

Isabel Vaz de Freitas

Universidade Portucalense

Mercadores que cruzam fronteiras

Resumo

Cruzar a fronteira é uma tarefa árdua na qual que se empenha um bom número de mercadores que esperam do comércio externo efectuado por via terrestre algumas vantagens. Profissão de risco em que participa o elemento feminino com tanta perícia quanto o masculino. Interessante será atendermos às formas como se processa o trânsito além fronteiras, os métodos mais usados para que a profissão se mantenha e se garantam os rendimentos económicos.

Abstract

Crossing borders is an arduous task and yet many traders, including women who just as skilful as men, are engaged in this risky activity expecting to make some profit from it. It may be interesting to understand how trade across land borders is conducted and the methods used so that the profession can survive and a steady income is ensured.

Desde cedo os contactos com Castela são uma realidade sobretudo nas zonas mais próximas da fronteira, onde as ligações com o reino vizinho são fáceis e naturalmente acontecem.

A facilidade de contactos entre as populações de ambos os lados da fronteira e a grande permeabilidade raiana geram conflitos e violências, mas promovem contactos e amizades¹.

Cruzar a fronteira não é fácil sobretudo quando se transportam mercadorias mais ou menos valiosas, mais ou menos pesadas, ou quando os conflitos obrigam a uma prevenção máxima. Nas idas e vindas dos mercadores que amiúde atravessam o espaço raiano alguns perigos os espreitam. O mercador é sempre motivo de assalto.

¹ Sobre as fronteiras ver entre outros autores: GOMES, Rita da Costa – Sobre as fronteiras medievais: a Beira. In *Revista de história económica e social*. nº 21 (1987). Lisboa: Editora Sá da Costa; GOMES, Rita da Costa – A Construção das fronteiras. In *Colóquio A Memória da Nação*. Lisboa: Editora Sá da Costa, 1991; MARTINS, Rui Cunha – *A fronteira antes da sua metáfora: cinco teses sobre a fronteira Hispano-Portuguesa no século XV*. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2000 – tese de doutoramento policopiada.

Os mercadores que cruzam estas vias e se dirigem aos portos atingem grandes rendimentos com a venda de uma quantidade considerável de panos, o que exige à partida não apenas bens pessoais que permitam o investimento, mas também um certo número de auxiliares das tarefas de transporte. Os mercadores de maior prestígio possuem um número de indivíduos que ou desempenham determinadas tarefas em casa na ausência do mercador ou enquanto o mercador se encontra ocupado com outros negócios transportam as mercadorias². Os mercadores com maior prestígio têm criados e alguns mercadores têm um ou vários almocreves a seu serviço³. Este mercador pode sedentarizar-se e deixar a sua qualidade de itinerante⁴.

O número elevado de animais de carga necessita de uma atenção constante para não haver desvios nem perdas pelo caminho e confere mais segurança ao grupo no caso de assalto.

Por vezes o mercador parte alguns dias antes e segue-se depois um outro grupo que ficou a preparar algumas montadas em atraso. Gil Vasques de Guimarães alealdou 29 cargas de açúcar e mais tarde vieram mais 3 de sua casa⁵. O mercador contava já com a sua passagem na altura do alealdamento pois antecipou o registo das cargas que ficaram. Casos há em que o mercador vende facilmente as cargas que transportou e manda alguém a casa buscar mais enquanto continua as vendas. É indispensável ter sempre armazenada a mercadoria que transaccionam e homens disponíveis para enviar a casa sempre que necessário.

Por vezes parecem surgir contratemplos. Fernão Gonçalves mercador mandou vir de sua casa 12 cargas de açúcar, mas só passaram 5⁶. Que teria acontecido? Erro de cálculo, e o seu armazenamento não se mostrou suficiente para preencher as 12 cargas, ou as vendas teriam continuado na sua ausência em algum local fixo de sua posse?

