

**UNIVERSIDADE DE ÉVORA**

**NAVEGAÇÃO, COMÉRCIO E RELAÇÕES POLÍTICAS:**

**OS PORTUGUESES NO MEDITERRÂNEO OCIDENTAL**

**( 1385 - 1466 )**

**TOMO I**

**FILIFE MANUEL MIRANDA THEMUDO BARATA**

**Dissertação de Doutoramento em:  
História Económica e Social Medieval**

**ÉVORA, 1994**

NAVEGAÇÃO, COMÉRCIO E RELAÇÕES POLÍTICAS:

OS PORTUGUESES NO MEDITERRÂNEO OCIDENTAL

( 1385 - 1466 )



169706

ÉVORA, 1994

## INDICE

Preâmbulo .....	VII
Regras de Transcrição Paleográfica .....	2
Siglas e Abreviaturas Utilizadas .....	4
<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>6</b>
. Portugal e o Mediterrâneo na historiografia .....	8
. A definição de novas perspectivas historiográficas .....	17
. Notas .....	28
<b>1ª PARTE - ASPECTOS ESTRUTURAIIS</b> .....	<b>32</b>
<b>CAPÍTULO I - INFORMAÇÃO E CONHECIMENTO</b> .....	<b>34</b>
1. Viagens e Conhecimento do Mundo .....	34
a) Os parâmetros da mudança .....	34
b) As viagens e os mecanismos de circulação da informação .....	47
2. Informação, Formação e Comércio .....	55
a) O conhecimento dos mercados .....	55
b) Comércio e Formação: o "manual do bom mercador" .....	63
Notas .....	72
<b>CAPÍTULO II - MERCADOS E MERCADORIAS</b> .....	<b>80</b>
1. O comércio do Mediterrâneo .....	80
a) Linhas de força da evolução do mercado no século XV .....	80
b) Fluxos comerciais e centros económicos .....	87
c) Os mecanismos reguladores: os corretores .....	100
d) A anarquia dos sistemas de pesos e medidas .....	106
2. O comércio na região e a intervenção portuguesa .....	121
a) O comércio e os livros sobre "comércio proibido" .....	121
b) Os produtos alimentares .....	127
c) A intervenção portuguesa no mercado de escravos .....	141
d) Produtos industriais e matérias-primas .....	158
Notas .....	174
<b>CAPÍTULO III - OS NAVIOS E AS FROTAS DO MEDITERRANEO</b> .....	<b>198</b>
1. Os navios do Mediterrâneo .....	198
a) A construção naval e os vários tipos de navios .....	198

b) Tripulação e custos de manutenção .....	211
c) A tonelagem e a carga das embarcações .....	219
2. As frotas e a navegação .....	226
a) Expedições e frotas ao Mediterrâneo .....	226
b) Os seguros marítimos e a propriedade dos navios .....	231
c) As regras das práticas comerciais e o contrabando .....	237
Notas .....	242
2ª PARTE - OS HOMENS E OS NEGÓCIOS .....	254
CAPÍTULO I - MERCADORES E COMUNIDADES .....	256
1. O aparecimento e consolidação da presença portuguesa .....	256
a) Os primeiros mercadores .....	256
b) As comunidades portuguesas medievais no exterior .....	267
c) As comunidades de Barcelona, Valência e Génova .....	275
2. Os mercadores do Mediterrâneo .....	291
a) Cidadãos, vizinhos das cidades e marinheiros .....	291
b) Os mercadores e negociantes dos Príncipes .....	301
c) As ligações internacionais .....	312
Notas .....	320
CAPÍTULO II - AS SOCIEDADES COMERCIAIS .....	336
1. A historiografia e as sociedades comerciais medievais .....	336
a) As sociedades comerciais e a historiografia portuguesa .....	336
b) As sociedades comerciais tradicionais .....	345
c) Linhas de força da evolução das sociedades em Portugal .....	355
2. Sociedades armadoras e companhias mercantis .....	360
a) Sociedades de armadores e copropriedade de navios .....	360
b) As sociedades mercantis .....	368
c) A companhia mercantil de Lisboa .....	376
d) As comandas comerciais .....	381
Notas .....	388
CAPÍTULO III - OS FRETES MARÍTIMOS E O CORSO .....	396
1. Os fretes marítimos: de negócio a política do reino .....	396
a) O enquadramento legal e a estruturação dos fretes .....	396
b) A luta dos mercadores contra os fretadores e a vitória da política de transportes .....	408
c) Gestão e evolução da política de transportes .....	416
2. O corso português: política do reino e negócio .....	430
a) O corso, instrumento básico da política externa medieval portuguesa .....	430
b) A necessidade de controlar o corso .....	438
c) O corso, um negócio popular .....	448
Notas .....	460

CAPÍTULO IV - O FINANCIAMENTO DO COMÉRCIO: OS NEGÓCIOS DO DINHEIRO E DOS CÂMBIOS .....	474
1. O crédito e o mercado do dinheiro .....	474
a) Comércio, crédito e investimentos .....	474
b) Tensões entre a prática mercantil, a doutrina e a moral .....	481
2. Práticas bancárias portuguesas no comércio com a bacia do Mediterrâneo. Os agentes do crédito .....	488
a) Banca e operações bancárias na época medieval .....	488
b) Mercadores-banqueiros e cambistas .....	495
c) Judeus, penhoristas e estrangeiros .....	501
d) Homens da Igreja e fundos de proveniência eclesiástica .....	506
3. A utilização de instrumentos de crédito correntes .....	512
a) Os empréstimos entre privados .....	512
b) O crédito "público": censos e títulos da dívida pública .....	517
c) O aperfeiçoamento dos mecanismos: compra e venda de créditos. Os negócios de João Afonso da Silveira .....	526
4. O mercado de capitais e o negócio dos câmbios .....	537
a) Letras de câmbios e empréstimos marítimos .....	537
b) Mercados de capitais e especulação no Sul da Europa no século XV .....	546
Notas .....	552
3ª PARTE - CONJUNTURA E OPÇÕES ESTRATÉGICAS .....	568
CAPÍTULO I - DOS PRIMEIROS ANOS A CONSOLIDAÇÃO DE POSIÇÕES .....	570
1. Linhas de força da política externa portuguesa no Mediterrâneo .....	570
a) A aliança luso-aragonesa, pilar da política externa do reino .....	570
b) A tomada de Ceuta e a definição de uma nova política. O caso exemplar de B. Font .....	578
2. A conjuntura económica e a conquista de novos mercados .....	592
a) A crise catalã de finais do século XIV e as vantagens portuguesas .....	592
b) As vicissitudes da Rota do Levante e as novas rivalidades .....	600
Notas .....	608
CAPÍTULO II - NOVOS PROBLEMAS, NOVAS OPÇÕES .....	616
1. Comércio externo e conjuntura .....	616
a) A variação das fontes de rendimento da economia portuguesa e o comércio mediterrânico....	616
b) A evolução da balança comercial portuguesa com o Mediterrâneo .....	624
2. As novas opções .....	637
a) A transformação do ambiente político e o comércio externo português em meados do século XV .....	637
b) A discussão das novas opções no Portugal medieval .....	640
Notas .....	652
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	662
Notas .....	676
ANEXOS .....	678
ANEXO I - QUADROS E GRÁFICOS .....	680

ANEXO II - MAPAS E IMAGENS .....	704
ANEXO III - GLOSSARIO .....	712
ANEXO IV - RESUMO DOS DOCUMENTOS DE ARQUIVOS ESTRANGEIROS .....	756
 ARQUIVOS, FONTES E BIBLIOTECARIA .....	 820
I - OS ARQUIVOS .....	823
1. Os Arquivos estrangeiros .....	823
2. Os Arquivos portugueses .....	840
 II - AS FONTES .....	 843
1. Algumas características genéricas .....	843
2. Fontes Manuscritas .....	848
3. Fontes Impressas .....	858
 III - ESTUDOS E ENSAIOS .....	 870

## PREAMBULO

Desde há alguns anos, comecei a leccionar na Universidade de Évora em áreas ligadas à Idade Média e aos Descobrimentos Portugueses. Provavelmente essa ligação dos estudos medievais à expansão e descobrimentos portugueses justificam, em grande parte, que tenha desenvolvido um especial interesse pelo comércio medieval português.

Tendo partido das ligações comerciais da cidade de Évora encailhava sempre na falta de elementos relativos ao comércio externo medieval. Também as tentativas para conhecer melhor os grupos sociais ligados ao comércio não conduziam a grandes conclusões. Depois fui-me apercebendo de que, para os séculos XIV e XV, os estudos existentes assumem, em regra, um carácter geral, preferindo traçar grandes linhas de orientação, detendo-se fugazmente sobre as conjunturas concretas.

Pouco a pouco, fui tomando consciência de que as lacunas do ponto de vista historiográfico eram suficientemente importantes para merecerem uma análise mais aprofundada. Há obras com quase um século que ainda são indispensáveis porque não se escreveu mais sobre o assunto. Quer-se um

exemplo ? As relações comerciais medievais de Portugal com a Inglaterra foram objecto de um livro dado à estampa em 1907, da autoria de Violet Shillington e Annie Chapman. Depois disso pouco mais se publicou sobre esse tema ! Com a Flandres ainda é considerada como um clássico a obra de émile Vanden Bussche, publicada em 1874 !

Mas, para as zonas mediterrânicas a situação é muito pior, pois as relações comerciais com Aragão, Valência e mesmo as cidades e repúblicas italianas só raramente foram abordadas. O resultado disso é que sobre este assunto acabamos por ter noções ainda mais vagas e quase sempre gerais sobre o conteúdo, formas e organização desse comércio. Curiosamente, apesar de ter havido já muita polémica em torno daquilo que António Sérgio chamava a burguesia cosmopolita de Lisboa, poucos se deram ao trabalho de a procurar efectivamente conhecer.

Ao mesmo tempo, devo confessar que a leitura de alguns autores ajudou a consolidar o meu interesse por este tema. Em primeiro lugar, é justo referir a obra espantosa de inovação, rigor e precisão de Raymond de Roover. Este historiador, além de levantar um conjunto de problemas absolutamente novos, pôs a descoberto o interesse do estudo de alguns mecanismos económicos medievais, questões que, até então, eram consideradas de pouco interesse ou aborda-



das sob uma perspectiva eminentemente jurídica, como aconteceu, aliás, em Portugal com os estudos sobre o crédito por exemplo. Ao mesmo tempo, algumas páginas de Vitorino Magalhães Godinho permitiram-me desenvolver um conjunto de reflexões sobre vários aspectos do comércio externo medieval português, como adiante tentarei ilustrar.

A este conjunto de interesses e impressões, juntaram-se algumas motivações que já ocupavam o meu espírito há alguns anos e de que foram benévolas vítimas os alunos a quem dei aulas e que se ligavam, directa e indirectamente, à expansão portuguesa: circulação da informação e intervenientes nesse processo, aspectos técnicos das navegações e outras. Foram-se assim juntando os ingredientes que me levaram a interessar-me pelo estudo do comércio marítimo medieval. Essa curiosidade aguçou-se quando fui tomando conhecimento das obras de alguns medievalistas estrangeiros, dando conta da existência de várias fontes em arquivos dos seus países que diziam respeito à história de Portugal medieval.

Este aspecto é sintomático. De facto, espalhados por muitos livros, artigos de revistas e actas de comunicações a colóquios e conferências da especialidade, existe um conjunto de informações já bastante significativo e muito pouco aproveitado.

Simultaneamente, é verdade, há alguma bibliografia essencial de muito difícil acesso e que requeria ser objecto de edições críticas. De facto, existem obras de relevo para o estudo do comércio medieval português que são praticamente ignoradas ou desconhecidas, mesmo de muitos especialistas. Torna-se, por isso, imprescindível retomar projectos que apostavam na edição de fontes e ensaios, mesmo os de origem não portuguesa.

Se este foi o itinerário pessoal, rapidamente se impôs a necessidade de marcar algumas limitações cronológicas e, muito especialmente, espaciais. Desde o início, havia a consciência de que, só a consulta de arquivos estrangeiros, poderia permitir o acesso a informação sobre os séculos XIV e XV de renovado interesse.

Perante o grande número de arquivos estrangeiros que poderiam ser trabalhados, havia que tomar algumas opções. Apesar de terem sido publicados já alguns textos acerca da presença portuguesa na Flandres desde o século XIV, é a actuação dos portugueses no Mediterrâneo ocidental e central que tem merecido, recentemente, maior atenção. Isto permitiu amadurecer um conjunto de questões e animar algum debate sobre a história do comércio medieval português. Eis porque me pareceu prioritário focar o estudo sobre este pólo comercial, embora sejam inevitáveis muitas referências

às práticas comerciais no Norte Atlântico.

Além disso, como é fácil de reconhecer, a historiografia portuguesa, especialmente virada para a gesta do Infante D. Henrique e dos seus navegadores, debruçou-se mais sobre o descobrimento da costa ocidental africana e, só ao tratar das navegações atlânticas, se permitia analisar um ou outro aspecto comercial envolvido. Descurava, em regra, a área mediterrânica, a qual, quase só a propósito de Ceuta, era chamada à colação.

Do ponto de vista cronológico, procurei continuar trabalhos precedentes que tenho levado a cabo nestes anos. Os limites cronológicos deste ciclo mediterrânico (1380-1466) serão justificados e explicados ao longo do texto. Em qualquer caso, importa esclarecer que tenho a consciência de que, actualmente, sem estudos prévios e preparatórios essenciais, ficam por resolver algumas questões importantes relativas a esta presença portuguesa no Mediterrâneo.

Note-se que não se trata de estudar as relações comerciais entre o reino português e as cidades italianas ou as cidades e regiões sob o domínio da Coroa aragonesa, embora muitos aspectos dessas relações tenham que ser considerados. Também não se pretendeu estudar as relações comerciais com a costa norte-africana e os poderes políticos locais,

mesmo que seja necessário perceber a forma como elas se processavam. O que se pretende é a observação do comércio português num determinado espaço geográfico.

Mas, porque este espaço não pode ser compreendido de uma forma isolada, as suas ligações ao Atlântico não devem ser perdidas de vista. Apesar de ser uma história acerca do comércio, procurei não esquecer que também é uma história de mercadores.

Mesmo que, por vezes, os novos elementos disponíveis não sejam muito numerosos, limitando o alcance de algumas conclusões, gostaria que este trabalho pudesse, ao menos, ajudar a compreender melhor os meios comerciais medievais portugueses, as suas formas de organização, mecanismos de actuação, práticas habituais, numa palavra, aquilo que poderia ser designado pelo ambiente comercial em que se moviam os mercadores portugueses dos séculos XIV e XV.

Tenho perfeita consciência de que algumas das conclusões a que cheguei, estando muito estreitamente ligadas às fontes usadas, podem ser postas em causa por novas investigações. De facto, certas questões, como, por exemplo, as ligadas ao desenvolvimento do crédito em Portugal e à evolução das contas externas nacionais, precisariam de uma investigação mais aprofundada, mas impossível de ser levada a cabo por

uma única pessoa. Deste ponto de vista, algumas dessas conclusões devem ser vistas, mais como pistas de análise do que posições fechadas sobre um problema.

\*

\*

\*

Depois dos anos de trabalho que levou a investigação, estudo, reflexão e organização das páginas que se seguem sinto-me devedor de muitas pessoas.

Em primeiro lugar é justo mencionar os funcionários dos arquivos e bibliotecas portuguesas e estrangeiras onde tive oportunidade de trabalhar. A sua paciência e disponibilidade foram essenciais para poder levar a cabo a investigação. Nos arquivos e bibliotecas de Barcelona e Valência em particular, só a preciosa ajuda que recebi de alguns desses conservadores e bibliotecários durante os largos períodos que aí passei, permitiram tornar tão proveitosas essas estadias.

Uma especial palavra de apreço gostava de a endossar aos funcionários e funcionárias da Biblioteca Nacional de Lisboa, em particular aos que apoiam os leitores da Sala Geral

e de Reservados, a cuja competência e empenho presto as minhas homenagens.

Sou ainda devedor de algumas pessoas que me ajudaram de muitas maneiras. Entre elas gostaria de realçar os Professor da Faculdade de Letras António Borges Coelho por, desde os tempos em que foi meu professor de História Medieval, sempre me ter incentivado a prosseguir os estudos acerca destes temas. Também não posso esquecer o Professor da mesma Faculdade, Isaias da Rosa Pereira, sem cujos ensinamentos paleográficos nunca estaria em condições de ler documentos, às vezes bem difíceis; fui um dos muitos dessas gerações de alunos que com ele aprenderam paleografia. Seja-me ainda permitido recordar neste momento o Professor Alexandre Marques Lobato, com o qual trabalhei, já há muitos anos, e me mostrou a importância de saber ler as fontes e que, afinal, a reconstrução do passado é nelas que se deve apoiar.

Estou também em dívida para com algumas instituições que me proporcionaram as condições materiais indispensáveis à realização da investigação, como é o caso da Fundação Calouste Gulbenkian, do INIC e da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses. Uma referência à parte merece-me a minha própria universidade, a Universidade de Évora, cujos órgãos directivos não só me

permitiram beneficiar destes e doutros apoios, como me auxiliaram directamente em vários aspectos.

Segundo parece e como já li nalgum lugar, não é costume agradecer-se ao orientador de tese o auxílio que inevitavelmente deu. Diz-se que esse trabalho faz parte da actividade normal do professor universitário. Não querendo quebrar essa tradição, seja-me ao menos permitido testemunhar que sem o empenho, rigor e competência da orientação da Professora Doutora Maria José Pimenta Ferro Tavares este trabalho só muito dificilmente poderia ser levado a cabo.

Nos agradecimentos gostaria ainda de envolver os colegas do meu departamento, de quem sempre recebi ajuda e incentivos, incluindo a discussão de pontos que considerava mais polémicos e difíceis. Muitas dessas horas de conversa foram-me essenciais para delinear em definitivo algumas das ideias que, à frente vão expostas, todas, claro, da minha exclusiva responsabilidade. Entre eles, sinto-me no dever de publicamente agradecer à Dr<sup>ã</sup> Mafalda Soares da Cunha e especialmente à Dr<sup>ã</sup> Herminia Vilar que, além do mais, me auxiliou na revisão do texto.

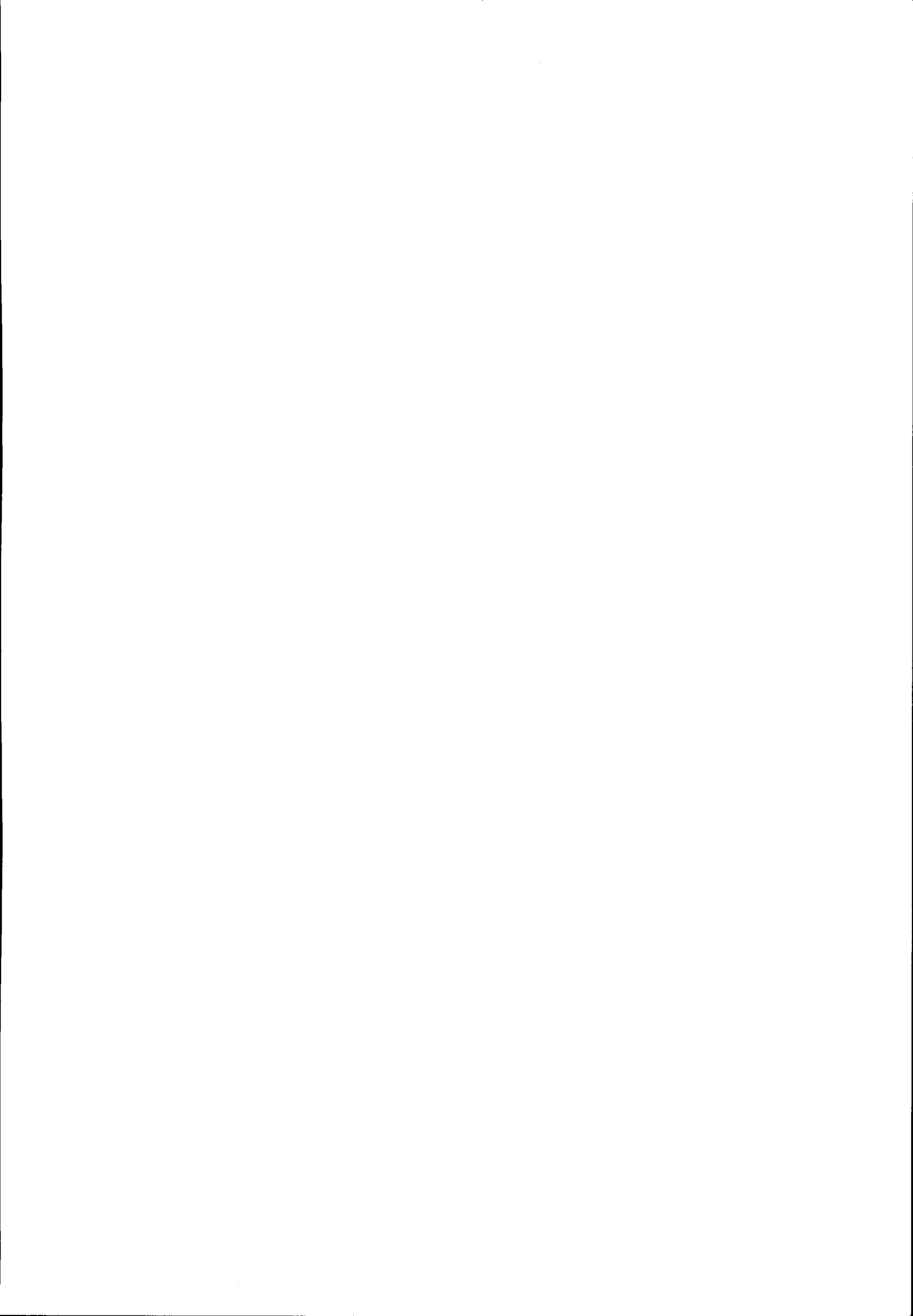
No fim, não posso esquecer a minha própria família e o apoio que me proporcionaram, afinal as grandes prejudicadas pelo trabalho que, durante estes anos, me ocupou de uma

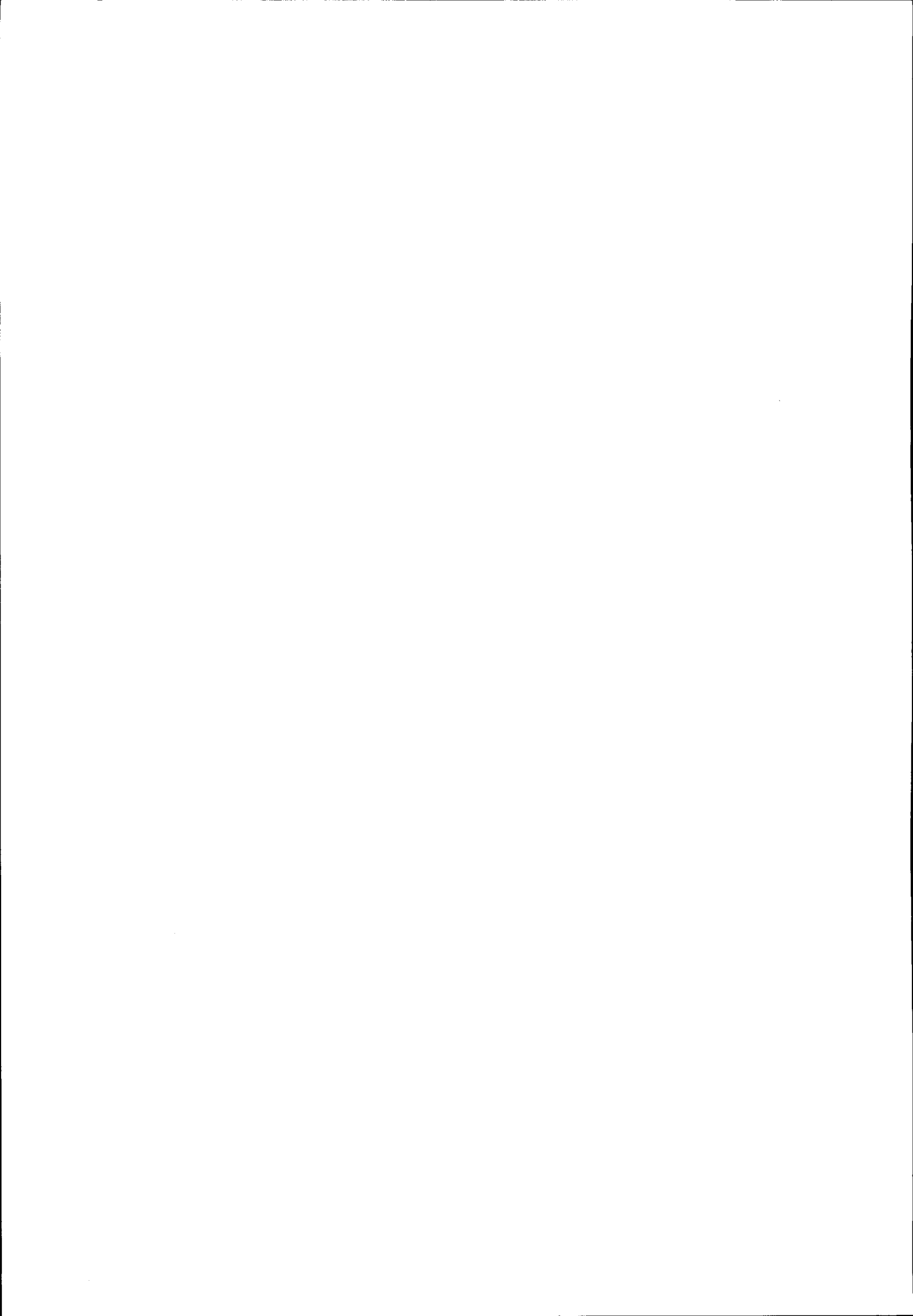
forma intensa.

A última palavra, que é também uma dedicatória, dirijo-a a esses marinheiros, mercadores, corsários, pescadores e homens do mar em geral do Portugal medieval, companheiros involuntários desta minha aventura. Tanto como para Vasco da Gama, são-lhes também devidas as seguintes palavras da "Miscelanea" de Garcia de Resende:

"Outro mundo encuberto  
vimos entam descobrir,  
que se tinha por incerto:  
pasma homem por ouvir  
ho que se sabe muyto certo,  
que cousas tam grandes sam"







## REGRAS DE TRANSCRIÇÃO PALEOGRAFICA

Como se calcula, ao longo do texto, no seu corpo, em notas e nos anexos, incluem-se muitas transcrições de fontes. Face à falta de unanimidade de critérios de transcrição de fontes nos meios académicos portugueses, havia que optar.

Assim, as regras de transcrição de fontes medievais utilizadas são as propostas por Avelino de Jesus da Costa em "Normas Gerais de Transcrição e Publicação de Documentos e Textos Medievais e Modernos" (Braga 1977 - Separ. das "Actas do V Encontro dos Bibliotecários, Arquivistas e Documentalistas" Braga, 1972).

Estas normas são as aceites por entidades internacionais tão prestigiadas como a Commission Inter nationale de Diplomatique e, afinal, as utilizadas em teses similares de grandes instituições universitárias europeias. O objectivo é tornar um texto legível, sem adulterar as suas palavras ou o seu sentido. Ao mesmo tempo, também não parece ser este o local apropriado para um tratamento filológico das fontes.

Uma menção particular relaciona-se com a transcrição de nomes, portugueses ou não, da documentação estrangeira.

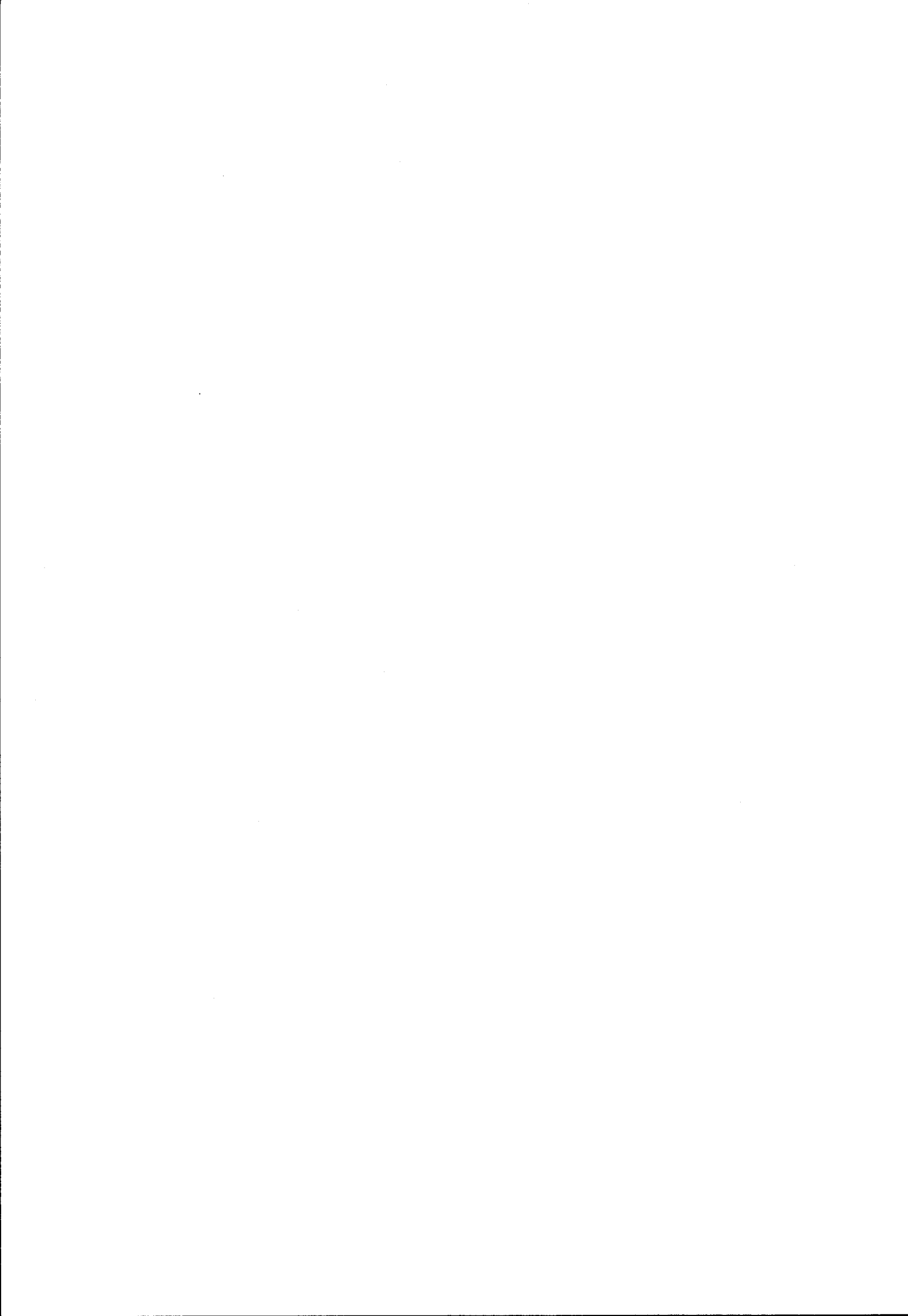
Aqui, optou-se por, em princípio, para os estrangeiros, manter o nome usado na fonte. Quanto aos naturais do reino, como regra, traduziram-se, ou transcreveram-se, os nomes para a forma portuguesa conhecida, a não serem alguns casos, devidamente assinalados, em que a tradução, ou transcrição, é bastante duvidosa, permitindo mais do que uma solução.

