid – *Registro de Ejecutorias*, Caixa 2024: 12.

⁶⁹ Archivo de la Real Chancillería de Valladolid – *Sala de Vizcaya*, Caixa 2818: 5; Caixa 2819: 1.

⁷⁰ LOPE DE VEGA Y CARPIO, 1604a: 5-5v.

⁷¹ LOPE DE VEGA Y CARPIO, 1604a: 15.

⁷² MOLLAT, 1995: 93; ver a parte III do livro de BARRON, 2004; ver também idênticas atitudes em Barcelona – mais uma vez a agressividade face à concorrência – em AURELL, 1996: 258; e FERRER, *et al.*, 1998: 7-14.

⁷³ Abrangendo choques de navios, acidentes causados por má sinalização dos mesmos, naufrágios e salvados, assaltos a barcos, represálias, etc.; BARROS, 2004b; BARROS, 2006.

6. OS PORTOS MODERNOS E O ACOLHIMENTO DO ESTRANGEIRO

O século XVI trouxe mudanças profundas e ampliou a percepção do estrangeiro; o comércio da cidade cresceu sem precedentes com a atlantização dos seus negócios.

Muitos dos contactos com o exterior passaram a ser feitos pelas redes de mercados cristãos-novos, os principais no Porto⁷⁴, e o protagonismo passou dos cais e do porto marítimo para as lojas e escritórios destes homens de negócios. Os navios passaram a ser instrumentos ao serviço das redes e transportadores de estrangeiros, agora visita regular na cidade. Em função dos negócios, esta assistiu à instalação permanente de mercadores de nações do norte da Europa, naquela que foi uma novidade da Época Moderna. Porém, a convivência com o estrangeiro passou, agora, muito mais do que no período medieval, a depender das políticas régias em matéria de relações internacionais, por vezes perturbadoras da vida portuária. Parte dessa política, antes e depois da União Dinástica (1580-1640), introduziu uma nova, e decisiva, variável: a questão religiosa, impondo limitações aos contactos que os portos desenvolviam há muito tempo. O centralismo, a construção do estado moderno e a defesa da ortodoxia católica motivaram intervenções políticas nos portos: aprimorando o sistema fiscal e impedindo a introdução de ideias declaradas subversivas através do comércio de livros. As visitas aos navios passaram a contar com agentes mandatados pelo Rei, destacando-se os corregedores e os Dominicanos que compunham os quadros inquisitoriais.

A multiplicação das notícias de contactos internacionais e de interferências dos poderes centrais, bem visíveis nos livros notariais e nas posturas municipais, provam a complexidade do tema na Época Moderna, e como os portos se viram confrontados com a necessidade de desenvolverem recursos que lhes possibilitassem contornar as limitações que lhes eram impostas por tais políticas. Informalmente, e no âmbito da actividade das redes, os centros marítimos, reagiram e, a uma geografia oficial de contactos, determinada pela diplomacia régia, contrapunha-se uma geografia informal que ultrapassava essas barreiras. Expedientes como a utilização de portos «neutrais», de bandeiras de conveniência, de acolhimento de mercadores protegidos por alianças e pela reputação, dão prova da separação entre os interesses do «estado» e os interesses locais, mesmo nos piores momentos⁷⁵.

⁷⁴ Como tenho vindo a demonstrar em diversos trabalhos, como os que aqui citei.

