

Fontes para o estudo do movimento
portuário da cidade do Porto
no século XVI

Amândio Jorge Morais Barros

Fontes para o estudo do movimento portuário da cidade do Porto no século XVI

ÍNDICE

1. As navegações e o comércio marítimo do Porto na segunda metade do século XVI.

Definição do âmbito cronológico.

Definição do espaço.

O tema em questão:

- **vida portuária da cidade do Porto no século de Quinhentos.**

2. As fontes.

Fontes tradicionalmente utilizadas neste tipo de trabalhos.

Fundos documentais usados no estudo em título:

Fontes municipais:

- Livros de Vereações.
- Livros de Acórdãos da Câmara.
- Livros do Cofre do Concelho (receita e despesa).
- Livros A e B.
- Livros de Sentenças.
- Livro da Imposição do Sal.
- Livro da Imposição do Vinho.

Fontes “locais”:

- Livros de Notas de Tabeliães.
- Registos Paroquiais.
- Contadoria Geral do Reino.
- Livros de Sentenças do Cabido.
- Livros da Cobrança da Redízima.
- Testamentos e Doações.
- Livros da Confraria de S. Pedro de Miragaia.

Fontes “nacionais”:

- Livros de Chancelarias Régias.
- Documentos do Corpo Cronológico.
- Arquivo da Inquisição.
- Arquivo do Ministério das Finanças.
- Arquivo Histórico Ultramarino.

Arquivos estrangeiros.

- Archivo General de Simancas (Valladolid).
- Archivo General de Indias (Sevilha).
- Archives Généraux du Royâume (Bruges e Antuérpia).
- Arquivo do Consulado de Burgos.

Fontes para o estudo do movimento portuário da cidade do Porto no século XVI

Amândio Jorge Morais Barros

1. O objectivo deste breve trabalho é revelar algumas fontes documentais que tenho vindo a trabalhar com vista ao desenvolvimento de um estudo sobre *Navegações e comércio marítimo do Porto na segunda metade do século XVI*. É este, aliás, o título provisório da minha dissertação de doutoramento que terá a sua conclusão no final do corrente ano. Nesta altura, com o grosso da documentação já recolhido, posso deixar algumas reflexões e ideias principais acerca da mesma e do desenvolvimento do trabalho.

Este tema, como se pode calcular vem ao encontro dos objectivos propostos para discussão neste seminário: pretende-se fazer um estudo amplo, tanto quanto os prazos permitem e a documentação possibilita, sobre a vida marítima da cidade do Porto durante o século de Quinhentos. Porém, a minha atenção irá focar-se mais em pormenor na segunda metade dessa mesma centúria. Por uma simples razão: porque a fonte documental mais importante para responder aos objectivos dessa tarefa apenas contém registos a partir do ano de 1548. Trata-se da colecção de registos notariais conservada no Arquivo Distrital do Porto (=ADP). De qualquer modo, não restringi a investigação a esse lapso temporal e tenho vindo a compilar elementos sobre o assunto noutros fundos existentes nesse e noutros arquivos tentando reconstituir a vida marítima portuense desde, pelo menos, o início do século.

Por outro lado, optei por determinar o termo *ad quem* no ano de 1600 e, também essa opção deve ser explicada. Atentemos desde logo no facto de, embora este ser, essencialmente, um estudo de história local, é impossível dissociar a evolução marítimo-comercial da cidade da entretanto ocorrida em Portugal. Desde a Idade Média, o Porto desempenhara um papel de grande plano no contexto das navegações comerciais portuguesas, comprovado por diversos diplomas régios, por crónicas e debates em Cortes¹. Por esse motivo, em primeiro lugar, pretendi conhecer os rumos do comércio marítimo da cidade em relação ao contexto geral do reino. Recorde-se que desde finais do século XV as grandes opções comerciais passaram pelo trato indiano. Em 1506, o rei D. Manuel decretou o Monopólio Régio relativamente ao comércio asiático facto que, à primeira vista, arredava a esmagadora maioria dos portos nacionais desse