## SIGLAS E ABREVIATURAS UTILIZADAS

- ACA - Archivo de la Corona de Aragón.  
ACB - Archivo de la Catedral de Barcelona.  
ADE - Arquivo Distrital de Évora  
AEM - "Anuario de Estudios Medievales"  
AHCB - Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona/Institut Municipal d'Historia.  
AHCML - Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa  
AHDE - "Anuario de Historia del Derecho Español"  
AHP - Arquivo Histórico Português  
AHPB - Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona.  
ANTT - Arquivo Nacional da Torre do Tombo.  
APH - Academia Portuguesa de História.  
ARV - Archivo del Reino de Valencia.  
ASF - Archivio di Stato da Firenze.  
ASG - Archivio di Stato da Genova.  
ASI - Archivio Storico Italiano.  
BNL - Biblioteca Nacional de Lisboa.  
BRAH - "Boletim de la Real Academia de Historia"  
CDD - "Chronica do Senhor Rey D. Duarte" de Rui de Pina in: "Crónicas de Rui de Pina" introdução de M. Lopes de Almeida, Porto, 1977.  
CSIC - Consejo Superior de Investigaciones Científicas  
DP - "Descobrimientos Portugueses - Documentos para a sua História" de J. Silva Marques (3 vols e supl. vol I, Lisboa, 1944/1971).  
EHM - "Études d' Histoire Médiéval" de Yves Renouard (2 vols., Paris, 1968).  
INIC - Instituto Nacional de Investigação Científica.  
IPPC - Instituto Português do Património Cultural.  
LC - "Livro dos Conselhos de el-rei D. Duarte (Livro da Cartuxa)" edição de A. H. de Oliveira Marques e J. J. Alves Dias ( Ed. Estampa, Lisboa, 1982).  
MH - "Monumenta Henricina" edição da Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 15 vols., 1960/1974.  
MA - "Le Moyen Age"  
RBPH - "Révue Belge de Philologie et d' Histoire"  
RH - "Révue Historique"



## INTRODUÇÃO





## PORTUGAL E O MEDITERRANEO NA HISTORIOGRAFIA

Numa história de Portugal publicada há cerca de uma década, Joaquim Veríssimo Serrão questionava-se acerca da razão da falta de vestígios da presença de mercadores portugueses no Mediterrâneo na Baixa Idade Média, que intuía ser bastante importante (1). Anos antes, já Maria José Trindade tinha feito afirmações semelhantes (2) e mostrava-se esperançada em que, um dia, fosse possível conhecer a actividade e destino desses homens.

Em boa verdade estas afirmações não eram totalmente rigorosas, pois, alguns trabalhos, entretanto publicados, já tinham começado a revelar a importância desse comércio, assinalavam as fontes a utilizar e esboçavam até as primeiras conclusões.

Em 1956, num interessante artigo, Jacques Heers apontara alguns aspectos da presença portuguesa no Mediterrâneo (3). Utilizava como fontes uma série de escrituras notariais italianas do mais variado tipo, assim como livros de entrada e saída de mercadorias da cidade de Génova.

Em resumo, este autor chamou a atenção para o facto de que, na segunda metade do século XV, os navios nacionais eram habituais frequentadores dos portos italianos, em especial

Génova e Porto Pisano. Os portugueses ter-se-iam mesmo especializado na realização de fretes por conta de genoveses para as ligações com o Norte de África e, para os florentinos, também procediam a uma notável actividade transportadora. Um pouco ao contrário de um comércio mais especializado dos vários navios de outras nações atlânticas, os navios nacionais desenvolveriam uma actividade mais variada por todas as rotas desse mar interior.

O mesmo autor defendeu (4) que, numa primeira fase, eram os mercadores italianos que controlavam os preços dos fretes, por faltar capacidade económica e financeira aos mercadores e proprietários de navios portugueses. Tal situação inverter-se-á quando o açúcar carregado na Madeira permitir assegurar uma parte substancial dos lucros do transporte. Em termos de trocas comerciais, até então, em concorrência com outras regiões, Portugal só tinha possibilidades de oferecer couros e pouco mais. Quando o reino começou a multiplicar a sua oferta, ainda segundo Jacques Heers, estava já a desenhar-se a decadência de vastas regiões do Mediterraneo Ocidental.

Estas actividades económicas do século XV, lembra ainda o autor, devem ser articuladas com uma forte presença militar portuguesa na região mediterrânica, em regra o tradicional corso, e com as frequentes deslocações que enviados do rei

e eclesiásticos realizavam a várias cidades italianas por motivos muito variados, e que dão uma imagem de contínuas relações de Portugal com o Mediterrâneo Ocidental e Central.

Posteriormente, Jacques Heers ainda voltaria a este tema, esboçando num artigo as linhas de competição comercial entre Portugal e Génova no século XV (5).

Um outro trabalho, ou melhor, conjunto de trabalhos, que merece uma referência especial, foi o desenvolvido pela falecida Virginia Rau desde a década de Sessenta. Esta professora, associada a um grupo de investigadores italianos, entre os quais se destacava Federigo Melis, envolveu-se num projecto de levantamento de fontes medievais respeitantes a Portugal e existentes em arquivos italianos. Lamentavelmente, a morte desta historiadora não só não lhe permitiu desenvolver o seu trabalho, como, ainda por cima, a maior parte desses elementos, recolhidos com tanta persistência, parecem ter desaparecido (6).

Da utilização dessas fontes de origem italiana, ficaram alguns artigos, na maior parte dos casos bastante interessantes, e que davam uma ideia das potencialidades do que fora já encontrado. Em cerca de dez artigos espalhados por várias revistas (7), Virginia Rau estuda aspectos muito

variados das relações económicas, políticas e diplomáticas medievais de Portugal com Génova e outras cidades italianas. Ao mesmo tempo, em alguns desses artigos, pôs a descoberto as ligações que grupos e companhias de mercadores estrangeiros desenvolviam no reino.

A sua morte impediu-a de continuar a trilhar os caminhos, bem mais difíceis mas que já tinha iniciado, como a elaboração de algumas biografias de homens de negócios, sobre os quais tinha já acumulado bastante material, como ela própria confessa num desses artigos (8).

Ainda para as relações com as várias cidades-estados italianas foram dadas à estampa uma ou outra obra que merecem referência. Assim, numa tese de licenciatura apresentada há anos na Faculdade de Letras de Lisboa, Maria Judite Damas debruçou-se sobre os italianos que, durante a Idade Média, viviam em Portugal (9), embora as conclusões a que chegou sejam bastante gerais. O facto do seu trabalho ser exclusivamente baseado em fontes portuguesas, escassas, não permitia, aliás, muito mais. Desta tese ficou, porém, a confirmação da importância, na época medieval, da presença, em Portugal, da comunidade e dos interesses italianos.

A esta tese devem juntar-se um conjunto de artigos, de dimensão, relevância e até temática muito variada, cujos

autores aproveitam, em regra, conferências e colóquios para dar conta de aspectos parcelares dos seus trabalhos. Eles englobam estudos da actividade, em Itália, de eclesiásticos, embaixadores e emissários dos reis portugueses, esboços biográficos de nobres, como os filhos de D. João I, que, de alguma maneira, mantiveram correspondência com moradores em cidades italianas e análises de aspectos particulares das relações diplomáticas e políticas com a referida região (10).

Se este é o panorama no que respeita ao comércio medieval português com cidades italianas, para o resto do Mediterrâneo Ocidental a situação é, provavelmente, pior.

As relações económicas com Castela e os outros antigos reinos peninsulares durante os séculos XIV e XV, mereceram uma atenção muito pequena por parte da historiografia nacional. Luís Adão da Fonseca foi um desses raros autores que se debruçou sobre alguns desses temas. Num conjunto de obras abordou alguns aspectos da presença portuguesa no Mediterrâneo Ocidental em geral e em Aragão em particular (11).

Nestas obras o autor dedica uma especial atenção ao período do Condestável D. Pedro aquando governador de Aragão (1464-1466). É pois, a propósito deste tema, essencialmente político, que os problemas da actividade económica dos

portugueses nessa região foram analisados (12). Um outro interesse suplementar contido nesses escritos é o facto de se basearem em fontes aragonesas que, mais uma vez, demonstram ser de importância primordial para a própria história de Portugal.

Todavia, desde o trabalho que dedicou ao curso, L. Adão da Fonseca modificou um pouco o seu posicionamento acerca da expansão portuguesa para o Mediterrâneo. Começou por considerar que a penetração no mar interior resultou de um excesso de capacidade da actividade comercial desenvolvida pelos portugueses na região limitada por Portugal, Açores e Madeira e costa atlântica africana. Assim, como a marinha nacional não conseguia esgotar nessa região as suas possibilidades de transporte, o comércio do reino como que transbordou irreprimivelmente para o Mediterrâneo mais próximo.

Num artigo mais recente (13) reviu esta sua análise considerando que as fortes posições que Portugal adquiriu nas rotas que ligavam as costas castelhanas, catalãs e mouriscas eram a consequência de um posicionamento geográfico situado na encruzilhada daquilo que chama "primeiro" e "segundo espaço Atlântico" e de uma capacidade de transporte muito forte, aliada a uma conjuntura recessiva para Aragão e para as cidades italianas.

Uma parte desta análise tem raízes em algumas ideias que Vitorino Magalhães Godinho já introduzira em 1944, quando abordou as linhas de força da expansão quatrocentista portuguesa (14).

Se o panorama que acima se traçou mostra a existência de muitas lacunas, importa lembrar ainda que toda a história das relações políticas e económicas de Portugal com os potentados muçulmanos norte-africanos está por fazer e nenhum historiador português lhe tem dedicado a sua atenção.

Num repertório bibliográfico recentemente publicado (15) e dedicado às relações entre a Península Ibérica e o Norte de Africa nos séculos XV e XVI, os autores expressam a decepção dos resultados a que chegaram, afirmando que, na sua esmagadora maioria, são trabalhos breves dedicados a escrever sobre um facto isolado, episódios concretos e específicos (conquista ou perda de uma praça, um sítio, um tratado, um feito de armas, façanhas menores da aristocracia castelhana e portuguesa, etc.) ou pretexto para publicar um conjunto de documentos de arquivo (16).

O contraponto de tal situação é, segundo ainda os autores do repertório bibliográfico, não existirem estudos de conjunto e análises gerais que enquadrem os acontecimentos

e forneçam uma periodização. Estas carências são muito mais verdadeiras para a centúria de Quatrocentos do que para o século seguinte (17). As razões de tal situação mereceriam, por si só, uma análise em separado.

Algumas excepções devem, todavia, ser destacadas. Vitorino Magalhães Godinho dedicou bastantes páginas aos problemas das relações de Portugal com o mundo muçulmano e a vários aspectos da presença no Mediterrâneo Ocidental: depois de um primeiro esboço sobre as grandes linhas da expansão quatrocentista portuguesa (18), começou uma série de estudos mais detalhados sobre a região mediterrânica, iniciados com o desenho da geografia económica norte-africana (19). Em textos posteriores, foi desenvolvendo esses estudos, onde incluiu a análise das relações económicas e comerciais da Europa com o Norte de África e o papel desempenhado por Portugal (20).

Ao mesmo tempo, é verdade, muitas obras que se dedicaram a estudar aspectos específicos do comércio europeu acabaram por fornecer, mesmo acerca do reino de Portugal, preciosas informações. Assim, alguns historiadores, a propósito do estudo das relações políticas entre Portugal e outros reinos dão elementos do maior interesse para o conhecimento do comércio medieval luso (21).



Outros autores, que se dedicaram a estudos temáticos, merecem também uma especial referência. Acerca da escravatura, por exemplo, os estudos de, mais uma vez, Jacques Heers contêm informações imprescindíveis à história de Portugal medieval (22). O mesmo se diga para os trabalhos que Vicenta Cortês dedicou à escravatura em Valência do século XV e aos dados que fornece (23), incluindo os de carácter quantitativo, apesar de algumas limitações no alcance das conclusões a que chegou.

Outro tipo de trabalhos de especial relevância diz respeito a um vasto conjunto de obras dedicadas à análise da actividade económica e comercial de portos e regiões marítimas do Mediterrâneo. Por razões pouco compreensíveis, em Portugal este género de estudos tem uma pequena tradição. As experiências para algumas cidades e vilas não foram muito bem sucedidas. O caso de algumas obras dedicadas ao Porto e até a Lisboa, são disso claro exemplo (24). Seja pelas fontes utilizadas, seja pela metodologia escolhida os resultados foram muito parcelares. Haveria que trilhar caminhos semelhantes aos escolhidos por Claude Carrère no seu estudo sobre Barcelona (25), ou por, mais uma vez, Jacques Heers quando publicou a sua análise clássica sobre Génova medieval (26).

## A DEFINIÇÃO DE NOVAS PERSPECTIVAS HISTORIOGRAFICAS

As duas últimas décadas do século XIV serão decisivas para o futuro de Portugal. Não só por aquilo que se passou no plano interno, mas também pelas profundas transformações que se iam verificando por toda a Europa e que os portugueses souberam aproveitar.

O que se segue é uma tentativa de iluminar melhor essa história mal conhecida e um pouco marginalizada. Esmagados pela epopeia dos descobrimentos e pela expansão henriquina, continuam na sombra a actividade dos primeiros marinheiros que se aventuraram no mar em frágeis embarcações, dos comerciantes que ousaram realizar os primeiros negócios tal como o faziam os seus congéneres europeus, dos viajantes que se atreveram a realizar duras e prolohgadas peregrinações aos lugares sagrados da Cristandade e daqueles que, por muitas razões, se foram estabelecendo fora do reino e criaram as primeiras comunidades portuguesas, em especial na bacia do Mediterrâneo. Muitos deles foram mesmo homens do próprio Infante D. Henrique bem como de outras casas senhoriais.

Ao trazer para a luz as pessoas reais é possível também acompanhar as condições em que realizavam as suas viagens,

os vários tipos de barcos que utilizavam, as tripulações que os conduziam, as rotas que seguiam, as ligações que foram criando, os métodos e técnicas comerciais que usavam e até os lucros que conseguiam nos seus negócios. Ao mesmo tempo poderão ser perceptíveis aspectos essenciais da actividade política dos portugueses no Mediterrâneo, incluindo as razões que os levavam à prática de um curso constante.

Porque é sobre o mundo mediterrânico que vamos tratar. As características e especificidades dessa região já a conhecemos bem, especialmente depois das memoráveis páginas que sobre esta região Fernand Braudel escreveu (27).

Lamentavelmente a historiografia portuguesa não está ainda em condições de poder fornecer uma perspectiva clara e precisa do comércio externo português da Baixa Idade Média, nomeadamente com o Mediterrâneo Ocidental (28).

Muitas perguntas, algumas bem simples, ainda não têm resposta: será que, como nos outros reinos europeus, Portugal não conheceu ciclos, crises, perda e conquista de mercados e todas as oscilações normais na vida de qualquer país? A presença dos mercadores estrangeiros em Portugal teria ido sempre no sentido da consolidação de posições e do seu crescimento? E que era feito das comunidades portuguesas

por essa Europa medieval ? Como estavam organizadas e que ligações mantinham com o reino ? Como geriam os portugueses os seus negócios ? E que tipo de negócios realizavam ?

Faltam, de facto, muitos estudos preparatórios. É importante ter consciência dessas lacunas para se ter a noção do imenso trabalho que ainda existe por fazer. É impressionante pensar que acerca destes temas existem obras já com algumas dezenas de anos que se mantêm válidas na sua quase totalidade. Com poucas alterações a obra de Vitorino Magalhães Godinho, "Os Descobrimentos e a Economia Mundial", mantém plena actualidade (29). Ao mesmo tempo, para dar outro exemplo, a historiografia portuguesa nunca foi muito pródiga em estudos especializados, como sejam os da fixação de um vocabulário comercial relativo à época medieval. O velho dicionário de Viterbo é dos poucos trabalhos deste tipo que até agora se fizeram, e nem sequer específico para os aspectos comerciais (30).

O resultado disto acaba por ser uma perigosa simplificação da vida económica deste período. Os produtos objectos de comércio acabam por se limitar a cereais, escravos, especiarias e a uma ou outra mercadoria mais relevante. Imperceptivelmente vamos-nos afastando do quotidiano real dos séculos XIV e XV e construindo uma imagem de um mundo que depois não tem correspondência com as fontes. As armas que

condições de produzir localmente (34). Lembremo-nos ainda que arcas, caixas de todos os tamanhos, cofres de madeira e de couro e até camas vinham nos navios que aportavam aos principais portos do reino (35).

Visto assim este comércio implicava uma complexidade fascinante. Era preciso dispôr dos barcos para chegar a esses mercados, disponibilizar capitais para realizar os negócios e, sempre ou quase sempre, confrontar-se com a concorrência, sempre melhor preparada e com mais capacidade, financeira em especial (36).

De simples pescadores os portugueses foram conseguindo tornar-se mercadores de pescado. De importadores inveterados, os comerciantes portugueses conseguiram mercados para colocar alguns produtos portugueses e foram-se infiltrando nos mercados de distribuição europeus, nomeadamente no Mediterrâneo Ocidental (37). Este trajecto trouxe inúmeras alterações. Uma das principais está relacionada com a capacidade da marinha portuguesa que teve de ser substancialmente incrementada. O modo como isso foi feito, dadas as limitadas potencialidades financeiras, não é fácil de determinar (38). O que não deixa de ser curioso é que à medida que todo este processo se desenvolve a actividade marítima dos portugueses cresce significativamente; entre ela não deve ser menosprezada a que se liga ao curso e à

são compradas, os produtos alimentares mais variados, as mézinhas de múltiplas aplicações, os objectos mais incríveis de uso rotineiro tudo isso era também objecto de um tráfego regular e bastante apreciado nos mercados portugueses (31).

Compravam-se as bestas completas, mas também se conheciam as aquisições só dos arcos, das suas cordas ou dos tornos. Se sabemos que os portugueses importavam na Idade Média, armaduras, couraças e arneses, são já praticamente desconhecidas as mil e uma partes em que estas armas defensivas se decompunham, protegendo cada uma das partes e articulações do corpo, as quais eram procuradas com avidez pelos portugueses nos portos mediterrânicos (32).

O mesmo se passava com as drogas e especiarias. Habitados a ligar a utilização das especiarias à presença portuguesa no Oriente, esquecemo-nos que, muito antes, as especiarias eram bastante procuradas pelos nossos mercadores (33). Mas, a par destas, uma variedade de plantas de aplicações medicinais e um sem número de doces confeccionados sob várias formas, não eram desconhecidas desses nossos antepassados. Se é verdade que Portugal nunca foi um grande produtor têxtil, não é menos verdadeiro que mesmo para a nossa pequena produção eram importados um sem número de corantes e mordentes que o mercado português não estava em

pirataria. Não é por acaso que, durante quase todo o século XIV, os portugueses tinham fama de praticar abusivamente o corso e de forma já considerada indiscriminada. Teriam tido também o proveito? Eis outra questão que, como se verá, é decisiva (39).

Seja como for frequentar estes mercados, mesmo que numa situação subalterna, implicava informação e ligações. Em primeiro lugar conhecimento dos mercados e das suas potencialidades; dos preços praticados em cada um deles e, portanto, dos negócios que valia a pena realizar. Era indispensável também conhecer os meios de pagamento mais comuns e suas alterações que iam sofrendo, os sistemas de pesos e medidas utilizados e as suas equivalências. Mas a necessidade de informação era mais concreta ainda: conhecer os movimentos de mercadorias e as rotas dos navios, poderia significar a possibilidade de realizar um negócio particularmente rentável, pois as idas e vindas dos barcos influenciavam o comportamento dos preços em cada praça (40).

Ao mesmo tempo era essencial a existência de ligações entre os mercadores portugueses e outras pessoas bem posicionadas nas várias praças comerciais. Caso contrário o comércio transformava-se numa actividade demasiado perigosa, por se tornar pouco lucrativo. A proliferação dos sistemas de

cauções e fianças para compras de mercadorias nos vários portos, encareceria o comércio de forma incomportável se os mercadores portugueses não estivessem ligados a outros comerciantes ou casas comerciais. Neste aspecto eles estavam bem incorporados no sistema de trocas medieval (41).

Todo este mundo não escapava ao enquadramento jurídico e doutrinal específico dessa época. Neste aspecto também os comerciantes portugueses não foram muito diferentes dos seus congéneres europeus. No permanente confronto contra as limitações comerciais, desenvolviam-se novas técnicas e métodos que além de mais eficazes e complexos procuravam contornar essas restrições e os inúmeros condicionalismos particularmente fortes no reino português (42).

\*

\*

\*

Ao longo de todo o século XIV faliram muitas casas comerciais por toda a Europa. De certo modo para os mercadores portugueses a ruína de muitas dessas casas era um acontecimento relativamente pouco importante e sem grandes consequências. A debilidade das estruturas comerciais do reino eram por demais evidentes para que as consequências das catástrofes se tornassem devastadoras. Por



volta de 1380 porém o caso mudará de figura. A falência das grandes casas bancárias catalãs forneceu a grande oportunidade aos mercadores portugueses para passarem a controlar uma parte substancial do comércio com o Mediterrâneo, em especial aquele que realizavam com as praças de Barcelona e Valência (43).

Mas a importância que os portugueses passaram a dedicar ao Mediterrâneo deriva também da progressiva consciência que se foi adquirindo acerca da importância do tráfego comercial que passava pelo Estreito de Gibraltar e do qual Ceuta era, como dizia Gomes Eanes de Zurara, a chave (44). Essa importância emergiu nitidamente depois do grande confronto que ficou conhecido por guerra do Estreito. Portugal foi assim, pouco a pouco, reforçando a sua atenção para esse espaço. A conquista de Ceuta, independentemente da discussão em torno das suas motivações, acabou por jogar um papel decisivo na manutenção da presença portuguesa no Mediterrâneo Ocidental e Central.

Assim, durante a primeira metade do século XV a presença portuguesa ir-se-á consolidar em muitos pontos do Mediterrâneo. Tanto no que diz respeito às actividades económicas, como aos novos equilíbrios políticos regionais, o reino de Portugal passou a ter um peso que até aí era desconhecido (45).

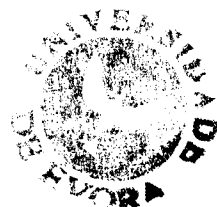
Se é verdade que essa presença se fez sentir mais fortemente nas costas catalã e valenciana, também muitos portos e cidades da península italiana assistiram a um aumento da presença portuguesa.

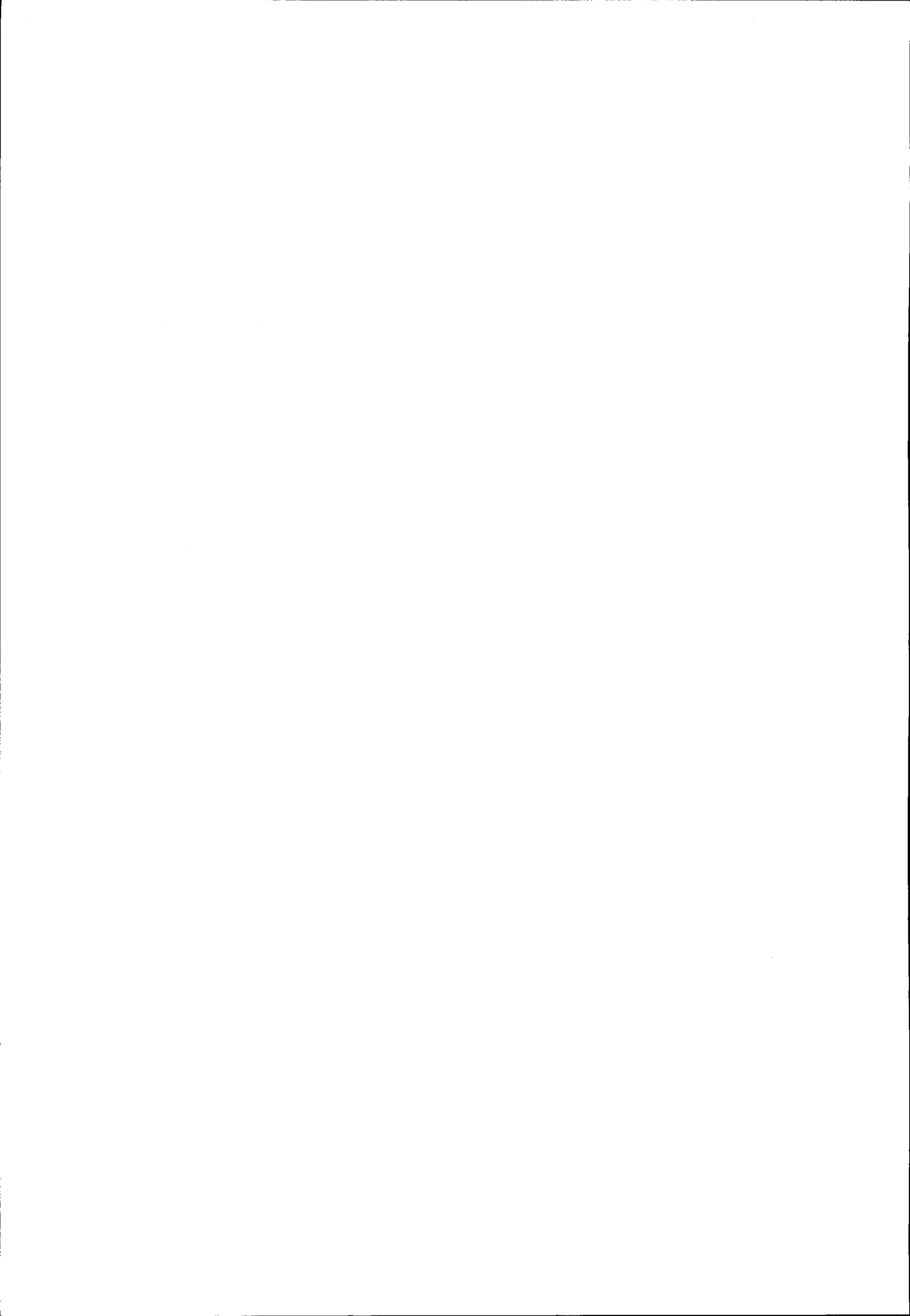
Com o desenrolar do Quatrocentos abriram-se aos portugueses novas opções. Um país com os recursos então existentes, dificilmente tinha capacidade para se manter em concorrência com os poderosos mercadores e casas comerciais italianas, catalãs e até francesas. Ao mesmo tempo, as necessidades de colonização da Madeira e Açores faziam, também elas, desviar recursos humanos e financeiros essenciais.

Iguais consequências tiveram as opções políticas e militares que levaram às tentativas de assalto e manutenção de várias praças magrebina. Pouco a pouco, a presença portuguesa foi-se atenuando nos meios económicos. Uma ou outra experiência política com forte influência portuguesa, nomeadamente em Aragão (46), ajudou ainda a fazer perdurar desde meados do século XV uma presença que estava em fase descendente. É certo que a partir de então, mesmo sem o peso anterior, já não era excepcional a frequência de navios e mercadores naturais de Portugal nas grandes praças comerciais (47). Todavia, nos inícios do século XVI, com o choque da chegada de especiarias através da rota do Cabo,

as autoridades venezianas enviaram a Portugal um certo Cà Masser para os informar acerca do reino que estava a pôr em risco um dos principais pilares da actividade económica de Veneza (48).

Como se referiu, alguns historiadores sempre mostraram alguma estranheza sobre a falta de informação dos mercadores que frequentaram o Mediterrâneo e onde desenvolveram uma actividade que as fontes portuguesas deixavam entrever, mas nunca permitiram esclarecer (49). Por isso, o que se segue é, também, a tentativa de possibilitar alguma resposta a essas antigas interrogações.





