

O PORTO NAS ROTAS DO MEDITERRÂNEO OCIDENTAL (vésperas da época moderna)

por **Luís Fonseca**

1. A presença portuguesa no Mediterrâneo não tem merecido grande atenção por parte dos historiadores. É verdade que não abundam as referências documentais, pois, como há anos escrevia V. RAU, «até cerca dos meados do século XVI, pouco ou nada é conhecido das colecções dos principais arquivos do País que possa contribuir devidamente para uma avaliação precisa, contínua e quantitativa» dos nossos portos¹. No entanto, basta recordar o que a este respeito escreveu J. HEERS, no início do seu estudo sobre a navegação lusitana no Mediterrâneo na Idade Média², para verificar que tal limitação não é específica do caso português. Provavelmente, a maior dificuldade residirá na enorme dispersão das fontes; sendo assim, impõe-se um levantamento sistemático dos fundos arquivísticos, sobretudo da Espanha e da Itália, que contêm abundante informação com o maior interesse para a história portuguesa.

Estas primeiras palavras servem para explicar por que razão não pretendemos apresentar um quadro completo da presença marítima e comercial portuguesa no Mediterrâneo Ocidental. O nosso propósito é bastante mais modesto: reflectir sobre este tema, baseados nos resultados de algumas sondagens, e considerando o significado que se pode atribuir a tais sondagens. Finalmente, tentaremos situar o caso da cidade do Porto no contexto geral desses problemas.

2. Há anos — em 1944 — escrevia V. MAGALHÃES GODINHO que não temos dados para afirmar a existência de um plano

¹ *Fontes para o estudo da economia marítima portuguesa*, em *Estudos de História Económica*, Lisboa, 1961, p. 65.

² *L'expansion maritime portugaise à la fin du Moyen Age: la Méditerranée*, «Revista da Faculdade de Letras de Lisboa», tomo 22, 2.ª série, n.º 2, 1956, p. 6.

sistemático de expansão mediterrânica, mas que existem alguns indícios que seriam explicados de maneira satisfatória pela suposição de que dita ideia não foi de todo estranha ao Portugal de quatrocentos³. Hoje em dia, passados 35 anos, dispomos de um maior número de conhecimentos que confirmam plenamente as palavras citadas.

A realidade é complexa. Começa a finais do século XIII com a abertura do Estreito de Gibraltar ao domínio cristão, e com o conseqüente início da via marítima de comunicação directa entre Itália e as costas marítimas da Flandres e Inglaterra; se desejarmos fixar uma data, pode-se indicar a de 1277-78, quando saíem as primeiras frotas genovesas anuais em direcção ao Ocidente. Pela via do Estreito, forma-se assim, em relativamente pouco tempo, um importante tráfego mercantil em grande parte controlado pelos Italianos.

As conseqüências deste acontecimento para a expansão das comunicações marítimas de Portugal são evidentes. A franja ocidental da Península Ibérica não só passa a ter ligação directa com o Mediterrâneo, como perde — no quadro das navegações atlânticas com o Norte da Europa — o carácter de *finisterra* que possuía até então. Em poucos anos, mercê desta transformação, Portugal passa da pura *exterioridade periférica* à situação privilegiada de estar colocado a meio caminho nas grandes linhas de comunicação marítima da época⁴. Com efeito, a rota marítima directa entre Itália e o Mar do Norte representa um extraordinário salto se a compararmos com a rota terrestre que lhe corresponde; assim, pode-se avaliar, para o século XV, o volume das mercadorias transportadas pela rota marítima em quarenta

³ *A expansão quatrocentista portuguesa. Problemas das origens e da linha de evolução*, Lisboa, 1944, p. 77.

⁴ É verdade que se pode falar da presença italiana em Portugal já nos princípios do século XIII, como, por exemplo, do genovês Vivaldo Vivaldi. Também é possível antecipar até tempos bem recuados a existência de relações marítimas e comerciais entre portos da costa ocidental da Península Ibérica e o mundo mediterrânico; como, por exemplo, citar a referência de Benjamim de Tudela, bem conhecida da bibliografia portuguesa (cit. H. GAMA BARROS, *Historia da Administração Publica em Portugal nos séculos XII a XV*, tomo IX, Lisboa, 1950, p. 317, e A. IRIA, *O Algarve e os Descobrimentos*, tomo I, Lisboa, 1956, p. 254, n.º 4); este, ao falar de Montpellier, afirma ser um lugar favorável para o comércio, acrescentando: «Allí acuden para comerciar, desde países cristianos y países mahometanos: de Algarbe y Lombardia...» (*Viajes de Benjamín de Tudela, 1160-1173*, ed. por I. GONZÁLEZ LLUBERA, Madrid, 1918, p. 52). Pensamos, no entanto, sem negar o interesse destas informações — e de outras do mesmo tipo —, que se tratam de casos isolados, sem continuidade imediata, e, portanto, sem conseqüências para a vida económica do país. Como acontece com a referência de G. HEYD (*Storia del commercio del Levante nel medio evo*, Turim, 1913, p. 259), de que os portugueses no século XII estiveram presentes na feira de Tessalónica (informação citada por H. GAMA BARROS, *ob. cit.*, tomo IX, Lisboa, 1950, p. 316).

vezes superior ao volume das que seguem por terra⁵. Para a costa ibérica atlântica o resultado é claro: esta costa passa a estar no meio da maior rede de comércio da Europa de então.