Os criados, almocreves ou elementos da família, podem proceder tanto ao alealdamento como desalealdamento de mercadorias. No caso destes regressarem mais cedo que o mercador com cargas correspondentes ao alealdamento,

² Fernão Pereira de Parada deixava em casa 850 varas de lenço que seriam entregues a um almocreve para as transportar até Castela. I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento* (1516), fl. 61v.

³ Entre os vários exemplos a citar, pode ser referido o desalealdamento de 6 panos de Gomes Pires feito “por seus almocreves”. I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento* (1516), fl. 147 v., o alealdamento de João Rodrigues de Unho de Mirandela que utiliza para uma das cargas um seu almocreve e o alealdamento de António da Pena que utiliza para uma das cargas um criado seu.

⁴ A utilização das expressões “mercador itinerante” e “mercador sedentário” surge em LE GOFF, Jacques – *Mercadores e banqueiros da Idade Média*; trad. de Orlando Cardoso, revista por Margarida Sérulo Correia. Lisboa: Gradiva, [s. d.], p. 12-23.

⁵ I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento* (1516), fl. 134.

⁶ I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento* (1516), fl. 138.

ao passarem na alfândega têm de mostrar uma carta passada aos oficiais da alfândega pelo mercador que lhes permita efectuar os desalealdamentos correspondentes. Mostrar a carta do mercador possibilita a quem a transporta passar na alfândega.

A família é um auxiliar importante na transacção de produtos. Os mercadores fazem-se muitas vezes acompanhar ou substituir pelos filhos, mulheres, genros ou outros. Os filhos e as mulheres dão continuidade às tarefas do mercador e permitem a constituição de uma tradição familiar que se vai sustentando por um comércio mais ou menos rentável. Como refere Paulino Iradiel a família é uma unidade de produção, como tal todos participam na actividade familiar, a mulher e os filhos estão perfeitamente integrados⁷.

Este trabalho de continuidade concedido pelas mulheres dos mercadores caracteriza o trabalho feminino na Idade Média⁸. O trabalho da mulher é complementar ao do marido. Estas mulheres também participam no trânsito de mercadorias que de Portugal se faz para além fronteira. São esposas ou viúvas de mercadores, já acostumadas às tarefas de seu marido. Manter a actividade não é difícil. Difícil é cruzar caminhos com cargas sob a sua responsabilidade.

Apesar de nem todas estarem identificadas apenas se referem mulheres casadas cuja função é complementar à de seu marido e mulheres viúvas que já exerceram a função em complementaridade com os seus maridos⁹. As solteiras não surgem declaradas. É pouco provável que estas efectuassem este trânsito, mas não é uma hipótese a colocar de parte. Estas procediam ao transporte, compra e venda de mercadorias, apesar das proibições municipais que impediam as mulheres solteiras de exercerem actividades de mercancia¹⁰.

Detectam-se os seus registos nos portos de Bragança, Chaves, Monforte, Freixo, Guimarães, Mesão Frio, Miranda, Mirandela, Mogadouro, Chacim, Ponte de Lima, Porto, Torre de Moncorvo, Valença e Vila Flor. A sua passagem não se regista apenas nos portos de fronteira. Muitos nomes provêm dos portos mais distantes, como Porto, Mesão Frio e Guimarães, cujas deslocações, pela sua distância, parecem à partida, difíceis para o elemento feminino.

Embora em número reduzido, comparado com os elementos masculinos frequentadores das alfândegas, estas não se inibem de percorrer grandes distâncias

7 IRADIEL, Paulino – Familia y función económica de la mujer en actividades no agrarias. In *La condición de la mujer en la Edad Média*. Colóquio Hispano-francês. Madrid, 1986, p. 223-259.

⁸ COELHO, Maria Helena da Cruz – A mulher e o trabalho nas cidades medievais portuguesas. In *Homens, Espaços e Poderes: séculos XI-XVI*. I notas do Viver Social, p. 38.