¹ Entre as colecções de documentação recolhidas nas chancelarias régias destaco AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos*, 2 vols., Lisboa: Academia das Ciências, respectivamente, 1915 e 1934 e *Descobrimientos Portugueses*, (colectânea organizada por MARQUES, J. M. Da Silva), 5 vols. (reed.). Lisboa: INIC, 1988. Importante para o conhecimento do envolvimento do Porto e de outros portos do reino na expansão ultramarina é a colecção reunida por FREIRE, Anselmo Braamcamp – *Cartas de quitação del Rei D. Manuel*, publicadas no “Arquivo Histórico Portuguez” (12 volumes), Lisboa, 1º vol., 1903. Notícias sobre a importância naval do Porto em finais da Idade Média podem colher-se em crónicas como a de LOPES, Fernão – *Crónica de D. João I*, II parte, cap. VIII. Porto: Liv. Civilização, s/d, p. 19. Em diversas cortes do reino reunidas ao longo da Idade Média também se falou da importância da cidade; ver, por exemplo, *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*, (ed. de A. H. de Oliveira Marques e Nuno José Pizarro Dias). Lisboa: INIC, 1986, p. 110.

trato. Como é de todos sabido, esse mesmo monopólio terminou em 1570 com a publicação do decreto de liberdade de comércio com as colónias². Portanto, um dos temas centrais deste estudo era verificar até que ponto essas determinações influenciaram os rumos do comércio marítimo portuense. Qual a reacção dos armadores da cidade a essas decisões políticas, quais os destinos alternativos e qual a dinâmica estrutural desse mesmo trato marítimo local, que tipo de estratégias foram adoptadas pelos mercadores da cidade para conseguirem manter uma frota a funcionar e um volume de negócios lucrativo e, por fim, saber se o fim do monopólio atraiu o interesse do Porto para esse comércio. Em segundo lugar, procurei testar outra tese. Tendo sempre como protagonista o Porto e a sua vocação oceânica, tentei, dentro do possível, traçar um panorama da actividade marítima quinhentista no contexto de 1580, altura em que os destinos dos dois reinos ibéricos se unem, e após essa data. Julgo, consciente dos riscos dessa opção, que vinte anos de “domínio filipino” seriam suficientes para perceber eventuais alterações ocorridas, positivas ou negativas³. Gostaria ainda de esclarecer um último ponto que se me afigura fulcral. Este estudo incidirá sobre a actividade marítima do Porto no século XVI. Mas – e isso aplica-se directamente ao tema de estudo do presente seminário – procurei ver essa “vida portuária” numa perspectiva ampla e dinâmica.

Vida portuária no sentido de procurar descobrir estruturas físicas de apoio à navegação, suas origens e evolução. Detectar cais, docas e estruturas de “amarração” dos navios; obras de fundação e de ampliação dos mesmos ancoradouros, armazéns e estruturas de apoio ao embarque e desembarque de mercadorias; constituição de estaleiros e estruturas de construção naval; ordenamento dos diferentes espaços portuários e construtivos; constituição de um conjunto de elementos vitais para o desenvolvimento da navegação como sejam balizas e marcas, fachos, atalhas e faróis; surgimento e desenvolvimento de um conjunto de infra-estruturas tendentes a melhorar acessibilidades e equipamentos (por exemplo: serviços de carretagem, barqueiros e outros trabalhadores afectados ao transporte de mercadorias e de materiais de construção naval, de mesteiros especializados, surgimento, desenvolvimento e regulamentação de estaleiros e cordoarias, articulação com centros produtores de panos de treu e outros como sejam as lonas e, eventualmente, os linhos, reconhecimento e melhoramento das condições de entrada na barra, criação de um serviço de pilotos, etc.); implantação de estruturas defensivas; organização de um controlo administrativo “portuário” eficaz com a criação de oficiais (por exemplo os guardas-mores habitualmente identificados com os problemas de saúde mas, também, com amplos atributos em matéria de vigilância das embarcações a nível fiscal), construção ou adaptação de edifícios destinados à recolha de impostos e direitos.

Mas não apenas. Vida portuária, é também revelar gentes nela envolvidas – mercadores, marinheiros, mestres, pilotos, carpinteiros, cordoeiros, calafates e outros oficiais especializados. Descobrir gentes, modos de vida, de convivência, de religiosidade, de esquemas de solidariedade/rivalidade, constituição de redes de influência e mobilidade social estratégica

² Sobre a política de monopólio régio relativamente ao Oriente ver CHAUDHURI, Kirti – “O estabelecimento no Oriente”, in *História da Expansão Portuguesa* (dir.de Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri). S/l: Círculo de Leitores, 1998, p. 177.