É interessante verificar que aparecem neste momento as primeiras manifestações de uma incipiente navegação lusitana para o Mediterrâneo — como o *compromiso mútuo* de 1293⁶ —, ou as referências documentais à presença de mercadores italianos com actuação regular em território português⁷. Simultaneamente, evidencia-se um (quase diríamos brusco) aumento das ligações com as costas e portos de França, Inglaterra e Flandres.

3. Em termos de *espaços*, significa tal fenómeno a plena integração lusitana no que historicamente foi o primeiro espaço atlântico. Este *primeiro Atlântico* é o Atlântico meridiano das costas ocidentais da Europa (do Cantábrico ao Mar do Norte), é o Atlântico medieval gerado pelos Plantagenetas que atinge o seu auge no século XIV com a *Guerra dos 100 Anos*⁸. Este *primeiro Atlântico*, que nos séculos XII e parte do XIII terminava nas costas nortenhas da Ibéria, a partir de finais do século XIII estende-se progressivamente até às costas sul da Península e, por Gibraltar, penetra no interior do Mediterrâneo. Assim, surge um *primeiro Atlântico alargado*, em cujo contexto os portugueses se situam facilmente, aproveitando o alargamento de um espaço marítimo e comercial que os coloca no meio dos itinerários marítimos mais importantes.

A situação que acabamos de referir é típica do século XIV, prolongando-se naturalmente nas centúrias seguintes. No entanto, no século XV, as comunicações entre o Atlântico e o Mediterrâneo Ocidental apresentam indícios que não coincidem com os que são típicos de *primeiro Atlântico alargado*. No fundo, assistimos ao nascimento de um outro espaço histórico.

Este espaço que desponta é um *segundo espaço Atlântico*. Nasce do anterior porque aparece no quadro das comunicações entre o Atlântico e o Mediterrâneo, quando os barcos italianos e catalães logram unir os dois mares. Criaram-se, desta maneira, umas vias de intercâmbio que possibilitam simultaneamente aos italianos a sua presença no exterior do Estreito e às populações marítimas da Península Ibérica Atlântica a sua penetração no interior do mar Mediterrâneo.

⁵ J. HEIERS, *Génes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris, 1961, p. 453, e P. CHAUNU, *L'expansion européenne du XIII^e au XV^e siècle*, Paris, 1969, p. 93.

⁶ Vd. nota 18.

⁷ Um bom resumo dessas actividades encontra-se em V. RAU, *Uma família de mercadores italianos em Portugal no século XV: os Lomellini*, em *Estudos de História*, Lisboa, 1968, pp. 13-21.

⁸ Quer isto dizer que a participação marítima portuguesa e cantábrica na *Guerra dos 100 Anos* se deve situar no contexto deste *primeiro Atlântico*.

Nascendo do anterior e coexistindo com ele, este *segundo Atlântico* dele se diferencia claramente. Basta considerar o seu desenvolvimento horizontal (é um espaço definido por latitudes, ao contrário do anterior radicalmente meridiano), e os produtos que no seu seio circulam (o açúcar, o ouro, os escravos, em oposição ao sal, à lã, do *primeiro Atlântico*). Exagerando um pouco, quase se poderia dizer que este *segundo espaço Atlântico* resiste a sê-lo, resiste a perder as suas coordenadas mediterrânicas; o estudo das formas de colonização atlânticas é, neste aspecto, revelador⁹.

Em termos geo-políticos, este *segundo Atlântico* do século XV é o espaço em que se movem os Infantes de Avis e os Guzmán andaluzes, Afonso V de Portugal e Henrique IV de Castela¹⁰. Na perspectiva da história portuguesa, é o espaço da colaboração com Génova no Atlântico, da expansão em Marrocos, do interesse diplomático por Aragão. Politicamente, é um Atlântico luso-castelhano. Economicamente é também genovês. Geograficamente é um espaço heterogéneo que parte do estreito de Gibraltar e se estende, formando uma figura de aparência triangular, até aos Açores e Cabo Verde¹¹.

No entanto, este Atlântico não dispunha de fundamentos suficientes para se desenvolver sem a colaboração — sem o apoio, é mais correcto — de uma outra área que, no Mediterrâneo Ocidental, constituía um segundo triângulo, inverso ao primeiro, cuja base vai da Ligúria ao norte da Argélia. Desta maneira obtemos um espaço geo-político e geo-económico que graficamente se pode traduzir por dois triângulos inversos — unidos por Gibraltar —, dentro de cujas coordenadas se desenha o que decidimos chamar o *segundo espaço Atlântico*¹².

Como se pode ver, é um espaço com uma grande dose de ambiguidade; no fundo, é um Atlântico não perfeitamente

⁹ Cfr. Ch. VERLENDIEN, *Précédents méditerranéens de la colonie en Amérique*, México, 1954.

¹⁰ Sobre este assunto, pode ver-se o que escrevemos em *Los reinos peninsulares en la época de Enrique IV de Castilla y de Juan II de Aragón*, em *Historia de España* publicada por ed. Rialp, tomo V, cap. 7 (de próxima aparição).