⁹ Apesar do século XV se tornar mais repressivo quanto ao trabalho das mulheres e a sociedade assentar cada vez mais num sistema patriarcal, as mulheres viúvas e casadas continuam a surgir na documentação como comerciantes. Ver ANSEJO GONZALEZ, Maria – Las mujeres y el trabajo en las ciudades de la Corona de Castilla siglos XIII-XV: Integración marginación. In *La donna nell'economia secc. XIII-XVIII*. Le Monier. Abril de 1989, p. 553-562.

¹⁰ COELHO, Maria Helena da Cruz – A mulher e o trabalho nas cidades medievais...

e de transportar, em alguns casos, uma quantidade aceitável de produtos. E as mercadorias que transportam em nada diferem das transportadas por outros mercadores. A marçaria e os panos são transportados em quantidades razoáveis, superiores à maioria dos frequentadores dos portos secos¹¹.

Por vezes contam com o auxílio de filhos ou de outros mercadores, mas a maior parte das vezes surgem sós a cruzar a fronteira. Umás continuando o trabalho de seus maridos afastados da actividade, por morte ou incapacidade, e tutelando os filhos de modo a promover a continuidade da actividade, outras auxiliando o núcleo familiar a manter as suas actividades de suporte. Se todos participarem nas tarefas económicas do núcleo familiar é mão-de-obra que se ganha.

Os seus maridos são nomes bem conhecidos dos livros dos registos dos portos secos. Estas mulheres seguem os seus passos. Utilizam os mesmos portos, transportam as mesmas mercadorias, os seus filhos seguem de perto estas rotas e envolvem-se no trânsito das mesmas mercadorias, como se tratasse de uma tradição no seio familiar.

A passagem pela alfândega de criados, almocreves, familiares ou outros, só é possível para os mercadores não designados por “*mercador obrigado*”, ou seja obrigado a efectuar por si este trânsito¹². A expressão deriva da composição de *avenças*, nas quais o mercador fica obrigado a trazer determinado número de panos de Castela.

Através da composição de *avenças* o mercador que habitualmente cruza a fronteira acorda com o rendeiro o pagamento de determinado montante de *sis*a e *dízima*. Perante este acordo fica obrigado a meter um número de panos estipulado ou marçaria avaliada no valor total dos panos e a alealdar mercadoria que lhe permita efectuar o retorno. Por sua vez o rendeiro cobra 300 reais de direitos por cada pano, valor fixo estipulado pela cobrança alfandegária, e isenta-o de pagamentos menores designados por *achagues*, *conluios*, *varejos*, *alealdamentos*, *desalealdamentos* e *erros*, pagamentos a que se encontram sujeitos os que não são *mercadores obrigados*.

Os varejos nem sempre são apontados nos privilégios concedidos pela *avença*. Serão apenas alguns privilegiados com a isenção de varejamento ou este inclui-se veladamente nas outras expressões¹³?

¹¹ Comparar com o quadro nº 5 - Mercadores frequentadores dos portos secos.

¹²A título de exemplo Francisco de Valença pode utilizar quem quiser para transportar as mercadorias em seu nome porque não é “*mercador obrigado*” - I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento (1516)*, fl. 146.

¹³ Outras vezes estes varejos são especificados nas suas formas: varejos em caminhos ou em suas casas. O mercador pode ser parado durante a viagem para ser varejado, o que indica a existência de suspeitas sobre transporte velado de contrabando, ou ser sujeito à passagem destes oficiais pelas suas casas com o objectivo de tudo revistarem na procura de mercadoria que não tenha passado pelo porto seco. I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento (1516)*, fl. 147v.

Estas avenças permitem garantir ao rendeiro um valor fixo que pretende que seja sempre superior ao número de panos pelo qual arrendou as passagens no porto seco. Uma forma de obter lucros seguros sobre estes arrendamentos e evitar as perdas, uma vez que *mercador obrigado* fica responsável pelo pagamento da quantia acordada quer meta os panos quer não.

