

AS RELAÇÕES ENTRE O PORTO E A GALIZA NOS FINAIS DA IDADE MÉDIA. (PERSPECTIVAS DE TRABALHO)

por Amândio Jorge Morais Barros*

1. Introdução

O objectivo deste breve trabalho aponta-se em duas palavras: fazer uma primeira sistematização das relações entre o Porto e a sua região e a Galiza nos finais da Idade Média e por todo o século XVI. Abordaremos primordialmente a ligação estabelecida, de longa data, do ponto de vista económico mas procuraremos tocar outros aspectos marcantes desse contacto, do ponto de vista institucional, social e cultural, a desenvolver em futuras investigações¹.

Antes de mais importa justificar a escolha deste assunto num encontro que visa essencialmente o tratamento de temas fronteiriços, sabendo-se que, do ponto de vista estritamente geográfico, o Porto e a Galiza não são regiões vizinhas. Contudo, se fisicamente essas zonas se situam relativamente distantes uma da outra, têm algumas afinidades históricas e geográficas e, principalmente, a importância dos intercâmbios entretanto concretizados, acabarão por determinar

* Bolseiro da F.C.T.. Investigador do Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto (G.E.H.V.I.D.).

¹ Com este pequeno trabalho, procuramos apenas chamar a atenção para um certo número de questões mais ou menos conhecidas, mas relevantes, dos contactos entre o Porto e a Galiza nos finais da Idade Média e século XVI. São assuntos que nos interessam particularmente e sobre os quais procuraremos reflectir e aprofundá-los no âmbito das investigações que vimos efectuando sobre as navegações e comércio marítimo portuense, sobretudo no século de Quinhentos. A bibliografia utilizada neste estudo é básica e deverá ser bastante ampliada com os trabalhos elaborados nos últimos tempos bem como outros que estão em curso. Da mesma maneira, as fontes aqui indicadas representam uma ínfima parte dos dados que até agora referenciámos mas são reveladoras de grandes potencialidades para o citado aprofundamento das questões.

formas de minorar esse distanciamento. Referimo-nos, como se pode calcular, à via marítima, elo de ligação “directa” sistematicamente utilizado pelos mercadores de ambos os lados.

Será pelo mar que o Porto e o seu termo se unirão à Galiza. Será pelo mar que galegos e portuenses farão negócios. E será também pelo mar que estabelecerão rivalidades e formas de cooperação.

Não estamos perante regiões vizinhas. No entanto, é importante salientar que se trata, apesar de tudo, de espaços confinantes. O Porto (e o seu alfoz) tornara-se o principal centro do Entre Douro e Minho, o principal centro de um pequeno quadro económico e geográfico, uma vez que não há ainda (e não haverá durante alguns séculos), devidamente estruturado, um verdadeiro mercado nacional. A sua relação com o quadro económico e geográfico imediatamente colocado a Norte, a Galiza, desenvolver-se-á de forma perfeitamente natural e decorrerá sem grandes sobressaltos apesar de alguns momentos de certa crispação. Que também os houve, como veremos. Adiante-se desde já que esses conflitos, quando ocorreram, resultaram mais do contacto directo e da interferência em áreas de interesse comum entre elementos de cada uma destas regiões, do que do envolvimento empenhado dessas mesmas regiões nos conflitos político-militares derrimados entre os dois principais estados ibéricos.

De um modo geral, o seu relacionamento processou-se, quase sempre, de um modo satisfatório. Aurélio de Oliveira e Jaime Garcia Lombardero², que estudaram as relações económicas entre estas regiões na época moderna, explicam esta situação pelo facto de, entre elas, não haver grandes situações de dependência, quer quanto a produtos transaccionados, quer quanto a actividades motivadoras de desequilíbrios. Pelo contrário. Há um notório paralelismo estrutural entre estas duas economias. E, nos casos onde se regista dependência (na compra e venda de sal e peixe), gerou-se, em compensação, uma significativa reciprocidade (pela necessidade), originando uma sólida complementaridade.

2. O mar como veículo de aproximação

A preferência pela via marítima nas ligações Porto/Galiza tem várias explicações. Desde logo, pelo desenvolvimento das suas frotas, facto notório na Baixa Idade Média. Depois, devido às dificuldades

² *Alguns dados em torno das relações económicas entre o Porto - sua região - e a Galiza na época moderna - sécs. XVII, XVIII*, in “Revista de História”. Porto, Centro de História da Universidade do Porto, vol. II, p. 119-147.

estruturais do comércio medieval. Como noutras zonas da Europa, tornava-se mais viável a deslocação de pessoas e mercadorias por mar, escapando aos numerosos e, por vezes intransponíveis, obstáculos colocados à circulação terrestre.