¹¹ Em linhas gerais, este espaço assenta no complexo histórico-geográfico descrito por V. M. GODINHO nos termos seguintes: «Geograficamente, este complexo abarca Portugal, os arquipélagos, o Noroeste africano atlântico. Tal expansão processa-se em torno do ouro sudanês — caravelas contra caravanas —, do dinamismo açucareiro, que leva às plantações e engenhos, da necessidade de controlar mercados de cereais ou de criar outros, do aprezamento ou resgate de cativos canários, azenegues e negros para mão-de-obra, da busca de cores para a tinturaria, da multiplicação de gado (indústria e exportação de couros)» (*Dicionário de História de Portugal*, vol. I, Lisboa, 1963, p. 646; reeditado em *Ensaio*, Lisboa, 1968, p. 18).

¹² Sobre este assunto, veja-se o que escrevemos em *Navegación y curso en el Mediterraneo occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, 1978, p. 20 e seg.

diferenciado que só se clarificará entre finais do século XV e princípios do século XVI, quando dele nascerem os dois grandes Atlânticos que caracterizarão a época moderna: por um lado, o Atlântico das comunicações meridianas, da exploração de África, da anexação do Brasil, do eixo NE-SW desde Génova até ao estreito de Magalhães, de que nos fala F. MAURO¹³, e, por outro lado, o Atlântico transversal enquadrado pelos alíseos do Norte e pelo contra-fluxo das médias latitudes¹⁴. Por outras palavras, o Atlântico meridiano será o Atlântico português desenhado na viagem de Vasco da Gama, enquanto o Atlântico transversal se identificará com o Atlântico espanhol das viagens de Colombo¹⁵.

4. Dentro do que se acaba de expôr, consideramos ser possível formular algumas observações.

Não nos podemos satisfazer com a afirmação da presença portuguesa no Mediterrâneo Ocidental. Em pleno século XV, nas vésperas da época moderna, há duas presenças possíveis no Mediterrâneo, da mesma forma que existem duas linhas de expansão que do Atlântico conduzem ao mar interior, precisamente porque coexistem então dois Atlânticos diferentes. Os seus ritmos de expansão devem ser diferenciados exactamente na medida em que correspondem a duas economias distintas.

Como já se apontou, Portugal encontrava-se então situado na encruzilhada destes dois Atlânticos. A inserção lusitana nestes espaços não se deveu, evidentemente, aos produtos industrializados que aqui não existiam; é, sim, resultado de algumas, poucas, matérias primas, e, sobretudo, da enorme capacidade de transporte que a excelente situação geográfica de Portugal tornava quase única. Pensamos ser neste contexto que se devem colocar acontecimentos tais como, por exemplo, o rápido crescimento da frota marítima lusitana no século XIV. Os portos portugueses participam então num mundo económico muito superior ao nível da economia das costas atlânticas ibéricas, devido ao contacto que mantêm com as cidades mecantis e industriais da

¹³ *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^e siècle (1570-1670). Étude économique*, Paris, 1960, p. 14.

¹⁴ Cfr. P. CHAUNU, *Les routes espagnoles de l'Atlantique*, «Anuario de Estudios Americanos», tomo 25, 1968, p. 103.

¹⁵ Pensamos que aqui reside o verdadeiro significado do processo diplomático que a partir do tratado de Toledo conduz ao tratado de Tordesilhas. Para além das fórmulas jurídicas, o que se consagra em 1494 é uma nova ordenação do espaço Atlântico — a terceira desde o século XI-XII — que, ao gerar os dois Atlânticos quinzentistas que referimos no texto, mata de raiz o espaço atlântico anterior que lhes deu origem. Por isso, o tratado de Tordesilhas é o primeiro tratado moderno, enquanto o de Toledo (porque se limita a ampliar horizontalmente para Ocidente o âmbito do *segundo Atlântico*) se apresenta como o último — já fora de época — tratado medieval. Cfr. P. CHAUNU, *Seville et l'Atlantique*, tomo 8(1), Paris, 1959, pp. 27 e seg.

antiga Europa Lotaríngia. Os portugueses aparecem na documentação como comerciantes, mas na realidade seriam também transportadores¹⁶. Seriam transportadores de um mundo e para um mundo cujos polos se encontravam no mar do Norte e em Itália.

Desta forma, a presença de Portugal nesse universo, obedece a um processo que, em linhas gerais, se pode dividir em três fases:

Numa fase inicial, Portugal — situado no extremo sul do *primeiro Atlântico meridiano* — mantém umas relações marítimas predominantes com o Norte. Será suficiente referir um exemplo, já conhecido, dos finais do século XII: um barco português naufraga na rota de Bruges¹⁷.

Quando se lê a documentação publicada, vê-se claramente que o salto se dá entre finais do século XIII e princípios do século XIV. Nesta segunda fase, na qual o *primeiro Atlântico meridiano* dá lugar ao *Atlântico alargado*, as relações marítimas de Portugal com o mundo mediterrânico aparecem ao lado das já anteriormente existentes com o Norte. Num diploma de 1293, já citado, expressa-se com clareza esta súbita ampliação de rotas. Trata-se de uma carta de D. Dinis de confirmação da postura reguladora da quantidade a pagar pelos barcos saídos dos portos portugueses; os portos de destino indicados são Flandres, Inglaterra, Normandia, Bretanha, La Rochelle, Sevilha e o Mediterrâneo («pera alem mar ou pera Seuilla»)¹⁸.