Por vezes os mercadores obrigam-se a meter mais panos do que aqueles que realmente têm possibilidades de importar. Algumas inconstâncias desta profissão podem por vezes levar a cálculos que não se concretizam. Como estes contratos são feitos a longo prazo, geralmente um ano, as necessidades podem variar ciclicamente. Assim, permite o rendeiro que os panos acordados que não foram importados nesse ano possam ser importados no ano seguinte. O pagamento de sisa e dízima correspondente foi efectuado e está identificado nos livros de registo dos portos secos de “*pagamento vazio*”¹⁴, o que indica a falta de desalealdamento.

Pode também o número de panos acordado para esse ano não ser suficiente para suprir a procura, assim o mercador e o rendeiro tratam de compor novas avenças que obtêm as mesmas facilidades das anteriores. É com frequência que os mercadores fazem no mesmo ano novas avenças.

Estas avenças são registadas no seu conteúdo nos livros de alealdamentos, e detectam-se nos livros de recebimento de sisas e de dízimas, embora nestes apenas como referência, sem qualquer descrição de conteúdo.

O *mercador obrigado* recebe uma cópia da avença, assinada pelo rendeiro, documento que, sempre que passar pela alfândega, deve mostrar para que não lhe sejam efectuadas as cobranças das quais foi isento¹⁵.

Os mercadores castelhanos podem fazer as avenças em Castela¹⁶, mas também em Portugal, com os rendeiros portugueses, e assim usufruem das mesmas condições que garantem as avenças aos mercadores portugueses¹⁷. Certamente não se preocupam tanto com os privilégios contidos nas avenças relativos a varejos, achaques e outros direitos, mas reconhecem o valor da passagem de cada pano pelo valor fixo que lhe é estipulado de 300 reais.

Alguns mercadores apresentam fiadores, provavelmente os menos conhecidos que não inspiram de imediato a confiança dos rendeiros. Ser fiador tem os seus inconvenientes, uma vez que fica responsável pela efectuação do pagamento, mas também pode ter uma ou outra vantagem. No caso de um mercador que apresente fiador não conseguir manter a entrada de panos a que se obrigou,

¹⁴ A título de exemplo pode ser citado I.A.N./T.T., NA 519, *Livro de recebimento de sisa e dízima. Ano de 1513*, fl. 113.

¹⁵ Nos livros de alealdamentos surgem referências à posse destas cartas.

¹⁶ A título de exemplo pode ser citado: I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento* (1516), fl. 162v.

¹⁷ I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento* (1516), fl. 169-169v.

o fiador pode fazê-lo e fica abrangido pelas condições benéficas acordadas com o primeiro indivíduo¹⁸.

O fiador responsabiliza-se a entregar o dinheiro até ao prazo estipulado pelo recebedor do porto. Caso esse tempo não seja cumprido paga, por cada dia além do prazo, 100 reais e ao homem do porto que o vier cobrar 500 reais¹⁹.

De facto, os rendeiros mostram-se sempre bem atentos às actividades destes mercadores, prova-o os apontamentos laterais feitos nos livros de alealdamentos e nos livros de recebimento de sisa e dízima que vão indicando as cargas que faltam desalealdar. Pretendem garantir que os seus rendimentos estão controlados com rigor. Por outro lado a atenção à conduta destes mercadores exige também um controlo constante. Os casos de alealdamentos e de desalealdamentos que não se fazem, ou casos de que os valores dos desalealdamentos não são equivalentes aos alealdamentos verificam-se ao longo dos livros de registo do trânsito alfandegário.

Apesar de todo o controlo rigoroso que existe por parte dos oficiais das alfândegas, alealdamentos e desalealdamentos algumas vezes não atingem os mesmos valores. Há mercadores que não concluem os ciclos das transacções. A passagem pela alfândega com retornos obriga ao pagamento de direitos aos quais muitos tentam a fuga. No entanto os casos são raros. Aqueles que com frequência registam o alealdamento não evitam o desalealdamento. Esta falha poderia trazer inconvenientes bem mais graves. O seu nome fica registado, a identificação é fácil e a acção dos oficiais de controlo alfandegário rígida.