⁷⁵ Embarção dos mercadores apanhados no fogo cruzado das empresas militares dos seus reis; e defendidos por quem sempre neles confiou. Em épocas de maior tensão, quando se esperaria que as represálias acontecessem (e provavelmente aconteceram), encontramos actos de protecção de mercadores e de agentes estrangeiros estantes nos reinos. É o caso, com a carta de Cristóvão Soares de Albergaria ao Cardeal-Arquiduque recomendando e pedindo protecção em favor de um mercador inglês (um espião?) que vivia em Ponta Delgada, logo após o desastre da «armada invencível»: «Pedro Vehales mercador ingres vizinho da cidade de Ponta Delgada reside nella ha muitos anos em hos quaes procedeo bem e quietamente não se achando aver cometido cousa alg_a em desserviço de Sua Majestade, antes se achou sempre cumprir com sua obrigação dando os avisos e verdadeira relação do que convinha ao serviço de Sua Majestade e por me pedir que asi o escrevesse a Vossa Alteza e me parecer benemerito lhe não pude negar esta lembrança. Nosso Senhor a pessoa e real estado de Vossa Alteza por largos anos goarde como todos lhe desejamos. Em Angra, a 2 de dezembro de 1589». TT – CC, parte I, maço 112, n.º 61.

Formalmente, e no âmbito da administração portuária, também não houve como escapar a esta necessidade de contacto, tanto no sentido do exterior como da atracção de estrangeiros à cidade. O desenvolvimento de mecanismos de comunicação, que se deveu aos mercadores e se nota nos manuais de comércio publicados desde o século XVI, como o de Bento Fernandes, que inclui capítulo sobre «as regras das contas da Flandres»⁷⁶, e a circulação de negociantes pelos portos europeus e pelos navios, funcionando como intérpretes, dado que o comércio fazia-se, cada vez mais, nas línguas vernáculas, assim o mostram⁷⁷. Tal habilidade será aproveitada pelos serviços portuários, primeiro a um nível informal, durante todo o século XVI, e logo em seguida, oficial, com a instituição de um serviço de tradução em 1614, que incluía intérpretes para as línguas alemã e flamenga, inglesa e francesa⁷⁸.

A par dos tradutores, no século XVI instituíram-se oficialmente os corretores dos estrangeiros; em 10 de Junho de 1548 essa função era desempenhada por João de Pedrosa, cidadão do Porto e homem familiarizado com os trâmites de representação na Corte⁷⁹.

Por fim, o tema da pilotagem da barra, a criação de um serviço portuário vital para a segurança das embarcações estrangeiras na transposição da difícil barra do Douro; existia também de modo informal na Idade Média, e foi oficializado no século XVI. Numa primeira fase, o apoio régio traduzia-se na nomeação de um piloto da costa e barra do Porto, e depois, em 1584, foi criado um corpo de dez pilotos pagos pelo município. Significativamente, entre eles figuravam dois marinheiros da Galiza e um castelhano de Peregil. Personagens primeiros e principais na comunicação com os navios, os pilotos de barra foram, no dizer de Jacques Bernard, elementos destacados de uma solidariedade internacional que percorreu os mares europeus e aproximou os mareantes de diferentes nacionalidades⁸⁰.

O contacto persistente com o estrangeiro, mesmo que «luterano» ou protestante, em paz ou em confronto aberto com os reinos ibéricos, era incontornável e partia da consciência da impossibilidade de crescer economicamente sem a sua colaboração; basta pensarmos no tema do transporte marítimo, âmbito no qual as frotas mercantes nacionais mostravam, há algum tempo, alguma incapacidade para acompanhar e dar resposta à procura das redes; ou no da circulação de dinheiro e de crédito, e capacidade de penetração nos mercados europeus, só alcançados através da intermediação e de sociedades com negociantes estrangeiros.

⁷⁶ E sobre os costumes das comunidades visitadas. *Tratado de Arismetica* de Bento Fernandes, Porto, 1555. Thomas Mun: um comerciante deve ter uma letra perfeita, conhecer aritmética, os pesos, medidas e moedas estrangeiras, além de que deve estar a par dos câmbios, sistemas tributários e taxas alfandegárias, assim como saber línguas, in CASTRO, 1985: 205.

⁷⁷ A questão da língua que percorre os séculos XVI a XIX, e inclui o problema da afirmação das nacionalidades, foi objecto de um estudo de BALDELLI, 1996. Sobre o tema, em geral, ver BURKE & PORTER, 1987.