Finalmente, numa terceira fase, desde finais do século XIV ou princípios do século XV¹⁹, e coexistindo com as rotas características de uma fase anterior, o mundo mediterrânico abre-se à presença portuguesa no quadro do *segundo Atlântico horizontal*.

¹⁶ A semelhança com a navegação vasca é notável. Cfr. J. HEERS, *Le commerce des Basques en Méditerranée au XV^e siècle*, «Bulletin Hispanique», tomo 57, 1955, pp.292-324; e F. BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, 1976, vol. I, p. 802.

¹⁷ J. M. SILVA MARQUES, *Descobrimientos Portugueses*, I, Suplemento, doc. 246, p. 368.

¹⁸ J. M. SILVA MARQUES, *ob. cit.*, I, doc. 29, p. 22. Cfr. H. GAMA BARROS, *ob. cit.*, tomo 9, pp. 357-358; e J. CORTESÃO, *Os factores demográficos na formação de Portugal*, Lisboa, 1964, p. 91. Para avaliar a importância do salto representado por esta nova situação, pode-se compará-la com o espaço muito mais limitado que aparece nos diplomas da primeira metade do século XIII: por exemplo, a lei de 1253 que taxa o prego das mercadorias nacionais e estrangeiras (PMH, *Leges et consuetudines*, I, pp. 192-196 e J. M. SILVA MARQUES, *ob. cit.*, I, doc. 9, p. 6), ou a carta de 1254 (J. M. SILVA MARQUES, *ob. cit.*, I, doc. 10, p. 7).

¹⁹ F. MELIS é de opinião que os portugueses entraram no Mediterrâneo «almeno nel 1391» (*I rapporti economici fra la Spagna e l'Italia nel secoli XIV-XVI secondo la documentazione italiana*, em *Mercaderes italianos en España, siglos XIV-XVI*, Sevilha, 1976, p. 195); F. BRAUDEL situa este acontecimento depois da conquista de Ceuta (*ob. cit.*, vol. I, p. 804); J. HEERS fala dos primeiros anos do século XV (*L'expansion maritime, ob. cit.*, p. 9).

Convém ter presente que a inserção de Portugal neste último espaço coincide com o fim de uma longa expansão em fase A, quando, manifestados já os primeiros indícios de inversão da conjuntura, se inicia decisivamente a fase B que caracteriza grande parte da Baixa Idade Média. Estamos em meados do século XIV, e a depressão prolonga-se até meados da segunda metade do século XV²⁰. Como escreve P. CHAUNU, são os anos em que o «centro de gravidade das empresas atlânticas passa do Mediterrâneo italiano e catalão ao Atlântico mediterrânico, italianizado e catalanizado da Península Ibérica»²¹. São os anos da formação do espaço histórico do *segundo Atlântico transversal*.

Este espaço forma-se em ambiente de dificuldades; aparece como uma via de resolução de alguns dos mais urgentes problemas da Europa de então²². Assim se explica Ceuta; e a política chamada africana da monarquia portuguesa; e a exploração da costa africana por D. Henrique; e a presença militar lusitana no Mediterrâneo. Todos estes aspectos correspondem a uma mesma realidade: é a resposta — marítima e militar — a um Norte de África mediterrânico cujas estruturas se revelavam incapazes de corresponder a uma situação totalmente diferente da que existiu no século XIII²³.

5. E a cidade do Porto? Como situá-la no contexto geral da centúria de quatrocentos?

Desde o século XIV que o mundo mediterrânico não é alheio às preocupações dos comerciantes portuenses. Por exemplo, Vasco de Sousa, cidadão do Porto. Falecido em 1359, o inventário das partilhas faz referência à sua participação no comércio marítimo. Possuía metade da nau *Santa Catarina* e 1/6 da nau *Santa Maria*; através destas naus, vêmo-lo interessado no transporte de açúcar de Bugia²⁴.

A documentação do século XV mostra-nos uma cidade do Porto estreitamente vinculada a um comércio marítimo polarizado desde o Norte Atlântico ao Sul Mediterrânico. Dois exemplos serão ilustrativos: a confirmação de 1410 dos usos e costumes em vigor no armazém real do Porto²⁵, e a quitação de 1444 dada

²⁰ Para citar uma data, 1479 (cfr. F. BRAUDEL, *ob. cit.*, vol. II, pp. 321-322).

²¹ *L'expansion européenne, ob. cit.*, p. 70.

²² *Idem*, p. 71.

²³ *Idem*, p. 125.

²⁴ J. M. SILVA MARQUES, *ob. cit.*, I, doc. 95, pp. 111-112. Está documentada a presença italiana no Porto já no século XIV (*idem*, I, Suplemento, doc. 191, p. 308, de 25 de Agosto de 1391); um diploma de meados do século (1354) fala da entrada no Porto de pimenta, açafrão, açúcar, especiarias, produtos que constituem bons indícios da existência de relações com o Mediterrâneo (*idem*, I, Suplemento, doc. 170, p. 281).