#### NOTAS

- (1) SERRÃO, Joaquim Veríssimo "História de Portugal" vol. I, Lisboa, 3ª edição, 1979, pag. 213/214.
- (2) TRINDADE, Maria José Lagos "Marchands Etrangers de la Méditerranée au Portugal pendant le Moyen Age" in: "Estudos de História Medieval" Lisboa, 1981, pags 215/217.
- (3) HEERS, Jacques "L'expansion maritime portugaise à la fin du Moyen-Âge: la Méditerranée" Lisboa, 1956, separ. da "Revista da Faculdade de Letras" de Lisboa, 2ª série, nº 2, 1956.
- (4) IDEM, Ibidem, pags. 16, 17 e 22.
- (5) IDEM, "Portugais et Génois au XVe siècle: la rivalité Atlantique-Méditerranée" Lisboa, 1960, separ. das "Actas do III Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros" II, pags. 138-147.
- (6) Ao longo destes anos, nós próprios temos tentados indagar do destino desta documentação. Por volta de 1980 ela encontrava-se no centro da Faculdade de Letras de Lisboa, dependente do INIC. Na melhor das hipóteses, as vicissitudes que este centro sofreu, terão remetido para uns caixotes postos num canto obscuro estes preciosos elementos.
- (7) Sobre as obras de Virginia Rau, consultar a bibliografia da autora preparada por José Manuel Garcia: RAU, Virginia "As Feiras Medievais Portuguesas" Lisboa, 1982, Introdução e índices de José Manuel Garcia, pag. 18 e segts.. Os estudos dedicados às relações com a Itália na Idade Média correm sob os nº 26, 27 e 29 a 36.
- (8) RAU, Virginia "Bartolomeu di Iacopo di ser Vanni, mercador-banqueiro florentino "estante" em Lisboa nos meados do século XV" in: "Do Tempo e da História" IV, Lisboa, 1971, nota 2 da pag. 97.
- (9) DANAS, Maria Judite "Italianos em Portugal" Lisboa, 1971, Faculdade de Letras de Lisboa, Tese de Licenciatura.
- (10) Seria inviável dar aqui uma lista de todos esses artigos. Além da bibliografia no final, podem ser consultados os anexos bibliográficos dos vários volumes da "Monumenta Henricina" (15 vols., Coimbra, 1960-1974, referidos, daqui em diante, como MH).
- (11) Cf. com a bibliografia no final.
- (12) FONSECA, Luis Adão "O Condestável D. Pedro de Portugal", INIC, Porto, 1982 e "Navegación y Corso en el Mediterraneo Occidental - los Portugueses a mediados del siglo XV" Pamplona, 1978.
- (13) FONSECA, Luis Adão "O Porto nas rotas do Mediterraneo Occidental (vésperas da época moderna)" in: "Revista de História" III, 198, pags. 127-139.
- (14) GODINHO, Vitorino Magalhães "A Expansão Quatrocentista portuguesa. Problemas das origens e da linha de evolução" Lisboa, 1944.

- (15) GARCIA-ARENAL, Mercedes; BUNES, Miguel Angel de e AGUILAR, Victoria "Repertorio Bibliografico de las relaciones entre la Peninsula Ibérica y el Norte de Africa (siglos XV - XVI) - Fuentes Y Bibliografia" CSIC, Madrid, 1989.
- (16) IDEM, Ibidem, pag. 75.
- (17) IDEM, Ibid., pag. 80. Os autores contrapõem as perspectivas de conjunto da obra de Fernand BRAUDEL ("La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II", Paris, 3ª ed., 1976) e de Andrew HESSE ("The forgotten Frontier" Chicago-Londres, 1978) sobre o Mediterrâneo.
- (18) GODINHO, Vitorino Magalhães ob. cit..
- (19) GODINHO, Vitorino Magalhães "História Económica e Social da Expansão Portuguesa" Lisboa, 1947.
- (20) Citem-se, nomeadamente: GODINHO, Vitorino Magalhães "Les guerres du blé au Maroc" in: "Anuario de Historia Economica y Social" I, pags. 227-259; IDEM, "O Mediterrâneo Saariano e as caravanas do ouro" São Paulo, 1956; IDEM, "Les présides portugais au Maroc et la factorerie d'Andalousie" in: "Homenaje a Jaime Vicens Vives" II, Barcelona, 1967, pags. 183-198.
- (21) Um bom exemplo é a obra de Luis SUAREZ FERNANDEZ "Relaciones entre Portugal y Castilla en la época del Infante Don Enrique (1393-1460)" CSIC, Madrid, 1960. Vd. outra Bibliografia no fim.
- (22) HEERS, Jacques "Escravos e servidão doméstica na Idade Média - no mundo mediterrânico" Lisboa, 1983.
- (23) CORTEZ, Vicenta "Valencia y su comercio de esclavos en el siglo XV" in: "Actas do Colóquio Internacional sobre as razões que levaram a Peninsula Ibérica a iniciar no século XV a expansão mundial" Lisboa, 1983.
- (24) é o caso, para a cidade do Porto de: CRUZ, António "O Porto nas navegações e na expansão" Lisboa, 2ª Ed., 1983. Haveria que utilizar modelos mais próximos daquilo que, por exemplo, Rita Costa Gomes fez para a cidade da Guarda (GOMES, Rita Costa "A Guarda Medieval (1200-1500)" in: "Cadernos da Revista de História Económica e Social" 9-10, Lisboa, 1987.
- (25) CARRÈRE, Claude "Barcelone. Centre économique à l'époque des difficultés (1380-1462)" 2 tomos, Barcelona, 1967.
- (26) HEERS, Jacques "Gênes au XVème siècle. Activité économique et problèmes sociaux" Paris, 1961. Acerca de Génova merece ser lido o artigo de C. VULTAGGIO "Genova bassomedioevale e il Mediterraneo genovese nella piu recente storiografia: profilo di una colana di studi (Rassegna Storiografica)" in: "Medioevo - Saggi e Rassegne" nº 4, 1978, pags. 179/212. Ai não só se fornece uma perspectiva do que foi publicado sobre Génova, como se avançam sugestões do que se poderia organizar.
- (27) BRAUDEL, Fernand ob. cit.. Merece também uma referência especial as obras de Orlando RIBEIRO, especialmente "Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico" Lisboa, 5ª Ed., 1987. Mais especializada: "Les sources de l'Histoire Maritime en Europe du Moyen Age au XVIIIe siècle. Actes du Quatrième Colloque International d'Histoire maritime" (Paris, 20-23 Maio de 1959), apresentadas por Michel Mollat, Paris, 1962, onde se podem encontrar interessantes artigos, incluindo os respeitantes a Portugal.

(28) As lacunas são gritantes. Existem mesmo poucas tentativas para traçar uma visão de conjunto anterior a 1415. Eis uma das excepções: SAMPAYO, Luiz Teixeira de "Antes de Ceuta" separ. do "Arquivo de História e Bibliografia" I, Coimbra, 1923.

(29) GODINHO, Vitorino Magalhães "Os Descobrimientos e a Economia Mundial" 4 vols., Lisboa, 2ª Ed., 1981-1983.

(30) VITERBO, Fr. Joaquim de Santa Rosa "Elucidário das Palavras, Termos e Frases que em Portugal antigamente se usaram e que hoje regularmente se ignoram: obra indispensável para entender sem erro os documentos mais raros e preciosos que entre nós se conservam" 2 vols., Ed. crítica de Mário Fidza, Porto-Lisboa, 1983.

(31) Vd. no nº 2, do Capítulo II, da 1ª parte onde que muitos desses produtos de uso quotidiano são tratados.

(32) HERCULANO, Alexandre "Milicias da Idade Média" in: "Panorama" I (nº 28 de 11 de novembro de 1837, pags. 217-220) e II (nº 38 de 2 de Janeiro de 1838, pags. 18-20). Sobre armamento, fora alguns artigos do "Dicionário de História de Portugal" e uma ou outra obra muito geral, pouco se escreveu sobre armamento medieval.

(33) MARQUES, A. H. de Oliveira "A Sociedade Medieval Portuguesa" Lisboa, 3ª Ed., 1974, em especial os capítulos dedicados à "Mesa" e à "Higiene e Saúde".

(34) Esta falta de mordentes pode ser comprovada de várias formas. D. Duarte autorizou Caçome, mouro de Lisboa, a deslocar-se ao Norte de África para comprar tintas e outros materiais para o seu ofício (VITERBO, Sousa "Artes industriais e industrias portuguesas. Tapeçarias" Coimbra, 1902, pag. 13). Também são conhecidas as tentativas dos monarcas portugueses para procurarem e extraírem alumen no reino, pelo menos desde D. Dinis, ao que parece sem grande sucesso, que, em cartas de Março de 1293 e de Fevereiro de 1300, concedeu a dois diferentes grupos de indivíduos autorização "para tirarem o ahumen per todo o reyno" (ANTT, Chancelaria de D. Dinis, Livro 3, fol. 10 e 13).

(35) Ver, sobre este assunto, o Capítulo II da 1ª Parte e também: MARQUES, A. H. de Oliveira, *ob. cit.*, pag. 63 e segts.

(36) Ver, à frente Capítulos II e IV da 2ª Parte e Capítulo II da 3ª Parte.

(37) FONSECA, Luis Adão *ob. cit.*, e HINOJOSA MONTALVO, J. "De Valência a Portugal y Flandres. Relaciones durante la Edad Media" separ. dos "Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval" Alicante, 1982, em especial os quadros das pags. 151/152.

(38) Sobre a marinha portuguesa: CUNHA, Rosalina Silva "Subsidios para o estudo da Marinha de Guerra na 1ª Dinastia" separ. "Revista da Faculdade de Letras" Univers. de Lisboa, tomo XX (1954), 2ª s., nº 1, Lisboa, 1955; ESPINOSA, Fernanda "Escritos Históricos" Porto, 1972, em especial a primeira parte ("Sobre História Marítima"). Ver ainda a bibliografia referida no Capítulo III da 1ª Parte.

(39) Vd., na 3ª Parte, os pontos em que se abordam os temas ligados ao curso.

(40) LE GOFF, Jacques "Mercadores e Banqueiros da Idade Média" Lisboa, 1982, pags. 24/28 e GODINHO, Vitorino Magalhães "Entre Mito e Utopia: os Descobrimientos, construção do espaço e invenção da

Humanidade nos séculos XV e XVI" in: "Revista de História Económica e Social" nº 12, Lisboa, 1978, pags. 1/43.

(41) Como à frente se mostrará (Ver o nº 2 do Capítulo II da 1ª Parte e Capítulo II da 2ª Parte) as ligações internacionais criavam vantagens decisivas para alguns mercadores.

(42) Ver o nº 2 do Capítulo II da 2ª Parte e o início do Capítulo IV, também da 2ª Parte, em que se definem as grandes limitações doutrinárias que em Portugal dificultavam o exercício do comércio.

(43) Num trabalho realizado há alguns anos já tínhamos indicado essa possibilidade: BARATA, Filipe Themudo "Comércio e Navegação de Portugal com o Levante Peninsular (1280-1415) - Subsídios para a história do comércio externo português" Univ. de Évora, Évora, 1987 (Provas de Aptidão pedagógica e científica), pags. 218/219.

(44) ZURARA, Gomes Eanes de "Crónica do Conde Dom Pedro de Meneses" Reprodução Facsimilada, Nota de Apresentação de José Adriano de Freitas Carvalho, Porto, 1988, pag. 36.

(45) FONSECA, Luís Adão ob. cit..

(46) FONSECA, Luís Adão "O Condestável D. Pedro de Portugal", INIC, Porto, 1982, em especial a 2ª Parte dedicada ao governo do Condestável D. Pedro.

(47) FONSECA, Luís Adão "Navegación y Corso..." Capítulo I, pag. 9 e segts.

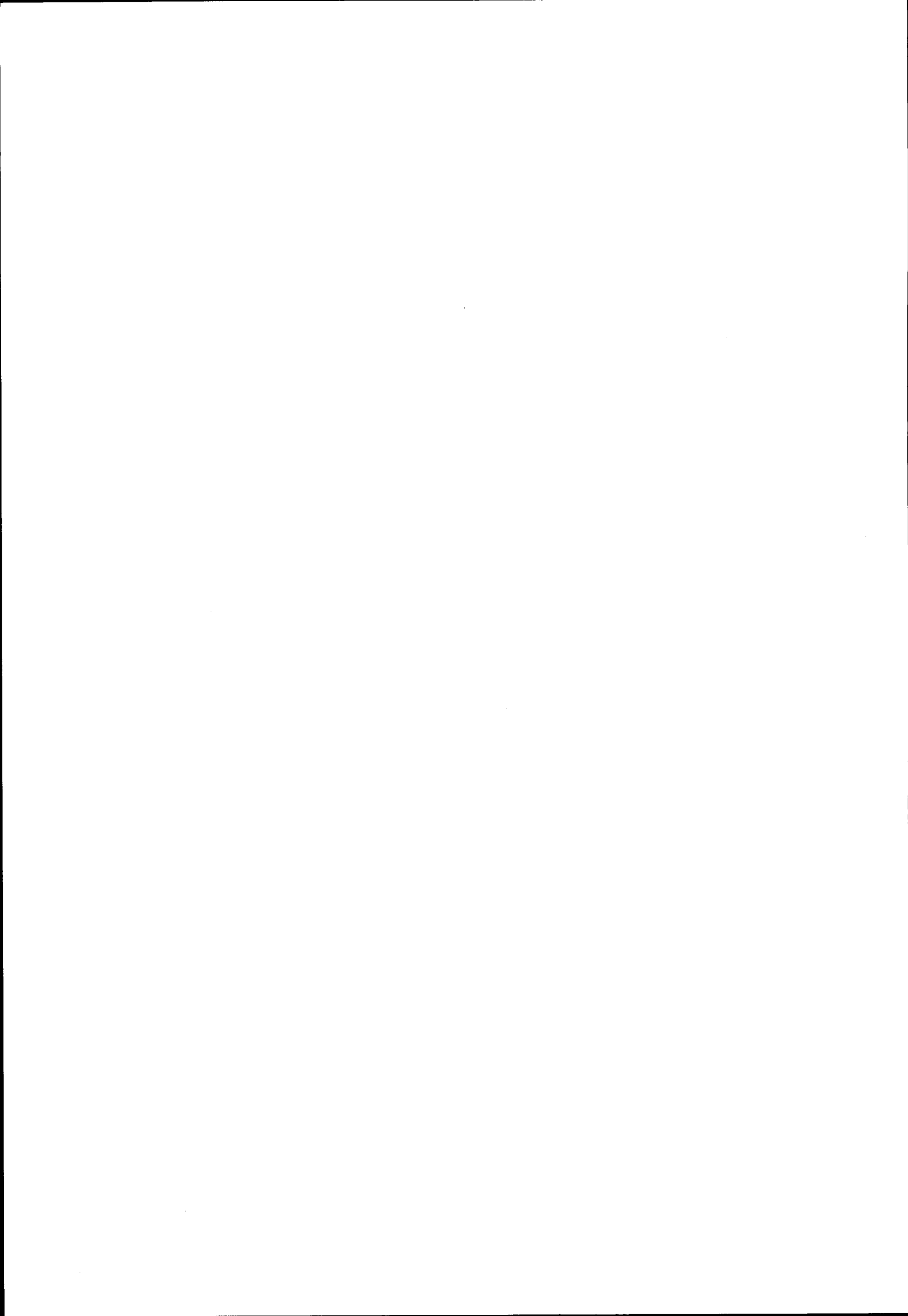
(48) GODINHO, Vitorino Magalhães "Portugal no começo do século XVI: instituições e economia. O relatório do veneziano Lunardo Cà Masser" in: "Revista de História Económica e Social" nº 4 (Jul/Dez), Lisboa, 1979, pags. 75 a 88.

(49) Início da Introdução (notas 1 e 2). Cf. com a bibliografia.



1ª PARTE

ASPECTOS ESTRUTURAIS



## CAPÍTULO I

### INFORMAÇÃO E CONHECIMENTO

#### 1. Viagens e conhecimento do Mundo

##### a) Os parâmetros da mudança

Em 1531, em resposta a uma carta do rei de Inglaterra à Senhoraia de Veneza dispensando a continuação da ida das galés venezianas à ilha, dado não trazerem mais especiarias, que passavam a vir de Lisboa, aquela desculpava-se com um misto de espanto e tristeza: "a culpa não é nossa, mas deste mundo tão mudado" (1). Este tom reflecte mais do que uma simples alteração de funcionamento do mercado e inscreve-se antes nas profundas mudanças que a Europa experimentava havia muito tempo e que, em certa medida, Veneza tinha liderado. Alguns dos parâmetros dessa evolução merecem alguma reflexão.

Provavelmente, entre as mudanças mais radicais, situavam-se aquelas que se referiam aos aspectos mais simples: as noções de espaço e tempo. Quando a expedição que se preparava para tomar Ceuta em 1415 se encontrava junto ao es-

treito de Gibraltar, uma pequena borrasca provocou à maior parte dos componentes da armada um verdadeiro pânico. Um dos motivos que mais impressionava esses homens era o facto de estarem tão longe do reino (2). Não admira! Num mundo eminentemente rural, a imensidão do mar era algo que só com dificuldade jogava com um quadro mental habituado a terra firme e, ela própria, limitada.

Mais estranhos e difíceis de compreender para a generalidade das gentes se tornavam os relatos daqueles que emprenderam grandes viagens, especialmente ao Oriente, e delas deram conhecimento: Giovanni di Piano Carpino (1246-1247), Guilherme de Rubrouck (1253-1255), Odorico de Pordenone (1318-1330), Nicoló di Conti (regressado em 1440) e, talvez o mais conhecido de todos, Marco Polo († 1323). Todavia, os relatos dessas viagens (3), independentemente da sua precisão, ganhavam uma dimensão fantástica nos espíritos de gentes confinadas à bacia do Mediterrâneo.

O mesmo se diga para a noção de tempo. O homem medieval entendia a sua passagem pela terra como um simples momento de um percurso linear que o levava até à eternidade. O tempo, linear, marcado, quanto muito, pelo ritmo das estações do ano, das culturas da terra e dos grandes momentos individuais - nascimento, casamento e morte - limitava a memória do indivíduo e das próprias comunidades, como o

mostrou Le Roy Ladurie num belo livro acerca da vida de Montaillou nos inícios do século XIV (4).

Este tempo, porém, ia-se tornando estranho a homens como os mercadores que, desde cedo, utilizavam o tempo numa perspectiva de rentabilidade económica: as letras a 30 dias são, de facto, invenção antiga ! A essa sociedade Trecentista, já com uma forte componente urbana, não era indiferente a medição do tempo com precisão e rigor. Os primeiros relógios instalados nas torres das igrejas são de meados do século XIV (5). Mesmo a um jurista como João das Regras não era, segundo parece, indiferente o fluir do tempo o que o levou a instalar um relógio no seu ambiente de trabalho (6).

Todos estes aspectos têm implicações decisivas. Num globo formado por mundos encravados (7) que, na sua maioria, nem sequer se conhecem, as notícias de viagens e doutras terras misturavam-se com as mais estranhas perspectivas desse mesmo mundo, com os símbolos mais sugestivos do cristianismo e com os pavores de uma sociedade em permanente contacto com a morte, o espiritual e o Além. A esse respeito são elucidativos os dados que a Cartografia nos fornece.

O tipo de cartas mais ligadas a essa concepção simbólica do mundo são os chamados mapas T/O. Tratava-se de esquematizar

a terra, não tanto como era vista, mas como deveria ser concebida. A água inserevendo um T dentro de O limitava os 3 continentes que Sem, Cão e Jafeth, filhos de Noé, tinham habitado. No centro desse mapa, lugar central desse mundo, a cidade de Jerusalém era, ao mesmo tempo centro geográfico e centro cósmico (8).

Progressivamente os eruditos foram-se afastando dessa representação esquemática, para irem dando maior rigor a alguns desses elementos cartográficos, especialmente os da zona mediterrânica. Ao longo do século XIV foi-se apurando esse rigor do desenho, juntando-se-lhe também informações recolhidas por viajantes. A famosa carta catalã de 1375, elaborada para Carlos V, tenta acompanhar as descrições que Marco Polo fez de partes asiáticas (9).

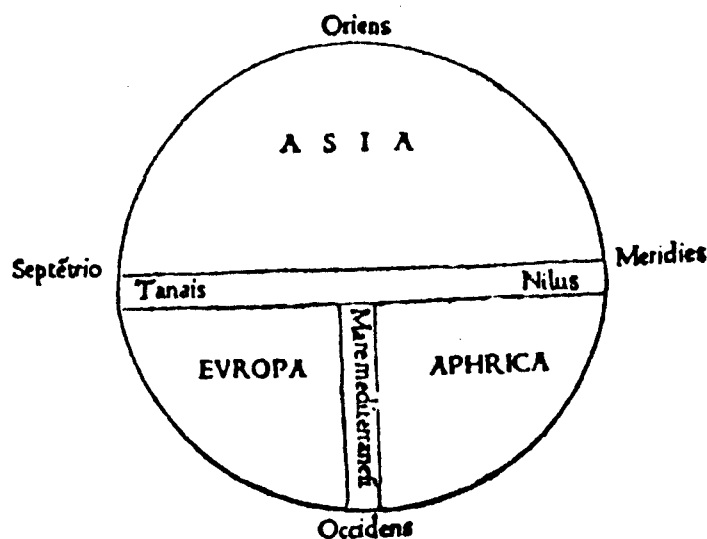


Fig. 1 - As cartas chamadas T/O são construções mais ou menos simbólicas do Mundo, em que Jerusalém ocupa o centro da Terra e é também ponto de confluência dos três continentes conhecidos. Em 1490, indiferente aos progressos da cartografia, o florentino Zacarias Lilio desenhou este Mapamundo no seu "Orbis Breviarum".



Perfil do mapa de Giovanni di Carignano desenhado c. 1307.  
(in: CORTESAO, Armando "History of Portuguese Cartography"  
Coimbra, 1969, vol. I, pag. 227)



Perfil do conhecido mapa de Andreas Bianco (1436).  
(in: CORTESAO, Armando "History of Portuguese Cartography"  
Coimbra, 1971, vol. II, pag. 159)

Fig. 2 e 3 - Nestas duas cartas já podemos observar alguns dos reais progressos da Cartografia: maior segurança no perfil das linhas de costa e apuramento da noção de escala.

Note-se que a elaboração dessas cartas são já uma verdadeira síntese do real com o imaginário. O Mediterrâneo, por exemplo, já era bem conhecido por ser bastante navegado; por isso, a representação desse mar é cada vez mais correcta, respeitando-se proporções, distâncias, etc. As zonas menos conhecidas, essas tendiam a ser descritas com os instrumentos simbólicos mais arreigados nos espíritos dos cristãos que, em grande parte, os foram beber a Pompónio Mela ("De situ orbis") e a Plínio o Velho ("História Natural"). É o que acontece, por exemplo, com o Paraíso Terreal (10), esse lugar idílico, onde nascem os quatro grandes rios que atravessavam o reino simultaneamente imaginário e real do Preste João, colocado ora na Ásia, ora na África.

O próprio desenvolvimento e enraizamento na cultura europeia do fabuloso reino do Preste João é outro exemplo de como o maravilhoso não desaparece mesmo em confronto com a realidade.

Desde o século XII que a Etiópia tem contactos com a Europa cristã: são as peregrinações etíopes a Jerusalém, as intensas relações da igreja etíope com os coptas egípcios, a presença contínua em Chipre também de etíopes e, a partir do século XV, a correspondência trocada com Afonso V de Aragão e com o Papa pelos reis da Etiópia (11). Apesar



desta já vir representada no Planisfério de Framauero de 1460 com precisão (12), a ideia da existência de um reino fabulosamente rico onde o rei habita um palácio de ébano e cristal e, sendo senhor das 3 Índias, senta à sua mesa trinta mil visitantes, persiste (13).

Numa Europa Quatrocentista, cada vez mais pressionada pelo Islão, foi-se perdendo alguma memória das ligações com esse rei, mas permaneceu a ideia do seu poderio. O Preste João foi-se tornando cada vez mais o aliado ideal dessa Europa cercada.

Não se pense que o fantástico foi definitivamente afastado da maneira de olhar o mundo. Mesmo quando o saber experimental, ou seja o conhecimento obtido da longa prática das coisas, ou ainda o conhecimento empírico, veio dar algum sentido às obras de "marinheiros-sábios" como Duarte Pacheco Pereira, nem assim se abandonaram todas essas ideias maravilhosas e fantásticas que então predominavam. O próprio autor do "Esmeraldo" não resistiu à "tentação" e falou das cobras gigantes que se dissolviam na água ou da estranheza dos negros habitarem as zonas tropicais (14).

Essas fábulas e maravilhas, é verdade, foram progressivamente regredindo. Frei Gaspar da Cruz, em 1569, reivindicava-

va para os portugueses o mérito de terem posto fim a essas efabulações: "Estas e outras cousas ficaram fabulosas depois que a India se descobriu pelos Portugueses" (15). De resto é bom não esquecer que a cartografia de base erudita não esgotava toda a produção cartográfica.

De facto, a par da cartografia mais ou menos erudita, os pilotos e mestres dos navios, na sua navegação e especialmente para a aproximação aos portos, produziam as suas próprias cartas, essas sim, verdadeiros instrumentos operacionais e de ajuda à navegação. Ficaram bastantes escritos notariais nos quais, no acto da venda dos navios se estipulava como fazendo parte deles as cartas, que eram essenciais à navegação (16). Do mesmo modo, nas listas de instrumentos necessários para equipar um navio, não eram esquecidas as bússolas e cartas juntamente com o restante equipamento dos navios (17).

Neste tema importa acentuar que, mesmo com o recuo do mundo do fantástico e do predomínio do real, ficará sempre nos navegantes e na sociedade em geral um espaço próprio onde os elementos de irracionalidade ligados ao mar e aos "outros" ocupam um papel muito especial.

Talvez pela sua relação com a morte, constantemente vencida, os marinheiros eram gente nem sempre bem vista pela

sociedade portuguesa. No século XVI, ao descrever na "História Trágico-Marítima" o naufrágio da nau "São Paulo", e este é só um exemplo entre muitos, Henrique Dias dizia "é condição já mui velha de marinheiro, contradizer sempre o bem, e aprazer-lhe o mal, por sua natural e má inclinação" (18) e o autor continuava considerando os marinheiros como gente muito próxima da marginalidade.

Esta atitude de medo e irracionalidade perante o mar é, desde cedo, acompanhada do reconhecimento das vantagens que ele proporciona. Mais uma vez, recorramos à literatura, a um poeta, pois os poetas foram, muitas vezes, observadores atentos das realidades sociais. Numa cantiga de escárnio e maldizer, Pay Gomez Charinho escrevia:

"O mar dá muit', e creede que non  
se pod' o mundo sen el gobernar;

...

Des y ar é temudo, que non sei  
quem o non tema;

...

En o mar cabe quant' y quer caber  
e menten muitos; e outros y a  
que x' ar quebranta e que faz morrer  
enxerdados; e outros a que dá  
grandes erdades e muit' o otro ben" (19)

Um dos campos mais interessantes de confronto entre o fantástico e o real é o das relações que os portugueses tinham com os povos que iam conhecendo. Neste ponto misturavam-se questões técnicas e políticas com religiosas de uma forma que é bem paradigmática.

Não vale a pena entrar em detalhe nas discussões então existentes a propósito da teoria das cinco zonas ou das várias explicações acerca dos antípodas. E alguns aspectos são bem significativos: desde explicar a surpresa dos portugueses ao confirmarem que a zona tórrida era habitada, até perceber a necessidade de Copérnico de, em 1543, refutar Lactâncio que negava a esfericidade da terra e a física aristotélica (20).

Outro dos parâmetros interessantes das mudanças europeias refere-se às relações que os cristãos deveriam ter com os povos com que se iam relacionando. Para os portugueses também desde cedo se pôs essa questão. Tudo isto envolvia perguntas fulcrais: comungavam os gentios das características do género humano, como então tal era entendido? Tinham os portugueses legitimidade para os submeter e converter? Posteriormente as dúvidas foram-se complexificando: a situação dos negros ao sul do Saara regulava-se pelo mesmo direito que aquele que opunha a Cristandade, em geral, e Portugal, em particular, aos muçulmanos?

De fora ficava, claro, a determinação dos direitos dos portugueses, face aos outros reinos europeus, nas regiões descobertas e conquistadas; mas aqui o problema era eminentemente político e disso havia plena consciência.

Recuemos à "descoberta" das Canárias, nomeadamente à expedição organizada em 1341 por Afonso IV (21). O texto, atribuído a Bocaccio (22) refere-se à admiração e estranheza que esses homens das Canárias causaram: a sua nudez, o comprimento e cor dos seus cabelos e as suas formas de sociabilidade, tudo isso provocou uma grande impressão aos primeiros visitantes. Estes "homens silvestres" viviam em sociedades e lugares que, portugueses e italianos, assimilavam ao Paraíso Terreal; sobre estes "selvagens" não pesaria sequer o drama do pecado original. Por tudo isso, estes "homens silvestres" tornar-se-ão rapidamente um dos motivos de moda das manifestações artísticas em várias regiões da Europa (23).

Perante isso tornou-se relevante definir os direitos que os navegadores, guerreiros e monges do monarca português poderiam exercer nas suas relações com os povos autóctones fora da Europa. E não era um problema de simples resolução.

Tome-se a "Carta do Achamento do Brasil" de Pero Vaz de Caminha; esse texto, como aliás outros da época, contém uma

perspectiva que poderíamos considerar ambivalente. Por um lado esses "indígenas" eram descritos com uma certa admiração, sublinhando a sua capacidade, dentro da simplicidade e naturalidade que apresentavam, de rapidamente aprenderem e se juntarem ao cristianismo. Mas, por outro lado, este texto tem implícita uma interrogação, a qual era a de determinar se se tratavam realmente de homens (24).

De facto, numa sociedade em que o cristianismo era o elemento essencial que caracterizava o Homem, o facto de alguém não se declarar cristão, acarretava-lhe uma suspeição de, afinal, poder não fazer parte do género humano. Estão numa situação diferente as relações dos cristãos com judeus e muçulmanos. Apesar de se considerar que eles se autoexcluíam das sociedades europeias, eles eram, ao mesmo tempo, grupos que se ligavam à história dos reinos cristãos, mesmo que pela negativa.

Por isso, desde muito cedo, a doutrina oficial, como o provam as bulas que se debruçam sobre essa questão, defendiam que a guerra contra os infiéis, ocupantes dos lugares santos ou antigamente terra de cristãos, era justa. E esse direito já não era extensivo para outras partes que antes nunca tinham estado sob jurisdição da Igreja, como o confirmam os pareceres dos juristas bolonheses consultados pelo Papa Eugénio IV (Antonio Minucci Pratovecchio e Anto-

nio de Rosellis) que declaravam como justa a guerra de defesa e recuperação (25). Em relação às Canárias o mesmo Eugénio IV proibiu, em vão é bem verdade, que as suas populações fossem reduzidas à escravidão (26). Para os negros também falhou, como à frente se verá (27), qualquer tentativa de conter o tráfico de negros. De certo modo, a maior parte dos europeus continuava a olhar esses povos autóctones como gente que não possuía todas as características próprias do género humano.