³ Penso, também, que já foram produzidos trabalhos contendo excelentes propostas de investigação, essenciais para a compreensão do período em questão; por exemplo SILVA, F. Ribeiro da – *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*, 2 vols., Porto: Arquivo Histórico / Câmara Municipal do Porto, 1988 e COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico: as frotas do açúcar*, 2 vols. (dact.), Lisboa, 2000 (trata-se da dissertação da doutoramento desta investigadora defendida em Maio de 2001).

através de uma “política de casamentos” mais ou menos bem definida. Sabe-se como, a prazo, este tipo de comportamento social conduz a um alargamento do âmbito de actuação e, conseqüentemente, ao estabelecimento de negócios proveitosos para todas as partes envolvidas.

Permita-se-me fazer uma referência especial às formas de contacto entre mercadores, à constituição de redes familiares de influências e, neste sentido, ao cuidado em manter elementos dessa mesma “rede” em lugares estratégicos do comércio marítimo internacional – na Flandres, no Sul de Espanha e nos diversos e activos espaços coloniais ibéricos⁴. Será nestes elementos, esmagadoramente cristãos-novos ou com eles relacionados, que se encontra grande parte do dinamismo revelado pela cidade durante o período em estudo.

Além disso, é igualmente imperioso listar, recensear, a frota da cidade. Quantos navios, quais os modelos mais utilizados, formas de propriedade dos mesmos, os seus nomes (reveladores de um imaginário mais ou menos rico conforme as épocas), a sua longevidade, o recurso a unidades de outros portos (e aqui, claro, o relacionamento entre centros portuários, mais ou menos distantes, decorrente, em grande medida, das estratégias de mobilidade atrás aludidas), capacidade (ou incapacidade) de renovação de embarcações e tripulações, características e frequência das viagens, modos de enfrentar a concorrência com vista a um balanço mais ou menos detalhado.

Finalmente os negócios. Em parte já fui aludindo a esta questão. A vitalidade de um porto mede-se pelos seus negócios, pelo seu movimento, pelo volume e tipo de mercadorias que transacciona, pelos espaços geo-económicos com quem mantém relações, pela capacidade de mobilização de recursos revelada pelos seus agentes comerciais e pela forma como gere as oscilações/variações de mercado que vão ocorrendo e, decorrente de tudo isto, as formas de comercialização (e, em parte, monopolização) de certas mercadorias-chave, provenientes das zonas produtoras com quem se mantém relações, ou vindas dos territórios ultramarinos. Enunciar um programa de trabalho deste tipo (e que ainda pode ser ampliado) é fácil. Difícil é concretizá-lo, vê-lo dar resultados sólidos. No início deste trabalho tive a preocupação de apresentar o grosso do elenco documental que tenho vindo a utilizar. Pois bem; não é aconselhável deixarmos deslumbrar pela quantidade e diversidade (muitas vezes aparentes) das fontes. As coisas do mar estão dispersas por centenas de documentos não directamente relacionados com ele. A riqueza imobiliária continuava a deter um papel preponderante na formação da fortunas, na obtenção de receitas e, muitas vezes, só a custo encontramos matéria de interesse directo para o nosso estudo. É evidente que existem excepções: os livros da *Imposição do sal* ou os registos da *Redzima* (uns e outros profundamente incompletos para o século XVI) contam-se entre os mais ricos. No restante, é preciso passar por inúmeros documentos de todo o tipo para encontrarmos uma carta de fretamento e ler atentamente incontáveis testamentos, procurações

⁴ Embora estes sejam os lugares mais em evidência, é conveniente não esquecer a presença em diversos ancoradouros do Mediterrâneo apesar de as viagens organizadas para essas paragens – por detrás das quais se encontram também elementos conversos – parecerem algo de residual e determinadas por motivos muito específicos, – nomeadamente abastecimento de cereais ou de matérias-primas concretas como o alúmen – no contexto comercial da urbe e de um significado diminuto para as áreas económicas com quem as ambarcações e homens de negócios do Porto contactavam. Sobre a presença portuguesa (onde encontramos alguns elementos portuenses) no Mediterrâneo desde a Idade Média ver BARATA, Filipe Themudo – *Mercadores, mercados e investimentos comerciais; as relações comerciais luso-aragonesas na primeira metade do século XV in Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, vol. III (Economia e comércio marítimo). Porto: Universidade do Porto / Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1989, p. 161 e seguintes, bem como o trabalho do mesmo autor, *Navegação, comércio e relações políticas: os portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*. Lisboa: Fundação Calouste Guelbenkien /INICT, s/d [1998].

ou contratos de emprazamento para descobrirmos uma ou outra ligação ao comércio marítimo, um mareante emigrado num qualquer ponto do “império” ou em domínios de outras nações, um navio arribado à cidade ou a diversidade de negócios de um mercador. Por isso, dizia, é difícil de concretizar um trabalho deste género, pelas razões do costume: dispersão dos registos por variadas fontes, escassez dessas fontes ou, pura e simplesmente, pela sua inexistência⁵.