²⁵ *Idem*, I, doc. 216, pp. 224-227, e *Monumenta Henricina*, vol. I, Coimbra, 1960, doc. 144, pp. 330-334.

ao almoxarife da alfândega da mesma cidade²⁶; em ambos os casos aparece desenhado todo o arco marítimo e comercial do primeiro Atlântico alargado.

João Ramalho pode constituir um caso exemplar de mercador-armador portuense vinculado a interesses mediterrânicos no âmbito do espaço do primeiro Atlântico alargado. «Mercador do Porto bem rico e mui atrevido no mar», no dizer de FERNÃO LOPES²⁷, aparece na documentação já desde os finais do século XIV²⁸; duas galés de que era mestre foram mandadas a Itália em 1391, em serviço do papa²⁹.

Este mesmo João Ramalho, referido como patrão de nau do Porto, aparece a comerciar em Valência durante o primeiro semestre de 1404. Segundo o livro de *Coses Vedades* desse ano do porto de Valência³⁰, num total de 1192 referências, têm relação com Portugal 94 (7,9 %); o Porto e Viana do Castelo, com 73 referências, representam 78 % do total do movimento português, e mais do dobro do movimento representado por Génova (32 referências). Segundo a mesma fonte, a maior parte do movimento comercial com Portugal está ligado a dois nomes: Nicolau Eanes, de Viana (42 referências), e João Ramalho, do Porto (11 referências)³¹.

Esta importante presença portuguesa e portuense no tráfego marítimo de Valência é plenamente confirmada pela demais docu-

²⁶ J. M. SILVA MARQUES, *ob. cit.*, I, Suplemento, doc. 955, p. 524.

²⁷ *Crónica de D. João I*, vol. I, Porto, 1945, cap. 131, p. 257.

²⁸ J. M. SILVA MARQUES, *ob. cit.*, I, Suplemento, doc. 50, p. 69 (18 de Maio de 1386), e doc. 725, p. 477 (20 de Junho de 1426).

²⁹ A. BRASIO, *Influência do cisma castelhano na crise nacional de 1385, «Lusitania Sacra»*, 4, 1959, p. 112, e A. CRUZ, *O Porto nas navegações e na expansão*, Porto, 1972, pp. 42-45 (nota 62).

³⁰ J. HINOJOSA MOLTALVO, *Comercio medieval valenciano. Coses vedades, en 1404*, Valência, 1972.

³¹ É esta a relação dos nomes do norte de Portugal que aparecem:

Nicolau Eanes, de Viana	42
João Ramalho, do Porto	11
Bartolomeu Eanes, de Viana	4
João António, de Viana	3
João Martins, de Viana	3
Fernão Sanches, do Porto	2
Pedro Eanes, de Viana	2
Vários (1 cada) — Martim Vasques e Estevão Eanes, do Porto, Fernão Sanches, António Eanes e Estevão Rovelha, de Viana, João do Porto	6
Total	73

mentação valenciana estudada; no entanto, nota-se um crescente aumento desde os finais do século XIV³².

Tem-se a sensação de que — pelo menos durante a primeira metade do século XV — o comércio marítimo português é fundamentalmente um comércio e transporte de produtos agrícolas; vinho, cereais e peixe; tal é o caso do patrão de barco de Viana do Castelo Alvaro Estevães, que em 1433 chega ao porto de Valência carregado de peixe salgado, trigo, roupa e outras mercadorias³³. Em alguns aspectos, recordam os barcos biscaíno³⁴.

A documentação portuguesa publicada confirma plenamente estes elementos. Na ordenação das vintenas dos homens do mar, em 1405, fala-se da exportação de peixe para Aragão realizado

³² M. DESAPAMPADOS CABANES PECOURT, *Coses vedades, en 1381*, Valência, 1971: 5 referências (35; 43; 44; 171; 568). RAMON FERRER NAVARRO, *Coses vedades, en 1393*, Valência, 1975: 37 referências (375; 391; 392; 407; 447; 750; 786; 816; 817; 829; 832; 868; 869; 877 — Nicolau Eanes; 887; 889; 906; 909-913; 915; 931 — Nicolau Eanes; 956; 1476; 1485; 1486; 1505 — Afonso do Porto; 1527-1530; 1542; 1545 — João do Porto; 1554; 1656).