Resumindo e como dizia Vitorino Magalhães Godinho, "as navegações reais tendem a inscrever-se nos mitos, a transpôr-se em utopias" (28). Garcia de Resende condensava bem todas essas novidades na sua "Miscelânea", verdadeira crónica do nascimento do mundo moderno:

"e pois tudo vi passar,  
começar, e acabar,  
...  
Esta [memória] deuemos de ter  
deste mundo tão mudado,  
para disso recolher  
quem teuer siso, e saber,  
que o por vir é o passado" (29)

## b) As viagens e os mecanismos de circulação da Informação

A apropriação progressiva do espaço, a definição de outras concepções de tempo, os progressos técnicos na agricultura, na indústria, na mineração e na construção naval são fenómenos que têm uma estreita ligação à maior mobilidade da população. Viajar era conhecimento e causa da difusão das técnicas, das ideias e das notícias. Por toda a Europa circulavam embaixadores e enviados, mensageiros, correios, arautos, peregrinos, guerreiros, marinheiros e, claro, mercadores. Toda esta gente levava e trazia novidades, espalhava boatos à mistura com informações de guerras, pestes, entronização e morte de reis e relatos sobre fomes e secas.

As viagens foram também permitindo conhecer os vários mercados europeus e criando condições para um enorme desenvolvimento do comércio. Entretanto, é importante observar mais de perto como circulavam os mais diversos géneros de informação pois, tal facto, será crucial para o futuro do comércio europeu.

Em Portugal, o profissional que, por definição, estava em permanente movimento, era o almocreve. Transportando as mercadorias por conta de outrém, ou em seu próprio benefi-



cio, levando e trazendo informações e boatos, o almocreve unia comunidades e homens. A importância que a sua actividade tinha na animação da vida económica das aldeias e vilas portuguesas, está bem atestada por algumas queixas apresentadas em cortes contra os almocreves que se afastavam das rotas normalmente utilizadas (30). Quase todas as aldeias e vilas do reino tinham inscritos um número variável de almocreves que ajudavam ao abastecimento dos centros urbanos.

Se este transporte dos produtos para as zonas consumidoras abria caminhos e mantinha activas as vias antigas, ele era demasiado lento, se a notícia a levar ou a mercadoria a transportar, exigisse rapidez. Como, ao longo do século XIV, as costas portuguesas estavam bastante expostas aos assaltos muçulmanos, de corsários ou de simples piratas, os reis portugueses foram organizando um sistema através do qual um perigo iminente ou a notícia de um assalto pudesse ser rapidamente transmitida. Em 1372, Lourenço Anes, morador e vizinho de Tavira, era mensageiro da cidade de Silves e dos concelhos costeiros algarvios: Loulé, Faro, Tavira e Lagos (31).

Por razões compreensíveis, este tipo de informação ligado à segurança dos reinos foi o que mais rapidamente se estruturou. Dada a forma como se produzia a informação e os

objectivos que visava, as fontes deste tipo são bastante interessantes.

Tome-se o exemplo da viagem a França do rei D. Afonso V, a qual conhecemos com algum detalhe através da crónica de Rui de Pina que lhe dedica vários capítulos (32). Segundo o cronista, a frota era composta por 26 navios e comportava, no total cerca de 2.200 pessoas, entre elas 480 de condição suficiente para, em terra, terem direito a montadas (33). Entretanto, ao desembarcar na Catalunha, 6 cidadãos de Barcelona seguiram o desembarque e parte do caminho do rei, enviando depois para os conselheiros da cidade várias informações que consideraram relevantes. Um marinheiro, Pere Fabrici, confirmou o desembarque do rei português em Colliure, tendo contado 17 fustas com a comitiva normal. Segundo este homem seriam cerca de 100 homens de cavalo, entre portugueses e castelhanos, que se meteram pela estrada em direcção a Perpignan (34).

Uma segunda testemunha, regressando de Paris, narrou com mais precisão tudo o que vira: confirma o número de fustas, as quais, aliás, não seriam do rei, antes pertenciam a mercadores portugueses e vinham carregadas com sal e outros produtos. Para este informador, a comitiva era composta por cerca de 300 pessoas, concretamente 76 a cavalo e 46 em mulas, sendo as restantes gente miúda. Este homem chega ao

pormenor de descrever o monarca português, atribuindo-lhe entre 40 a 50 anos, "de gentill talla e bona cara" e transportando pendurada ao pescoço uma corrente de ouro, como o faziam outros acompanhantes (35).

Em resumo, na época medieval, existiam formas de obtenção de informações ligadas ao que poderia ser considerado a segurança, a qual, desde muito cedo, foi sendo estruturada. É o caso do famoso espião aragonês, enviado a Portugal pelo rei de Aragão nas vésperas da tomada de Ceuta, e que escreveu ao seu monarca um relatório detalhado sobre a capacidade da marinha portuguesa, incluindo os navios que se encontravam em construção (36). Lembre-se que, na mesma altura, por motivos idênticos, D. João I, sob falso pretexto, enviou o Prior do Hospital a Itália, a fim de que este pudesse espiar a cidade norte-africana e analisar as condições para a sua tomada (37).

No fundo, os mecanismos de transmissão de notícias dependiam do que se pretendia transmitir. Uma forma já bastante usada desde o século XIV era o próprio correio. Yves Renouard (38), ao estudar os registos papais, chegou à conclusão que, desta chancelaria, saíam, diariamente e só na centúria de Trezentos, para vários pontos da Europa, cerca de 20 cartas, o que dá a impressionante cifra de 5.000 a 6.000 cartas por ano. Para conseguir que esse serviço

funcionasse havia os correios pontifícios ("cursores pape") mas, além destes, eram utilizados os serviços de outros correios profissionais, dos próprios enviados à Cúria com mensagens dos príncipes para o Papa e que traziam a resposta de volta, e, muitas vezes, de quaisquer outras pessoas que, deixando Avinhão, se dirigissem a um destino conveniente.

É sabido que Pero da Covilhã, quando pretendeu enviar informações a D. João II, provavelmente acerca dos resultados das suas deslocações, terá entregue uma carta no Cairo ao judeu português Josef, o qual seria um viajante habitual do Mediterrâneo Oriental e fora enviado pelo Monarca português para saber novidades do mesmo Pero da Covilhã (39).

Mas, esta necessidade de um mensageiro especial não era a regra. Rafael Fogaça, português e morador em Bruges, trocava correspondência, em Maio e Junho de 1428, com o seu compatriota Afonso Eanes que se encontrava em Itália (40). De Florença, o Abade D. Frei Gomes correspondia-se com D. Duarte e com Gomes Nogueira, o qual, em 10 de Janeiro de 1427, lhe mandava notícias a propósito dos combates havidos em Ceuta (41).

Até em relação ao mundo muçulmano, e deste em relação à Europa cristã, existiam canais que permitiam recolher in-

formações. Assim, muitas das notícias acerca da situação do Infante D. Fernando, preso no seguimento do desastre de Tanger, foram obtidas através de genoveses, castelhanos e judeus que se encontravam em Arzila, para onde o Infante foi, no início, levado (42). Em sentido inverso, temos várias notícias de fugas de mouros de Portugal para terras africanas (43), ou até de prisões por pura e simples cumplicidade de moradores do reino com mouros. Em 26 de Fevereiro de 1426, David Maalom, judeu de Lagos, foi preso por ter escrito ao alcaide de Safim, avisando-o da partida de uma caravela do reino (44).

Nesta recolha e troca de informações entre estas duas regiões, religiosamente opostas, desempenhavam um papel especial os homens encarregados do resgate de cativos, os alfaqueques, os quais tinham os seus canais de recolha de informações sobre cativos existentes e preços pelos quais poderiam ser remidos (45).

Grandes viajantes das estradas medievais eram, também, os peregrinos. Em direcção aos santuários e outros locais de devoção, como Santiago, Roma, Jerusalém e Rocamador (46), esta gente mantinha vivas as estradas abrindo outras e, como explicou Virgínia Rau, a importância dos peregrinos na animação comercial pode até ser atestada pelo facto de muitas feiras fazerem depender o local e período da sua

realização com as romarias (47). Este verdadeiro dever de realizar peregrinações foi, aliás, um bom motivo de troça dos trovadores portugueses, dado que, muitos peregrinos desviavam-se do fim devoto da viagem, para se entreterem em assuntos muito mais terrenos. Numa dessas cantigas, Pero d'Ambroa era acusado de, em vez de ter ido a Jerusalém, ter ficado a morar em Montpellier (48).

Outra das grandes fontes de recolha de informação na Idade Média refere-se aos relatos de embaixadores ou mensageiros enviados em missões ao estrangeiro, cujos relatórios poderiam ser bastante detalhados. Um razoável exemplo, relacionado com o reino português, é o relatório escrito por um membro da embaixada aragonesa enviada a Portugal e dirigida por Mossem Ombert de Fonollar a fim de tratar das pazes entre os dois reinos (49). Note-se que não se pretendia descrever o reino, mas, os 17 folios, escritos, provavelmente em Março ou Abril de 1371, contando várias peripécias dos enviados, vão fornecendo interessantes informações. Inclui notícias de cidades e vilas do reino e, muito especialmente, introduz-nos nos bastidores da vida política portuguesa, mostrando até a importância relativa de muitos cargos e dos seus titulares (50).

E a informação com interesse comercial, como circulava ? Teria ela mecanismos próprios ? Não há dúvida que uma boa

parte das notícias sobre regiões distantes chegaram à Europa através de mercadores. Como muito bem escreveu Gaspar Barreiros, o qual viajou entre 1546 e 1548 de Évora para Roma, "as mais das cousas que os geógrafos escreveram [foi] por enformações, como eles costumavam, de mercadores ou soldados (porque a guerra e o comércio nos descobriram o que sabemos do mundo)" (51). Foram as viagens de homens como Marco Paulo, Nicolo dei Conti, ambos de Veneza, e Jerónimo de Santo Estevão e Jerónimo Adorno, de Génova, que trouxeram as notícias mais precisas sobre as longínquas regiões por onde andaram (52).

Mas, além deste tipo de conhecimento mais genérico, havia um outro, estreitamente ligado à vida comercial, que impunha a necessidade de organizar a informação de interesse prático. Para um mercador, saber com antecedência da chegada de um navio com determinado produto, poderia significar a possibilidade de realizar excelentes negócios. Mas, na vida comercial, ainda por cima, eram muito variados os géneros de informação que importava recolher e controlar. Vejamos mais de perto esta questão.

## 2. Informação, Formação e Comércio

### a) O conhecimento dos mercados

Saber onde se poderia comprar um produto e conhecer o local onde ele poderia ser vendido era uma informação essencial. Acerca desse mesmo produto, qualquer que ele fosse, era importante saber a sua proveniência, aplicações potenciais e formas de comercialização. Ao mesmo tempo, qualquer mercador que se quisesse movimentar com o mínimo de facilidade nos circuitos do comércio europeu tinha que estar a par dos sistemas monetários em cada região, bem como das equivalências entre as moedas. Outro aspecto particularmente relevante era o que se relacionava com o saber destrinçar a confusão em que estavam mergulhados os pesos e medidas utilizados, os quais variavam de reino para reino e de cidade para cidade. Além disso, mesmo que se utilizasse a mesma nomenclatura para alguns desses pesos e medidas, a medida concreta a que se referiam não eram iguais (53).

Daqui deriva a elaboração de alguns documentos que tinham por finalidade fornecer às grandes casas comerciais medievais, ou aos seus agentes, uma informação estruturada acerca das características dos mercados, dos produtos e dos



sistemas monetários e de pesos e medidas usados. Eram os "Manuais de Mercadorias". Note-se que, em princípio, não eram livros para serem divulgados; ao contrário, a sua produção e divulgação pretendia-se o mais restrita possível, e ficava normalmente confinada à casa ou aos agentes da casa a que o autor do manual estava ligado (54).

Por isso mesmo, ou seja, pela forma como foram produzidos e pelos objectivos que pretendiam atingir, estes manuais são fontes primordiais para o conhecimento global dos mercados medievais. Muitos deles podem só abranger o comércio entre uma cidade ou uma região determinada, mas alguns dão uma visão de conjunto do comércio europeu e nomeadamente do mediterrânico.

Espalhados por arquivos europeus podem ser encontrados provavelmente algumas centenas de livros com estas características. Todavia, só uma parte mínima desses manuais é conhecida e só um número diminuto foi objecto de publicação. Entre estes, estão precisamente aqueles que dão uma visão mais geral e englobante do comércio medieval. Mas, porque ligados a casas comerciais muito grandes, embora com interesses muito específicos, omitem as referências aos mercados menos importantes, ou áqueles com menor interesse para as grandes companhias.

Entre esses manuais, motivo pelo qual foram publicados, encontram-se três que merecem um especial menção: a "Pratica della Mercatura" (55) de Francesco Balducci Pegolotti (c. 1342) o "Libro di Gabelle" (56) de Giovanni di Antonio da Uzzano (1440) e o "Libro di Mercatantie" (57) de Giorgio di Lorenzo Chiarini (1458-1470). Além destes estão publicados um manual elaborado por Cesare Ciano para a casa de Francesco Datini di Prato ["Pratica di Mercatura" (Datiana)] (58), um outro de origem aragonesa [também chamado "Manual Hispânico" (59)], ambos do século XIV, e um terceiro, parte do século XIV e parte do século XV, que se dedica mais às equivalências dos sistemas de pesos e medidas das mercadorias (60).

A "Pratica della Mercatura", por exemplo, foi produzida por um agente da famosa casa Bardi a qual tinha interesses espalhados um pouco por toda a Europa. Ao serviço desta casa, Pegolotti, o seu autor, estabeleceu-se em Inglaterra, onde chegou a dirigir a filial inglesa (1317-1319), passou a Chipre entre 1324 e 1329 e só terá voltado definitivamente a Florença por volta de 1332 (61). O seu trabalho, as suas viagens e ligações e os seus conhecimentos permitiram-lhe ir anotando, de forma estruturada, os apontamentos que originaram a sua obra.

Que esta foi elaborada sob a perspectiva de um funcionário da casa Bardi nota-se por algum desequilíbrio na informação que fornece sobre certos mercados. Barcelona, por exemplo, apesar de ser então um importante centro económico europeu, só é referenciada como centro financeiro, onde tem especial papel a obtenção de prata, e como centro consumidor de trigo. Em compensação, Maiorca, que ficava bem nas rotas das galés florentinas, genovesas e venezianas que se dirigiam ao Atlântico merece um destaque muito especial, dando uma ideia de maior importância comercial do que Barcelona, que não era o caso.

Vale a pena comparar a informação acerca de algumas cidades que nos fornecem Pegolotti e Chiarini. O Manual deste último, com uma estrutura diferente, em que parte da informação é obtida a partir da própria legislação das cidades e portos mencionados, permite, muitas vezes, um conhecimento mais preciso e completo da sua actividade comercial.

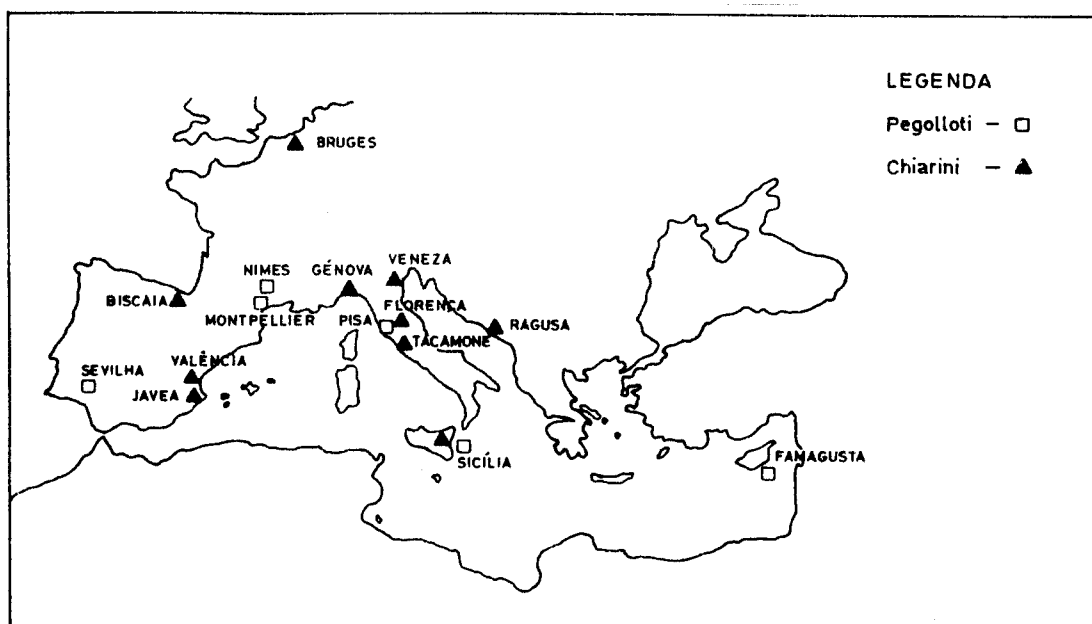


Fig. 4 - Ligações comerciais de Valência, segundo as informações de Pegolotti e Chiarini.

Valência, por exemplo, cuja actividade comercial Chiarini descreve a partir dos seus costumes, apresenta uma rede de relações mais alargada e mais consentânea com a realidade, do que a descrita por Pegolotti (Fig. 4). De facto, Valência era um dos principais centros económicos peninsulares e do ocidente mediterrânico.

Outro exemplo, que vai no sentido inverso, é o da descrição das mercadorias, tipos que pode apresentar e zonas de escoamento. Em regra, Pegolotti é mais completo e minucioso do que os autores de outros manuais, cuja informação, aliás, eles muitas vezes copiaram.

Pegue-se num produto como o açúcar. Pegolotti explica as características dos vários tipos de açúcar existentes no

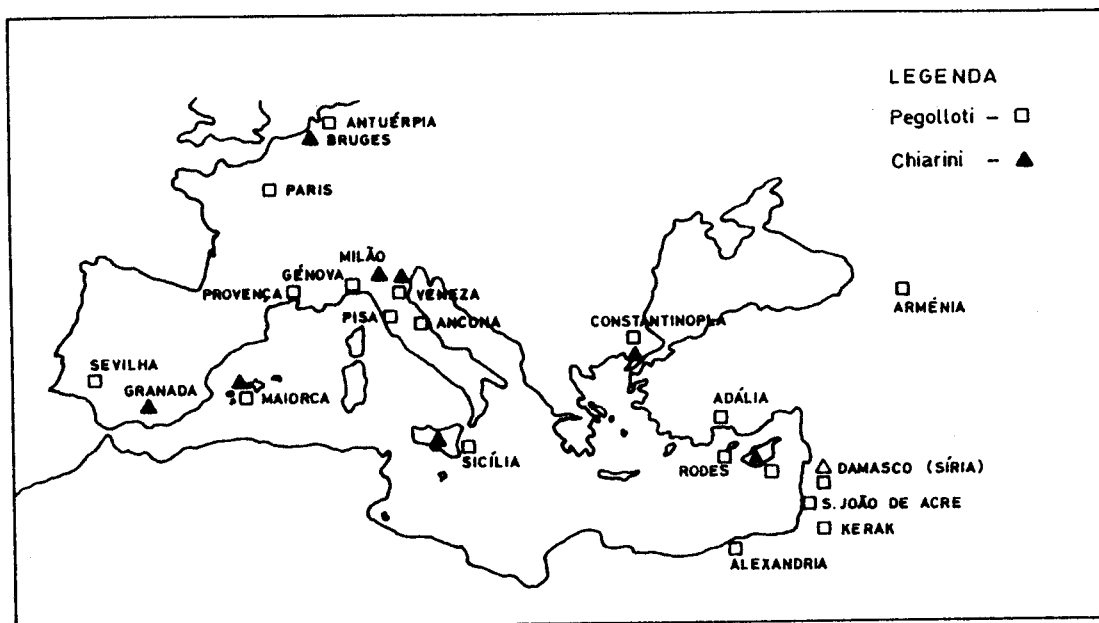


Fig. 5 - Centros distribuidores de açúcar, segundo as informações de Pegolotti e Chiarini.

mercado, seja sob a forma de pão, seja em pó, desenha inclusive os vários formatos de pão de açúcar dos vários tipos e indica os lugares onde eles são comprados e vendidos. O mapa da Fig. 5 compara exactamente a informação entre Pegolotti e Chiarini no que respeita às praças onde o açúcar é transaccionado (62).

Assim, numa primeira fase as grandes casas comerciais tinham acesso a uma informação privilegiada no que respeita

ao funcionamento do mercado; todavia, no século XV, esse conhecimento ir-se-á alargando e passará a ser acessível a outros mercadores.

Mas, ao mesmo tempo, dadas as condições e limitações destes manuais, a informação comercial de então não se esgotava neles. Em Portugal, por exemplo, não terão sido produzidos manuais deste género que o saibamos. A dimensão das sociedades comerciais existentes não o justificaria. Por isso há que procurar outro tipo de fontes que ajudem a completar a que os manuais de mercadorias testemunham. Entre elas lembre-se que também os mercadores mantinham uma importante actividade epistolar através da qual se davam detalhes dos mercados.

Um dos exemplos mais interessantes e conhecidos é o fundo de cartas existente no arquivo Datini chegadas das mais variadas praças europeias. Entre elas existem 6 escritas em Lisboa, as quais dão preciosas informações sobre alguns aspectos da capacidade exportadora portuguesa (63). Na primeira dessas cartas, datada de 5 de Junho de 1399, Bartolomeo Manni explica que, em Portugal, se podem encontrar bons couros, sal de boa qualidade, sardinha comparável em tamanho, preço e qualidade aos arenques consumidos em Itália, azeite, mel e sebo (64). É um facto que Manni enviará uma partida de couros para Fisa à experiência. Não será estra-

nha a esta capacidade de obter informações comerciais o facto de, anos depois, quando Portugal se tiver tornado num dos principais centros produtores de couros da Europa, os florentinos terem nesse mercado um importante papel.

Documentação já publicada aponta para que os mercadores portugueses, à semelhança dos outros, também mantiveram correspondência em que abundam as trocas de informação em temas económicos. Afonso Eanes, contador-mor do rei D. Duarte e vivendo durante algum tempo em cidades italianas, correspondeu-se com mercadores residentes na Flandres e, nessas cartas, dominavam os temas e problemas económicos (65).

Os viajantes que passaram a escrito as impressões e relatos das suas viagens, davam sempre conta da importância comercial das terras que frequentaram. Luís de Cadamosto, por exemplo, nas suas "Navegações" descreve com algum detalhe aquilo que se poderia comprar na Madeira e que tinha escoamento assegurado nos mercados europeus como o açúcar e o vinho (66). Jerónimo de Santo Estevão na sua carta a João Jacome Mayer, que se encontrava em Beirute, narra como, perto de Adem, viu apanhar pérolas e, muito mais longe, na Sumatra, trocou as mercadorias que trouxera para adquirir sedas (67). O próprio Marco Polo em várias descrições de

regiões, cidades e vilas por onde passou não se esquece do comércio. Escolhamos uma dessas descrições, ao acaso. Quando descreve os arrabaldes da cidade de Cambalu (68), refere todas as mercadorias que viu aí serem transaccionadas: "pedras preciosas e aljofar syrgo e especiarias".

Lendo a colectânea acerca de viagens e viajantes organizada por Giovanni Battista Ramusio (69), podemos perceber essa permanente ligação entre as descrições de viagens e a actividade comercial da época medieval.

Quem não estivesse integrado numa rede comercial pertencente a qualquer grande casa teria sempre desvantagem no exercício da sua profissão de mercador. Os portugueses que não tivessem essas ligações (70), compensavam a falta de informação sistemática com uma prolongada prática de navegação, que os ia introduzindo progressivamente no conhecimento dos mercados. A própria prática do curso, em que os nacionais do reino tiveram um importante papel (71), ajudou, nesse sentido, os homens do mar nacionais.

#### b) Comércio e formação: o "manual do bom mercador"

Aproveitar uma qualquer viagem para comprar um produto para



o vender noutro local não fazia um mercador. Trabalhar no comércio deveria ser coisa de profissionais e era uma actividade complexa, para a qual eram requeridas uma série de condições. O mercador deveria possuir um conjunto de conhecimentos específicos, organizar a sua actividade a preceito e possuir até certas características pessoais que não deveriam ser descuradas.

A este propósito o "Libre de conexenses de spícies, e de drogues e de avissaments de pessos, canes e massures de diverses terres", o manual catalão de finais do século XIV, explicita quais as principais características da profissão de mercador e as qualidades que lhe eram exigidas (72).

Segundo ele, o mercador haveria de ser saudável, pois o comércio, apesar de ser a profissão mais lucrativa de todas, era também uma actividade trabalhosa e perigosa. De facto, o comércio impunha ao mercador muitas viagens, pois, como muito bem lembrava o autor do manual, o cerne dessa actividade era comprar num lugar, para vender com lucro noutro sitio diferente (73).

São ainda exigidas aos mercadores algumas qualidades gerais, nomeadamente amar a Deus e ter temperança e medida, evitando a ira, a gula e a avareza. Uma atenção particular merece a boa fé, ou como escrevia o autor do manual "E axí

com vós no volriau ésser enganat ni enffraudat, no enguaneu ni enfraudeu altres" (74). Este aspecto, essencial para a estabilidade dos negócios, foi também preocupação da legislação medieval portuguesa e, nas "Ordenações Afonsinas", muitos artigos que tratam do comércio procuram salvaguardar esta boa fé negocial (75).

Note-se que as referências constantes a Deus e ao amor que lhe era devido, não devem ser vistas como meras figuras de estilo. Por detrás destas expressões, incluindo as relativas às qualidades pessoais do mercador, estavam as posições, dir-se-iam "oficiais", sobre o comércio, considerado por muitos uma ocupação imprópria. São Tomás de Aquino só achava lícito o comércio e o lucro comercial que correspondesse a um efectivo melhoramento da mercadoria (incluindo-se aqui a acção de transferência do bem no tempo e no espaço), e que se destinasse, dentro de limites precisos, à necessidade do mercador alimentar a sua família (76). Isto tornava o comércio uma actividade incompatível para várias pessoas, como, por exemplo, um membro da Igreja.

Em Portugal, os doutrinadores, influenciados por Raimundo de Pennafort (77), foram um pouco mais além do que o próprio São Tomás na forma depreciativa de encarar o comércio e a função dos comerciantes. Frei Alvaro Pais

descrevia os mercadores como dedicando-se, por norma, à prática da cobiça, da fraude e da mentira (78). Só o facto de serem indispensáveis fazia com que o mundo não os pudesse dispensar. Todavia, Frei João Sobrinho, na centúria de Quatrocentos, já encarou a actividade comercial de uma forma mais positiva, considerando-a mesmo útil à sociedade (79), embora tenha defendido que sobre eles pesava o dever de venderem a preços considerados razoáveis.

Um outro conjunto de requisitos é mais específico. Tem relação com a necessidade de conhecimento do mercado, da forma como eram compradas as mercadorias, das taxas que pagavam, dos sistemas de pesos e medidas utilizados e das tentativas de fraude a que os mercadores estavam sujeitos. Para tudo isso era necessária muita sabedoria e discrição por parte dos mercadores (80). Até porque ele tinha obrigação de ser previdente ao ponto de perceber as flutuações dos preços das mercadorias e das condições do mercado.

O negócio era, portanto, possível mas não se compadecia com o mero voluntarismo. Como disse Jacques Le Goff o comércio já era "questão de raciocínio, de organização, de método" (81). Implicava isso que o mercador tivesse um nível cultural minimamente adequado: haveria que, pelo menos, saber ler e ser conhecedor de aspectos básicos de matemáti-

ca. Como dizia um anónimo do século XV "Que engano fazer comércio empiricamente; o comércio implica o cálculo" (82). Isto era válido também para os mercadores portugueses.

Este aspecto precisa de alguns esclarecimentos até porque, em Portugal, nunca foi muito claro qual o nível cultural dos mercadores nacionais. Mesmo a propósito do nível cultural e conhecimentos dos mercadores italianos houve, nos anos cinquenta alguma controvérsia. Armando Saponi, contra a opinião de Werner Sombart e com o apoio de Amintore Fanfani (83), demonstrou que os mercadores tinham um razoável conhecimento de aritmética e capacidade de escrita, em especial aqueles que se encontravam ligados às casas comerciais (84). Posteriormente Jacques Heers, ao publicar o livro de contas de Piccamiglio, deu mais uma achega no sentido de mostrar como podia ser bastante bom o nível cultural de um mercador italiano (85).

O manual catalão que se vem referindo, depois de afirmar a necessidade dos mercadores saberem fazer contas para poderem eficazmente praticar a "arte das mercadorias", dá alguns exemplos do tipo de operações cujo conhecimento é indispensável e ensina a forma de as fazer. Eis um exemplo do cálculo a realizar para determinar quanto valeria, em unidade de peso de Barcelona, 1 carga de pimenta à razão de

100 libras a carga:

"ya saps que III quintars fan càrrega, e com per preu de C lliures sia venuda la càrrega, faràs axí: C lliures tersegar-les as, e diràs de LXXXIX parts, qui fa III parts, XXX n'és la una part e X qui n romanen de les VIIII, prin-ne les III, qui són XXXIII lliures, e de la I part qui resta fer-ne III parts, són VI sous VIII diner, e XXXIII lliures VI sous VIII diners, e aytant vall lo dit quintar" (86).

Os cálculos a executar para determinar o valor do quintal quando a carga custa 100 libras são, segundo Gual Camarena, os seguintes (87):

- 1 carga = 3 quintais que é quanto valem as 100 libras

1ª Operação:

- Há que reduzir 100 libras em dinheiros e dividir por 3

1 libra = 20 soldos = 240 dinheiros =>

=> 100 libras = 24.000 dinheiros

24.000 din. : 3 = 8.000 din

2ª Operação:

- Reduzindo 8.000 din. a soldos e libras teríamos:

$8.000 : 12 = 666$  soldos e 8 di.

$666 . 20 = 33$  libras e 6 soldos

Conclusão:

- O quintal custaria 33 libras, 6 soldos e 8 dinheiros

Estas operações que fazem parte de um dos exemplos mais simples escolhidos do "Libre de conxenses" chegam para dar uma ideia da necessidade de conhecimentos que o grande comércio, internacional ou não, impunha.

Assim, se no pequeno comércio poderiam os mercadores não saber ler e escrever ou trabalhar com os números, bastando alguma prática e experiência, no grande comércio grossista, que envolvia grandes quantias e mercadorias, já seria mais difícil fazer face aos problemas envolvidos. Por maioria de razão, o comércio internacional em que o mercador teria de trabalhar com cálculos de equivalências de pesos e medidas, tornava-se praticamente impossível de se levar a cabo sem o domínio da aritmética ou da escrita, pelo menos a partir do momento em que o volume do negócio atingia uma dimensão mínima. Se se tratasse então de gerir uma casa comercial, com correspondentes e filiais, impunha-se mesmo a necessidade de ter uma contabilidade ou ao menos de a saber ler.