Os mercadores não efectuam apenas a compra e venda de mercadorias de sua posse. Os mercadores, assim como os almocreves, trazem muitas vezes mercadorias encomendadas. A título de exemplo, Tomás da Pena traz num dos seus desalealdamentos 2 varas de guardelate que lhe encomendara um escudeiro²⁰. A sua qualidade de viajantes e de comerciantes permite-lhes também comercializar mercadorias não habituais que satisfazem pedidos individuais e que não interferem com o seu perfil de homens de negócios.

Os transportes que utilizam são sobretudo animais de carga que vêm carregados com cargas em sacos ou em cestos²¹, embora uma ou outra referência também se faça a peões que em costais trazem os seus produtos em bolsas²² ou em canastras, estas para volumes pequenos e para transporte de marçaria.

¹⁸ I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento (1516)* – alealdamento de João Gonçalves de Zendes.

¹⁹ I.A.N./T.T., NA 519, *Livro de recebimento de sisa e dízima. Ano de 1513*, fl. 114.

²⁰ I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento (1516)*, fl. 83.

²¹ As bestas muares são as mais resistentes às condições agressivas da viagem. Transportavam cerca de 250 kg de carga no dorso. MORENO, Humberto Baquero – *A acção dos almocreves...*, p. 8.

²² Em cada costal cabem 4 côvados de pano em cada bolsa I.A.N./T.T., NA 538, *Livro de Alealdamento (1517)*, fl. 166.

Os mercadores devem utilizar os animais para transporte das suas numerosas mercadorias e alguns, pelas quantidades de panos e de cargas que transportam, devem utilizar várias montadas, tantas quantas cargas passarem.

Por vezes as mercadorias que transaccionam para Castela não se vendem na sua totalidade. A falta de comprador, a impossibilidade do mercador de trazer os retornos e a falta de meio de transporte adequado estão na origem dessa impossibilidade. Estas regressam juntamente com os panos castelhanos adquiridos.

Outras vezes as mercadorias levadas para Castela não são vendidas dentro dos prazos previstos. As vendas vão-se efectuando aos poucos e os retornos vão-se fazendo de acordo com as vendas²³. Perante algumas demoras nas vendas, os mercadores deixam-nas em Castela à espera de serem compradas. Devem guardá-las em casas de mercadores de confiança ou em tendas de tendeiros conhecidos à espera de serem vendidas.

As mercadorias que transportam são “*de sua casa*”, compradas em vilas de prestígio com tradição artesanal ou a comerciantes e produtores estabelecidos nas proximidades do porto onde efectuam o alealdamento. A título de exemplo pode ser indicado o alealdamento de João de Melo que leva para Castela, entre outras mercadorias, estopa de sua casa e outra que comprou em Miranda. Mais tarde comprou mais 30 varas de estopa em Mogadouro e duas libras de seda de macho em Azinhoso²⁴.

Os mercadores adquirem aqui e ali as mercadorias, nos locais onde o preço e a qualidade justificam a compra.

A expressão de mercadoria “*sua casa*” aponta para uma produção particular ou para um armazenamento de mercadorias. Contrapondo a expressão “*de sua casa*”, frequentemente usada nos livros de alealdamentos para designar certa mercadoria que é alealdada, a outra expressão “*para sua casa*” usada várias vezes para designar a mercadoria desalealdada, para uso próprio, não seria de espantar que estes mercadores tivessem as suas mercadorias armazenadas em locais que podem não ser apenas locais de armazenamento, mas também de venda de mercadorias. E também não seria de admirar que muitos destes mercadores tivessem junto ao seu negócio de compra e venda de mercadorias uma oficina de transformação de alguns materiais têxteis mais produzidos na sua região. Em suma, um negócio que não se centra apenas no comércio externo e no transporte de e para Castela, mas também num comércio interno que possibilite o externo bem como na produção que envolve parte das transacções.