³³ L. PILES ROS, *Estudio documental sobre el bayle general de Valencia, su autoridad y jurisdicción*, Valência, 1970, doc. 507. Esta obra contém outra documentação com interesse para o comércio entre Portugal e Valência no século XV: doc. 23 (1405) — João Vicente, patrão de barca de Portugal, navega no cabo Martí; doc. 142 (1424) — Luís Afonso, patrão da nave Santa Cruz, pode comerciar em Valência; doc. 264 (1426) — Luís João, de Portugal, dono de um barco que carrega em Valência; doc. 353 (1429) — alguns barcos de Portugal e da Biscaia carregam vinho em Valência; doc. 493 (1432) — Alvaro Vasques, patrão de nave de Portugal, vem a Valência com trigo e outras mercadorias. O mesmo autor, em *Apuntes para la historia economico-social de Valencia durante el siglo XV*, Valência, 1969, cita dois portugueses que se encontravam em Valência, Afonso Lourenço, de Elvas, e Gerardo Rodrigues, de Lisboa (p. 132). É também interessante recordar o caso da nau do Infante D. Henrique, fretada pelo mercador João Nunes, que a finais de 1411 está fundeada no porto de Valência carregada com couros, peixe salgado, panos e outras mercadorias (*Monumenta Henricina*, vol XV, Suplemento, Coimbra, 1974, doc. 141, p. 366). RAMON FERRER NAVARRO, *La exportación valenciana en el siglo XV*, Zaragoza, 1977, contém várias referências a exportações para Portugal (pp. 77, 80, 85-86, 95, 158). Sobre o papel de Valência como praça financeira utilizada por portugueses, tem interesse um diploma citado por L. PILES ROS (*Estudio documental, ob. cit.*, doc. 510, p. 240); com data de 1433, um tal Joseph Abenzagal, judeu de cidade do Porto (como procurador de Frei Afonso Gonçalves, comendador de S. João da Cerveira, receptor das quantidades do Grão Mestrado e Convento de Rodes), obriga a Amorós de Vera, mercador de Valência (como procurador de Abraão Baru, judeu de Viana do Castelo), a pagar-lhe a quantidade de 50 florins de ouro. Outra bibliografia sobre as relações de Portugal com Valência na Baixa Idade Média pode encontrar-se no nosso estudo, já citado (nota 12), sobre *Navegación y corso...*, p. 11, nota 5.

³⁴ Sobre a navegação biscaína no Mediterrâneo, além do estudo de J. HEERS citado na nota 16, pode ver-se: L. SUAREZ FERNANDEZ, *Navegación y comércio en el golfo de Vizcaya*, Madrid 1959, p. 75, nota 16, e J. A. GARCIA DE CORTAZAR y RUIZ DE AGUIRRE, *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao, 1966, pp. 261-268.

pelos vizinhos de Leça e de Matosinhos³⁵. E, em 1456, os vizinhos de Viana do Castelo, Ponte de Lima e Vila do Conde declaram exportar peixe para Levante, e que «cada hũu anno se carrega no rrio de Minho pera Frandes e pera Aragam hũu nauyo»³⁶.

Sem entrar em mais pormenores — e outros se poderiam referir para a Catalunha³⁷ —, é evidente uma continuidade de navegação entre os portos do Norte de Portugal e os da Coroa de Aragão. Já em 1443 a cidade do Porto, a propósito do barco *Santo António*, que se dirigia a Barcelona carregado, fazia referência a este facto³⁸.

6. Que significado atribuir a este fenómeno?

Em 1440, uma nau chamada *Santa Clara*, propriedade do conde de Barcelos, navegava do Porto para Pisa com mercadorias de diversos cidadãos portuenses, entre eles João Afonso do Pardo. Quando o barco navegava entre Barcelona e Branhas, foi apreendido por um corsário catalão. A aventura terminou mal para o já referido João Afonso do Pardo: sem a mercadoria e submetido a tormento, teve que pagar 4 000 florins pelo seu resgate. Um ano depois, o Infante D. Pedro escrevia aos Conselheiros de Barcelona interessando-se pelo caso. Na sua carta, o Infante afirma que o barco transportava «mercadoria que vallia tres mill e mais taças, troões, bombardas, armas, tapetes, panos de armar, e outras cousas que ualliam bem mill floriis». Embora a informação não seja muito detalhada, é suficiente para que se veja que as mercadorias transportadas, não são originárias do Porto, procedendo provavelmente do Norte da Europa. Finalmente, declara-se no mesmo texto que se acusavam os portugueses de transportarem mercadorias que pertenciam a genoveses; e, embora os mercadores lusitanos negassem tal facto, não é difícil acreditar na veracidade da acusação³⁹.

³⁵ J. M. SILVA MARQUES, *ob. cit.*, I, Suplemento, doc. 59, pp. 78-80. Cfr. A. CRUZ, *ob. cit.*, p. 134.

³⁶ Veja-se o nosso estudo, já citado (nota 12), p. 12, notas 10-11. Cfr. os capítulos especiais de Viana, Vila Nova da Cerveira, Valença e Caminha às cortes de Lisboa de 1459, onde se escreve que «em cada huum anno se carrega no rryo de Minho pera Frandes e para Aragam huum nauyo e ahy se ajuntavam as mercadorias de todo rriba de Minho comprando os mercadores da comarca a mayor parte das mercadorias asi as de hũua parte como da outra da Galiza e as traziam a estas partes e as carregavam no dito nauyo...» (publicado por J. MARQUES, *Relações económicas do norte de Portugal com o reino de Castela, no século XV*, separata de «Bracara Augusta», XXXII, 1973, pp. 46-47).

³⁷ Por exemplo, a carta de quitação citada na nota 26, e as referências de J. M. MADURELL MARIMON, *Portugueses en Barcelona (1391-1443). Notas para a sua historia*, «Bracara Augusta», XVI-XVII, 1964, pp. 252-253.

³⁸ Veja-se o nosso estudo, já citado (nota 12), p. 13, nota 12.