Uma das fontes que permite retirar algumas conclusões são

os manuais de ensino da aritmética.



Fig. 6 - O número 50.000. Neste manual do século XIV, de autoria de Raban Mauro, a arte do número aprende-se por si mesma, fora de qualquer prática, ao contrário do que acontecerá com os manuais de aritmética da centúria seguinte, que procuravam ajudar as práticas comerciais.

Vejamos dois exemplos característicos. O primeiro é retirado dos livros pertencentes a Alcobaça, em especial ao "manual" que ensina a contar (88), utilizando um método bem conhecido. Aqui (Fig. 6), a forma de ensinar a conhecer os números, dado que as contas não eram uma verdadeira

necessidade, mas um acto cultural, é a normal dentro dos métodos medievais. Aprende-se decorando os números, como de resto as letras, desligados de qualquer intenção de aplicação prática.

Se quiséssemos comparar com o que se passava nos finais do século XV, pegue-se no "Tratado de pratica d'Arismetica" de Gaspar Nicolau (89). Ele começa por ensinar os números e as operações básicas para depois passar a exemplificar a sua aplicação. Ora, os casos escolhidos dizem respeito à vida comercial prática. Apesar de ter sido publicado já no século XVI ele retrata aquilo que deveria ser a vida

corrente comercial desde muito antes. Em certa medida, para Gaspar Nicolau, só teria sentido aprender a contar e a elaborar cálculos para poder resolver problemas da vida prática.

Ao acaso escolhamos um exemplo. Pegue-se na chamada "Regra da Conta de Frandes" (90). Esta regra pretende explicar as operações a fazer para se achar o preço do açúcar em Portugal, expresso em libras (peso), comparativamente ao preço na Flandres. Tanto as contas dos câmbios como da correlação dos pesos, introduz problemas adicionais. Segundo o autor, nesta operação, muitos aritméticos portugueses, ao contrário dos flamengos, enganam-se, o que poderia indiciar um menor nível de conhecimentos (91). O problema dos câmbios e as operações que implicam merecem-lhe, aliás, tratamento à parte. Em qualquer caso, Gaspar Nicolau mostrou que não era possível vender açúcar, ou outro produto, ou seja, ser um bom mercador, sem o conhecimento mínimo de domínio da aritmética e da escrita.



## NOTAS

- (1) GODINHO, Vitorino Magalhães "Os Descobrimientos e a Economia Mundial" vol I, Lisboa, 1981, pag. 41.
- (2) ZURARA, Gomes Eanes "Crónica da Tomada de Ceuta" Introdução e Notas de Reis Brasil, Lisboa, 1992, Cap. LIX, pags. 198/199 e Cap. LXVII, pags. 214/215.
- (3) Para a obra de Marco Polo: PEREIRA, Francisco Maria Esteves "Marco Paulo" que inclui, além do livro deste veneziano, o "Livro de Nicolau Veneto" e a "Carta de Jerónimo de Santo Estevan" (B.N.L., Lisboa, 1922). Sobre viagens e navegações nos últimos séculos da Idade Média: RAMUSIO, Giovanni Battista "Delle Navegationi et Viaggi" utilizámos a 3ª edição (3 vols., Veneza, 1563-1583); "Navigatori Veneti del Quattrocento e del Cinquecento" in: "Mostra dei Navigatori Veneti del Quattrocento e del Cinquecento. Catalogo a cura della Biblioteca Nazionale Marciana e dell' Archivio di Stato de Venezia" Veneza, 1957. Outra bibliografia: GODINHO, V. M., ob. cit., Vol. IV, Lisboa, 1983, pags. 243/244.
- (4) LADURIE, Emmanuel Le Roy "Montaillou - Cátaros e Católicos numa aldeia francesa (1294-1324)" Lisboa, s/d, pags. 343 e segts.
- (5) LE GOFF, Jacques "Le Temps du Travail dans la "crise" du XIV ème siècle: du temps médiéval au temps moderne" in: "Pour une autre Moyen Age. Temps, travail et culture en Occident: 18 essais" Paris, 1977, pag. 67.
- (6) KRUS, Luis "A Vivência Medieval do Tempo" in: "Estudos de História de Portugal. Homenagem a A. H. de Oliveira Marques" Vol. I (Sécs. X-XV), Lisboa, 1982, pags. 343 e segts.
- (7) GODINHO, V. M. "Entre Mito e Utopia: Os Descobrimientos, construção do espaço e invenção da humanidade nos séculos XV e XVI" in: "Revista de História Económica e Social" nº 12 (Jul-Dez), Lisboa, 1983, pag. 14. Entretanto, Pierre CHAUNU "L'Expansion Européenne du XIIIè au XVè Siècle" Paris, 1969, pags. 56/57) apresenta uma cartografia mundial desses "mundos fechados" do século XIII.
- (8) Uma boa perspectiva destes assuntos pode ser obtida em: RANGLES, W. G. L. "De la Terre Plate au Globe Terrestre. Une mutation épistémologique rapide (1480-1520)" Paris, 1980. Pelas mesmas razões ver: ALBUQUERQUE, Luis de "Introdução à História dos Descobrimientos Portugueses" Lisboa, 3ª edição, s/d, em especial a 2ª Parte ("Os Conhecimentos Geográficos").
- (9) ALBUQUERQUE, Luis de, ob. cit., pag. 114.
- (10) IDEM, Ibidem, pags. 110 e 114. Sobre o Paraíso Terreal: LE GOFF, Jacques "A Civilização do Ocidente Medieval" vol. II, Lisboa, 1984, pag. 107 e segts.
- (11) Sobre as relações entre o reino aragonês e o Preste João podem ser consultados alguns documentos da "Monumenta Henricina" (MH): Vol. III, doc. nº 99 de 13 de Maio de 1428 e 100 e 101 com data de 15 de Maio do mesmo ano; Vol. IX, doc. 165 de 25 de Julho de 1447; Vol X, nº 165 de 20 de Maio de

1450 e 220 de 18 de Setembro do mesmo ano; Vol. XI, docs. nº 3 e 4 respectivamente de 21 e 23 de Janeiro de 1451. A maior parte destes documentos trata de assuntos relativos a embaixadas trocadas entre o Preste João e o rei aragonês ou o Papa. Sobre o Preste João ver: THOMAS, Luís Filipe "História da Expansão Portuguesa" ed. da AEFLL, Lisboa, s/d, pag 16.; MELLO, Francisco de (Conde de Ficalho) "Viagens de Pêro da Covilhã" IN-CM, Lisboa, 1988 (reprod. fac-simile da ed. de 1898), em especial o capítulo primeiro.

(12) ALBUQUERQUE, Luis de ob. cit., pag 117. O próprio mapa pode ser consultado em: SANTARÉM, Visconde de "Atlas composé de mappemondes, de portulans et de cartes hydrographiques et historiques depuis le VI<sup>e</sup> jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle", Paris, 1842-1853, pag. 45 a 50.

(13) GODINHO, V. M. "Os Descobrimientos..." I, pag. 37.

(14) PEREIRA, Duarte Pacheco "Esmeraldo de situ orbis" Ed. anastática (Lisboa, 1975) da edição crítica de Epifânio da Silva Dias (Lisboa, 1905).

(15) GODINHO, V. M. "Os Descobrimientos ..." I, pag. 38; IDEM "Entre mito e utopia..." pag. 15.

(16) Para a utilização sistemática da bússola cf. com Luis de ALBUQUERQUE, citando uma passagem das "Partidas" de Afonso X (ob. cit., pag. 47) e outra de Raimundo Lullo acerca do uso das cartas (Ibidem, pag. 48). Avelino Teixeira da MOTA "A arte de navegar no Mediterrâneo nos séculos XIII-XVII e a criação da navegação astronómica no Atlântico e indico" Lisboa, 1957, pag. 6, separ. dos "Anais do Clube Militar Naval" (Jul-Set 1957), mostrou que as três grandes contribuições dos povos mediterrânicos para a arte de navegar foram a bússola, o portulano e a carta rumada.

(17) Cf. com nota 43 do cap. III desta 1ª Parte.

(18) "mas quem se espantará, ou haverá por novidade achar-se isto em gente do mar tão inumana, se os conhecer, e lhe souber suas más inclinações, e quão pouca lei tem com Deus, nem caridade com o próximo ?" Esta a opinião comum acerca dos homens do mar, neste caso da autoria de Henrique DIAS ("Relação da Viagem, e Naufrágio da Nau S. Paulo Que foy para a India no anno de 1560" in: "História Trágico-Marítima" Lisboa, s/d, pag. 344.

(19) LANG, H. R. "Old Portuguese Sea Lyrics" in: "Révue Historique" Paris/New York, 1929, Tomo LXXVII (171), nº 256.

(20) ALBUQUERQUE, Luis de "Sobre o conhecimento de Galileu e de Copérnico em Portugal no século XVII" in: "Para a História da Ciência em Portugal" Lisboa, Livros Horizonte, 1973, pags. 121/142 e RANDLES, W.G.L. ob.cit., pag. 13.

(21) Sobre as Canárias pode ser consultado: RUSSELL, Peter "O Infante D. Henrique e as Ilhas Canárias. Uma dimensão mal compreendida da biografia henriquina" Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1979, Nova Série, Fasc. V; AZNAR VALLEJO, Eduardo "Las Islas Canarias en el proceso expansivo de Europa de los siglos XIV y XV: reflexiones sobre un periodo historico" Lisboa, 1989, Separ. da revista "Studia", nº 49. Outra bibliografia em: MARQUES, Alfredo Pinheiro "Guia de História dos Descobrimientos e Expansão Portuguesa" Lisboa, BNL, 1987, pags. 81 e 134.

(22) MARQUES, João Martins da Silva "Descobrimientos Portugueses - documentos para a sua história" Instituto de Alta Cultura, Lisboa, 1944, Supl. Vol. I, nº 70 (daqui em diante referido como DP).

- (23) Algumas dessas imagens podem ser consultados em: GODINHO, V. M. "Entre mito e Utopia..." pags. 26/27.
- (24) CAMINHA, Pero Vaz "Carta a el-rei dom Manuel sobre o achamento do Brasil (1 de Maio de 1500)" Introdução, actualização de texto e notas de M. Viegas Guerreiro e leitura paleográfica de Eduardo Nunes, IN-CM, Lisboa, 1974, pags. 37, 38 (nota 4), 45 e 50.
- (25) MH, V, nº 140, pags. 287 a 320 e nº 141 pags. 322 a 343, ambos de Outubro de 1436.
- (26) Letras "Regimini Gregis" de 29 de Setembro de 1434 do papa Eugénio IV (MH, V, nº 38, pags. 90/93).
- (27) Cf. Cap. II (nº 2, alínea c)) da 1ª Parte. As bulas "Dum Diversus" e "Divino Amore Communiti" de 18 de Junho de 1452 marcam o início de uma nova etapa na expansão portuguesa ao permitir "filhar" os pagãos (cf. TINHORAO, José Ramos "Os negros em Portugal. Uma presença silenciosa" Lisboa, Ed. Caminho, 1988, pags. 55/57 e BOXER, Charles "O Império Colonial Português" Lisboa, 1969, pags. 42/44.
- (28) GODINHO, V. M. "Entre Mito e Utopia..." pag. 3.
- (29) RESENDE, Garcia de "Crónica de Dom João II e Miscelânea" IN-CM, Lisboa, 1973, pag. 381.
- (30) A.N.T.T., Livro I de Odiana, fol. 242, cit. in: MORENO, Humberto Baquero "A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média" Porto, 1979, pag. 11.
- (31) DP, Supl. vol. I, nº 183.
- (32) PINA, Rui de "Chronica do Senhor Rey D. Affonso V" Introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, Porto, 1977, cap. 194 e seqts.
- (33) IDEN, *Ibidem*, pag. 851.
- (34) Archivo Historico de la Ciudad de Barcelona (A.H.C.B.), Conseller, III (Politica i Guerra), nº 3, fol. 79/79v, refere expressamente que "... lo Rey de Portugal era vengut ab xvii fustes ço es calaveres" acompanhado por "cem de cavall".
- (35) IDEN, *Ibidem*.
- (36) MH, II, nº 57, pags. 132/146.
- (37) ZURARA, Gomes Eanes de "Crónica da Tomada de Ceuta" Introdução e notas de Reis Brasil, Mem Martins, 1992, pags. 80/88.
- (38) RENOARD, Yves "Comment les papes d'Avignon expédiaient leur courrier" in: "études d'Histoire Médiéval" Vol. II, Paris, 1968, pags. 739 e seqts.
- (39) FICALHO, Conde de "Viagens de Pêro da Covilhã" Reprod. fac-simile de 1898, apresentação de Manuel Villaverde Cabral, IN-CM, Lisboa, 1988, pag. 107 e 121.

(40) NH, III, nº 104, pag. 215. Na carta de 11 de Junho de 1428 escrita em Bruges, Rafael Fogaça confirma haver recebido uma missiva de Afonso Eanes datada de 12 de Maio de 1428.

(41) NH, III, nº 74, pags. 152/153.

(42) ALVAREZ, Fr. João "Chronica do Infante Santo D. Fernando" edição crítica de Mendes dos Remédios, Coimbra, 1911, pag. 32. Noutras ocasiões conhece-se mesmo a presença no Magrebe de portugueses ou estrangeiros ligados a Portugal. Eis dois exemplos para o reinado de D. Dinis: Fernando Fernandez, cavaleiro e criado do rei de Portugal, viu-se obrigado a solicitar ajuda a Jaime II de Aragão para poder regressar ao seu reino; um filho bastardo do próprio Jaime II, Napoleão de Aragão, virá, a pedido do seu pai, instalar-se em Portugal (GINENEZ SOLER, A. "Caballeros espanoles en Africa y Africanos en Espana" in: "Révue Historique" Tomo XII e XVI, nº 42 (1905) e 49 (1907), Nova York/Páris, pags. 346 e segts.

(43) HEERS, Jacques "Escravos e servidão doméstica na Idade Média" Lisboa, 1983, pag. 185.

(44) Conhecemos esta missiva por um documento de 26 de Fevereiro de 1456 (NH, XII, nº 124, pags. 250/251).

(45) Sobre os alfaqueques, suas funções e actuação: ver, à frente, o capítulo II, nº 2, desta parte, no ponto dedicado aos escravos. Cf. BARATA, Filipe Themudo "Comércio e navegação de Portugal com o Levante Peninsular (1280-1415. Subsídios para a história do comércio externo português medieval" Provas de Aptidão Científica e Pedagógica apresentadas na Universidade de Évora (policopiado), Évora, 1987, pags. 52/56 e respectivas notas.

(46) Sobre peregrinações medievais e locais de peregrinação: MARTINS, Mário "Peregrinações e Livros de Milagres na nossa Idade Média" Lisboa, 2ª ed., 1957 e MARQUES, A. H. Oliveira "A Sociedade Medieval Portuguesa" Lisboa, 3ª ed., 1974, pags. 157/159.

(47) RAU, Virginia "Feiras medievais portuguesas. Subsídios para o seu estudo" Introdução e índices de José Manuel Garcia, Lisboa, 1982, pags. 33/34.

(48) A Pero d'Ambroa foram dedicadas várias "cantigas d'escarnho". Aquela a que o texto se reporta reza o seguinte: "Pero d'Ambroa prometeu, de pran,/que fosse romeu de Santa Maria,/e acabou assi sa romaria/ com'acabou a do frume Jordan:/ca entonce até Mompilier chegou," (LAPA, Manuel Rodrigues "Cantigas d'escarnho e de mal dizer dos cancioneiros medievais galego-portugueses" Coimbra, 2ª ed., 1970, nº 191.

(49) Archivo de la Corona de Aragón (A.C.A.), Cartas Reales Diplomaticas (C.R.D.), Pedro III, Cx. 52, nº 6412.

(50) Pela riqueza de informações, este extenso relatório merece uma análise detalhada que, espero, seja possível a curto prazo.

(51) GODINHO, V. M. "Entre Mito e Utopia...", pag. 11.

(52) Ver nota nº 3 deste capítulo.

(53) No capítulo seguinte abordar-se-ão alguns destes problemas relativos aos pesos e medidas então

usados.

- (54) CHIARINI, Giorgio di Lorenzo "El libro di mercatantie et usanze de'paesi" in: "Documenti e Studi per la Storia del Commercio e del Diritto Commerciale Italiano" - VII, edição de Franco Borlandi, Turim, 1936, pag. XIII.
- (55) PEGOLOTTI, Francesco Balducci "La Pratica della Mercatura" edição de Allan Evans, The Mediaeval Academy of America, Cambridge/Massachussets, 1936.
- (56) UZZANO, Giovanni di Antonio da "Libro di Gabelle, e pesi, e misure di più e diversi luoghi" cit. in: CHIARINI, G. ob. cit., pag. XI. Desta obra, aliás, só serão utilizadas as variantes da edição de Franco Borlandi.
- (57) CHIARINI, G. ob. cit.
- (58) CIANO, Cesare "La "Pratica di Mercatura" Datiniana (secolo XIV)" apresentação de Federigo Melis, Biblioteca da Revista "Economia E Storia" nº 9, Milão, 1964.
- (59) GUAL CAMARENA, Miguel "El Primer Manual Hispanico de Mercaderia (siglo XIV)" CSIC, Barcelona, Instituto de Geografia, Etnologia e Historia, 1981.
- (60) IDEM, "Un Manual Catalán de Mercaderia (1455)" in: "Anuario de Estudios Medievales" nº 1, Barcelona, 1964. Em boa verdade, ainda existem outros manuais publicados, embora de menor importância. Um exemplo é de origem veneziana e de autor desconhecido: "Tarifa zoé noticia dy pexi et mesure di lyoghie e tere che s'adovra marcadantia per il mundo", talvez anterior ao próprio texto de Pegolotti (cit. CHIARINI, ob. cit., pag. XVI)
- (61) PEGOLOTTI, F. B. ob. cit., pag. XXII.
- (62) IDEM, Ibidem, pags. 362/365. Em anexo, no Quadro I, sistetiza-se a informação que nos fornece F. B. Pegolotti.
- (63) Foram publicadas por Virginia RAU "Cartas de Lisboa do Arquivo Datini de Prato", separ. de "Estudos Italianos em Portugal" nº 21-22, 1962/1963.
- (64) IDEM, Ibidem, pags. 8/9.
- (65) MH, III, nº 104, pag. 215.
- (66) CADAMOSTO, Luís de "Navegações de Luis de Cadamosto" texto italiano e tradução portuguesa de G. Carlo Rossi, Instituto de Alta Cultura, Lisboa, 1946, pags. 11/13.
- (67) ESTEVAM, Jeronimo de Santo "A carta do genoues" in: "Marco Paulo" edição de Francisco Maria Esteves Pereira, Lisboa, 1922, fol. 96 e fol.98 v.
- (68) POLO, Marco "Livro de Marco Paulo" in: ob. cit., fol. 32 v.
- (69) RAMUSIO, G. B. ob. cit.. Veja-se também a bibliografia da nota 3 deste capítulo.

(70) No ponto nº 2 do capítulo I da 2ª parte abordam-se algumas dessas ligações internacionais e das vantagens que elas proporcionavam.

(71) Cf. nº 2 do capítulo III da 2ª parte.

(72) Importa lembrar com Miguel Gual Camarena (*ob. cit.*, pag. 57 em nota) que de entre todos os manuais de mercadorias medievais, no que se refere à abordagem das qualidades e capacidades do mercador só a obra de Pegolotti se lhe pode comparar.

(73) IDEM, *Ibidem*. A segunda qualidade do mercador deveria ser: "Mercader deu aver primerament la sua persona adreta [apta] e sana, ... mills porà sostenir los grans traballs e perills".

(74) IDEM, *Ibidem*, pag. 58.

(75) "Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V" edição fac-similada, Coimbra, 1792. Vários artigos poderiam ser aduzidos, mas o título 39 do Livro III ("Juramento de Calunia") é um bom exemplo das muitas formas como se tentava obstar à "malícia" das partes nas acções judiciais.

(76) TOZZI, Glauco "S. Tommaso: sul commercio e sul credito" in: "Studi in onore di Amintore Fanfani, Medioevo" Vol. II, Milão, 1962, pag. 671. Aliás, o próprio S. Tomás também abordou algumas das qualidades inerentes ao mercador e que o manual catalão trata, nomeadamente as questões relativas à boa fé negocial (*Ibidem*, pag. 660). Sobre a "intromissão" da doutrina e da moral na vida económica: GILLARD, Lucien "Nicole Oresme, économiste" in: "Revue Historique" tomo 279, 1980, Paris, pags. 3/39.

(77) ANZALAK, Moses Bensabat "O pensamento económico em Portugal na Idade Média" Lisboa, 1958, pag. 31. Cf. com o que se refere sobre este assunto, ao abordar as tensões entre a prática mercantil, a doutrina e a moral (2ª Parte, cap. IV).

(78) IDEM "D. Alvaro Pais e o pensamento económico português na Idade Média" Lisboa, 1952, pag. 34, em estudo baseado, fundamentalmente, no "De Planctu Ecclesiae".

(79) IDEM "Frei João Sobrinho e as doutrinas económicas da Idade Média" Lisboa, 1945, capítulo IV, pags. 257 e segts.

(80) GUAL CAMARENA, Miguel *ob. cit.*, requisitos 4 a 7, pag. 58.

(81) LE GOFF, Jacques "Mercadores e Banqueiros da Idade Média" Gradiva, Lisboa, 1982, pag. 66. Note-se que nem todas as conclusões deste autor sobre a ética do mercador merecem plena concordância. Como se verá na abordagem das sociedades comerciais (2ª Parte, cap. II) existia uma nítida tendência para o mercador envolver a família nos negócios, em especial nas áreas comerciais menos desenvolvidas, como era o caso de Portugal.

(82) IDEM, *Ibidem*, pag. 66.

(83) FANFANI, Amintore "La preparation intellectuelle et professionnelle à l'activité économique, en Italie, du XIV ème au XVI ème siècle" in: "Le Moyen Age" Tomo LVII, nº 334, Bruxelas, 1951, pags. 327 e segts.

(84) SAPORI, Armando "The Culture of the Medieval Italian Merchant" in: "Enterprise and Secular

Change" Vol. II, Londres, 1953, pags. 53/65.

(85) HEERS, Jacques "Le Livre de Comptes de Giovanni Piccamiglio homme d'affaires Génois. 1456-1459" SEVPEN, Paris, 1959, na Introdução.

(86) GUAL CANARENA, Miquel ob. cit., pag. 148/149.

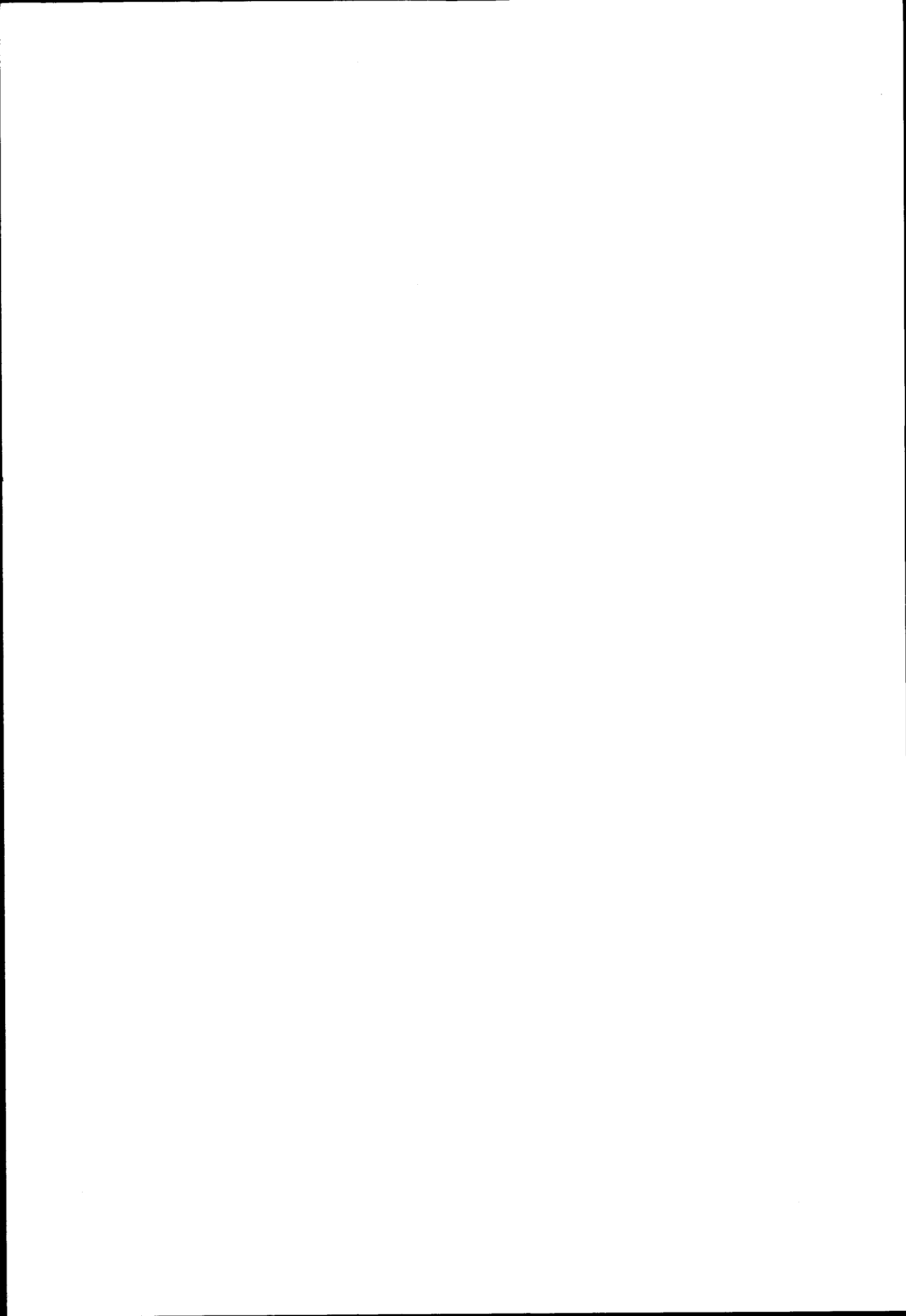
(87) IDEN, Ibidem, nota 3 da pag. 142.

(88) B.N.L., Códices Alcobacences, nº 426, fol. 250 v/251.

(89) NICOLAS, Gaspar "Tratado de pratica d'Arismetica" ed. fac-similada com estudo de Luis de Albuquerque, Porto, 1963.

(90) IDEN, Ibidem, fol. 35 v e segts.

(91) IBIDEM.





## CAPÍTULO II

### MERCADOS E MERCADORIAS

#### 1. O comércio do Mediterrâneo

##### a) Linhas de força da evolução do mercado no século XV

Vitorino Magalhães Godinho dedicou uma das suas obras (1) ao estudo das sociedades marroquinas e da sua geografia económica entre os séculos XIV e XVI, utilizando muitas fontes árabes e portuguesas. Estas sociedades apresentavam alguma homogeneidade no que respeita à continuidade da produção para os mercados mediterrânicos. Neste aspecto, esta região não era um caso excepcional.

De facto, ao longo dos séculos XIV e XV não mudaram muito os produtos oferecidos nos mercados do Mediterrâneo Ocidental. Se, mais uma vez, consultarmos os manuais de mercadorias, podemos confirmar que Pegolotti, Uzzano ou Chiarini se referiam ao mesmo tipo de mercadorias que eram comercializadas. Em contrapartida, alterou-se ou modificou-se a importância relativa dos grandes centros produtores e distribuidores.

A primeira impressão do confronto das fontes destes séculos é que, na centúria de Quatrocentos, o comércio se tornou mais aberto a mercadores de outras nações europeias que, até então, não eram vistos nessas paragens, como sejam ingleses, alemães e biscainhos (2).

Outra conclusão a que as fontes nos conduzem é que, em termos de mercado, as novidades têm mais a ver com a forma como são apresentados os produtos ou com novas aplicações. Tomem-se as especiarias. As comandas do século XIV com origem em Barcelona ou Valência, quando se referem a especiarias, ou drogas, apontam, normalmente, aquelas que são mais comuns e conhecidas: gengibre, pimenta, noz, etc. (3). Mas, nos assentos de "coses vedades" de Valência, podemos observar que, no século XV, os mercadores embarcavam nos navios drogas e especiarias muito variadas (4). Os progressos técnicos em várias actividades, as múltiplas aplicações na alimentação, as conquistas da farmacopeia e da medicina europeia, as necessidades da moda, como a cosmética, e as inovações da fabricação de têxteis, exigindo mais mordentes, ads-

Acener	Cardemoni	Incenso
Agárico	Caxafistola	Mirabelanos
Água rosada	Cogembro	Riubarbo
Alcarania	Cominho	Salsa
Alegria	Cuquera	Sandalo
Aifazema	Diacolon	Sangue de Drago
Alouena	Escamonea	Terebentina
Alumen	Esquinanto	Triagua
Ársénico	Gerepliga	Zodódria
Cabires	Goma	

Fig. 7 - Produtos usados na medicina medieval.

tringentes e colorantes, abriam um vasto mercado, cuja procura foi logo suprida. A lista de produtos da Fig. 7 não abrange só especiarias, mas refere os que foram, comprovadamente, objecto de um comércio mais ou menos intenso na bacia do Mediterrâneo e eram utilizados na medicina medieval (5).

Noutro lugar mostrou-se que o comércio do açúcar já tinha atingido, em meados do século XIV, uma apreciável importância. No decurso do século XV, antes dos portugueses começarem a fornecer a Europa, esse mercado já tinha mesmo atingido um alto grau de sofisticação (6).

De facto, o açúcar, além de continuar a ser vendido ao "pão" e em pó, talvez para fazer face à pressão da procura, foi cada vez mais usado como base da confecção de vários doces muito apreciados. Um deles era a "batafalva", constituída por grãos de arbusto (anis) em banho de açúcar. Também bastante procuradas eram as tâmaras tratadas com açúcar, os chamados "datils", e os confeitos, pequenas guloseimas confeccionadas ainda com açúcar. Uma erva açucareira, conhecida como "cuquera" era, em medicina, usada como vermífuga. Os povos mediterrânicos comercializaram mesmo uma espécie de sucedâneo do açúcar, na verdade um edulcorante de aplicação medicinal: a "caxafístola" (7).