⁷⁸ SILVA, 1978: 213. Estes homens eram úteis para o porto avançando informações geográficas de interesse e dando conta do estado de saúde dos lugares de onde vinham os compatriotas – ou aqueles com quem falava – contribuindo para a constituição de um *corpus* informativo.

⁷⁹ Servirá como juiz e vereador, acumulando com as funções de feitor do rei. Em 1551 coordenou as operações de embarque de cereais do Porto para Mazagão em vários navios. AHMP – *Vereações*, liv. 18: fls. 36-37.

⁸⁰ BERNARD, 1968: 703.

Os poderes, no entanto, não deixaram de combater esta «relação com o inimigo»; zelando para o cumprimento das regras fiscais, em 13 de Março de 1593, «a requerimento dos procuradores do povo», foi aprovada no Porto uma ordem segundo a qual «nenhum estrangeiro morador nesta cidade, nem os naturaes della atravesem nem comprem a frangos, franceses nem outras pessoas, que vem por mar em fora, e entrão no rio desta cidade nenhum trigo, centeo, nem outro mantimento nem madeira, nem emxarcea, nem outras mercadorias que servem ao povo, sem primeiro as taes mercadorias serem despachadas n'alfandegua»⁸¹, e mantendo em vigilância apertada os mercadores cristãos-novos que não deixavam de enviar mercadorias à Holanda, Zelândia e portos «luteranos» ou «huguenotes» franceses, como La Rochelle, Nantes ou Rouen⁸².

A persistente perseguição a este grupo de mercadores «estrangeiros na sua própria terra» teve consequências: enfraqueceu o poderio comercial da cidade quando a maior das famílias cristãs-novas optou por sair de vez, encontrando refúgio na Holanda e Inglaterra, na segunda década do século XVII.

7. CONCLUSÃO

Neste estudo pretendi uma abordagem distinta da que habitualmente se faz do mundo marítimo português dos séculos XV e XVI. Se conhecemos muitas das realizações políticas, económicas e científicas produzidas pelos portugueses, ou por sua influência, durante a Expansão ultramarina, a dimensão interna deste fenómeno e as suas consequências nas sociedades marítimas e portuárias nacionais, que deram os principais contributos para a realização daqueles fenómenos, são ainda algo desconhecidas. No século XVI, a maioria das gentes vivia em mundos sociais que eram demasiado locais para lhes permitir pensar em «nação», e isso justificou a escolha dos portos como objecto de estudo. E se o particularismo localista teve tanta importância no estabelecimento de interesses e políticas do poder central em matéria de relações internacionais e relacionamento com o estrangeiro, os portos e a sua experiência secular foram decisivos nesta matéria.

O tema está intimamente ligado a uma questão mais vasta: a de saber se as dinâmicas marítimas funcionaram como agentes de globalização, ou de construção de identidades, a diferentes níveis. Com as notas de investigação aqui trazidas, procurou-se indagar se os portos e os homens do mar tiveram papel determinante na partilha de práticas e de valores que extrapolaram limites geográficos, políticos e confessionais, que o mundo competitivo destes tempos lhes impôs.

⁸¹ AHMP – *Vereações*, liv. 31: fl. 159. Mais adiante, apesar de a tónica ser colocada nos víveres, diz-se: «[...] e acontecendo que vindo algum estrangeiro a esta cidade com mantimentos e por se querer tornar os deixe pera que se vendão nella os não podera deixar a nenhuma pessoa sem licença do juiz e vereadores desta cidade, porquanto somos imformados que lhe fiquão vendidos e que os estrangeiros aqui moradores os comprão e os tornão a vender ao povo o que he em muito seu perjuizo o que asi se comprira sob a dita pena» (AHMP – *Vereações*, liv. 31: fl. 159v).

⁸² Fiquem, por todos, os processos contra Tristão Rodrigues Vila Real e o já citado Diogo Pereira, acusados de o fazerem persistentemente em meados do século XVI e no início do século XVII, respectivamente.