²³ António da Pena no dia 5 de Novembro apenas transportou consigo parte dos retornos correspondentes ao alealdamento pois não lhe foi possível trazer o retorno na sua totalidade. Os panos comprados correspondentes ficaram em Castela à espera que os fossem buscar. No mesmo dia faz o desalealdamento dos panos comprados. I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento (1516)*, fl. 84-84v.

²⁴ I.A.N./T.T., NA 578, *Livro de Alealdamento (1516)*, fl. 86-86v.

Neste sentido o perfil de mercador do comércio externo alarga-se. Surge um indivíduo multifacetado ao qual se encontram anexas variadas actividades que podem ir desde a produção de matéria-prima, à transformação do produto e à comercialização dos mesmos. Esta comercialização passa pela sua presença nas feiras, mercados e junto de diversos produtores e vendedores. Assim adquirem um número suficiente de mercadorias e de riqueza que lhes permite a participação em mercados de características mais abrangentes em termos de território e de actividades de compra e venda.

Os portos situados em plena fronteira que seguem rotas para Castela e para a Galiza serão mais visitados por pequenos mercadores e por comerciantes e artesãos locais que pela maior proximidade da fronteira promovem viagens pessoais, de utilidade própria e mais vezes de acordo com as necessidades do seu ofício. Os portos situados no centro terão menos necessidade de se deslocarem a Castela pelas vias terrestres, podem dirigir-se a feiras e a mercados ou usar mercadores mais aptos a seguir para Castela. Os portos do litoral preferem as rotas marítimas e as facilidades da viagem por mar. No entanto as exigências leva-lhes a possuir um grupo de mercadores que preferem, por motivos económicos ou pessoais, as viagens por terras. Do litoral ao interior fronteiriço destaca-se um conjunto especializado de mercadores que assegura o abastecimento local e regional e garante a distribuição dos produtos da produção interna.

A formação de um corpo de mercadores é essencial para os portos secos e para as vilas e cidades em que assentam. A sua existência permite a frequência anual dos portos por mais de um grupo de profissionais que se encarregam de abastecer o local dos produtos mais procurados. Estes dedicam-se a manter as relações de troca de produtos e as relações entre o produtor português, o consumidor castelhano, e entre o produtor castelhano e o consumidor português.

O grupo de mercadores de maior prestígio que envolve mercadores com maiores possibilidades económicas surge nas cidades com maior capacidade de absorção de mercadorias. Os mercadores profissionais estão implicados no comércio a mais larga distância é nestes trajectos que eles são mais necessários, uma vez que poucos se aventuram nas distâncias mais alargadas carregados de mercadorias. É necessário ter suporte económico para comportar todas as despesas inerentes às viagens e à fiscalidade.

A distância da fronteira interior do Entre-Douro-e-Minho e da faixa interior portuguesa localizada na passagem para Trás-os-Montes, obrigaria à existência de mercadores que pelo menos anualmente transaccionassem as mercadorias pedidas, por isso a necessidade de um grupo mais forte e mais rico de mercadores. Barcelos, Braga, Chaves, Ermelo, Guimarães, Mesão Frio e Ponte de Lima.

Os portos mais próximos da fronteira com Castela como Bragança, Chacim, Freixo de Espada à Cinta, Miranda, Mirandela, Monforte e Vinhais têm outro comportamento. Aqui denota-se sobretudo a passagem individual. Assim, além

de um corpo de mercadores com maiores possibilidades económicas existem pequenos comerciantes, artesãos e caminheiros que transaccionam os produtos.

Outros portos de exigências menores como Amarante, Ansiães, Barroso, Monção, Montalegre, Murça, não apresentam características muito marcantes, quer relativamente à presença de mercadores endinheirados, quer relativamente a uma passagem mais individual.