Esta forma de especialização nota-se um pouco por toda a parte. As possibilidades de colorir tecidos e de fixar as cores tornam-se mais amplas com produtos como o pau brasil, para obter o vermelho, o qual tinha uma variedade chamada de "çeni". Mas o vermelho poderia ser também alcançado usando o sangue de Drago ou a "roia". Novos produtos foram lançados no mercado para tingir os tecidos de amarelo (como a erva denominada galda), ou de azul (o "indi"). Conheceram-se novos colorantes - como os mirabolanos também denominados "imblichio" - novos mordentes - o "cartame" e o "mares" - e muitos outros produtos com emprego assegurado na tinturaria: a "glede", a "orpiment", o "sandel", a "sosa", a "urxela", o "verdet" e o "vermelo", entre outros.

A indústria têxtil desenvolveu, além disso, um conjunto de instrumentos mais aperfeiçoados, os quais poderiam ser adquiridos em algumas praças mediterrânicas. Quer-se um exemplo? Em Valência, Barcelona e outras cidades aragonesas compravam-se os chamados "tiradors". Era um instrumento formado com varas de madeira que servia para esticar as peças de pano depois de lavadas, as quais eram seguras com uns cravos especiais, os cravos de "tirador" (8).

Também os tecidos não escaparam a essa diversificação. Essa variedade pode ser atestada pelo conjunto de peças que, em 16 de Julho de 1386, eram transportadas em dois navios

genoveses que se dirigiam à Flandres e foram capturados por portugueses, junto à nossa costa. No arrolamento da carga mencionam-se cerca de 30 tipos de tecidos (9). Muitos anos depois, em 28 de Abril de 1429, os procuradores do Infante D. Pedro adquiriram, provavelmente para D. Duarte, uma partida de tecidos em que, só dos de veludo "plani cirici", se referem os carmesim, de carmesim "brocada a ouro", "de grana" e os "morati" brocados a ouro (10).

As armas, por razões óbvias, ganharam uma especialização e conheceram uma concorrência que será decisiva para o futuro. Muitas cidades eram conhecidas pela excelência das suas couraças e a solidez dos seus arneses. Algumas couraças da costa entre Ceuta e Melilla, de "Matzem", podiam ser adquiridas em Valência. Do mesmo modo eram afamados os arneses de Barcelona ou de Génova. Não era sequer preciso comprar uma armadura completa. Numa praça podia comprar-se a sovaqueira para protecção das axilas, as gocetes, e, numa cidade do Sul de França, adquirir-se um avental que cobria o ventre e o alto das pernas e que se designava por "feldes". Luvas, guarda-braços, cervilheiras, bacinetes, espadas e punhais de qualquer espécie, escudos, lanças e dardos, bestas, achas e todas as peças para manobrar bombardas e columbrinas eram objecto de um importante tráfego comercial, no qual Portugal desenvolverá uma permanente pro-

cura (11).

Eram estes tecidos e estas armas que alguns enviados da Coroa portuguesa foram buscar às praças do Mediterrâneo e cujo testemunho foi publicado por Silva Marques. Um bom exemplo é a carta de quitação de 12 de Novembro de 1415, onde D. João I justifica vários gastos que Bartolomeu Gomes realizou numa viagem a Aragão com paragem em Sevilha com o objectivo de comprar panos, chapeletas, penas e pedras preciosas (12).

Esta diversificação era, com efeito, a principal característica na evolução do mercado. Cada cidade e região possuía, por exemplo, os seus próprios tecidos, os quais reflectiam o desenvolvimento e características da indústria têxtil local. A fragilidade da produção de tecidos portugueses obrigava o reino a comprá-los aos mercadores estrangeiros ou a trazê-los de outras praças (13). As novidades seriam, portanto, relativamente pequenas e marginais. Uma delas, porém, mais do que a sua importância revela como no século XV começavam a afluir à Europa os primeiros produtos oriundos do Sul do Saara. Em 1464, a 14 de Julho, o rei passou carta de quitação a João Baldaia, o qual fora incumbido pelo monarca de proceder à execução de uma parte do património do Infante D. Henrique (14). Entre os muitos objectos e produtos aparecem uns "dentes daliffantes".

A par destas mercadorias os produtos alimentares, nomeadamente o trigo, eram objecto de um intenso tráfego comercial, provavelmente um dos mais relevantes. Neste aspecto a Sicília era um dos grandes celeiros europeus mas, muitas regiões da costa norte-africana e o reino de Aragão colocavam bastante cereal no mercado (15). Em algumas ocasiões, como se verá, Portugal conseguirá também funcionar como exportador ou reexportador.

Armando de Castro já havia chamado a atenção para esta actividade reexportadora (16) que não se limitava, aliás, ao cereal. Na inquirição tirada no Porto em 1339, feita para apurar os rendimentos da cidade refere-se a reexportação de pimenta (17). Também na preparação da expedição de Ceuta, entre os produtos que D. João I proibia de levar a terra de mouros, estava o ferro, que Portugal importava (18).

A capacidade de intervenção do reino português no mercado mediterrânico não se irá alterar substancialmente. O comércio de sal, apesar da importância que teve desde o século XIV (19), tinha pouca saída numa região em que abundavam as salinas. A qualidade do sal português, evidenciada, nos inícios do século XV, por um italiano, correspondente da casa Dattini, não bastava para lhe permitir concorrer nos mercados mediterrânicos (20).

Neste aspecto, na primeira metade do século XV, a intervenção portuguesa no comércio do Mediterrâneo Ocidental continuará a conhecer uma importante actividade importadora ligada a um sem número de produtos. Em compensação, desde o reinado de D. João I, o reino participará de forma muito mais lucrativa no comércio, nomeadamente no mercado de escravos e do pescado da região. Ao mesmo tempo, o incremento da capacidade transportadora nacional ajudará a consolidar um papel de distribuidor de alguns produtos, bastante populares nesta área do "mare nostrum".

Em meados do século XV, porém, já Portugal estava em condições de apresentar neste mercado produtos de largo consumo, como sejam os couros e o próprio açúcar, o que lhe permitiu reforçar o seu papel nas principais praças do sul da Europa.

#### **b) Fluxos comerciais e centros económicos**

Com uma posição periférica em relação à Europa, o reino português tinha alguma dificuldade em desenvolver um comércio terrestre muito eficaz. É verdade que existia uma rede viária que os reis procuravam melhorar e preservar, como o provam os legados régios (21) e as recolhas de fundos para



reparar estradas (22), mas era sempre difícil, moroso e até perigoso viajar por terra.

De facto, o estado das vias era, em regra, deplorável. Mesmo uma via tão frequentada como a "estrada de Santiago" teria troços em tão mau estado que, em 1457, Jorge de Eningen perdeu aí um cavalo de guerra, o que o levou a não retornar pelo mesmo caminho, preferindo vir por mar a Portugal e regressar por outro percurso mais a Sul (23).

Apesar do seu mau estado, as estradas eram bastante frequentadas. Mensageiros e embaixadores, pobres e peregrinos, soldados, salteadores e comerciantes, todos as percorriam juntamente com o profissional da circulação que era o almocreve.

Por uma questão de apoio mútuo, entreajuda e segurança, as viagens realizavam-se, algumas vezes, em grupo, misturando-se, enquanto duravam, comerciantes com embaixadores ou mensageiros com um ou outro peregrino (24).

Claro que todo este movimento não era estranho à actividade comercial. Como assinalou Virgínia Rau, muitas feiras fizeram depender a sua realização das romarias (25). Também muitos centros urbanos do interior conheceram uma animação apreciável. O número de almocreves que, nos começos do século XV, tinha a cidade de Noudar, bem como os que cem

anos depois tinha inscritos a de Lamego comprovam a continuidade dessa azáfama (26).

Mesmo assim, as viagens por terra eram prolongadas e, por vezes, perigosas. Para os comerciantes, para quem o tempo era um factor a considerar, a lentidão destas deslocações não se coadunava com as necessidades do comércio. O Conde de Ourém, para se deslocar ao Concílio de Basileia, em 1435, demorou 51 jornadas, de Lisboa a Barcelona (27). Por dia, conseguiu andar cerca de 4,5 léguas. Segundo o "Itinerário" de Jerónimo Munzer, para chegar a Évora já bem entrada a noite, tornou-se necessário sair de Serpa antes do amanhecer (28). Mas o estado das vias e a rapidez de circulação variavam muito. O Conde de Ourém demorou, entre Valência e Barcelona, 11 dias, mas Léon de Rosmihal (1465-67) só precisou de 6 dias para fazer a mesma viagem (29). Aliás, nos meios comerciais aceitava-se que entre Avignon e Valência bastavam 10 jornadas (30).

Acerca da perigosidade das estradas bastará um exemplo. Em 1348, quando se dirigia ao mosteiro de S. Francisco de Assis, Estevão Peres de Bramana e um companheiro viram-se acusados pela população de envenenarem as águas e serem os causadores da Peste Negra. A sua libertação só foi possível depois de obterem do rei D. Pedro de Aragão um salvo-conduto para regressarem a Portugal (31). Assim, se a

viagem por mar implicava alguns riscos, também por terra se enfrentavam dificuldades que não eram de desprezar.

A rede viária, contudo, ligava bem Portugal ao reino vizinho. No Norte podia passar-se à Galiza atravessando o rio em Valença. As alturas de Bragança, pela mesma estrada utilizada pela Rainha Santa Isabel para vir para Portugal (32) e por onde entrariam os têxteis aragoneses que chegavam a esta cidade transmontana (33), poder-se-ia passar a Castela e atingir Valladolid. Em sentido inverso, alguns produtos portugueses chegariam a Aragão por essa via. Embora sem os referir expressamente, alguns capítulos de Cortes do reino de Aragão mencionam as mercadorias que aí entravam, por terra, oriundas do Ocidente (34).

A Leste, as passagens entre os dois reinos mantiveram-se até aos nossos dias. Cruzava-se a fronteira na Guarda, podendo-se, através de Cuellar ou Valladolid e Soria, chegar a Aragão (35). Em frente de Castelo Branco, passava-se para Alcantara ou Coria, como o fez Al-Idrisi, por uma via que unia Badajoz e Mérida a Toledo, Guadalajara e Saragoça. Mais a Sul, também se poderia atingir o Levante peninsular através de Elvas e Badajoz, ou em Serpa e Rosal, na estrada que conduzia a Sevilha (36). Como estas vias se internavam profundamente na península, eram bastante usadas pelo pequeno comércio ambulante que, partindo de Valência, Barce-

lona e outros portos levantinos, chegava ao reino português (37). Da cidade de Sevilha, importa não esquecer, saía a "estrada real", em direcção a Granada, Guadix e ao porto de Almeria (38).

Mas eram as questões económicas que acabavam por pesar na hora de escolher o transporte. O prolongamento da viagem aumentava muito o preço das mercadorias. Além disso, não havia grandes núcleos urbanos, centros consumidores por excelência, ao longo dessas estradas; a única excepção seria Sevilha. Por isso, desta cidade andaluza se desenvolveu algum comércio em direcção ao reino, como o atestam algumas fontes de origem portuguesa (39).

Estas foram razões de peso suficientes para que as rotas marítimas comerciais tivessem conhecido e proporcionado negócios numa escala bem diferente do comércio terrestre. São essas rotas que merecem uma atenção especial.

Quando as galés genovesas e venezianas começaram a ligar regularmente o Mediterrâneo às regiões do Norte Atlântico, já Portugal tinha razoavelmente definidas duas grandes vias marítimas a partir das suas costas, as quais decorriam da própria situação geográfica do reino: uma que se dirigia para o Norte para as cidades francesas, inglesas e para a Flandres e, uma outra, em direcção ao Sul, que apontava

para Sevilha, para o Mediterrâneo Ocidental e para as costas do Magreb. Esta ideia está bem explicita numa carta de confirmação de 10 de Maio de 1293, pela qual D. Dinis, ao tabelar os fretes dos navios com mais de 100 tonéis, referia os que se dirigissem para "Flandres, Inglaterra, Normandia, Bretanha e Arrochela" e, por outro lado, os que carregassem "para além mar, Sevilha, ou outras partes" (40).

Cem anos depois, estas duas grandes "estradas marítimas" encontravam-se bem consolidadas. D. João I, numa ordem aos homens que "andam no mar", adverte-os para não atacarem "os nauyos que veerem pollo mar de contra galiza des que passarem a foz de viana ... E os que veerem de contra seuilha des que passarem pollo cabo de sa viçente ataa o dicto porto da çidade de Lixboa" (41).

Vindas do Sul, duas rotas estruturavam o comércio que do Mediterrâneo corria em direcção ao Atlântico. A primeira era a rota do Levante, sendo a segunda a grande rota dos cereais que, partindo especialmente da Sicília, distribuía o trigo por vários portos mediterrânicos.

Os genoveses, decisivamente empenhados na rota do Levante, só de forma marginal viravam a sua atenção para a costa portuguesa. Falhado o projecto de obter um entreposto nas costas algarvias, as grandes casas comerciais de Génova

abandonaram Portugal para os comerciantes menos importantes (42). Só em meados do século XV, com o comércio do açúcar e dos couros, se assistirá a um incremento da presença genovesa no país. As cartas antes referidas, escritas em Lisboa pelos correspondentes da casa Datini, revelam alguma surpresa por alguns dos produtos transaccionados na capital do reino, o que dá uma ideia da forma deficiente como o comércio nacional se integrava nos grandes circuitos internacionais.

Não sofrendo também a concorrência dos catalães, os quais pouco apareciam no Atlântico, os grandes competidores dos portugueses eram, sem dúvida, os castelhanos, os biscaínhos e, em alguns aspectos, os mercadores muçulmanos. Por isso mesmo, não é de admirar que os barcos destas nações tenham sido um dos objectivos da forte actividade corsária de Portugal (43).

Como acontecia por terra, também por mar o reino português não podia deixar de fugir à importância que a cidade de Sevilha já tinha no século XIV, apesar da passividade comercial de que alguns autores a acusam (44). Todavia, basta consultar alguns manuais de comandas barcelonesas (45) para nos apercebermos do importante tráfico comercial que Sevilha desenvolveu com o Levante peninsular desde o século XIII. A ela afluíam não só muitos produtos provenientes do

Norte da Europa, como das cidades italianas e norte-africanas (46). Esta rota que ligava os portos portugueses a Sevilha era uma parte daquela a que Dufourq chamou a "estrada de Málaga" e que ligaria Málaga a Cadiz e Sevilha com uma ramificação anterior para Almeria e se prolongaria para o Atlântico até à Galiza e à Biscaia (47). Em certa medida era um canal secundário da rota do Levante, tão percorrida por mercadores genoveses e venezianos, os quais, aliás, faziam de Sevilha um dos pontos principais do seu percurso (48). Que os mercadores portugueses frequentavam essa rota existem várias provas. Lembre-se, só como exemplo, o caso do judeu Moisés Namorado, de Setúbal, o qual exportou mel, em 1400, para Málaga (49).

Outra das grandes ligações de Portugal ao Mediterrâneo, unia os portos portugueses, ao menos os principais (50), aos portos do Levante da Península Ibérica, nomeadamente Valência, Barcelona e Montpellier, como noutro local já o demonstrámos (51). Ao mesmo tempo, as Baleares, ficando no caminho das frotas genovesas (52), atirariam sempre os portugueses para um lugar muito secundário. Encontramos navios provenientes do reino a desembarcarem passageiros em Maiorca (53), à chegada, em 1394, de um grupo de 150 judeus vindos de Portugal para se estabelecerem em Palma (54) e conhecemos até que funcionava, em Lisboa no ano de 1337,

uma sociedade comercial que importava produtos de Maiorca para o reino (55). Em meados do século XV a situação não era diferente, no que respeita às dificuldades dos mercadores nacionais nos portos de Maiorca. Nos primeiros meses do ano de 1454, tem início um processo derivado do protesto de dois patrões de navios portugueses, junto dos Conselheiros da cidade de Barcelona, que haviam sido alvo de um embargo, que consideravam ilegal, por parte das autoridades maiorquinas (56).

Em relação às cidades italianas, a presença comercial portuguesa, até meados do século XV, será muito irregular. A única excepção vai para os portos da Sicília onde os portugueses, desde as primeiras décadas do século XIV, procuram adquirir trigo para o reino nos anos de carência (57). Posteriormente, com os produtos trazidos da costa ocidental africana e, em especial, do açúcar da Madeira, estruturaram-se rotas mais estáveis nesta área, para além desta "rota do trigo".

Até lá, a presença de barcos portugueses nas costas italianas esteve muito mais ligada a uma actividade como transportadores por conta de outrem. Eis dois exemplos que se podem considerar típicos, ambos referentes ao ano de 1426: a 9 de Julho, Diogo Martins, que se dizia simultaneamente castelhano e oriundo de Serpa, sendo patrão da barca Santa



Maria, chegou a acordo com dois mercadores de Lisboa, Egídeo Fernandes e Martinho Lourenço, a propósito de divergências surgidas entre as duas partes num frete destinado a transportar mercadorias de Barcelona a Génova (58). Meses mais tarde, a 5 de Novembro, Rodrigo Afonso, natural de Lisboa e patrão do navio Santa Trindade, encontrando-se em Savona, fretou o seu navio a Bertoleto de Crognomo, da Gasconha, para se deslocar a Valência e a Ibiza a fim de carregar sal e trazê-lo para Génova (59).

Um outro exemplo, referido por J. Heers, é elucidativo da importância que esta actividade transportadora tomou e reporta-se à actividade do navio português Santa Maria Flor da Rosa pelo ano de 1463. Em sucessivos fretes, por conta de genoveses, frequentou os portos de La Spezia e Bonifacio, transportou mercadorias de Porto Pisano a Palermo, Trapani, Rapallo e Génova, carregou trigo desta cidade para Túnis ou daqui e de Castela de volta a Génova, levou armas de Génova a Rapallo e sal de Hyères a La Spezia (60).

A presença portuguesa nessas rotas estará ligada ao crescimento da marinha portuguesa, embora seja difícil precisar quando tal afã transportador começou. Em 1375, incluído na frota que Barcelona enviou à Normandia para comprar trigo, contava-se já o barco de "Salvador Guim de Portugal" (61).

Finalmente, Portugal também mantinha relações comerciais constantes com as praças do Maghreb, embora, é verdade, intercaladas com acções de corso e violência. A este propósito não deixam dúvidas as autorizações régias para seguidores do Islão, vivendo em Portugal, se deslocarem a "terras de mouros" para adquirirem certos produtos (62), ou, ao contrário, as interdições dos mesmos reis de Portugal para comerciar com essas regiões (63). Na segunda metade do século XV seriam mesmo regulares as deslocações de frotas portuguesas ao Norte de Africa, ao menos a Orão (64).

Note-se que, nestas rotas, as características da presença portuguesa tinha muito que ver com a concorrência que defrontava na região. Não eram só os mercadores de Sevilha a rivalizarem com os portugueses. O caso de Valência é, também ele, paradigmático.

A cidade importava, no século XV, bastantes produtos alimentares (65): cereais e derivados lácteos da Sicília, Sardenha e Baleares. Entre estes últimos, os queijos eram famosos: os "cascavalls" da Sardenha, que ainda produzia o queijo salgado, e da Sicília e os queijos frescos de Maiorca. Também de várias cidades do sul da Itália vinham as massas, pratos então considerados de luxo. Por fim, não conseguindo ser autosuficiente na alimentação, Valência comprava peixe. Vindas agora da Berberia, dos portos da

Provença e do Mediterrâneo Oriental, chegavam à cidade muitas especiarias com aplicação segura na alimentação ou na medicina.

Outro conjunto de produtos importados dizia respeito às matérias-primas necessárias à indústria. Assim, de outras cidades catalãs chegava-lhe o fio de lã. Da Berberia, às vezes em barcos venezianos, vinham tecidos de seda e de Granada os de algodão. O canhamo era proveniente da Provença e de Génova. Valência importava ainda soda de Cartagena, alumen de Aguas-Mortas, "agalha" de Alépo e de Trípoli, que lhe chegava pelas rotas das ilhas do Mediterrâneo e da Riviera/Provença e através da Berberia. Valência comprava também ferro da Galiza, da Biscaia e, mais uma vez, de Aguas-Mortas e da Berberia, cobre da Europa Central e latão de Génova. Finalmente, entre os produtos que merecem referência, relembre-se que esta cidade era um grande consumidor de couros brutos ou semielaborados. Muitos destes produtos, como era normal, eram revendidos para outros mercados, nomeadamente Portugal.

Em compensação, a cidade de Valência tinha um vasto conjunto de produtos de base agrícola para oferecer. À cabeça encontravam-se os frutos, frescos ou secos, que serviam para fazer doces que eram afamados e procurados por mercadores de toda a Europa. Exportava, além disso, arroz,

plantas aromáticas (anis e "pansa"), açafrão, açúcar em formas muito variadas, amendoas e legumes, continuando assim uma antiga tradição de culturas trazidas à região pelos muçulmanos. Conseguia mesmo manter uma indústria de sericultura que produzia lenços que chegavam a ser presentes às feiras de Paris. Para além disso, derivada até da sua posição geográfica, Valência tornou-se num importante mercado de escravos (66).

Perante este quadro, as possibilidades do reino português colocar os seus produtos não eram grandes, pois concorriam directamente com os valencianos. Além disso, esta cidade era um mercado mais sofisticado e mais perto das zonas consumidoras que Portugal, pelo que foi no abastecimento do peixe, no mercado de escravos e, em certa medida, na redistribuição de mercadorias que se processou a intervenção portuguesa na bacia do Mediterrâneo.

Porém, antes de analisar estes aspectos, importa perceber como, na época medieval, se procedia à transacção de mercadorias, nomeadamente em duas das suas vertentes básicas, as quais condicionarão fortemente a forma de fazer comércio: o modo de funcionamento dos mecanismos reguladores e os sistemas de pesos e medidas usados.

c) Os mecanismos reguladores: os corretores.

Um mercador português que, no século XV, pretendesse vender, ou comprar, um produto numa praça europeia, a quem se deveria dirigir ? Como se chegava ao ajuste de um preço ? A mesma questão também se punha para os mercadores estrangeiros que pretendiam negociar em Portugal.

Ontem como hoje, trata-se de uma questão essencial. De facto, os mecanismos da fixação de preços e do encontro de vendedores e compradores de um produto é mesmo a questão central do comércio quer seja internacional, regional ou local.

As bolsas de vários tipos, actualmente existentes, são verdadeiras instituições que fazem perder de vista as formas menos sofisticadas das suas antepassadas. Ainda neste século, a bolsa dos frutos secos algarvios funcionava num café da cidade de Faro, onde ao princípio do dia se encontravam os interessados nesse comércio, ajustando negócios e influenciando decisivamente os preços (67). O comércio medieval também não escapava a esta necessidade de mediação.

As grandes casas comerciais europeias da Baixa Idade Média, dado o volume e complexidade dos seus negócios, dispunham de agentes locais ou mesmo de sucursais que participavam na

compra e expedição de mercadorias. Era assim, por exemplo, em Portugal, onde pelo menos os Bardi e os Lomellini dispunham de representantes em Lisboa (68).

Todavia, quando aportava um navio a Lisboa, ou a outro porto do reino, os mercadores estrangeiros não podiam vender directamente as mercadorias que transportavam. Do mesmo modo, estava-lhes proibida a possibilidade de comprarem eles próprios os produtos que pretendiam levar de Portugal. De facto, para qualquer destas operações precisavam dos corretores, visto que, desde o século XIV, a corretagem de mercadorias era obrigatória, não só para vizinhos, como para gente "de fora parte" e estrangeiros (69). Em Loulé, por exemplo, na sessão da Vereação de 10 de Agosto de 1394, lembrava-se a obrigatoriedade da corretagem, sob pena de 10 libras a pagar ao Concelho (70). Isto não significava, porém, que os mercadores se alheassem dos preços, pois, na maior parte dos casos, influenciavam-nos decisivamente.

De facto, nas cidades medievais portuguesas, como nas suas congéneres peninsulares, o intermediário, por excelência, do comércio era o corretor. Uma lei de 1342, a aplicar em Lisboa, tinha reduzido o seu número para 100 elementos (71). No início do século XVI, o seu número já estava reduzido a 14 (72). Esta diminuição levou, com o tempo, a

uma especialização por parte dos corretores, que as posturas camarárias de Lisboa confirmam ao falar dos que intermediavam os negócios de panos, de bestas e outros (73). Ao mesmo tempo, as práticas regulares do comércio internacional com a necessidade de estabilidade que impunham, ajudaram a que houvesse tendência para as casas comerciais trabalharem com um número restrito de corretores (74).

Nos portos dos domínios aragoneses funcionaria um sistema semelhante. Estes intermediários comerciais estavam sujeitos a idênticas limitações e restrições dos seus congêneres portugueses. Segundo Claude Carrère (75), os corretores dividiam-se em duas categorias principais: os menos importantes, que negociavam pequenos objectos (pentes, agulhas, saquetas de especiarias, etc.) e os traziam pendurados à volta do pescoço e, por isso, se chamavam "de pescoço" ("de coll") e os mais ricos, ligados ao comércio internacional, como sejam as compras por grosso de matérias-primas, têxteis, e intermediavam os negócios verbalmente entre os potenciais interessados. Estes, pelas características da sua profissão chamavam-se "de orelha" ("d'orella").

Segundo uma passagem do "Livro 1º de Contractos" do Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, ainda em 1385, as mercadorias dos navios estrangeiros a serem vendidas em Lisboa, desembarcariam junto da casa dos Pesos do Rei e poderiam



ser logo ali intermediadas, ou então, levadas para as lojas dos mercadores, onde os corretores traziam eventuais interessados na sua aquisição (76). Era aí que funcionaria, em azáfama diária, uma espécie de bolsa de mercadorias, onde se compravam e vendiam as cargas sacadas dos navios e se preparavam os negócios do presente e do futuro, ou se estabeleciam os preços a praticar. Neste universo, que em meados do século XVI teria o seu centro na Rua Nova, o corretor era um dos principais intervenientes (77).

No reino português os corretores, desde a lei de 1342, sabiam, ao certo, o que receberiam pelo seu trabalho. Os valores iam desde a mealha por comprador e vendedor em cada libra, até 20 soldos por cada 100 libras (78). Afinal, a percentagem do intermediário, em regra variando entre 1 a 1,5 %, ajudava especialmente os que conseguissem ser corretores preferenciais das casas com negócios no estrangeiro, esses sim, podiam esperar obter um estatuto económico importante.

Bem tentou a legislação de 1342 moralizar esta profissão, proibindo as sociedades entre corretores e destes com mercadores e estalajadeiros para manipularem os preços, embora, pela continuidade dessas disposições em leis posteriores, parece que sem grande resultado. Em 1431, nova lei (79) obrigava os agentes da intermediação a registarem



na Câmara as transacções que negociavam. A própria proibição dos mercadores estrangeiros não venderem directamente não era respeitada. Uma disposição de 1434 obrigava, neste caso, a que, mesmo assim, a corretagem fosse paga (80). Mas a consequência mais importante foi que muitos corretores foram perdendo as ligações ao grande comércio internacional, ficando restringidos aos circuitos nacionais.

Note-se que sendo a intermediação a essência deste negócio, levou a que actividades do mesmo género a ele fossem assimiladas. Assim, uma lei de D. João I equiparou os corretores aos fretadores (81).

Mas, pouco a pouco, o fosso cavado entre os corretores ir-se-á aprofundando. Pelo "Livro dos Correctores" da Câmara Municipal de Lisboa, podemos seguir o desenrolar dessas lutas. Em finais do século XV, os grandes corretores, em número de 4, queixavam-se da "venda repartida". Segundo eles uns corretores trabalhavam, mas outros não. Para mais os negócios com a Flandres, a Inglaterra e a Itália eram muito grandes e os que intermediavam este comércio dispunham de liberdade para vender e ganhar para eles próprios. Ora, ao contrário do regimento de 19 de Janeiro de 1485, que regulamentava a profissão, vinha-se criando um sistema injusto.

Para eles, como a corretagem de mercadorias internacionais era posta numa Bolsa comum e duas vezes ao ano divididos os lucros por todos os corretores (82), os 4 acabavam por trabalhar para todos os outros. Além disso, como dessa bolsa não fazia parte a corretagem de mercadorias nacionais a injustiça seria gritante. As consequências da decisão de manter a bolsa a funcionar inscrevem-se no desenvolvimento da actividade comercial de outra época, que não cabe aqui analisar.

Apesar do papel dos corretores no comércio, na definição dos preços das mercadorias, da sua actividade ligada à exportação, reexportação, importação e aos fretes, eles não esgotam o papel de mecanismos reguladores do comércio da Baixa Idade Média. A actividade dos poderes "centrais", algumas vezes através do sistema fiscal, outras vezes pelo tabelamento dos preços e contingentação de mercadorias, ou a importância de certas cidades, na comercialização de alguns produtos específicos, funcionavam, na prática, como elementos reguladores do mercado. Todavia, os corretores e os meios em que eles se moviam foram, sem dúvida, os principais impulsionadores da estruturação do mercado em Portugal.

#### d) A anarquia dos sistemas de pesos e medidas

Como já acima se referiu, um dos problemas com que se defronta qualquer estudo sobre o comércio medieval é o da anarquia de sistemas de pesos e medidas que proliferavam por toda a Europa e pela bacia mediterrânica.

Tome-se o caso das unidades de peso e capacidade, já que são as que vamos utilizar com mais frequência. Em Portugal existia o chamado quintal maior, a que Oliveira Marques atribui um valor de 44 quilos (83). Este quintal serviria para medir os produtos mais "pesados", como, por exemplo, o ferro, o cobre e metais em geral. Mas, em Barcelona, Valência, Génova ou no Norte de África, o quintal já não corresponde ao mesmo número de quilos. Quem pretender calcular o preço dum produto arrisca-se a enormes desvios se não tiver tal facto em atenção.

Além disso, muitas medidas que hoje nos são totalmente desconhecidas, eram utilizadas nos séculos XIV e XV de uma forma generalizada. A bota, o rotol ou a costal, eis três bons exemplos dessas medidas, entretanto desaparecidas. Para ajudar a complicar a situação os próprios sistemas de medidas variavam consoante o tipo de mercadoria que se queria pesar ou medir. Torna-se assim necessário determinar

algumas correspondências das principais unidades utilizadas na época medieval e pôr alguma ordem nos vários sistemas de medida então em vigor (84).