Por tudo o que foi dito nas páginas precedentes, é minha convicção de que o mar, os portos e os convívios entre gentes de diferentes origens contribuíram para a construção de uma identidade marítima, que se estendeu desde os mares da Europa setentrional aos confins do Mediterrâneo, marcada por semelhanças de ordem psicológica, maneiras e modos de sentir e pensar expressadas pelas mesmas devoções, pelos mesmos temores, pelas mesmas formas de com eles conviver. Jacques Bernard, numa expressão feliz, considerou-os «gens de rude entendement et de foi Catholique», abrangendo nela toda a comunidade das «gens de mer europeennes» medievais. Porém, mesmo depois dos problemas que culminaram na divisão religiosa do continente, já no século XVI, os homens de mar continuaram a partilhar um património cultural que deu uniformidade às suas comunidades. As solidariedades bem como as rivalidades ou a agressividade radicam nos mesmos princípios de aproximação ao mar, cultura marítima, concorrência comercial e devir económico. Católicos, luteranos, calvinistas, anglicanos, os homens do mar continuaram a baptizar os seus navios da mesma maneira revelando, porventura, uma psicologia própria; continuaram a trabalhar a bordo da mesma forma organizada, a realizar as manobras ao som dos cantos que aprenderam com os seus antepassados, a revelar as mesmas superstições perante os mesmos sinais de perigo no mar, a ser solidários para com os mareantes em dificuldades ou extremamente rudes para com os inimigos. Num livro sobre o século XVI, Richard Mackenney escreve que os conflitos religiosos vividos nesses cem anos «provocaram e revelaram profundas divisões entre o Norte protestante e o Sul católico. No entanto, por mais profundas que tenham sido tais divisões, foi surgindo uma consciência das características comuns do Ocidente». O que vimos nas páginas precedentes mostra que os homens do mar e do comércio deram um contributo considerável para a formação dessa mesma consciência. Até porque, como o mesmo autor igualmente nota, foi na descoberta do Atlântico e nas imensas potencialidades desse espaço que o contacto, iniciado pelas comunidades marítimas portuguesas e castelhanas, se aprofundou⁸³.

Acolher e relacionar-se com o estrangeiro constituíram manifestações da capacidade organizativa das sociedades portuárias durante a primeira globalização e tal atitude de abertura ao estrangeiro na generalidade dos portos europeus teve consequências a outros níveis que não apenas o económico. Passou também para o campo cultural e civilizacional, com interessantes consequências na formação do mundo costeiro do velho continente em consequência das movimentações e estabelecimento de grupos culturalmente distintos nos portos: no porto irlandês de Galway, o estabelecimento de castelhanos, portugueses e magrebinos, na Idade Média, e de judeus e cristãos-novos na Época Moderna, deu origem a um grupo multicultural, reconhecido e integrado; aos seus membros chamavam-lhes «black Irish»⁸⁴.

⁸³ MACKENNEY, 1996: 32-33.

⁸⁴ Ver CLASSEN, 2002a.