2. O projecto de trabalho que atrás enunciei vem ao encontro de sugestões e reflexões produzidas por investigadores que têm dedicado atenção ao estudo da economia marítima portuguesa durante a Época Moderna, apresentando uma série de propostas de investigação tendo em vista uma renovação desses mesmos estudos. Historiadores como Vitorino Magalhães Godinho⁶, Aurélio de Oliveira⁷ ou Romero Magalhães⁸, têm avançado com sugestões de trabalho que vêm sendo seguidas com eficácia por autores como Inês Amorim⁹, Manuel Fernandes Moreira¹⁰, Amélia Polónia¹¹ ou Leonor Freire Costa¹², para citar apenas alguns.

Nesses programas de investigação tem sido salientada a necessidade de um conhecimento mais profundo do papel dos diferentes portos nacionais no âmbito dos Descobrimientos e da Expansão procurando conhecer as suas raízes medievais e a forma como evoluíram até ao século XVIII. É ocioso alertar para o longo caminho que ainda há a percorrer.

Tradicionalmente, esses estudos basearam-se em fontes documentais relativamente restritas. As grandes colectâneas de documentos como os *Monumenta Henricina* (recolhidos por Dias Dinis¹³), os *Documentos sobre a Expansão Portuguesa* (coligidos por Vitorino Magalhães Godinho¹⁴), os *Descobrimientos Portugueses* (por Silva Marques¹⁵), os *Documentos das Chancelarias Reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos* (por Pedro de Azevedo¹⁶) ou os *Documentos do Corpo Cronológico relativos a Marrocos (1488 a 1514)* (por António Baião¹⁷), recolhiam essencialmente registos produzidos pelas chancelarias régias medievais e

⁵ A redizima, cujos registos se guardam no Arquivo Distrital do Porto, encontrava-se dividida por vários títulos; entre eles, havia um que muito nos interessaria: o “dos navios que vêm do Brasil”. Para o século XVI conseguimos encontrar apenas um, e por acaso, no meio de uma sentença do Cabido. Além disso, poder-se-iam apontar muitas outras lacunas na documentação; dois exemplos: em relação a livros de navios só se conhece o célebre Livro da nau Bretoa, publicado na colectânea de estudos *História da Colonização Portuguesa do Brasil*; de mercadores, os célebres livros de razão, tantas vezes mencionados: nenhum)

⁶ Veja-se os vários trabalhos deste investigador nos *Ensaio*s, 2 vols., Lisboa: Sá da Costa, 1962 e, ainda, *A economia dos descobrimientos henríquinos*. Lisboa: Sá da Costa, 1962 e *Os descobrimientos e a economia mundial*, (2ª ed.), 4 vols., Lisboa: Editorial Presença, 1ª vol., 1984.

⁷ *O NW (os portos do NW) do Comércio à Expansão. Proposta de projecto de trabalho*, in *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias ...*, cit., vol. I, p. 557-571 e *Nos Caminhos do Atlântico (1400-1500)*. Braga: Ed. do Autor, 1999.

⁸ Destacamos sobretudo os seus dois trabalhos sobre o Algarve: *Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI*. Lisboa: Edições Cosmos, 1970 e *O Algarve económico (1600-1773)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993.

⁹ *Aveiro e a sua Provedoria no século XVIII (1690-1814), estudo económico de um espaço histórico*. Coimbra: Comissão de Coordenação da Região Centro, 1997.

¹⁰ Da vasta obra deste investigador destacamos a obra *O porto de Viana do Castelo na época dos Descobrimientos*. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1984.

¹¹ *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*. Porto: Faculdade de Letras, 1999.

¹² Para além do estudo referido na nota 3, veja-se também *Naus e galeões na Ribeira das Naus. A construção naval no século XVI para a rota do Cabo*. Cascais: Patrimónia, 1997.

¹³ 15 volumes. Coimbra: Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960-1974.

¹⁴ Lisboa: Edições Gleba, s/d.

¹⁵ Ver nota 1.

¹⁶ Ver nota 1.

¹⁷ Coimbra: Imprensa da Universidade, 1925.

dos inícios da Época Moderna e em colecções como o *Corpo Cronológico*, conservada na Torre do Tombo. Além delas utilizavam-se as crónicas medievais e modernas e pouco mais. Como fontes manuscritas, privilegiava-se sobretudo a busca de informações guardadas nas diferentes colecções da Torre do Tombo.