Para ajudar a resolver uma boa parte destas questões vamos, mais uma vez, utilizar os manuais de mercadorias dos séculos XIV e XV e um ou outro documento que ajude a completar essas informações.

Quando os mercadores pretendiam referir o peso de uma mercadoria utilizavam, em regra, como medida, a libra e os seus múltiplos e submúltiplos. De facto, era com base na libra que se faziam os contratos de compra e venda da maior parte dos produtos do mercado. Ora, felizmente, como o comprovaram Jacques Heers (85) e John Day (86), seguindo os estudos de P. Rocca (87), foi possível encontrar a equivalência das principais medidas genovesas. Este sistema, o mais comum, era composto pelas seguintes medidas:

1 Quintal = 6 arrobas

1 Quintal = 100 centenas

1 Quintal = 150 Libras

1 Quintal = 1.800 onças

Cada uma destas medidas, seguindo uma longa tradição e sem uma lógica específica, era usada para um conjunto de pro-

dutos. O quadro seguinte, além de dar uma equivalência das medidas de Génova às actualmente existentes, indica os principais produtos a que eram aplicadas:

UNIDADES	PESO	APLICAÇÃO
Quintal	47,65 Kg	Grandes pesos: metais, e.g.
Centena	31,7 Kg	Pouco usado
Libra	317 gr	Alimentos, especiarias, etc
Onça	26,5 gr	Ouro, prata e produtos "finos"

Fonte: J. Heers "Le Livre de Comptes Piccaviglio...", III)

Fig. 8 - Unidades de peso em Génova e sua utilização.

A par deste conjunto de medidas, também Génova tinha os seus sistemas especiais, ainda dentro dessa antiga tradição comercial dos povos do Mediterrâneo. Assim, alguns dos principais produtos tinham as suas próprias unidades para os pesar e medir. Entre estes importa destacar os cereais em geral, o sal e o vinho.

A unidade de medida do sal e dos cereais era a "mina". Como Génova se via obrigada a importar o sal, em especial de Maiorca, a "mina" genovesa, nos contratos notariais, era aferida pelo moio de Ibiza, o qual, poderia valer entre 9 a 12 "minas" (88). No contrato celebrado em Génova em 5 de Novembro de 1426 usava-se a expressão "mina" ou "moio" como sinónimo (89). Pelo menos para os cereais, se-

gundo informação de P. Rocca, a "mina" representaria uma capacidade de 105,7 litros, o que daria, no caso do trigo, cerca de 83 kg (90).

O vinho era, em Génova como noutras cidades europeias, medido ao tonel ou ao barril. Este último poderia variar entre os 47,6 e os 54,8 litros. Jacques Heers é da opinião que, nos séculos XIV e XV, ele teria uma capacidade de 50 litros. Note-se contudo que, neste labirinto de sistemas, o azeite, era aferido também pelo barril, agora de 51,8 litros, com 4 quartas e correspondendo 30 libras (91).

Partindo das medidas genovesas e utilizando as informações de Pegolotti e de Chiarini é possível reconstituir outros sistemas da bacia mediterrânica, nomeadamente dos principais centros comerciais.

Apesar da enorme diversidade de pesos, foi possível resguardar alguns critérios comuns porque, afinal, a unidade base da maior parte das cidades continuava a basear-se no antigo sistema, de origem romana, que tinha a libra como padrão (92).

A primeira questão que importa aclarar diz, portanto, respeito ao valor das unidades bases das práticas comerciais: a libra e o quintal. Desde logo existia uma grande diferença, consoante as cidades, no número de libras que

entrava em cada quintal. Tal situação poderia ser resumida do seguinte modo:

#### Equivalências Quintal/libras

Génova	1 quintal = 150 libras
Barcelona	1 quintal = 104 libras
Valência	1 quintal = 144 libras (barbaresco) 1 quintal = 120 libras (valenciano)
Sevilha	1 quintal = 100 libras
Maiorca	1 quintal = 117 libras (barbaresco) 1 quintal = 104 libras (maiorquino)
Tunes	1 quintal = 100 libras
Tripoli	1 quintal = 100 libras (93)

Além disso, em regra, cada cidade organizava de forma autónoma o seu próprio sistema de medidas e equivalências.

<b>Barcelona</b>	
1 quintal	= 4 arrobas
1 arroba	= 26 libras
1 libra	= 12 onças

Fig. 9 - Unidades de peso de Barcelona.

Estes obedeciam a costumes próprios e locais. Em Barcelona, cabiam 104 libras no quintal, ao passo que em Valência, o número de libras que entravam no quintal variava. No chamado quintal barbaresco cabiam 144 libras, enquanto no valenciano entravam 120. Como cada quin-

tal, barbaresco ou valenciano, tinha 4 arrobas, o valor destas também poderia variar (94). Temos assim:

### Valência

Unid.: Quintal Grande  
(Barbaresco)

Unid.: Quintal Pequeno  
(Valenciano)

=====

1 q. = 4 ar. = 144 lib.

1 ar. = 36 libras

1 lib. = 12 onças

1 q. = 4 ar. = 120 lib.

1 ar. = 30 libras

1 lib. = 12 onças

Como a cidade de Valência, Maiorca, pelas relações comerciais privilegiadas que mantinha com o mundo muçulmano, também possuía o seu quintal barbaresco e maiorquino. Porém, como a libra valenciana não tinha o mesmo peso que a de Maiorca, as medidas das duas cidades não eram iguais.

Uma situação semelhante se passava com Sevilha e com o seu sistema de pesos. A partir dos dados existentes foi possível reconstituir um quadro com o valor, expresso em unidades do sistema decimal, das principais medidas de peso das cidades que vimos referindo:



Cidades		Quintal	Arroba	Libra
Tunez		52 kg		520 gr
Tripoli		120 kg		1,2 kg
Sevilha		47,3 kg	11,8 kg	473 gr
Maiorca	Grande	45,9 kg	11,5 kg	392,2 gr
	Pequeno	40,8 kg	10,2 kg	392,2 gr
Barcelona		41,2 kg	10,3 kg	396,3 gr
Valência	Grande	54,4 kg	13,6 kg	385 gr
	Pequeno	46,5 kg	11,6 kg	385 gr

Fig. 10 - Equivalências no sistema decimal de unidades de peso, relativas a várias cidades mediterrânicas.

Entre estes números, os de Barcelona são aqueles que têm obtido algum consenso na investigação. Luís Adão da Fonseca, por exemplo, atribui a estes pesos valores muito aproximados (95). Em compensação, o valor dos pesos valencianos desviam-se um pouco dos valores acima apresentados. Pedro López Elum (96) e A. Badia Carbonell (97) utilizam valores médios, deixando de lado a existência do quintal barbaresco, além de arbitrarem, a cada arroba, 36 libras, cabendo 16 onças em cada libra, o que não era, como se viu, o caso.

Aliás, os manuais de mercadorias dão algumas pistas seguras. O quintal de Barcelona era 13,3 libras (desta cidade) mais pequeno do que o de Valência. Mas como o número de

libras que entravam em cada quintal era diferente nas duas cidades - 104 em Barcelona e 120 ou 144 em Valência - o peso da libra valenciana seria mais pequeno que o peso da mesma unidade de Barcelona. Chiarini confirma tal facto, afirmando que cada quintal da cidade condal valia 106 libras de Valência mais dois terços de libra (98).

Entretanto, uma publicação oficial da Direcção Geral da Agricultura de Espanha, que procedeu ao levantamento sistemático dos pesos e medidas das várias províncias espanholas (99), atribui valores muito aproximados dos constantes no quadro supra, construído a partir de informações de Chiarini, Pegolloti e Uzzano. Eis os valores dessa publicação:

#### Medidas valencianas (Peso)

1 Quintal = 4 Arrobas

1 Arroba = 36 libras = 12,780 Kg

1 Libra = 12 onças

1 onça = 29,58 gramas

Segunda esta recolha, o valor do quintal valenciano continuava a ser muito aproximado do valor do antigo quintal medieval e também a libra continuava a ter as 12 onças e não as 16, como pretendiam os autores antes referidos.

Note-se a este propósito que os valores indicados para Barcelona são praticamente os mesmos dos que vão indicados no quadro: o quintal seria de 41,6 quilogramas, a arroba teria 10,4 e a libra valeria 400 gramas (100).

Como já se tinha apontado para Génova, qualquer destas cidades possuía ainda um conjunto de unidades que aplicava na determinação do peso de produtos específicos.

Entre essas medidas, vejamos algumas escolhidas entre as que mais vezes iremos utilizar. O barril genovês teria passado dos 47,6 litros para um valor médio em torno dos 50 (101). O cafizo de Sevilha, usado para medir cereais, representaria uma capacidade de cerca de 634 litros, o que significava, se carregado com trigo, um valor próximo dos 500 quilos (102). Era muito maior que o cafizo de Valência, o qual rondaria os 200 litros de capacidade ou, em cereal, 157 quilos (103).

Uma medida muito corrente para líquidos, nomeadamente o vinho, era a bota. Em várias cidades mediterrânicas era a napolitana a mais usada. Nela caberiam cerca de 428 litros, o que atiraria o tonel, que valia uma bota e meia, para um valor em torno dos 650 litros e a pipa, metade do tonel para os 325 (104).

Vejamos, finalmente, a evolução desta questão no reino

português. Em Cortes, desde o século XIV, os povos fizeram sentir ao monarca a sua preocupação pela proliferação de vários sistemas de pesos e medidas, os quais prejudicavam o comércio. Em 1361, nas cortes de Elvas, o Porto conseguiu uma decisão régia no sentido de impôr os pesos de Lisboa (105). A situação não deve ter melhorado muito pois, em 1372, novamente os povos mostram ao rei a intolerável confusão em que continuavam os sistemas de pesos e medidas (106). Voltaram à carga em 1418, solicitando uma uniformização pelos pesos e medidas de Santarém (107). O monarca só atenderá em parte o pedido, mas ele não deve ter tido aplicação prática visto que, em 1455, sob nova pressão dos procuradores, o rei se viu obrigado a, pela primeira vez, definir um conjunto de padrões para todo o reino, o que representou, de facto, a primeira medida efectiva no sentido de disciplinar as unidades de pesos e medidas (108).

Com o mesmo objectivo foram elaboradas as disposições das ordenações afonsinas e manuelinas, ao determinarem as unidades que deveriam medir a capacidade, o peso e o comprimento dos diferentes produtos (109).

No século passado, alguns autores tentaram traduzir para o sistema decimal todas essas unidades antigamente usadas (110). Todavia, existem divergências entre as conclu-

sões a que esses autores chegam e aquelas que se atingem pela interpretação das fontes medievais coevas. Oliveira Marques procurou sistematizar os conhecimentos anteriores, lembrando como a utilização do sistema de pesos dependia do tipo de produtos que se pesavam ou dos líquidos ou cereais que se mediam (111).

Unidades	Mem. Acad.	O. Marques
Quintal	58,7 kg	44 kg
Arroba	14,6 kg	11 kg
Arrátel	458 gr	340 gr
Libra	917 gr	326 ou 489 gr
Alqueire	13,8 l	14/18 l
Almude	16,9 l	14/18 l
Tonel	1017 l	900 l
Pipa	508,5 l	?
Canada	1,4 l	1,5 l

Fig. 11 - Comparação entre o valor das unidades de peso estabelecidos por Oliveira Marques e pelas rias da Academia.

Como se pode observar na Fig. 11, Oliveira Marques não coincide com os autores das "Memórias Económicas da Academia", apresentando ambos valores muito diferentes para as unidades medievais. A libra, por exemplo, tem um desvio que vai das 489 gramas em Oliveira Marques, às 917 de

Sebastião Trigozo. Todavia, se utilizarmos fontes como os manuais de mercadorias,

os resultados, na maior parte dos casos, são diferentes de qualquer dos autores.

Reparemos, em primeiro lugar, nas unidades utilizadas, tendo em atenção que, no comércio internacional medieval,

os produtos objecto de maior procura tendiam a ser medidos ou pesados por unidades mais estáveis e facilmente convertíveis a outros padrões. Em Portugal, utilizavam-se, segundo os autores dos manuais de mercadorias, um quintal barbaresco cujas características eram (112):

Peso	Equivalência
em relação c/ outros sistemas	dentro do sistema português
=====	
quintal 12 % maior que o de Génova	
150 libras de Florença	4 arrobas
110 libras de Sevilha	64 libras
162 libras de Génova	128 arráteis
	1664 onças

Note-se que esta estrutura de unidades de peso é também a que consta da "Regra e conto de pesos", incluída numa das respostas à consulta feita por D. Afonso V, em 1470, às Câmaras do reino com vista à reforma da moeda (113). Visto os pesos das unidades das outras cidades e suas equivalências, pode dizer-se que, em Portugal, as medidas de Lisboa usadas no comércio internacional (114), apresentariam os seguintes valores:

1 Quintal	=	52 Kg
1 Arroba	=	13 Kg
1 Libra	=	812 gr
1 Arrátel	=	406 gr
1 Onça	=	31,2 gr

Fig. 12 - Equivalências, no sistema decimal, das principais unidades de peso usadas em Portugal.

Não há dúvida de que o peso da libra teria variado, aproximando-se do arrátel. Nos início do século XV, Uzzano escrevia que cada libra valeria 3 arráteis (115). Cerca de 50 anos depois, Chiarini, em todas as comparações de pesos a que procedeu, indicava só 2 arráteis para 1 libra (116). No final desse século, o peso da libra já devia estar muito próximo do arrátel. é esta conclusão a que se chega quando vemos, nas "Ordenações Manuelinas", que o arrátel já comportava 16 onças (117). Aliás, as ordenações, ao indicarem o sistema de pesos portugueses não fazem menção à libra. Em todo o caso esta unidade de peso era pouco utilizada no comércio internacional, embora internamente, um ou outro produto, como o sebo, continuassem a ser aferidos pela libra (118). A esta alteração não será estranha a decisão régia, de 22 de Março de 1487, em impôr a pesagem da carne pelo arrátel chamado "folforinho", terminando de vez com a utilização do arrátel "mourisco" (119). Provavel-

mente esta aproximação do arrátel à libra teria relação com a sucessiva alteração das unidades usadas. Torna-se, pois, evidente que, em Portugal, no século XV, a par das diversas unidades locais, existia uma unidade para o comércio internacional (120).

Seguindo ainda a regra de outras cidades, em Lisboa existia um vasto número de unidades para pesar produtos específicos (121). Também aqui se exigiria uma revisão da grandeza de algumas das unidades. Chiarini, por exemplo, dá um valor para o moio que é cerca de metade do considerado por Oliveira Marques. Do mesmo modo, a capacidade do alqueire difere bastante: o historiador português atribuiu-lhe uma equivalência que oscilava entre os 14 e os 18 litros, enquanto os autores dos manuais de mercadorias o consideravam com cerca de 10 litros (122).

Uma situação semelhante aconteceria com as medidas lineares. Tomemos o exemplo da légua. Oliveira Marques defende que ela variaria entre os 1125 e os 4500 metros (123). Ora pela descrição da viagem do Conde de Ourém ao Concílio de Basileia, em 1435, entre Lisboa e Barcelona, o Conde e a comitiva teriam percorrido cerca de 223 léguas (124). Pelas contas deste ilustre historiador isso corresponderia, no máximo, a pouco mais de 1.000 quilómetros. Todavia, a distância que separa as duas cidades era superior, como



hoje ainda o é, a 1.300 km. Assim sendo teríamos de colocar a légua com um valor mais próximo dos 6 quilómetros.

Este exemplo só serve para demonstrar o caminho que ainda há que percorrer para o conhecimento de aspectos básicos da época medieval, como é o que se refere à determinação do valor das unidades dos diferentes de pesos e medidas então utilizados.

## 2. O comércio na região e a intervenção portuguesa

### a) O comércio e os livros sobre "comércio proibido"

Não é difícil encontrar referências à exportação e importação de produtos alimentares de e para Portugal da região do Mediterrâneo Ocidental. O problema é que essas informações não são sistemáticas, antes, são dispersas e muito fragmentadas, ao menos nas fontes portuguesas. A única excepção vai, talvez, para as cartas de quitação dos reis de Portugal aos seus "funcionários" (125), embora, mesmo aqui as limitações sejam conhecidas. Entretanto, através de algumas fontes de arquivos estrangeiros é possível obter uma informação mais rigorosa.

Estas fontes referem-se a alguns assentos notariais de Barcelona, Valência e Génova (126), aos salvo-condutos outorgados por essas autoridades a navios portugueses e, em especial, aos assentos chamados de "coisas proibidas" ou "vedades" das duas cidades aragonesas. Se os primeiros não oferecem grande confusão no que respeita à sua caracterização, os últimos impõem uma explicação mais profunda.

Os monarcas aragoneses cedo organizaram um sistema para controlar a exportação de algumas mercadorias com vista a

impedir que fossem parar à mão dos seus inimigos. Simultaneamente, garantiam uma fonte de rendimentos apreciável. Em Portugal, as fontes mostram que, pelo menos no que respeita a certos produtos básicos, não era indiferente aos monarcas o seu destino. Em 1338, numa carta a favor de mercadores florentinos e da Companhia dos Bardi, cujo teor é reafirmado 3 anos depois a prazentins (127), citam-se como estratégicos o pez, os remos e as armas, o linho e a estopa, a farinha e os cereais panificáveis.

Em Aragão, os produtos que tinham especial importância (pez, metais, armas, etc.), estavam onerados com um imposto, chamado de "coses vedades", o qual variava em função daquilo que se pretendia exportar (128). Em alguns casos, para assegurar que a mercadoria chegava, de facto, ao destino declarado, exigia-se uma fiança, a qual seria anulada se fosse presente, em determinado prazo, um certificado do desembarque da mesma (129). Em livros próprios, oficiais da Coroa aragonesa iam, pois, anotando, em todos os portos do reino (130), as mercadorias "proibidas" embarcadas nos navios, lavrando assentos muito breves, quase esquemáticos (131).

Apesar de ser uma ótima fonte quantitativa para o estudo do comércio, percebe-se logo uma primeira limitação. Um navio podia embarcar muitos produtos, especiarias e tén-

teis, por exemplo, e não haver nenhum vestígio da sua passagem por esse porto. As vezes, como aconteceu no ano de 1405 (132), o escrivão do porto de Valência resolveu arrolar, por sistema, outros produtos, mesmo que não fossem proibidos. A manipulação destes elementos requiere ainda outros cuidados complementares. De facto, o modo como estava organizado o lançamento dos assentos, tende a esbater a diferença entre a importância daquilo que é levado para o navio: uma grande partida de pez ou uma pequena caixa de madeira tinham, cada uma, um assento (133). Por outro lado, é preciso relembrar que estes livros se reportavam àquilo que poderia ser considerado o comércio "normal", pelo que era possível, como se verá, trazer ou levar, dos portos levantinos, mercadorias, cujo registos não passavam por estes livros. Era o que se passava, por exemplo, com os escravos.

Em qualquer caso, as séries destes fundos sobre "comércio proibido" estão bastante completas, encontrando-se já algumas publicadas, em especial as referentes à cidade de Valência (134). Neste caso utilizaram-se, além daquelas que foram dadas à estampa, os livros valencianos de 1405, 1416 e 1432, bem como os de Barcelona para muitos anos entre 1408 e 1449 (135).

Fez-se anteriormente uma referência aos salvo-condutos que

13

Die. dñs pda mensis Januarii  
 Anno dñat dñi. m. cccc. quinto

Del loch Tenent de Baile General ad al guardia del grau dela mar de Valencia  
 dela mar de Valencia, lexates traure dela plaia del dit grau e metre en la barcha den  
 Alfonso Ianyez del Port de Portugal an Goçalbo Esthevenez de Lizbona huna carega de  
 pebre, dues roves de canyella, huna rova de gingebre, una rova densens,  
 una rova de cucre per portar a Portugal.

Date ut supra. Jacme Felemmir. Loch Tenent

"Die Veneris Secundam mensis Januarii

Anno a Nativitate Domini M 9 CCCC 9 quinto

Del loch Tenent de Baile General nostro al guardia del Grau dela mar de Valencia, lexates traure dela plaia del dit Grau e metre en la barcha den Alfonso Ianyez del Port de Portugal an Goçalbo Esthevenez de Lizbona huna carega de pebre, dues roves de canyella, huna rova de gingebre, una rova densens, una rova de cucre per portar a Portugal.

Date ut supra. Jacme Felemmir. Loch Tenent"

Fig. 13 - Exemplo típico de um assento de "coses vedades", referente ao ano de 1405, com a respectiva transcrição.

(Fonte: ARV, Bailia, nº 245, fol. 13)

importa precisar. Nos arquivos de Barcelona e Valência existe uma vasta documentação que inclui estas cartas de segurança. O primeiro problema é que se encontram espalhadas por diferentes arquivos e, mesmo dentro de um arquivo, por fundos diversos, o que torna difícil a sua utilização sistemática. Uma vez conhecemos o salvo-conduto directamente da chancelaria régia aragonesa (136), outras vezes por o documento estar incluído em algum processo judicial (137) e até por simples referências mencionadas em actas de reuniões das autoridades municipais (138). Apesar de todas as limitações, estas fontes são preciosas e permitem-nos ter uma perspectiva bastante realista do comércio português nos portos levantinos peninsulares. Mas as cartas de segurança e salvo-conduto que se conhecem estão longe de serem completas.

Também em Génova as fontes permitiriam um trabalho semelhante. Todavia, não só os enormes fundos referentes ao pagamento de impostos sofreram várias vicissitudes (139), como o seu tratamento ainda se encontra no começo (140). Mesmo a inexistência de referências a navios portugueses em muitos desses livros, são reveladoras. Para as relações comerciais de Portugal com o mundo muçulmano, as fontes são insípidas e, quase sempre, indirectas.

Em relação a Barcelona e sua região, a documentação mostra

que aí a procura dos portugueses se orientava para um conjunto de produtos manufacturados específicos: armas, têxteis, em especial tecidos de luxo, e escravos. Além destes vemos os portugueses empenharem-se na aquisição de uma ou outra partida de especiarias.

Em Valência o conjunto de compras era mais diversificado. Nos anos em que o escrivão das "coses vedades" resolveu assentar todas as mercadorias que entravam nos navios, como aconteceu em 1405, podemos seguir os mercadores a carregarem nas suas embarcações (141) não só objectos em madeira, como cofres, caixas e móveis, matérias-primas (pez, canhamo, metais, etc.) e armas, como ainda especiarias e drogas de aplicações variadas, papel, tecidos e produtos alimentares.

Se para estas cidades é possível ter uma ideia do próprio volume do comércio com o reino português, para as cidades italianas e regiões sobre domínio muçulmano ficamo-nos ainda por indícios e informações dispersas. Conhecemos compras avulsas de tecidos ou de mordentes e colorantes, sabemos da importação de produtos alimentares variados de Granada, Norte de África e da Sicília e é segura a vinda para Portugal de muitos produtos manufacturados de diferentes cidades italianas. Aqui o trabalho a fazer, nomeadamente o levantamento de fonte, ainda está no início.

## b) Os produtos alimentares

Um dos pilares fundamentais do comércio português no Mediterrâneo era o que respeitava aos produtos alimentares. Não eram só os cereais. Mas, compreensivelmente, foi em torno deles que se estruturaram as primeiras rotas comerciais com alguma estabilidade. As comandas barcelonesas, genovesas e valencianas, dos séculos XIV e XV, que são verdadeiras amostragens (142), provam como o comércio de pão ocupou um dos primeiros lugares no comércio medieval mediterrânico. Mas esse comércio não se restringia aos cereais. Nas regiões costeiras produzia-se arroz, vinho, sal, azeite, produtos lácteos, doçaria e frutos secos e, pelos seus portos, circulavam especiarias vindas do Levante. Também a criação de gado abundava e a actividade piscatória era uma prática antiga. Apesar de tudo, o balanço da situação alimentar regional variava bastante.

Claude Carrère, em relação a Barcelona e à sua área envolvente, defendeu (143) que só nos bons anos agrícolas o trigo chegaria para a procura. Em alguns anos, estas faltas eram substituídas por importações de arroz de Valência. Quanto a outros produtos, Barcelona era excedentária em vinho, azeite, carne, excepto de ovino, mel e sal, mas apresentava grandes carências no peixe. Em relação à cidade



de Valência, já antes ficou apontado o seu déficit de cereais e de derivados lácteos, bem como de peixe. Todavia, estas carências alimentares eram compensadas com a produção e exportação de frutos, açúcar, açafrão, legumes e arroz.

é verdade que no interior de Aragão se produzia trigo, mas as deficientes condições das vias terrestres não permitiam assegurar o seu transporte para as cidades costeiras. Por outro lado, estas cidades preferiam cultivar nos seus campos produtos, como o açafrão, que eram mais rentáveis do que os cereais (144).

Também as necessidades cerealíferas de Génova lançaram-na, desde muito cedo, no mercado do trigo canalizando-o para a cidade e ganhando aí uma posição invejável. Dispondo de razoável capacidade de produção de vinho e azeite, via-se obrigada a importar carnes secas e salgadas. Mas, entre os produtos alimentares, Génova assumiu um papel especialmente relevante nos circuitos de distribuição do sal, visto ser através dela, que se abastecia a cidade e as regiões mais interiores (145). Não pode deixar de ser posto em evidência o papel que esta cidade, bem como Barcelona, exerceu no comércio das especiarias, visto as suas frotas trazerem do Levante grandes quantidades desses produtos que distribuíam por toda a Europa.

Para todas estas cidades a Sicília, a Provença e alguns sultanatos muçulmanos eram as fontes abastecedoras de cereais, produtos lácteos e carne. Esta podia ser importada ainda da Sardenha e de Nápoles e o sal tinha em Ibiza o seu grande centro produtor (146).

Do ponto de vista português, as possibilidades de intervenção ficam mais clarificadas. Acima de tudo o reino podia oferecer o peixe que capturava nas suas costas, os frutos secos e o mel, dado que, tanto o mundo muçulmano, como as cidades da costa peninsular, faziam deles um grande consumo. Quanto aos cereais e ao vinho, tudo dependia das colheitas. Nos bons anos, e às vezes nos menos bons, caso conseguissem fugir às prescrições legais, era possível colocar pão no mercado (147).

Estas oscilações já foram assinaladas por Oliveira Mar-

Sevilha	2 sol. 8 din.
Valência	3 sol.
Zintra	5 sol.
Portugal	4 sol. 6 din.
Provença	4 sol. 6 din.

Fonte: Melis, F. "Documenti...", p. 316

Fig. 14 - Preço do trigo em Londres, em Março de 1430.

ques (148), mas podem ser comprovadas por várias fontes. Pegolloti, por exemplo, em meados do século XIV, apontava Lisboa (149) como um lugar em que era possível comprar e vender trigo. Do mesmo modo, Federico Melis (Fig. 14) publicou documentação de arquivos ita-

lianos, segundo os quais, em 1430, na cidade de Londres, entre os preços de trigo cotados encontrava-se o de Portugal (150). E, dos preços, o português nem sequer era dos mais baratos.

Assim, e apesar de se conhecerem anos de premente importação de trigo, o que as fontes parecem traduzir é uma tendência exportadora mais constante para os cereais nacionais. Eis dois exemplos relativos a esses anos de escassez em Portugal: por 2 cartas dirigidas ao rei de Aragão, datadas de 2 e 8 de Maio de 1334, o monarca português e os alcaides, juizes e homens-bons de Lisboa explicam como fora decidido enviar à Sicília 6 "naves çertas e assinaladas" (151), para comprarem trigo. Quase no final do século, uma carta de Andrea Guardiola, tesoureiro do rei de Aragão na Sicília, mostrava como, anualmente, já era hábito uma frota portuguesa deslocar-se para essas paragens, a qual, aliás, causava grande perturbação na região (152). Em 2 de Outubro de 1439, ficou registada na alfândega de Barcelona (153) a saída, com destino a Portugal, do navio de biscainhos, patroneado por "Petrus Sanzis d'Azmedia", de 2.000 quarteiros de trigo.

Mas são, de facto, mais frequentes as menções ao transporte de trigo de Portugal para o Ocidente mediterrânico. Por cartas de segurança e outras fontes podemos acompanhar a

chegada a Valência, a Barcelona, às cidades italianas e até a Terras de Mouros (154) de trigo e cereais para vários anos e de uma forma continuada. Vejamos alguns dados, especialmente relacionados com o Levante peninsular. Em Setembro de 1380 (155), João Bono patroneava uma embarcação portuguesa que trazia alimentos para Valência e fora apreendida, por oficiais da cidade. Pelas actas das Vereações da cidade do Porto (156), sabe-se que João Ramalho, mercador do Porto, obtivera de D. João I autorização de saca do pão da cidade, o que provocara o descontentamento do município.

O panorama é idêntico para o século XV. Em Agosto de 1432, João Mercader, "Baile Geral" de Valência, outorgou um salvo-conduto, um "guitatge", a Alvaro Vasques (157), patrão de uma nau de Portugal, para que este pudesse trazer "forment" (trigo) à cidade. No ano seguinte, pelo mês de Fevereiro (158), Alvaro Esteves, patrão de uma nau de Viana, recebeu autorização do mesmo "baile" para se fazer acompanhar de um navio mourisco, o qual vinha carregado de "forment dordi". No dia 13 de Outubro de 1434 (159), o cavaleiro português Pero Vicente obtém permissão para descarregar, em Valência, uma barca, denominada "São Cristóvão", e um "balener", chamado "Regali"; entre as mercadorias constavam, mais uma vez, partidas de cereal.

Se avançarmos mais alguns anos, podemos continuar a seguir

esse movimento de vendas regulares no estrangeiro. Em Maio de 1450, na sequência de um requerimento (160), os Conselheiros e o Governador de Barcelona entram em contradição por motivo da prisão, por este último, do judeu português Salomão Bono, que trouxera à cidade vitualhas. Bono pagara o respectivo salvo-conduto, mas o Governador, insistindo que o português não o exhibira, decidiu que o judeu e aqueles que tinham adquirido o cereal teriam de chegar a um acordo.