No século XVI a Galiza e o Norte de Portugal eram ainda zonas muito desprovidas de estradas. Apesar dos variados percursos conduzindo a Santiago. As que existiam conheciam, desde séculos anteriores, inúmeras barreiras alfandegárias senhoriais, régias ou concelhias que tornavam quase impraticável o estabelecimento de circuitos internos de comércio a maior ou menor distância. Nas proximidades da fronteira, a fiscalização complicava ainda mais, sobretudo onerava ainda mais, o trânsito de produtos e mercadores. Particularmente quando as autoridades exorbitavam na cobrança de direitos. Neste contexto, José Marques, que à região galaico-minhota tem dedicado alguns trabalhos³, refere uma série de abusos registados durante o século XV. Como os que se seguem. Até meados dessa centúria, Valença era um activo centro abastecedor de mercadorias, de sal, por exemplo, para a Galiza, registando um apreciável movimento. Contudo, as violências e roubos perpetrados pelos alcaides de Melgaço, Martim e Fernão de Castro, contra os viajantes, almocreves e comerciantes, causaram a ruína daquela vila pois muitos deles passaram a evitá-la. Situação idêntica ocorreu em Ponte de Lima. No ano de 1468, os procuradores deste concelho lamentam-se a D. Afonso V do facto de os galegos preferirem deslocar-se ao Reino por mar, como forma de evitar o pagamento de portagens como a que ordenava João de Magalhães em Ponte da Barca, obrigando-os a pagar dois reais por cada besta. Resultado: deixavam de frequentar a feira liminiana, perdendo a terra e as rendas do rei⁴.

Estas complicações, bem como a morosidade das viagens por caminhos difíceis, representavam prejuízos para os comerciantes. Havia que encontrar alternativas mais satisfatórias. Alternativas proporcionadas pelo incremento da navegação. Pelo estabelecimento de rotas mais ou menos regulares entre os portos de cada uma delas. Valia a pena vencer o medo natural que estas populações tinham do mar. Valia a pena correr o risco dos naufrágios e dos assaltos dos corsários. Eles até nem eram assim tão frequentes como isso. Valia a

³ São vários os estudos sobre esta temática produzidos por este investigador. Remetemos a sua consulta para a colectânea onde estão reunidos: *Relações entre Portugal e Castela nos finais da Idade Média*, s/l, Fundação Calouste Gulbenkian/INICT, 1994; sobre este assunto concreto veja-se o estudo *Relações económicas do Norte de Portugal com o reino de Castela, no século XV*, p.34.

⁴ Arquivo Nacional da Torre do Tombo (=ANTT). *Além Douro*, liv. 3, fl. 18v-20v.

pena fretar navios nos diversos ancoradouros, contratar serviços, esperar lucros.

3. Pesca e sal. Constantes e evolução

Analisemos agora a base fundamental da relação Porto/Galiza, a complementaridade estrutural estabelecida entre eles, baseada na transacção de sal e de pescado, mas onde entram outros artigos, embora com menor peso, pelo menos à primeira vista. Recuemos até meados do século XIII. O foral de Gaia é bem claro quanto à faina pesqueira desenvolvida pelos homens da área do Porto, utilizando barcas e caravelas. Lembre-se, de passagem, que este documento é um dos primeiros a referenciar esse modelo de barco. Para as comunidades da Galiza costeira, torna-se habitual a visão das velas dos pescadores portuenses.

A pesca foi, como se sabe, uma das actividades fundamentais das sociedades medievais. Mais ainda do que hoje, o peixe era uma vitualha essencial na alimentação: era barato e muito nutritivo, compensando as carências de uma alimentação deficiente. Era, também, amplamente consumido por exigências religiosas, nos dias de guarda. Por isso, foi necessário abastecer sistematicamente, tanto o litoral onde, por razões óbvias, era mais acessível, como o interior, onde se tornará rapidamente de fácil aquisição pelo desenvolvimento de técnicas de salga e secagem.