³⁹ Cfr. H. BAQUERO MORENO, *Cartas do Infante D. Pedro aos Conselheiros de Barcelona*, separata dos «Arquivos de Centro Cultural Português», vol IV, Paris, 1972, pp. 29-30; e A. CRUZ, *ob. cit.*, p. 54, nota 84.

Quer isto dizer que o caso da nau *Santa Clara* evidencia a utilização da capacidade transportadora portuguesa — neste caso, portuense — ao serviço das necessidades de transporte marítimo entre o Mar do Norte e o Mediterrâneo, ou seja, *como navios de frete no espaço do primeiro Atlântico alargado*⁴⁰. Com a nau *Santa Clara*, estava o mercador-armador portuense ao serviço de italianos. Mas nem sempre assim acontecia; como é o caso de Afonso Dias, também do Porto, que em meados do século XV navega no Mediterrâneo ao serviço dos duques da Borgonha⁴¹, ou de Alvaro Fernandes que, em Outubro de 1446, embarca em Marselha vinho tinto por conta de um mercador francês⁴². Já em 1412, quando se documenta a primeira aparição de um barco inglês no Mediterrâneo, um barco de Londres em Ibiça, este está acompanhado por uma embarcação portuguesa⁴³. E, naturalmente, também estariam ao serviço de mercadores seus compatriotas⁴⁴.

⁴⁰ De alguma forma, M. MOLLAT chama a atenção para este facto quando, a respeito do comércio marítimo normando, escreve: «L'étude des documents amène en effet à reconnaître que l'une des causes du développement du commerce normano-ibérique consiste dans le fait que les ports espagnols et portugais rendent aux Normands un double service. Se sont, en premier lieu, des fournisseurs de laine, de fer, de fruits, de liège et d'épices, et des acheteurs de draps, blé et objets fabriqués. Ensuite, les ports portugais et andalous sont des escales sur la route de Gibraltar, du Maroc et des Iles. De plus, il faut distinguer entre eux deux secteurs: celui des côtes cantabriques et galiciennes vendeur de laine et de fer, celui des côtes portugaises et andalouses, marchand de fruites et de liège, entrepôt des épices» (*Le commerce maritime normand a la fin du Moyen Âge. Étude d'histoire économique et sociale*, Paris, 1952, p. 227; cfr. p. 239-240). Sobre este mesmo tema, tem interesse F. MELIS, *The «Nationality» of Sea-Borne Trade between England and the Mediterranean around 1400*, «The Journal of European Economic History», 4, 1975, pp. 359-380.

⁴¹ N. COLL y JULIA, *Aspectos negativos del tráfico marítimo en el siglo XV. Actos de piratería y consecuencias para el comercio internacional. Corsarios en las costas de la Corona de Aragón*, «Actas do V Congresso de História da Coroa de Aragão», Zaragoza, 1952, vol. IV, p. 127.

⁴² J. VERISSIMO SIERRÃO, *Relações históricas entre Portugal e a França (1430-1481)*, Paris, 1975, p. 93. Pensamos que se pode identificar este A. Fernandes com o mercador do Porto que foi escrivão na Casa da Moeda desta cidade (idem, p. 104, nota 3).

⁴³ J. HEERS, *L'expansion maritime (ob. cit.)*, p. 9; cfr. *idem*, p. 12. Desta forma se explica o valor de determinados transportes realizados por barcos do Norte de Portugal. Assim, por exemplo, aí por 1454, uma caravela de Viana do Castelo é apresada perto de Denia; as mercadorias que transportava foram avaliadas em 12 000 florins de ouro. (H. BAQUERO MORENO, *Carta de D. Afonso V aos conselheiros de Barcelona sobre o apresamento dum navio português*, separata da «Revista de Ciências do Homem da Universidade de Lourenço Marques», vol. I, série A, 1970).

⁴⁴ Em 1406, uma barca de nome Santa Maria Rabo de Coelho, da cidade do Porto, de que é mestre Lourenço Eanes, por conta do mercador de Lisboa Luís Martins, carrega vinho, em Lepe, cera e figos, em Tavira, e dirige-se a Flandres (L. SUAREZ FERNANDEZ, *Relaciones entre Portugal y Castilla en la época del Infante Don Enrique (1383-1460)*, Madrid, 1960, pp. 167-168). Cfr. J. M. SILVA MARQUES, *ob. cit.*, I, doc. 127, p. 144, e H. GAMA BARROS, *ob. cit.*, tomo X, p. 353 onde se citam outras mani-

Não nos custa a admitir a possibilidade de que seja esta a situação que caracteriza a navegação marítima oriunda do Porto e dos portos do Norte de Portugal, na segunda metade do século XV; é interessante sublinhar que continuamos no quadro do *primeiro Atlântico alargado*, porque, ausência significativa, não aparece nenhum elemento que nos permita pensar no *segundo Atlântico horizontal*...

7. Ainda a princípios do século XVI — em 1505 —, António Fernand Ferro, do Porto, patrão de uma barca de 120 tonéis, vai a Génova por conta de Álvaro Dias, de Lagos, com um carregamento de cereais⁴⁵; e em 1503 aparece um tal Gonçalo Fernando, de Vila do Conde⁴⁶. Mantém-se a actividade de transportadores por conta de comerciantes estrangeiros, como o evidencia João Curidero de Satuna que, em 1502, transporta na sua barca diversas mercadorias de Irlanda a Génova para um mercador de Cremona⁴⁷.