BIBLIOGRAFIA

- ALBUQUERQUE, Ruy de (1972) – *As represálias: estudo de história do direito português (Sécs. XV e XVI)*, 2 vols. Lisboa: Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.
- ALBUQUERQUE, Ruy de; ALBUQUERQUE, Martim de (2004) – *História do Direito Português (1140-1415)*, vol. I. Lisboa: Pedro Ferreira.
- ÁLVAREZ-VALDÉS Y VALDÉS, Manuel (1991) – *Evolución del estatuto del extranjero en el Derecho español*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid. Dissertação de mestrado.
- (1992) – *La extranjería en la Historia del Derecho Español*. Oviedo: Universidad de Oviedo.
- ANSWAARDEN, Robert Van (1991) – *Les Portugais devant le Grand Conseil des Pays-Bas (1460-1580)*. Paris: Centre Culturel Portugais Fondation Calouste Gulbenkian.
- AURELL, Jaume (1996) – *Els mercaders catalans al Quatre-cents*. Lérida: Pagès.
- BALDELLI, Ignazio (1996) – *Dante e la lingua italiana*. Florença: Accademia della Cusca.
- BARRON, Caroline M. (2004) – *London in the later middle ages: government and people, 1200-1500*. Oxford: Oxford University Press.
- BARROS, Amândio (1997) – *Barcos e gentes do mar do Porto (séculos XIV-XVI)*. «Revista da Faculdade de Letras», II série, vol. XIV. Porto: FLUP.
- (2000) – *O Porto contra os corsários (a expedição de 1469)*. «Revista da Faculdade de Letras – História», III série, vol. I. Porto: FLUP.
- (2003) – *Quem eram? De onde vinham? Para onde iam? As relações comerciais marítimas entre a cidade do Porto e os domínios da Coroa de Aragão nos séculos XV e XVI*. In *El món urbà a la corona d'Aragó del 1137 als decrets de nova planta: XVII Congrés d'Historia de la Corona d'Aragó*, vol. I.
- (2004a) – *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos Tempos Modernos*, 2 vols. Porto: FLUP. Tese de doutoramento.
- (2004b) – *Vida de marinheiro. Aspectos do quotidiano das gentes de mar nos séculos XV e XVI*. In VV. AA. – *Estudos em homenagem a Luís António de Oliveira Ramos*, vol. 1. Porto: FLUP.
- (2005) – *O grande comércio dos «pequenos actores». Portugueses e Bascos na construção do sistema atlântico*. «RIEV (Revista Internacional de los Estudios Vascos)», vol. 50. Donostia, p. 251-263.
- (2006) – *Entre a perdição e a salvação: a religiosidade dos mareantes portugueses na Idade Média e na Época Moderna*. In MELONI, Maria Giuseppina; SCHENA, Olivetta, ed. – *Culti, santuari, pellegrinaggi in Sardegna e nella Penisola Ibérica tra Medioevo ed Età Contemporânea*. Cagliari/Génova/Torino: Consiglio Nazionale delle Ricerche-Istituto di Storia dell'Europa Mediterránea, p. 371-408.
- BELLO LÉON, Juan Manuel (1994) – *Extranjeros en Castilla (1474-1501). Notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a fines del siglo XV*. Tenerife: Instituto de Estudios Hispánicos de Canarias – Centro de Estudios Medievales y Renacentistas de la Universidad de La Laguna.
- BERNARD, Jacques (1968) – *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*. Paris: S.E.V.P.E.N.
- BOURDIEU, Pierre (1989) – *Social Space and Symbolic Power*. In *Sociological Theory*, Vol. 7, p. 14-25.
- BURKE, Peter; PORTER, Roy, ed. (1987) – *The social history of Language*. Cambridge: Cambridge University Press.
- CALABI, Donatella (2006) – *Foreigners and the city: an historiographical exploration for the Early Modern Period*. Itália: Fondazione Eni Enrico Mattei.
- CASTRO, Armando de (1985) – *História económica de Portugal, séculos XV e XVI*. Lisboa: Editorial Caminho.
- CLASSEN, Albrecht, ed. (2002a) – *Meeting the foreigners in the Middle Ages*. Nova Iorque/ Londres: Routledge.
- (2002b) – *The Self, the Other and Everything in Between: Xenological Phenomenology of the Middle Ages*. In *Meeting the Foreign in the Middle Ages*. Nova Iorque/Londres: Routledge.
- COSTA, Marisa (2003) – *O elemento estrangeiro em cidades catalãs: portugueses em Lleida nos finais da Idade Média*. In *El món urbà a la corona d'Aragó del 1137 als decrets de nova planta: XVII Congrés d'Historia de la Corona d'Aragó*, vol. II. Separata.