As águas portuguesas são ricas em peixe - no período que nos ocupa eram-no ainda mais; os do Porto, contudo, deslocam-se às águas do Norte da Península pois aí, além da maior quantidade de pescado, era relativamente mais fácil capturá-lo na calma das inúmeras rias existentes. A documentação galega da primeira metade da centúria de Duzentos dá conta dessa presença dos homens da nossa cidade nas "ondas do mar de Vigo", não sendo de excluir parcerias com tripulações galegas.

Entretanto, as estruturas vão evoluindo. A terra galega vai conhecer ajustamentos e modificações. Refere Elisa Priegue, na sua obra notável sobre a Galiza no comércio medieval⁵, que, a partir de finais do século XIV, esta região concluiu um processo de maturação, tornando-se uma autêntica potência exportadora de pescado. Sem falar do contributo que, muito possivelmente, deram os pescadores do Norte de Portugal neste processo, nomeadamente no respeitante ao tipo de barcos utilizados, deve registar-se, seguindo os estudos

⁵ *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Santiago de Compostela, Fundação "Pedro Barrie de la Maza, conde de Fenosa", 1988.

daquela investigadora, uma mudança decisiva: a deslocação, perfeitamente sentida nesta fase, do centro de gravidade dos portos galegos, da área cantábrica para as *Rias Bajas*.

Este processo, complexo, não se fez sem problemas. Entre eles, havia uma questão básica a resolver. Esta exportação, maciça, de peixe, fazia-se em bases precárias. A região não tinha grandes disponibilidades de sal, produto básico para esta “indústria”. O sal era, quase na totalidade, importado do estrangeiro. Para o obter, a Galiza contava com outros artigos, com mercado, para além do peixe: os couros e a madeira. Relativamente às ligações com o Porto, podemos referir que muitas vezes, os mercadores da cidade compraram em Vigo, Pontevedra ou na Corunha, alguns carregamentos desses produtos. Contudo, dos dois, estavam muito mais interessados na madeira. Particularmente na madeira de tanoeiro, como veremos.

Entre a época em que os portuenses pescavam anualmente na Galiza e o tempo em que esta se transformou em exportadora de peixe de primeira grandeza, registaram-se, por toda a parte, alterações importantes, marcantes, aceleradas pela crise do século XIV. Estas alterações, em larga medida, acentuaram a citada complementaridade entre estas duas zonas económicas. A partir de meados de Trezentos, a documentação municipal portuense dá conta, repetidamente, da falta de pescadores na cidade. Esta situação poderá explicar-se por aquilo que podíamos considerar uma espécie de “reconversão” da marinha da urbe, agora muito mais *comercial* que *pesqueira*. As dificuldades do século XIV, terão conduzido a um certo incremento da navegação à distância, à organização de uma frota mercante operando a partir da cidade, suscitada pela busca de víveres para abastecimento do burgo e escoamento da produção local noutros mercados europeus. Desde então, como se disse, os homens do mar ligam-se muito mais ao comércio do que à pesca. A modificação ocorrida em Miragaia, a zona marítima por excelência do Porto medieval, é disso um bom exemplo. O primitivo lugar de pescadores torna-se, nos séculos XIV e XV, lugar de comerciantes, de contratadores que negociam e têm representantes na França, na Flandres ou na Inglaterra⁶.

⁶ Sobre este assunto veja-se o estudo clássico de CRUZ, António - *O Porto na génese dos Descobrimentos*, in “*Studium Generale*”, vol. VII (Número especial dedicado ao Infante D. Henrique), Porto, Centro de Estudos Humanísticos, 1960, p. 1-103. e BARROS, Amândio - *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XI* (dact.). Porto, 1991. Podem ainda colher-se variadas informações sobre este tema na *História da Cidade do Porto*, dir. de Damião Peres, vol. II, Porto, Portucalense Editora, 1964, p. 7-141, e *História do Porto*, 2ª ed., Porto, 1995, p.118-253.

É nesta época que proliferam as notícias relativas ao contrabando de pescado. Ou melhor, à fuga ao fisco por parte daqueles que o vendem. As regateiras da cidade, sempre em conflito com a Câmara que pretende controlar a sua actividade, adquirem o peixe fora dos muros, mesmo fora dos arrabaldes, para o vender mais caro. Os “conluios” com os pescadores são constantes. Nestas operações, ganham ambos. E ganham mais pois a oferta não seria muito elevada, dada a relativa falta de gente da faina. À volta da cidade as comunidades de pescadores, diminutas, eram Massarelos, Afurada, S. João da Foz, e Azurara onde muitos dos seus membros se preparavam para integrar as equipagens dos navios de comércio e as armadas do rei. Por essa altura chegam os galegos. Embora não terminem os “conluios” e os “atravessamentos” envolvendo as regateiras (que souberam adaptar-se à nova realidade e prosseguir os seus negócios com os galegos), a sua chegada resolveu a questão do abastecimento de peixe à cidade. Passam a ser vulgares nos livros de Vereações as actas onde são registados “os galegos que vêm mostrar a sardinha - fresca ou de fumo”. Será importante começarmos a quantificar, dentro do possível, estes dados e procurar estabelecer constantes acerca deste movimento.