A primeira vista, parece que a navegação portuense no Mediterrâneo continua, nos alvares da época moderna, a ter uma certa importância⁴⁸.

E, qual o futuro, entrados já no século XVI?

Consultemos a lista das embarcações que pagaram no porto de Barcelona o direito de *anchorage* entre 1497 e 1546⁴⁹. Por exemplo, em Março de 1498 chegam a Barcelona 8 barcos, num total de 9 600 quintais, dos quais 6 500 procedem de portos portugueses, e 4 000 do Porto. Como este parece ter sido um mês excepcional, vejamos o ano de 1499: num total de 164 700 quintais,

festações deste comércio entre o sul da Península e Inglaterra e Flandres, no qual a cidade do Porto participa activamente. O patrão de Viana, já citado, Nicolau Eanes, a princípios do século XV, transporta de Barcelona com destino a Lisboa diversas mercadorias por conta de uma companhia portuguesa de exportação com sede nessa cidade do Mediterrâneo (J. M. MADURELL MARIMON, *ob. cit.*, pp. 250-251).

⁴⁵ Ch. VERLINDEN, *Relations commerciales entre Gênes et le Portugal à l'époque des grandes découvertes*, «Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome», 1961, pp. 166-167.

⁴⁶ *Idem*, *ibidem*.

⁴⁷ *Idem*, *ibidem*.

⁴⁸ *Idem*, p. 175, onde escreve: «Le commerce colonial n'a pas absorbé tous les moyens maritimes du Portugal, et ce aussi en Méditerranée qu'en direction de l'Europe du Nord-Ouest... Ils relient aussi, l'Europe nord-occidentale à la Méditerranée et spécialement à Gênes, puisque, à côté de cette dernière ville, il est question dans certains actes de l'Irlande ou d'Anvers».

⁴⁹ *Lista de las embarcaciones, así nacionales como extranjeras que aduudaron en el puerto de Barcelona el derecho de anchorage, desde el año de 1496 hasta 1546* (só se consideram as embarcações com mais de 50 toneladas), em A. DE CAPMANY Y DE MONPALAU, *Memórias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, vol. II (2.ª parte), Barcelona, 1963, pp. 941-972.

18 000 (+ — 11 %) correspondem a barcos procedentes do Porto (não há nenhum que venha de outra localidade de Portugal); no entanto, desses 18 000 quintais, só 6 000 eram transportados em barcos portugueses.

Saltemos para os anos de 1534-1537. Em 1534 foram registados 117 650 quintais, dos quais 16 900 correspondem a portos portugueses (+ — 14 %), assim distribuídos: Porto — 5 000; Setúbal — 4 100; Lagos — 3 000; Faro — 2 000; não especificados — 2 800. Ou seja, o Porto perdeu a maioria de que dispunha anteriormente. Em 1535 e 1537, embora se mantenha o tráfego vindo de Portugal, nada vem do Porto, mas sim de Setúbal e do Algarve⁵⁰.

Como se pode explicar esta decadência do Porto e do Norte de Portugal nas rotas portuguesas do Mediterrâneo, quando chegamos a meados da primeira metade do século XVI?

É possível que tal fenómeno se deva à decadência da inserção portuguesa no espaço do *primeiro Atlântico alargado*, em cujas rotas estavam presentes os barcos portuenses anteriormente citados, substituídos agora pelos marinheiros ingleses, normandos e bretões⁵¹. A navegação portuense orienta-se neste momento para outras direcções do mundo atlântico que a afastam definitivamente do mar interior...

8. Não estamos em condições de formular conclusões. Como se afirmou no princípio desta comunicação, é urgente aumentar as fontes de informação, não só através da consulta de documentação original que se mantém inédita em arquivos, mas também através da sistematização dos textos já publicados.

No entanto, uma certeza ficou bem clara: é possível falar de *rotas portuenses* no Mediterrâneo nas vésperas da época moderna. Falamos aqui de *rotas* no sentido dado pela Comissão de História Marítima em 1956, segundo a qual rota marítima seria uma via temporária ou permanente de ligações políticas, militares ou económicas⁵². Assim, no caso presente, essas rotas portuenses definir-se-iam no âmbito geográfico do *primeiro Atlântico alargado* e dentro dos limites cronológicos representados pelos séculos XIV, XV e princípios do XVI; seriam rotas de comércio e de transporte em que o frete teria uma especial importância.

⁵⁰ A consideração do mercado de escravos valenciano é reveladora desta decadência da presença do Norte de Portugal no mundo mediterrânico: sendo a presença portuguesa importantíssima, as referências ao Porto e a Viana do Castelo apenas têm um significado simbólico (V. CORTES, *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos (1479-1516)*, Valência, 1964).

⁵¹ Cfr. F. BRAUDEL, *ob. cit.*, vol. I, pp. 805 e seguintes.

⁵² Cit. M. MOLLAT, «Anuario de Estudios Americanos», 25, 1968, pp. 496-497.