É evidente que ambos os recursos, isto é, a investigação baseada nas citadas fontes impressas e a morosa investigação dos fundos centrais (a que podemos juntar a documentação das chancelarias régias), se bem que da maior importância e de consulta indispensável, não são suficientes para conseguirmos perceber o envolvimento da totalidade do reino no processo expansionista português.

Aqui entronca uma questão que vem sendo debatida pela historiografia actual: a da necessidade de um conhecimento aprofundado das fontes de história local, promovendo a investigação de temáticas aproximadas da micro-história e partir delas para a tentativa de concretização de um projecto mais amplo, que é essencialmente de história económica e social: estudo da oferta e da procura, dos agentes envolvidos, das reacções dos mercados, das oscilações de preços, o uso de capitais e técnicas de crédito, em suma, da introdução de elementos que definem a Modernidade. Continua ainda, em grande medida, por fazer a grande história económica e social do País. Uma história económica e social com prolongamentos necessários e vitais para a história cultural e das mentalidades, para a história das sociedades. Urge continuar algumas obras de grande valor, já citadas, executar projectos de investigação onde o trabalho de equipa deve ser privilegiado, reinterpretar temáticas.

Neste sentido, é vital conhecermos, como já foi dito, a história dos portos marítimos portugueses. Uma história ampla de objectivos, uma história que pode usar modelos já testados, e alguns deles mesmo já clássicos, por investigadores estrangeiros para cidades como Veneza (Tenenti), Livorno (Braudel e Cipolla), Rouen (P. Dardel), Bordéus (J. Bernard), Sevilha (Chaunu) e Barcelona e a Catalunha (P. Vilar)¹⁸. Para isso, é importante iniciarmos a recolha e organização de um vasto *corpus* documental que responda às diferentes motivações desse estudo. Mas, para Portugal, esse trabalho não se deve resumir aos arquivos centrais e ao estudo dos textos recolhidos nas obras já aqui citadas e amplamente vistos e revistos. A grande base de dados só se será concretizada, repetimos, com o recurso a fundos documentais locais, imprescindíveis.

¹⁸ Sem qualquer preocupação de exaustividade, destaque-se: TENENTI, Alberto – *Cristoforo da Canal. La marine vénitienne avant Lépante*. Paris: SEVPEN, 1962; BRAUDEL, Fernand; ROMANO, Ruggiero – *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*. Paris, 1951; BERNARD, Jacques – *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*. Paris: SEVPEN, 1968; CHAUNU, Pierre e Hugette – *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, 8 tomos. Paris, 1959; VILAR, Pierre – *Cataluña en la España moderna*. Barcelona: Ed. Crítica, 1988. Apesar da importância destes estudos e de outros idênticos – até como projecto e modelo de trabalho a seguir – penso que se deve privilegiar o estudo de portos espanhóis – com uma realidade mais aproximada da nossa. Nos últimos anos, tem havido uma preocupação muito acentuada por parte dos investigadores do país vizinho (ou estrangeiros a trabalhar em Espanha) no sentido de promover estudos sobre esta temática quer debruçando-se sobre os portos propriamente ditos quer sobre as regiões onde se enquadram e o seu envolvimento marítimo. Destaque-se, a título de exemplo, GUIRALL-HADZIOSIF – *València, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valência: Ed. Alfonso el Magnánim, 1989 e FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Santiago de Compostela: Fundação “Pedro Barrie de la Maza / Universidade de Santiago, 1988.

Na listagem de fontes que tive oportunidade de apresentar deve-se fazer alguns destaques. O maior deles vai, sem dúvida, para a importância que atribuo aos registos notariais. Trata-se de uma colecção da maior importância para este trabalho, sobretudo tendo em conta, como atrás referi, o carácter abrangente do tema. Estão conservados no ADP, e o primeiro registo data de 1548. Infelizmente perdeu-se a grande maioria destes livros de tabeliães – recordemos que no Porto quinhentista havia pelo menos 19 tabeliães referenciados¹⁹. A esmagadora maioria destes registos provém do 1º cartório (tabeliães Gaspar de Couros e seu filho Rui de Couros que lhe sucede no cargo, isto quanto ao século XVI. Para os últimos anos do século temos igualmente os registos do 2º e 4º cartórios. No total, são cerca de 140 livros de registos²⁰. Nestes livros encontram-se inúmeros actos directa ou indirectamente relacionados com actividades marítimas e mercantis:

- cartas de fretamento de navios e obrigações;
- procurações;
- seguros marítimos;
- comissões;
- constituição de sociedades ou companhias comerciais (parcerias);
- empréstimos de dinheiro;
- quitações;
- contratos de compra e venda de mercadorias;
- um contrato de construção naval;
- instrumentos financeiros (letras de câmbio ou avisos).