Algumas razões explicam a sua vinda ao Porto. Primeiramente porque a cidade transformou-se no maior mercado do Norte de Portugal. Transformou-se num mercado apetecível para vendedores necessitados de diversificar as suas clientelas. Em segundo lugar, porque o Porto domina a distribuição de sal no Norte. Tem diversas salinas em Bouças (já sem grande importância nos finais da Idade Média), e é proprietário de outras em Aveiro, um dos maiores centros produtores do Reino. A posse destas salinas nem sempre foi pacífica, levando a diversas questões judiciais resolvidas, quase sempre, de modo favorável à cidade. Estas questões, contudo, não impediram o estabelecimento de fortes contactos entre o Porto e aquela vila. O abastecimento de sal foi sempre garantido e tornou-se um dos elementos básicos da estrutura comercial portuense, particularmente notório em todo o século XVI.

Deixemos de parte, momentaneamente, a pesca. Vimos atrás que, para garantir receitas necessárias à compra de sal, a Galiza vende, para além do peixe, couros e madeira. Salvo num ou noutro caso, sem grande expressão antes do século de Quinhentos, não há grande necessidade de o Porto adquirir couros galegos. No termo da cidade existem muitos criadores de gado que se encarregam de os fornecer. Quanto à madeira, o caso é diferente. A cidade está interessada nela. Pondo de parte a construção civil, muito provavelmente abastecida maioritariamente de madeiras existentes nas

bouças e matas circundantes, vejamos apenas algumas utilizações relacionadas com a actividade naval e que levam alguns portuenses a adquirir madeira na Galiza. Desde logo, a construção de barcos. Até ao final do século XV, o Porto rivaliza com Lisboa em termos de construção naval. Fernão Lopes chega a afirmar que em nenhum outro lugar do Reino se fazem tantos navios. Para isso, não chega a madeira das redondezas. Há que encontrá-la noutros lugares. Na Galiza, por exemplo. Ou nas Astúrias. Depois, porque precisa dela para alimentar a sua florescente “indústria” de tanoaria. Todos os navios levam nos seus porões uma enorme panóplia de recipientes, baças, caixas, caixões, barricas e, principalmente, as pipas onde se guardará e transportará a, cada vez maior, produção vinícola de Riba Douro. Conforme avançamos no tempo, multiplicam-se as notícias da chegada de navios carregados de madeira de aduela, da Galiza, para distribuir pelos tanoeiros de Miragaia e de Vila Nova. A procura é tanta (e não exclusiva desta região) que, no alvor da Época Moderna, a Galiza conhece um preocupante fenómeno de desflorestação.

Regressemos ao tema da pesca e do envolvimento galego, procurando analisar as condições de venda do peixe. Tradicionalmente, refere-se a existência de uma comunidade de galegos, não tanto pescadores, mas, acima de tudo, vendedores de peixe. A documentação não nos fala deles. A venda de peixe é controlada praticamente em exclusivo pelas regateiras, e, nas já referidas comunidades de pescadores que hoje chamaríamos “artesanais”, não consta que se incluíssem grande número de imigrantes da Galiza. Admitamos, no entanto, a presença de alguns deles. Como os outros, nos seus pequenos barcos porventura idênticos aos conhecidos *valboeiros*, contribuíam, de forma modesta, para o abastecimento quotidiano. Decerto não enriqueceram.