- DOMINGUEZ, Rodrigo da Costa (2006) – *Mercadores-banqueiros e Cambistas no Portugal dos séculos XIV-XV*. Porto: FLUP.
- EPSTEIN, Richard S. (2004) – *Reflections on the Historical Origins on the Economic Structure of the Law Merchant*. «Chicago Journal of International Law», vol. 5, n.º 1. Chicago.
- FERREIRA, Ana Maria Pereira (1995) – *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*. Redondo: Patrimonia Historica.
- FERRER, Fullana, et al. (1998) – *Foreign merchants in medieval Barcelona*. In *La ville en Europe*, actas do colóquio, Paris.
- FOUCAULT, Michel (1988) – *Technologies of the Self*. In MARTIN, L. H.; GUTMAN, H.; HUTTON, P. H., ed. – *Technologies of the Self: a seminar with Michel Foucault*. Amherst, Massachusetts: University of Massachusetts Press.
- GONZÁLEZ ANTÓN, Luís (1995) – *Extranjero*. In ARTOLA, Miguel, dir. – *Enciclopedia de Historia de España*, Vol. V. Madrid: Alianza Editorial.
- GOWER, John (c. 1376-1379) – *Mirour de l’Ommе, ou Speculum Hominis, ou Speculum Meditantis*. Disponível em <<https://gowertranslation.pbworks.com/w/page/53690517/Miroir%20de%20l’Ommе>>.
- GRAÇA, Gonçalo (2012) – *Os portugueses na Biscaia nos finais da Idade Média*. In *Incipit. Workshop de Estudos Medievais da Universidade do Porto, 2009-10*. Porto: FLUP. Apresentação.
- HARRELD, Donald J. (2007) – *The Individual Merchant and the Trading Nation in Sixteenth-Century Antwerp*. In PARKER, Charles H.; BENTLEY, Jerry H., ed. – *Between the Middle Ages and Modernity. Individual and Community in the Early Modern World*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers.
- LOPE DE VEGA Y CARPIO, Félix (1604a) – *Libro Primero del Peregrino en su patria*. Barcelona.
- (1604b) – *Libro Segundo del Peregrino en su patria*. Barcelona.
- MACHADO, João Alberto; DUARTE, Luís Miguel (1985) – *«Vereaçãoes», 1431-1432. Livro 1*. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal.
- MACKENNEY, R. (1996) – *La Europa del siglo XVI. Expansión y conflicto*. Madrid: Ed. Akal.
- MARQUES, A. H. de Oliveira (1987) – *Portugal quinhentista*. Lisboa: Quetzal.
- (1993) – *Hansa e Portugal na Idade Média*, 2.ª ed., corrigida e aumentada. Lisboa: Editorial Presença.
- (1995) – *Bretanha e Portugal no século XV*. «ARQUIPÉLAGO. História», 2.ª série, vol. 1, n.º 1. Açores: Universidade dos Açores.
- MARQUES, João Martins da Silva (1988) – *Descobrimientos Portugueses: Documentos para a sua História*. Lisboa: INIC.
- MIRANDA, Flávio; FARIA, Tiago Viúla de (2010) – «*Pur bonne alliance et amiste faire*»: diplomacia e comércio entre Portugal e Inglaterra no final da Idade Média. «CEM Cultura, Espaço & Memória: Revista do CITCEM», vol. I. Porto: FLUP.
- MOAL, Laurence (2008) – *L’étranger en Bretagne au Moyen Age. Présence, attitudes, perceptions*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- MOLLAT, Michel (1983) – *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, IX^e-XVI^e siècle*. Paris: Hachette.
- (1995) – *A Europa e o mar*. Lisboa: Editorial Presença.
- MOREIRA, Manuel A. F. (2002) – *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos*. In *O litoral em perspectiva histórica (Séc. XVI a XVIII)*. Porto: Instituto de História Moderna, p. 41-46.
- MURINO, Mario (1988) – *Andare per mare nel Medioevo. Le antiche consuetudine marittime italiane*. Chieti: Vecchio Faggio Editore.
- NEVES, Alexandra Chicharo das (2009) – *Os direitos do estrangeiro. Respeitar os Direitos do Homem*. Lisboa: Universidade Autónoma de Lisboa. Dissertação de mestrado.
- PAVIOT, Jacques (1995) – *Portugal et Bourgogne au XV^e siècle*. Lisboa-Paris: Centre Culturel Calouste Gulbenkian/CNPCDP.
- PERALTA, Elsa (2008) – *O mar como património: considerações acerca da identidade nacional portuguesa*. In NUNES, Francisco Oneto, coord. – *Culturas marítimas em Portugal*. Lisboa: Âncora Editora.