Estes surgem muitas vezes incluídos em parcerias ou atravessam com os designados por *companheiros*. As referências a parcerias são poucas e o seu conteúdo não permite verificar claramente como estas se efectuavam. *Parceiros e companheiros* surgem juntos a transportar cargas e a proceder aos alealdamentos e desalealdamentos de mercadorias. As mercadorias que transportam, pertença de ambos, assentam-se nos livros de registo em conjunto, sem qualquer separação. Estes registos comuns apontam para pagamentos de sisa e dízima comum, para uma divisão de lucros em partes iguais e para uma divisão de tarefas que os dois mercadores desempenham repartidamente. Estes parceiros e companheiros trabalham assim numa espécie de sociedade que no entanto detém valor precário e existência temporária²⁵.

Entre os mercadores existem laços de companheirismo que não estão legalmente instituídos. Estes criam-se pela necessidade de auxílio mútuo a que a profissão obriga. Os percursos desde a origem até ao destino e os caminhos de regresso são percorridos muitas vezes em grupo. Se a origem é a mesma, o destino é o mesmo, as datas de saída as mesmas e os caminhos que percorrem os mesmos, então em grupo poderão mais facilmente contornar situações que apresentem algumas dificuldades. No entanto, não quer dizer que todos viagem em grupo.

Animadas encontram-se as vias que encaminham a feiras castelhanas ou a feiras portuguesas na altura das suas reuniões. Vivem um ambiente de festa caracterizado por grupos de mercadores, comerciantes e simples romeiros que as atravessam. Para os oficiais dos portos são dias de grande movimento. Os registos e o controlo das mercadorias sucedem-se. Assim os encontramos nos livros de registo dos portos secos.

Outra forma de companheirismo verifica-se nos pagamentos das sisas e dízimas. Quando o recebedor dos portos se desloca em cobrança pode não encontrar os mercadores que se encontram ocupados noutros lugares. Estes servem-se da família ou de comerciantes de quem mais perto se encontram para lhes efectuarem os pagamentos. Outras vezes enviam as quantias até ao recebedor por familiares ou por mercadores de confiança que efectuam os respectivos pagamentos²⁶.

²⁵ As parcerias estão restritas apenas a um empreendimento e sem carácter contínuo, caracterizavam-se por uma divisão de tarefas. *Nova História de Portugal...*, vol. IV, p. 173.

²⁶ Ver quadro nº 6 – Mercadores frequentadores mais assíduos dos portos secos.

Além dos que por profissão transaccionam ou produzem as mercadorias que fazem parte das listas de exportação assistimos ao trânsito de mercadorias efectuado por cavaleiros e escudeiros. Neste grupo dos não profissionais, incluem-se os que se deslocam “em romaria” que procuram as festas religiosas ou as feiras.

Os judeus e cristão novos são importantes neste comércio, denotando-se a presença de alguns entre estes nomes listados²⁷.

A identificação dos mercadores com abelhas, como o fazem os procuradores nas cortes de 1459 / Lisboa²⁸ é uma imagem elucidativa desta actividade. Seguindo as mesmas rotas vão buscar ao exterior as mercadorias indispensáveis para o bem estar interno. Seguindo os percursos pré-determinado, seguindo as melhores rotas e procurando o acesso mais fácil às mercadorias vão movimentado as vias, dando vida aos povoados, à produção interna e aos rendimentos régios, senhoriais ou municipais.

Pelos caminhos há sempre um mercador que se dirige a algum mercado transportando artigos que no regresso trazem de volta “a casa”.

²⁷ MOREIRA, Manuel António Fernandes – *A alfândega de Viana e o comércio de importação de panos no século XVI*. Viana do Castelo: Câmara Municipal, 1992. Ver também TAVARES, Maria José Pimenta Ferro – Para o estudo dos judeus em Trás-os-Montes no século XVI.: A 1ª geração de cristãos-novos. In *Cultura - História e Filosofia*. – Lisboa. Vol. IV, (1985), p. 371-417.

²⁸ I.A.N./T.T., Cortes, m. 2, n.º 14, fl. 31v.