A cidade conhecia outros galegos vendedores de peixe. Aqueles que, dos centros portuários como Baiona, Pontevedra, Vigo ou Muros, vinham à cidade regularmente com a sua safra. A primeira diligência que cumpriam tinha a ver com a obrigatoriedade de se dirigirem à Câmara para mostrar a sardinha que traziam. Normalmente, são autorizados a vendê-la. Pelo preço que desejarem em épocas de abundância, ou por aquele que os oficiais da Vereação determinarem quando a sua falta prenunciar especulações. Por vezes, registam-se associações entre galegos e portuenses; em 1454, Fernão Pires, de Massarelos, veio com Álvaro Garcia, de Pontevedra e João Rodrigues, o Moço, com um navio de sardinha de fumo e “lhe deram licença para que vendessem aa sua vontade”⁷. É possível que, neste

⁷ Arquivo Histórico Municipal do Porto (=AHMP), *Vereações*, liv. 3, fl. 223v.

caso, exista algum tipo de associação entre estes três pescadores ou, pelo menos, um certo relacionamento que, muitas vezes, é importante para conseguir certas facilidades ou apoios em terras estranhas.

Havia uma terceira modalidade de venda de peixe a cargo dos galegos, particularmente importante nos finais do século XV e por todo o século XVI. Efectuava-se na sequência das pescarias que alguns navios galegos faziam ao largo da costa, nas águas “territoriais” da cidade. Esta pescaria está bem documentada nos livros de Vereações quinhentistas. Realizava-se no Verão, especialmente por pescadores de Vigo, *em companhia*, passando aqui uma boa temporada. Este tipo de pesca pressupunha uma organização bem estruturada. A cidade servia como centro de apoio. Enquanto durava a campanha, a ela vinham regularmente alguns barcos comprar mantimentos para o abastecimento dos que permaneciam na faina. No final, vários navios deslocavam-se à Ribeira ou a Miragaia, onde se fazia a venda e distribuição, a cargo das contadeiras de peixe. O pescado podia ser entregue fresco ou salgado, pois neste tipo de pesca, uma parte das capturas era imediatamente preparada a bordo e metida em barricas de conserva⁸.

Até ao século XVIII, a difícil barra do Porto continuou a franquear a entrada a inúmeros navios de pesca da Galiza.

4. Conclusão

O Porto sempre teve em conta a importância dos contactos com a Galiza. Tal como sucedia com esta em relação ao Porto. As suas frotas cruzavam-se no mar e, salvo excepções, habitualmente originadas por assaltos a navios de parte a parte, era reconhecido o importante papel de cada uma delas no comércio marítimo medieval, no Noroeste peninsular.

As relações entre ambas as regiões vinham de longe. O tempo encarregou-se de as solidificar. Não era raro acontecer que navios galegos fossem abastecidos na cidade em paga da prestação de serviços. Em 1452 a Câmara acordou “que dem bitalhas a hua nao de Galiza, que nom he d’armada e vay pera Muros, que nom leva mais de xiiii^o ou xb homens e que vam nella dous vereadores, as bitalhas que

⁸ Sobre este assunto, bem como acerca dos intercâmbios entre pescadores do Norte de Portugal e pescadores galegos, nomeadamente no que diz respeito à utilização de navios (falamos da divulgação da caravela por parte dos portugueses), veja-se FERREIRA PRIEGUE, Elisa, *O. c.*, p. 89-108, 257-261, etc.

ouverem mester ate o dicto logo de Galiza”⁹. Ainda estavam bem vivos na mente de todos, os problemas causados por corsários galegos, como Gonçalo Correia, que durante algum tempo perturbaram as linhas de comércio marítimo, atacando populações costeiras e assaltando todos os navios que podiam. Até ser neutralizado por João da Ponte, marinheiro do Porto, o nome “Rosto Formoso”, com que aquele corsário baptizou o seu barinel, era sinónimo de preocupação entre os mareantes do Norte da Península¹⁰. Aliás, o final da década de 50 foi de alguma perturbação, provocada por um incremento dos ataques de piratas e corsários. Em 1459, as autoridades do Porto solicitavam ao rei a organização de uma armada de represália contra as “naos e navios de franceses e ladrões gualleguos”¹¹ que, emboscados nas numerosas ilhotas em redor de Baiona, e encobertos pelas névoas, lançavam golpes de surpresa, bem sucedidos, contra a nevegação do Noroeste português. Nos anos 70 repetir-se-ão os assaltos, contra os quais foi projectada uma expedição punitiva, a cargo de Fernão Coutinho¹².