- PÉREZ RODRÍGUEZ, Manuel J. (1990) – *Los Extranjeros en Canarias: Historia de su situación jurídica*. Tenerife: Universidad de La Laguna.
- PINTO, Sara (2008) – *Caminha no século XVI: estudo sócio-económico. Dos que ganhão suas vidas sobre as águas*. Porto: FLUP. Dissertação de mestrado.
- POLÓNIA, Amélia (1999) – *Vila do Conde um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, 2 vols. Porto, FLUP.
- PRIOTTI, Jean-Philippe (2003) – *El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI*. «Itsas. Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco», 4. Donostia-San Sebastián.
- SERNA VALLEJO, Margarita (2004) – *Los Rôles d'Oléron. El Coutumier Marítimo del Atlántico y del Báltico de Época Medieval y Moderna*. Santander: Centro de Estudios Montañeses.
- SILVA, Francisco Ribeiro da (1978) – *Temores do homem portuense do primeiro quartel do século XVII. 1 – A doença e a peste. Aspectos sanitários*. «Revista de História», vol. 1. Porto: Centro de História da Universidade do Porto.
- VARGAS-HERNÁNDEZ, José G. (2008) – *Identidad y emergencia de los movimientos nacionales como expresión del nacionalismo*. «Revista Comunicación y Hombre», n.º 4, p. 3-18.
- VASCONCELOS, Flório de (1983) – *O Porto e a Europa do Renascimento*. Porto: Câmara Municipal do Porto.
- VERLINDEN, Charles (1949) – *Deux aspects de l'expansion commerciale du Portugal au moyen age (Harfleur au XIVe siècle)*. «Revista Portuguesa de História». Coimbra: FLUC.
- VV. AA. (1988) – *Actas do Colóquio Comemorativo do VI Centenário do Tratado de Windsor: de 15 a 18 de outubro de 1986*. Porto: FLUP.
- (1990) – *A Alfândega do Porto e o despacho aduaneiro*. Porto: Arquivo Histórico Municipal do Porto. Catálogo da exposição.

FONTES

- Archivo de la Real Chancillería de Valladolid – *Registro de Ejecutorias*, Caja 2024, 12.
- Archivo de la Real Chancillería de Valladolid – *Sala de Vizcaya*, Cajas 2818, 5, e 2819, 1.
- Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa – *Livro dos Pregos*.
- Arquivo Distrital do Porto (ADP) – *Fundo Monástico. Ancede*.
- Arquivo Distrital do Porto (ADP) – *Po1.º*.
- Arquivo Histórico Municipal do Porto (AHMP) – *Livro A*.
- Arquivo Histórico Municipal do Porto (AHMP) – *Livro Grande*.
- Arquivo Histórico Municipal do Porto (AHMP) – *Livros de visitas de saúde*.
- Arquivo Histórico Municipal do Porto (AHMP) – *Vereações*.
- Torre do Tombo (TT) – *Alfândega do Porto*.
- Torre do Tombo (TT) – CC, parte I, maço 112, n.º 61.
- Torre do Tombo (TT) – *Chancelaria de D. Duarte*.
- Torre do Tombo (TT) – *Chancelaria de D. João I*.
- Torre do Tombo (TT) – *Leitura Nova. Além-Douro*.