Entre muitos outros tipos de documentos. Através deles temos informações directas ou interpostas acerca dos assuntos que antes enunciamos, por exemplo, sobre a proveniência de mercadorias e agentes envolvidos, sobre a natureza das transacções, do tipo de sociedades constituídas, dos lugares de contacto, etc. Através deles ficamos com uma ideia muito clara acerca de aspectos da maior importância para esta temática. Ficamos a saber, por exemplo, como se processa a articulação entre o centro escoador – o Porto – e o seu *hinterland*. Percebemos como a cidade se ergueu como um centro polarizador sobre uma vasta área que abrangia boa parte do Entre Douro e Minho, do vale do Douro propriamente dito, de Trás-os-Montes e da Beira²¹.

Destaque-se o facto de a referida articulação entre o centro escoador e o centro produtor ser decisiva para definir toda a dinâmica comercial e, conseqüentemente, toda a dinâmica portuária. Evidentemente, não é apenas a documentação notarial a possibilitar-nos notar toda essa evolução. O processo de consolidação deste quadro estrutural tem raízes profundas e

¹⁹ Ver, entre os instrumentos de trabalhos do ADP, a listagem dos Antigos tabeliães da cidade do Porto.

²⁰ Embora alguns se resumam a simples cadernos que restaram dos livros onde se encontravam.

²¹ Recorde-se a este propósito, a importância de certos produtos chave como os sumagres e os vinhos, estratégicos pelo menos desde o século XVI, e que têm vindo a ser estudados por Francisco Ribeiro da Silva e António Barros Cardoso, que ultima a sua dissertação de doutoramento sobre o comércio e transporte de vinhos nas primeiras décadas do século XVIII, para os séculos subsequentes (embora nestes casos se deva referir que a documentação preferencialmente utilizada seja a camarária – o que é perfeitamente compreensível dada a especificidade do tema). Acrescento o sal, produto estratégico de grande importância desde a época medieval e intimamente ligado à pesca, ao qual dedicarei especial atenção dada a fonte privilegiada da imposição do sal da cidade – infelizmente apenas cobrindo quatro anos – reveladora de ritmos, mercadores e navios envolvidos, relações com outros portos para funções de transporte, qualidade e quantidades de sal importadas e redistribuídas, medidas e preços, etc..

deve ser estudado, por exemplo, recorrendo-se à documentação camarária medieva e moderna.

Mas, por agora, fiquemos com algumas notas finais a respeito dos protocolos notariais. Graças a eles podemos obter uma imagem muito nítida de outro tipo de articulação: do estabelecimento de contactos, de grande interesse, com outros centros portuários. Sobretudo com aqueles que lhe estão mais próximos e com quem mantém relações de solidariedade/ rivalidade determinadas por interesses tantas vezes comuns e vitais – geradores, em variados momentos, de fricções nem sempre bem resolvidas. Com Vila do Conde, Viana, Azurara, Aveiro, Esposende, Matosinhos/Leça ou Vila Nova de Gaia. Mas não somente com os mais próximos. Com Lisboa, sem a qual não se entende boa parte dos comportamentos mercantis; com outros portos e ancoradouros no reino e fora dele com quem se estabeleceram formas de relacionamento, a diverso nível, com diferentes objectivos e resultados.

De todos os documentos notariais permita-se-me destacar a figura jurídica do contrato de fretamento ou afretamento de navios. Embora não sendo, nem de longe, o único instrumento marítimo-mercantil e, também ele com limitações em certos campos de análise (como o quantitativo), dá-nos, por outro lado, pistas excelentes para uma ampla compreensão da prática da mercancia quinhentista. Com os fretamentos que recolhi podemos reconstruir a fórmula notarial a que obedecem; as partes intervenientes na contratação de serviços; os navios envolvidos; as obrigações dos mestres e armadores quanto à recepção e acondicionamento da carga nas naves fretadas; o tipo de contrato – do navio na sua totalidade ou, como é mais vulgar, sobre as toneladas de carga que se pretende carregar; os portos e os prazos da carregação e as consequências jurídicas que recaem sobre os contratantes pelo incumprimento destes preceitos; os acordos acerca da viagem, nomeadamente quanto aos portos de escala a tocar; a descarga, entrega e consignação das mercadorias; os riscos e prazos da descarga; a exigência da celebração de seguros; dados sobre os preços e formas de pagamento; os juros de mora do fretador e dos contratantes; o frete antecipado e a concessão de empréstimos para apresto do navio; o “torna-viagem”, os prazos de carga de volta, o frete “de vazio” e os impostos a satisfazer, particularmente as “avarias”; os riscos decorrentes da não execução do contrato; as garantias contratualmente exigidas e a possibilidade de recurso à via executiva, etc.²².