Na segunda metade do século XV, os dois estados ibéricos abriram as suas fronteiras ao mundo ultramarino, conhecendo uma acentuada evolução comercial. O Porto e a Galiza desempenharão um papel de primeira grandeza nesse processo, estabelecendo contactos vitais em zonas nevrálgicas, nos principais pontos mercantes do Noroeste europeu. Este aspecto é particularmente notório no caso dos mercadores portuenses estantes em Antuérpia e integrados, em pleno século XVI, numa verdadeira rede internacional de negócios, dinâmica e próspera. À primeira vista, arredados da participação directa dos tratos do Índico, estes mercadores vão enriquecer com produtos da “sua” terra. Vão acentuar-se, assim, as tendências evolutivas anteriormente referidas. As relações com a Galiza serão, cada vez mais, caracterizadas pela exploração do pescado, do sal, da compra de madeiras e do transporte de mercadorias, tantas vezes contratado nos portos galegos. Torna-se necessário, cada vez mais, tentar conhecer e analisar o volume do movimento portuário do Noroeste peninsular, apesar de, na maior parte dos casos, especialmente no que a Portugal diz respeito, os dados não abundarem. Há, entretanto, um novo elemento a sobressair neste relacionamento. Não é novo, mas, a partir de finais de Quatrocentos, e

⁹ AHMP, *Vereações*, liv. 3, fl. 107.

¹⁰ MACHADO, João; DUARTE, Luís Miguel - *“Vereações” (1431-1432)*, Porto. Câmara Municipal, 1985, p. 104.

¹¹ ANTT - *Além Douro*, liv. 3, fl. 23v.

¹² AHMP - *Vereações*, liv. 4, fl. 79v.

por todo o século seguinte, será marcante e anunciará o futuro. Referimo-nos ao vinho. Ao vinho de Cima Douro que, desde o alvor da Idade Média, chega em barcas ao Porto. Ao vinho que abastece a cidade mas que, rapidamente, será vendido para fora, tornando-se, gradualmente, o artigo mais importante do comércio da cidade.

Faltam-nos dados relativos à exportação de vinho nos tempos medievos. Algumas informações, soltas, levam-nos a constatar a existência de algumas vendas para fora. Como a que nos relata José Marques, referindo a tomada de uma barca de vinhos do Porto por galegos de Tui no rio Minho. É certo que nesta zona, ligada, entre outros, aos vinhos de Ribeiro, a importação não seria significativa. Contudo, aqui deixamos esta informação como reveladora da deslocação de vinhos do Douro para regiões distantes do raio de influência da cidade. No século XVI as notícias sobre negócios de vinhos são mais frequentes. Fixemos uma: a armada castelhana encarregada de guardar o Norte da Península Ibérica no último quartel desse século, vinha, quase todos os anos, ao Porto, abastecer-se de vinhos.

A complementaridade entre o Porto e a Galiza ganha nova dimensão a partir de meados desta centúria. É curioso verificar, por exemplo, que a maioria dos fretes de navios efectuados em Pontevedra, envolvem mareantes portugueses, quase todos do Norte de Portugal. Parece registar-se um estabelecimento de muitos navios e mareantes portugueses nessa região, actuando sistematicamente a partir dela. Pontevedra era, desde o século XV, um dos mais importantes portos pesqueiros da Galiza, terra de mareantes organizados numa poderosa confraria (tal como os seus congéneres do Porto) que controlava as actividades marítimas. Tornara-se, além disso, um excelente mercado consumidor e distribuidor da produção regional. A presença de marinheiros e embarcações portuenses naquela vila documenta-se desde o século XIV. No ano de 1384, Pedro de Santa Maria, mestre de um baixel do Porto, transporta sal para aquele ancoradouro. Muitos outros se lhe seguirão¹³. A relação secular implementada ao longo dos tempos, tornou estas áreas

¹³ ARMAS CASTRO, José - *Mercaderes portugueses en Pontevedra en el siglo XV*, in *Actas do Congresso Internacional "Bartolomeu Dias e a sua época"*, vol. III, Porto, Universidade do Porto, 1989, p. 219-220. Este trabalho dá-nos uma imagem clara das relações entre mercadores e marinheiros portugueses com homens do mar daquela vila galega. A colaboração entre eles é intensa e vem de longa data. De acordo com os estudos actualmente em curso, para o século XVI de Xosé Manuel Pereira Fernández, a quem agradecemos esta informação, Pontevedra tornou-se num lugar de mareantes portugueses que, na prática, monopolizam os serviços de transporte marítimo.

solidárias. A mesma Pontevedra, por outro lado, receberá com alguma frequência, produtos dos domínios coloniais portugueses (por exemplo açúcar do Brasil), pois alguns barcos do Porto são para aí encaminhados pelos armadores e contratantes¹⁴.