No entanto, como disse, por vezes a documentação notarial só de forma indirecta responde aos diferentes enunciados – embora seja conveniente referir que, muitas vezes, os elementos sobre esta (como sobre outras) temática(s) estejam dispersos por uma vasta gama de tipos documentais. Algumas das melhores informações sobre o tema encontram-se na documentação camarária guardada no Arquivo Histórico Municipal do Porto (=AHMP). Recorde-se que, no período que nos ocupa, é a nível local, concelhio, que se discutem e se tomam decisões sobre projectos de infra-estruturas consideradas de interesse da *res publica*. É a câmara, a elite que a governa quem decide. Ouvindo, num processo bem definido que inclui a convocatória de uma reunião (normalmente em dias de audiência) com a apresentação do problema, o debate do mesmo e a busca de uma solução que pode implicar o recurso a peritos,

²² Optamos por seguir, adaptando-o em certos pontos, o questionário sugerido por MARTÍNEZ GIJÓN, José – *La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)* in “Historia. Instituciones. Documentos, nº 10, Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983, p. 119 e seguintes; para Portugal veja-se o estudo de BARATA, Filipe Themdo - *Os fretes marítimos: de negócio a política do reino*, in “Revista Portuguesa de História”, tomo XXXI, Vol. I. Coimbra: Faculdade de Letras, 1996, p. 297-329.

alguém que sabe mais ou menos profundamente do assunto em questão, seja por força da actividade profissional que exerce ou, simplesmente, porque é alguém viajado ou mais informado – característica própria dos mercadores por força dos seus negócios – e conhece lugares e realidades idênticos.

Mas é necessário financiar estas obras. E sabemos como as finanças locais nunca se encontravam em situação desafogada. Nessa fase, não menos decisiva, procede-se de dois modos: recurso ao rei, ao poder central, ou lançando impostos locais, as célebres e indesejadas fintas. Da corte não se pode contar com grande coisa. O dinheiro quase nunca chega para as despesas correntes quanto mais para distribuir pelos municípios! Quando muito, cedem-se temporariamente algumas receitas que o rei por aqui cobra. Como as das diferentes imposições. Será, por exemplo, com o dinheiro do sal que o município portuense paga algumas das suas mais importantes empreitadas. Em seguida, as obras são arrematadas e os trabalhos começam (e, normalmente, arrastam-se indefinidamente). Um exemplo prático deste tipo de acções, e directamente relacionado com o presente seminário, pode encontrar-se na obra do cais da cidade, iniciada pelo menos na primeira metade do século XV e que se estende por toda a Época Moderna²³.

A documentação municipal, repito, é aquela que fornece mais dados sobre estes assuntos. Vereações, acórdãos, sentenças, contas, entre outros, transmitem-nos informações variadas e preciosas. No entanto, convém referir que esta diversidade temática, a variedade de assuntos contida numa única reunião camarária ou numa postura municipal, provoca dificuldades ao investigador, que vê o seu trabalho de sistematização da informação tornar-se mais complicado. Mas com este tipo de problemas podemos todos nós. Pior seria se também estes papéis faltassem!

Com a documentação concelhia percebemos algumas modificações decisivas na relação das forças envolvidas no jogo comercial. Percebemos uma cada vez maior separação entre o elenco governativo camarário e o tecido mercantil da cidade. Percebemos o conflito entre a política “conservadora” dos regentes do município, determinada pelo abastecimento da cidade e impondo uma série de regulamentos que visa manter privilégios há muito adquiridos, chocando com o dinamismo dos mercadores, interessados na adopção de modos de actuação mais adequados aos tempos modernos²⁴.