A Galiza constituía igualmente um bom refúgio, pela proximidade, para muitos daqueles que, por diversas circunstâncias, caíam sob alçada da lei. É significativo que, numa grande maioria de contratos entre mercadores do Porto, uma das cláusulas incluídas, seja a obrigatoriedade da satisfação do mesmo, sem valer como escusa a deslocação para esse “reino”. Situação que ocorreu com alguma frequência. A tal ponto que, à entrada do século XVI, D. Manuel aprovou um perdão geral para todos aqueles que, por dívidas, se “omiziaran” em Castela. Significativamente, e revelando alguma preocupação pelo problema, as autoridades portuenses requereram uma cópia dessa determinação régia¹⁵.

Não eram apenas mercadores ou fugitivos da justiça que se dirigiam para a Galiza. Foi para aí que rumou a galé de João da Silva, em 1472, depois de ter participado na tomada de Arzila, para ser vendida, por ordem do rei, ao célebre Pedro Madruga, senhor de importantes centros portuários como Baiona, Vigo ou Pontevedra, para ser utilizada por aquele fidalgo nas lutas que manteve contra o arcebispo Fonseca¹⁶.

Ao longo das épocas medieval e moderna foram sem conta as gentes que para essa região acorreram por motivos religiosos, atraídos pelo fenómeno jacobeu. Nas peregrinações a Santiago de Compostela encontravam-se muitos crentes do Norte de Portugal. Alguns, utilizavam os velhos caminhos, referenciados desde tempos imemoriais, onde encontravam diversos hospitais e albergarias nos quais recobravam forças para prosseguir a jornada. Outros, preferiam a rota marítima das peregrinações, embarcando nos muitos navios que, regularmente, saíam dos ancoradouros nortenhos rumo à Galiza.

Segundo a tradição, encontra-se na catedral de Santiago uma das mais antigas marcas dos contactos entre as duas regiões: as 18 colunas e pedestais de mármore e granito romanas, feitas em Mafamude, Gaia e transportadas em navios que zarparam do velho burgo de Portucale. Embora difícil de comprovar, tal facto não seria

¹⁴ Arquivo Distrital do Porto - PO 2º. liv. 14, fl. 68, entre muitos outros que temos em mãos.

¹⁵ AHMP. *Livro B*, fl. 256v.

¹⁶ DUARTE, Luís Miguel; PIZARRO, José Augusto - *Os forçados das galés. (Os barcos de João da Silva e Gonçalo Falcão na conquista de Arzila em 1471)*. in *Actas do Congresso Internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”*, cit., vol. IV, p. 327-328.

inverosímil. A busca de materiais de construção na zona Norte de Portugal, para edificios naquela cidade, prosseguirá ao longo dos tempos. Nos séculos XVII e XVIII há, inclusivamente, indicações documentais que nos permitem admitir um importante intercâmbio cultural entre estas regiões, notório na contratação de mestres, entalhadores e pintores, por exemplo, no Norte de Portugal e, principalmente, no Porto, para trabalhar na catedral e noutros lugares¹⁷. No ano de 1499 iniciava-se a construção do hospital real de Santiago de Compostela¹⁸, sob a direcção do arquitecto toledano mestre Enrique Egas. Na Galiza, não se encontra cal em quantidade suficiente. Nem pedra branca, de lousa ou de grão que também foi largamente utilizada. Os responsáveis pela execução desta obra, vão adquirir aqueles materiais em Portugal, na zona do Mondego. Inclusivamente, dadas as grandes quantidades importadas, foi mesmo necessário fixar ali, durante alguns anos, um feitor para bom despacho desses artigos. O transporte da cal e da pedra foi contratado em Viana e processou-se em caravelas, navios que, a pouco e pouco, se tornaram barcos graneleiros por excelência, depois de, no início da Idade Média, terem sido os navios que desvendaram os mares por onde galegos e portuenses aprenderam a relacionar-se.

¹⁷ Sobre este assunto veja-se LEÃO, Manuel - *Relações culturais do Porto com a Galiza no século XVII*, in "Museu", nº 6, Porto, 1997.

¹⁸ MARIA de AZCÁRATE, José - *La participacion portuguesa en la construccion del Hospital Real de Santiago de Compostela*, Porto, Instituto de Alta Cultura e Língua Portuguesa, 1989.