Ao mesmo tempo, surpreendem-se alterações que vão sendo introduzidas no sentido de dotar a urbe de serviços de apoio à navegação. Como os já citados melhoramentos do cais, com o aumento do espaço de atracagem dos navios e a dotação de equipamentos; a expansão das estruturas de armazenamento de mercadorias; o progressivo ordenamento do espaço portuário, com lugares apontados para a carga e descarga de certas mercadorias; a preocupação em dotar os lugares ribeirinhos com vendas e estalagens para acolhimento dos mercadores e mareantes estrangeiros; e, para não alongar esta lista, a definição dos espaços de construção naval, sinalização e defesa da complicada barra da cidade.

Relativamente às fontes a que chamamos “nacionais” e aos documentos relativos a Portugal conservados em arquivos estrangeiros, remeto para a consulta do sumário que

²³ SILVA, F. Ribeiro da – *O. c.*, vol. I, p. 131 e seguintes.

²⁴ Que tem a ver com liberdades comerciais, isenções e reduções de impostos, conflitos constantes que se reflectem na vigilância apertada dos negócios marítimos e levam, em última análise, os armadores a desviar o trato para outros portos – por exemplo, para Pontevedra na Galiza. Temos, também de admitir certas clivagens motivadas por comportamentos religiosos, de que há a destacar as rivalidades entre cristãos-velhos e cristãos-novos. Há aqui muita matéria a esclarecer.

acompanha este texto. Deixo, como simples apontamento, o facto de se tratar de fontes difíceis de tratar. No caso das colecções nacionais, pela dispersão de informações por uma multiplicidade de fundos. No segundo caso, pelas evidentes dificuldades paleográficas que apresentam. Numa e noutra situação, o trabalho é necessariamente lento, nem sempre compensador e praticamente impossível de ser desempenhado cabalmente por um único investigador. O trabalho de equipa é, pois, imprescindível²⁵.

3. Como conclusão, deixo as seguintes ideias. Em tempo de consolidação de uma economia-mundo, de fortes movimentações internacionais, do aumento da concorrência internacional, do deslocamento de regiões do centro para a semi-periferia ou, mesmo, para a periferia desse vasto complexo, é meu objectivo reflectir no posicionamento e na evolução da cidade do Porto, bem como na sua capacidade mercantil-marítima. Para fazer mover um porto e para o fazer prosperar, tem de haver um grupo de comerciantes, um grupo de armadores e um corpo de funcionários mais ou menos vasto que se move em seu redor e capazes de concitar vontades e sinergias. Entre o grupo dirigente da cidade – também ele, como se viu, essencial para a evolução comercial da urbe – e a totalidade do efectivo mercantil esboçam-se tomadas de posição político-sociais e institucionais que, no fundo, representam como que uma espécie de choque entre conservadorismo e modernidade envolvendo, pelo meio, e de forma tantas vezes decisiva, o poder central que emerge tantas vezes como agente dinamizador ou perturbador de todo esse movimento. Num contexto mais alargado, impõe-se analisar cuidadosamente o relacionamento com outros centros portuários nacionais e estrangeiros do tempo. Encontrar pontos de contacto, frequência desses contactos, complementaridades e divergências. Muito mais ficou por dizer. Sobre as actividades dominantes e estruturantes – como o comércio de produtos estratégicos como o sal, os vinhos, os sumagres ou a pesca e o seu verdadeiro peso. Sobre o desenvolvimento e modo de integração numa economia de mercado em expansão. Sobre o controlo (real ou aparente) da comercialização de produtos de interesse internacional como os açúcares²⁶ ou, em menor escala, os já referidos vinhos e os sumagres²⁷. De todos estes negócios dependeu a fortuna do Porto. Para os cumprir, mercadores, navios e gentes do mar foram agentes e meios da uma política de transporte que nunca deixou de ser alimentada por uma base produtiva firme, resultante da estreita ligação ao vasto território sobre o qual a cidade estendeu a sua influência.

²⁵ O trabalho a efectuar na Torre do Tombo, até agora mais produtivo na colecção chamada *Núcleo Antigo*, só se pode fazer em equipa. O mesmo acontece para os arquivos estrangeiros onde terá de haver parcerias com investigadores locais. Permite-se-nos aqui destacar o labor de Hilarío Casado Alonso que, a partir de Valladolid, tem produzido uma série de investigações sobre seguros marítimos e mercadores dos séculos XV e XVI, nas quais tem deparado com uma forte presença portuguesa e portuense e de cujo trabalho espero poder vir a beneficiar. Aproveito para agradecer a este investigador todas as informações que me tem proporcionado.

²⁶ Ao qual se liga o envolvimento no tráfico de escravos.

²⁷ E, continuando a falar de matérias-primas para a tinturaria, o pastel e a necessária ligação ao complexo insular.