Uma parte de todo trigo viria não só do Continente, mas também da Madeira e Porto Santo. As ilhas, segundo o testemunho de Cadamosto, produziriam, anualmente, 30.000 "estares" venezianos, ou seja, cerca de 2.000 toneladas (161). Contudo, este movimento exportador atenuar-se-á, segundo Oliveira Marques (162), nos reinados de D. Afonso V e D. João II, para o que terá contribuído a necessidade de garantir o abastecimento das praças norte-africanas entretanto conquistadas (163).

Ao contrário, o vinho parece ter conhecido uma situação diferente. Fernão Lopes afirmou que, através dos catalães, só num ano, por volta de 1367, tinham-se sacado do reino uns 12.000 tonéis de vinho (164). Também o foral da portagem de Lisboa, em 1377, se lhe refere (165), mas a concorrência era fortíssima. Os vinhos da Gasconha, segundo Ver-

linden (166), venderam-se regularmente, ao longo de toda a Baixa Idade Média, em Córdova, Sevilha e Valência. Esta ideia de que os vinhos portugueses tinham uma penetração difícil nos mercados europeus é ainda atestada por outras fontes. As cantigas de escárnio e mal-dizer louvam os provenientes de Alhariz e Ourense (167) que eram bem conhecidos nas praças de Paris (168).

Neste aspecto, o reino colocava o seu vinho no Norte da Europa, como o faziam, aliás, a generalidade dos reinos e cidades do Mediterrâneo. A exportação de meio tonel de vinho para Barcelona, em 1395 (169), na embarcação patronada por Afonso Gil era uma excepção. O que alguns elementos parecem indicar é mesmo um movimento inverso, ou seja, a importação de vinho em alguns anos. No mês de Dezembro de 1409, por 2 vezes, portugueses compraram vinho em Valência, para o trazerem para o reino. Em 11 de Dezembro, Martinho Stevanes [sic], mercador de Lisboa, comprou 30 "botas" (170), para o que fretou a barca Santa Catarina, da qual era patrão João Martins Camus, também de Lisboa. Três dias depois Alvaro Gonçalves Cerdo, vizinho de Matosinhos, contraiu um empréstimo (171) de 85,5 florins aragoneses junto de um criado do cambista Afonso Eanes, de nome Martinho Stevanes, para comprar 9 botas e meia de vinho tinto que carregou na barca do referido João Martins Camus, ou

Camusso. Mais um exemplo: no ano seguinte, em 21 de Março (172) Pedro Gonçalves, vizinho de Lisboa, patrão e proprietário de uma barca chamada Santa Maria dos Mártires freta-a a Gonçalo Afonso, para transportar a Lisboa 40 botas de vinho, que comprara em Valência.

A interpretação destes elementos, por escassos, é delicada e ainda inconclusiva. De facto, tanto poderia reflectir uma situação conjuntural de más colheitas vinícolas, como poderiam indiciar um aumento da procura de vinho, para revenda. Uma terceira hipótese, daria razão aos que defenderam ter havido, na segunda metade do século XIV, uma restrição das áreas onde se praticava a vitivinicultura, donde resultava a real necessidade de importação de produtos vinícolas para o mercado português (173).

A par dos cereais, transaccionavam-se na região uma grande variedade de produtos alimentares de importância muito variada, como legumes, mel, queijos, doces e frutos. Logo após a tomada de Ceuta, em 6 de Dezembro de 1415, o monarca português incentivou os estrangeiros a trazerem pão e legumes ao reino, pelo que os isentava de sisa (174). Outra notícia, dá conta como antes, cerca de 1400 (175), um navio, tendo como patrão Moisés Namorado de Setúbal, saíra do Sado em direcção a Málaga, carregado com 35 potes de mel. Como se põe o problema de saber quem deveria dizimar

esta carga - se os oficiais régios se os do Mestre de Santiago - o processo arrastou-se por alguns anos. A dízima recaía sobre 3 potes e meio, avaliados em 3.500 libras, pelo que o conjunto da carga valeria 35.000 (176), o que era um valor apreciável. A questão é a de não estarmos ainda em condições de avaliar a importância deste comércio.

Algo similar acontecia com os frutos secos. O reino português era um exportador tradicional. Existem mesmo informações em como a produção de frutos secos algarvios era quase toda adquirida pelos mouros norte-africanos, em especial os de Tunes (177). Assim, à exportação destas mercadorias para o Norte da Europa, como a Inglaterra e Bruges (178), deve juntar-se a que se efectuava com a dos reinos do Sul, não lhe ficando em desvantagem. Núcleos mais distantes de Africa, como Sintra, enviavam para o Mediterrâneo parte das suas exportações. No foral da portagem de Lisboa, fala-se da fruta de Sintra, carregada "no dicto logo de cascães pera Sevilha" (179).

Um outro conjunto de alimentos, factor de apreciável animação comercial, dizia respeito às especiarias. O reino português será, até aos finais do século XV, um importador seguro para todos os mercadores nacionais e estrangeiros. São antigas as referências sistemáticas à importação de especiarias. Nas contas da casa de D. Dinis (180), do



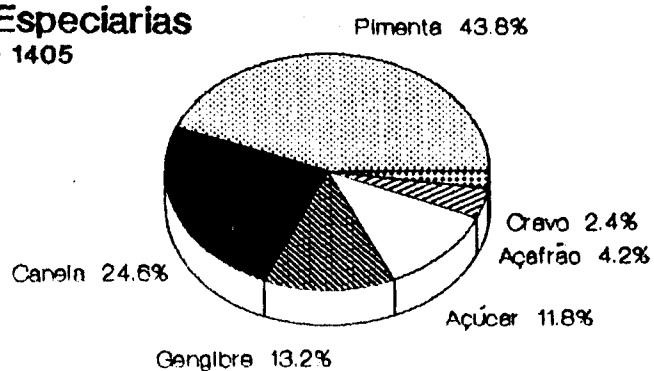
último quartel do século XIII, citam-se várias: "Claus de Giroffre", canela, açúcar, "Albatafalua", "jerepire", "Citaar", incenso, gengibre, entre outras. Do mesmo modo, nos inventários da época, quase nunca faltam as especiarias (181). Havia, aliás, vendedores ambulantes, os especiários, especializados em distribuir estes produtos pelo reino (182). Numa inquirição, ordenada por D. Afonso IV, sobre os rendimentos da cidade do Porto e a parte que cabia ao Bispo e ao Cabido, documento datado de 25 de Julho de 1339 (183), refere-se, sob o número 49, a "pimenta ou açafrao ou açúcar ou outra especiaria qualquer" que entrava no Porto. Um vizinho desta cidade, Vasco de Sousa, investe algum dinheiro, segundo o seu testamento de 1359, numa pequena porção de especiaria (184). Muito tempo depois, entre os meses de Fevereiro e Março de 1433, um judeu de Braga, Abraão Corroç [sic], tomou de empréstimo a Afonso Eanes do Porto 10.000 reais brancos, para comprar 25 libras de açafrao em Barcelona (185), com a intenção de o trazer para Portugal. Em 15 de Janeiro de 1437, outro judeu, Mosse Bono, como o prova um contrato realizado em Barcelona (186), comprou também uma certa quantidade de especiarias que pretendia trazer para Lisboa.

As especiarias eram, muitas vezes compradas aos barcos venezianos e genoveses que passavam junto às costas

portuguesas em direcção ao Norte da Europa. Um texto dos finais do reinado de D. João I (1387) isentou de metade da sisa os moradores de Lagos que compravam "panos especearia e outras mercadorias" aos mercadores venezianos que aportavam ao Algarve.

Se retomarmos os valores do ano de 1405 podemos observar que as compras, em Valência, das especiarias mais comuns atingiram cerca de 1 tonelada (188). Se tomarmos o açafrão, a preços de 1433 em Barcelona, os 35 quilos embarcados com destino a Portugal representariam cerca de 36.000 reais brancos (189). Note-se porém que, sendo Valência um centro produtor, o açafrão não era especialmente caro e que este produto nem sequer era dos mais procurados pelos portugueses. Neste aspecto, era a pimenta, a canela e o gengibre os que tinham nítida primazia:

**Fig. 15 - Compras de Especiarias  
Valência - 1405**



ARV, Bahia, 246

Tudo isto Portugal importava das praças mediterrânicas, fossem elas aragonesas ou italianas, não se restringindo à cidade de Valência. Aliás, a par das especiarias isoladas, estas eram frequentemente adquiridas misturadas - a salsa - ou preparadas de outras formas (190).

Uma observação especial merece, de novo, o açúcar. Só a partir de meados do século XV, o reino começará a produzir, e a colocar depois no exterior, o açúcar madeirense. Em 1455, produzia-se nas ilhas, embora haja alguma disparidade nos volumes da produção (191). A sua importância era tanto maior, quanto o açúcar estava na base do fabrico dos doces cuja procura era grande. Se observarmos as compras em Valência, em Barcelona e no Norte de Africa ou atentarmos nas cargas dos navios capturados pelos corsários do reino, podemos constatar como os doces, dos tipos mais diversos, faziam parte das cargas normais dos navios que circulavam na região (192).

A segurança de algumas conclusões para o comércio português relacionado com as especiarias, não é o mesmo que para outros produtos alimentares. É o caso do queijo e seus derivados ou do arroz. As informações são ainda dispersas. Se, no caso do arroz, se sabe que os portugueses o adquiriam na cidade de Valência no século XV (193), o transporte de queijo para o Levante peninsular não é seguro que seja

de origem nacional. Porquê esta dúvida ? Repare-se neste exemplo: o "guiatge" obtido por Alvaro Vasques, patrão da nau Santa Maria, propriedade de Garcia de Bayona de Portugal, transportava, em 20 de Dezembro de 1434 (194), queijo e outras mercadorias, de Pisa para Valência, por conta de um mercador florentino.

Mas, entre todos os produtos alimentares, era o comércio do pescado aquele que assumia maior relevância, facto em que as fontes, portuguesas e aragonesas, coincidem. No abastecimento das cidades catalãs e valencianas o grande concorrente do reino era Castela (195). Pelos vistos, os pescadores e mercadores dos dois reinos chegaram a dominar a tal ponto os circuitos do pescado e obtinham tantos lucros que, em meados do século XV, os Conselheiros de Barcelona se viram obrigados a decretar que metade destes lucros só poderiam ser retirados da cidade sob a forma de compra de bens locais (196).

Dadas as dificuldades de o conservar, o peixe exportado não era fresco, antes era enviado salgado, seco ou fumado e depois carregado em barricas, ou então enfardado em esteiras de esparto apertadas com cordas (197). Não sendo a ocasião para abordar as condições em que se realizava a faina marítima e o conhecimento que existia das várias espécies, das zonas e das épocas de captura, importa

salientar que a documentação é suficiente para conhecer o quotidiano dos pescadores e da pesca (198).

As referências à exportação do pescado é antiga e constante. No foral de Viana do Castelo de 1258-62, mencionam-se as exportações de pescado (199). Em 1272, nos produtos que saíam pela portagem de Tavira, consta, entre outros, o peixe (200). O seu destino já nessa altura seria o Mediterrâneo. As fontes publicadas por Silva Marques tendem mesmo a assimilar as saídas de pescado com o comércio com a Catalunha. Era um mercado enorme. A avaliação que Claude Carrère fez para Barcelona, para o período de 1380 a 1419, do consumo de peixe fresco, oscilava entre as 164 e 282,5 toneladas/ano. Ora o peixe fresco só satisfazia as necessidades em cerca de 4,5 a 7,5 kg/ano por habitante (201). Como Barcelona tinha uma população calculada nos 35.000 indivíduos (202), a quota da importação, só desta cidade, desde finais do século XIV, rondaria as 30 toneladas por ano, com tendência a crescer.

Além da capital catalã também as outras cidades do litoral, incluindo Valência importavam uma parte significativa do peixe que consumiam. Os lucros eram tanto maiores quanto o pescado de fresco era mais barato que o de conserva e, dentro deste, "ualem mujto mais [as sardinhas] de fumo que as de pilha" (203). No ano de 1404, cada barril de atum

tratado corria em Barcelona ao preço de 7,8 libras (204). Nos anos de maior abundância, algum do peixe trazido de Portugal era redistribuído por outros pontos do Mediterrâneo. Em 1425, no dia 24 de Abril, o corretor de ouro de Barcelona Estevão Dolot, propôs-se levar a Pisa uma certa quantidade de peixe que o português Estevão de Évora trouxera à cidade (205).

A dimensão deste mercado e o seu crescimento vem bem espelhada nas inúmeras referências ao transporte de pescado de Portugal em direcção às cidades costeiras do Oriente da península. Madurell Marimón publicou um conjunto de comandas referentes à aquisição, nas últimas décadas do século XIV, de sardinhas do reino por parte de mercadores barcelonenses (206). Mas na centúria seguinte ampliar-se-ão as referências documentais a este comércio de uma forma sistemática (207).

### c) A intervenção portuguesa no mercado de escravos

Felo que acima ficou escrito, um dos "produtos", que desempenhou um papel essencial nas trocas comerciais de Portugal no Mediterrâneo Ocidental, foi o comércio dos escravos e cativos.

Este assunto já foi objecto de estudo por parte de alguns autores e, entre eles, a obra de Jacques Heers (208) é um verdadeiro clássico. Nesta obra, o autor além de avaliar as condições de funcionamento do mercado de escravos, em especial na área mediterrânica, procura dar a conhecer as diferentes formas de serem capturados e, mais tarde, libertados, a vida quotidiana destes cativos, as consequências demográficas das práticas da escravatura e o impacto que provocavam nas relações sociais, os aspectos legais e políticos que envolviam este comércio e outros.

Num âmbito mais restrito, vários estudos têm-se dedicado a avaliar pontos parcelares do problema. Antes de analisar aspectos concretos do mercado de escravos dos séculos XIV e XV, importa relembrar, em grandes linhas, os principais estudos e respectivos objectivos acerca da escravatura medieval. Em 1971, Domenico Gioffrè debruçou-se sobre os traços gerais do mercado de escravos genovês (209), continuando os trabalhos que, sete anos antes, Geo Pistarino tinha encetado (210). As publicações de Vicenta Cortés, baseadas nos livros de contas do Mestre Racional de Valência (211), puseram em destaque o importante papel desta praça na redistribuição dos escravos pela região, chamando ainda a atenção para o papel de principal intermediário que era desempenhado pelos castelhanos. Num artigo dado à

estampa em 1979, Diego Sancho i Martinez tratou da escravatura na cidade de Barcelona, na transição do século XV para o XVI (212).

Têm ainda interesse, mas com um valor mais sectorial, alguns artigos de Charles Verlinden, particularmente aqueles em que aborda a escravatura no Sul de França (213) e analisa o peso e importância social dos escravos num antigo bairro de Palermo (214) a partir de um recenseamento de fogos. Também Francisco Sevillano Colom, historiador maiorquino, não se esqueceu da questão da escravatura nessas ilhas (215). No meio do grande número de obras, vale a pena citar duas: o artigo de Nenad Fejic acerca do abastecimento de escravos, por parte de catalães, na Bósnia (216) e as páginas que Madurell Marimón dedicou aos seguros de escravos (217). Em Portugal, os estudos sobre a escravatura têm-se virado mais para os finais do século XV e épocas seguintes, sendo raras as excepções a esta situação (218).

O objectivo das páginas que se seguem é o de dar a conhecer novos elementos extraídos dos arquivos, tentando, ao mesmo tempo, perceber a forma como se processou o envolvimento português nesse mercado e a importância que tal facto assumiu na economia do reino.

Se lançarmos uma vista de olhos sobre as sociedades medi-



terrânicas dos séculos XIV e XV, apercebemo-nos logo da importância da escravatura. Jacques Heers, observador atento da Génova do século XV, confirma este facto (219), referindo que, a esta cidade, afluíam, anualmente, muitos milhares de escravos, muitos deles mulheres de raça branca, trazidas das regiões do Mar Negro, e que eram, escravas domésticas. Se o facto de serem de raça branca não levantaria problemas de mestiçagem, o seu peso no conjunto da cidade era muito importante. Portugal, ao contrário, dada a forte composição negróide da sua escravatura, conheceu algumas dessas questões. Vale pois a pena sistematizar alguns aspectos dos conhecimentos actuais relativos ao mercado de escravos da região. Todavia, as características deste mercado, nomeadamente as de ordem quantitativa, ainda são bastante imprecisas, pelo que há a necessidade de o estudar em função da estrutura demográfica de áreas conhecidas, única forma de poder conferir os dados disponíveis.

Pelas contas de Gioffré e G. Pistarino, a cidade de Génova, em 1381, contaria com mais de 7.000 escravos. Entretanto, Jacques Heers veio mostrar que, nesta cidade, o número de escravos foi-se alterando ao longo do século XV e moderou as conclusões a que estes autores e Charles Verlinden chegaram. Heers considera que, em 1458, o número de escravos desta cidade de 100.000 habitantes, rondaria os 3.000.

sendo a maioria domésticos (220). Segundo este autor, haveria pouca penetração da escravatura para o interior, ao contrário do que se passava na região de Veneza, de Sevilha e na Provença. Nestas duas últimas regiões a expansão da servidão fez-se também para o interior. Na Provença a escravatura atingia Arles e Avignon, sendo mais forte do que na Ligúria, servindo o Ródano de grande via de penetração. Sevilha, centro redistribuidor de escravos, encaminhava também muitos deles para o interior da Andaluzia (221). Serve isto para realçar que a escravatura não se expandia de forma homogénea em todas as cidades, nem sequer tinha a mesma importância social e económica, variando de região para região.

No estudo de Charles Verlinden acima mencionado, o bairro de Kalsa, da cidade de Palermo, contaria, em 1480, com 4035 habitantes dos quais 513, ou seja 12,7 %, eram escravos (222). Aqui, ao contrário do que se passava com Génova, o número de escravos brancos seria muito pequeno, 25 homens e mulheres, havendo ainda 50 negros, predominando os mouros. Estes números, aplicados à cidade de Palermo, que contaria com cerca de 25.000 habitantes no final do século XV, significariam que aí viveriam entre 2.500 a 3.750 escravos.

As contas para Maiorca mostram também a grande procura no

mercado de escravos. No ano de 1428, para uma população insular de 45.000 habitantes, haveria uns 8.000 escravos, ou seja, quase 18 % da população residente (223). Sevillano Colom, baseado também no imposto pago pelos proprietários de escravos, em 8 de Maio de 1428 (224), mostra como a percentagem de escravos era, de facto, alta, variando entre os 6,3 % de Alcudia e os 30 % de Bunola. Não eram raras situações como a da freguesia de Valldemosa em que, além dos 500 habitantes, existiriam 112 escravos, uns 22,5 % da população. Charles-Emmanuel Dufourcq, realçando as dificuldades de obtenção de dados para o cômputo populacional e criticando os métodos de contagem com base nos fogos, calcula em 10.000 o número de escravos existentes em toda a Catalunha no princípio do século XIV, atribuindo o dobro ao reino de Valência e outro tanto para Maiorca, números que não andam muito distantes dos fornecidos por Heers (225).

Outra característica que se impõe destacar refere-se às cidades italianas da costa ocidental; aqui a escravatura estava muito limitada aos centros urbanos. A única excepção ia para toda a Sicília, onde, como em Palermo, se alargava ao campo, como o comprovam os dados de 1480 (226).

Estes números têm como objectivo fornecer um elemento de grandeza do mercado de escravos do Mediterrâneo Ocidental nos finais do século XIV e na centúria seguinte. Na maior

parte das cidades em que foi possível estudar o problema, chegou-se à conclusão de que os escravos representariam, ao longo do século XV, entre 10 a 15 % da população dos centros urbanos. Isto atiraria para um valor que andaria em torno dos 125.000 a capacidade do mercado de escravos desta região, sem contar com o Norte de África.

Durante muito tempo, este mercado esteve controlado por genoveses e venezianos que traziam tártaros, russos e outros do Mediterrâneo Oriental e do Mar Negro. Mas, o avanço dos Otomanos foi limitando as possibilidades de intervenção dos italianos. Em compensação, a outra fonte de abastecimento, que vinha das actividades de corso, de razia e de guerra levadas a cabo pelos reinos cristãos contra os muçulmanos, mantinha o seu ritmo. Os muçulmanos, aliás, intermediaram ainda na aquisição de negros, que encaminhavam para os mercados europeus de Barcelona, Sevilha, Valência e Sicília (227).

E como evoluiu, em Portugal, esta questão ? A acreditar num documento, datado de 2 de Abril de 1336, que arrendava, os direitos de portagem e dízima de Lisboa, além da dízima de Setúbal, funcionaria, na capital, um mercado de escravos (228). Estes eram figura corrente da sociedade portuguesa de então. Normalmente reduzido a essa condição pela guerra em terra e depois no mar, a própria produção literá-

ria não se esquecia dele. Salientando as vantagens das expedições ao reino de Granada, Pero Gomez Barroso lembra, numa cantiga de "escarnho", que era de lá que vinha "o our'e o mouro" (229).

Mas, todos os elementos apontam no sentido de que, depois da conquista do Algarve, Portugal, afastado das tradicionais regiões onde obtinha os escravos, era um crónico importador de servos. Os exemplos não faltam. Em 22 de Março de 1368, Sancha Anes, dona do Mosteiro de Chelas comprou, por 160 libras portuguesas, a Juça Abeatar de Sevilha uma moura branca, chamada Moreima (230). Seis anos depois, nos dias 18 de Agosto e 1 de Setembro de 1374, na cidade de Barcelona, é constituída uma comanda, no valor de 53 libras barcelonesas, investidas num escravo tártaro (231). Esta forma de constituir comandas, investindo num produto, são reveladoras.

De facto, o conhecimento do mercado de destino, levava a que se considerasse garantida a venda dessa mercadoria com lucros adicionais. Em Fevereiro de 1396, um mercador de Setúbal, Gomes Fernandes, assinou com um procurador de Andreas Guardiola, tesoureiro do rei de Aragão, um contrato-promessa de compra e venda de uma escrava tártara, de nome Catarina com 25 anos, pelo que pagou um sinal de 11 libras barcelonesas (232). No mesmo mês, dia 29, mas do ano de

1404, podemos comprovar que o lisboeta João de Pinhel comprou a Domenico Beneyto, cidadão de Valência, uma escrava russa pelo preço de 50 libras em moeda local (233). Quatro anos mais tarde, outro lisboeta, o mercador João Eanes, comprou a um cidadão de Valência uma escrava, também russa, por 55 libras (234). Os assentos de "coses vedades" contêm muitas referências à exportação valenciana de servos para Portugal. Se tomarmos o ano de 1405, são frequentes as anotações da entrada desses escravos nos navios portugueses (235). Em resumo, pelo menos até 1415, o reino importava, de forma sistemática, escravos.

A partir daqui, com raras excepções, a situação inverte-se. De importador, Portugal transformar-se-á num mercado exportador de cativos. Todos os elementos apontam, de facto, nessa direcção. Ao curso levado a cabo a partir de Ceuta, junta-se, a partir de 1441, o trato de escravos da Guiné. Dispomos mesmo de elementos para tentar avaliar os quantitativos de capturas que Portugal fazia. Segundo as informações de Zurara (236), desde a tomada de Ceuta e não contabilizando as expedições terrestres, o curso no Mediterrâneo, durante o governo de D. Pedro de Meneses (1415-1437), providenciou a captura de 2441 indivíduos, uma média de 111 escravos por ano. O mesmo cronista, na obra dedicada aos "feitos da Guiné" afirmou que, dessas partes

de Africa, terão vindo 927 negros para Portugal (237). Como a crónica se reporta a acontecimentos passados entre 1441 e 1448, isso significaria que os portugueses acrescentariam, anualmente, mais 115 escravos ao mercado.

Só que estes números ficam muito aquém da realidade. Todos os autores se socorrem do testemunho de Diogo Gomes e de pelo menos uma passagem de um documento da "Chancelaria de D. Afonso V", para mostrar a distorção dessa avaliação (238). Cadamosto afirmou, em 1455, que Portugal já recebia de Arguim, todos os anos, entre 700 a 800 escravos (239). Se forem acrescidas as capturas feitas a partir das praças norte-africanas, ultrapassaríamos os 1.000 escravos/ano.

A haver erro neste número, não será por excesso. Ele ultrapassa um pouco o que José Ramos Tinhorão encontrou para meados do século XV, mas, em compensação, aproxima-se e enquadra-se melhor com os cálculos que Vitorino Magalhães Godinho fez para determinar os escravos trazidos para Portugal da região entre o Cabo Branco e a Serra Leoa, na segunda metade da mesma centúria. Aqui, o primeiro destes autores não terá dado o devido relevo às capturas e vendas ilegais, em que os escravos eram directamente encaminhados para as praças estrangeiras (240).

O desvio das capturas dos mercados portugueses era do conhecimento do próprio monarca. Este proibia taxativamente a venda de escravos no estrangeiro, determinando a obrigatoriedade de vendê-los nas praças nacionais. Mas essa era uma prática corrente, como o mostra uma passagem da "Crónica do Conde Dom Pedro de Menezes" que trata do saldo do cerco de 1419. Zurara afirma que tinham sido apresados 986 cativos, mas, neste número, haveria muitos outros "que a este conto nom vieraã, porque aquelles, que os tinham escondiam-nos do Conde, por lhes nom demandarem o quinto" (241).

O risco da utilização das fontes "oficiais" é a de tenderem a só captar as transacções "legais". Vicenta Cortés Alonso apresentou os seus dados a partir das contas do chamado Mestre Racional do Arquivo do Reino de Valência (242). Sem negar a importância dos seus trabalhos e o alcance de muitas das suas conclusões, estes fundos não revelam todo o tráfico de escravos que tinha lugar na Valência do século XV. Um dos exemplos é tanto mais interessante quanto era o próprio governador de Ceuta, a violar as determinações régias. Em 18 de Setembro de 1423 é passado um recibo, no valor de 240 soldos, a João de Lamego, procurador e feitor de D. Pedro de Menezes (243). O recibo referia-se à autorização que lhe foi dada de trazer à cidade 6 "moros da



Berberia" que o "Baile" de Valência considerou capturados de "boa guerra". Entre o mês de Agosto e de Outubro desse ano os escravos foram vendidos na cidade, tanto por João Lamego, como por Nalfofo Morera, que ficara como seu procurador (244).

Estes negócios merecem ainda algumas considerações complementares, visto que chegou até nós todo o processo referente a estes 6 escravos. Estes documentos são bastante impressionantes, pois dão aos escravos, que tendem a ser encarados como dados estatísticos, um rosto, um nome e uma história pessoal. Segundo o pedido apresentado por João de Lamego, os 6 mouros teriam sido capturados, uns no reino de Fez e outros perto de Gibraltar (245). Pelas regras em vigor, o Baile de Valência informou os escravos que iriam ser interrogados, para saber se a captura fora conforme a lei. Para tanto fez os mouros jurar sobre a "Alquibla de Mahomat" que diriam a verdade. Eram inquiridos sobre o seu nome, idade, situação familiar, origem e condições de detenção. Dos interrogatórios salienta-se a informação fornecida por um dos presos, de nome Mahomat Boxama, natural de Fez e com 25 anos, o qual fora capturado no mês de Dezembro anterior, quando seguia num navio que transportava cereal entre Alcácer-Seguer e o porto de Gibraltar. O assalto fora comandado por uma fusta patroneada por Afonso Garcia, da

casa de D. Pedro; é, provavelmente, um dos muitos assaltos que nos é narrado por Zurara comandados por esse experiente homem do mar (246). Dois outros presos, Bençalim e Eça Abenmaçor Alcaçi, ambos naturais de Fez, declararam-se alfaqueques de profissão, dando uma ideia, que era real, da precaridade desta função. Terminados os interrogatórios, foram publicitadas as confissões e a sentença. Nesta o Baile reconheceu que os mouros eram "inimigos da Santa Fe Catolica" e os cativos presos "en e de bona guerra", pelo que foram entregues a João de Lamego para serem vendidos.

E os exemplos multiplicam-se. No ano seguinte, a 11 de Julho, o português Diogo de Portal vende, em Valência, um escravo a Nicolau Muntiell, o qual lhe fora outorgado de "boa guerra" (247). Entre Julho e Dezembro de 1430, um mercador do Porto, de nome Vasco André, apresenta-se na mesma cidade, desta vez com 6 mouros (248). Para o ano de 1434, nos meses de Novembro e Dezembro, são passados recibos a 3 portugueses que, no total, pretendiam trazer e vender em Valência 29 mouros capturados (249). Um último exemplo, para o ano de 1449, quando Pero d'Oliveira, capitão de uma caravela armada do rei de Portugal, pagou 480 soldos, através de um procurador, correspondentes aos 8 mouros e 1 moura velha que trouxera à cidade (250).

Como Jacques Heers esclareceu, a escravatura, na região do

Mediterrâneo, estava ligada à guerra (251). A importância das presas fazia variar bastante os preços. De certo modo havia mesmo dois mercados: o dos escravos propriamente dito e o da remissão individual dos cativos. Não só os preços atingiam valores muito diferentes, como a própria estrutura dos mercados era bastante diferente.

A remissão de cativos, nos países cristãos, como Portugal, previa sistemas de financiamento específicos como os pedidos de esmolas (252) e as arcas da piedade (253). Com o tempo foram-se especializando intermediários para negociar a remissão, os alfaqueques (254), que, pela sua função e pela liberdade de circulação de que dispunham, prestavam informações de outro tipo, muitas vezes ligadas à guerra. Talvez por esta razão, em algumas ocasiões, eles eram vendidos como escravos. Estes alfaqueques aliás, nem sempre eram bem vistos na sociedade portuguesa. Nas cortes de Lisboa de 1459, o povo protestou contra a comissão de 5 dobras por cativo libertado que cabia ao alfaqueque-mor, cargo que fora criado havia pouco tempo (255). Mas a remissão, como acto cristão por excelência, era motivo de acompanhamento especial e a sua chegada ao reino oportunidade para importantes manifestações colectivas que perduraram até ao século XVIII (256).

Também os preços da remissão não tinham a estabilidade que

gozava o mercado normal. Um dos casos extremos foi o do Infante D. Fernando. Preso em Fez, o seu pedido de resgate, que incluía o séquito, alcançava 50.000 dobras acrescido da libertação de 50 mouros cativos. Posteriormente foram pedidas 400.000 dobras e a liberdade para 400 mouros (257). Em 1422, a remissão de 2 cavaleiros portugueses, aprisionados no cerco a Ceuta de 1419, custou ao rei 3 milhões de libras (258). Nos princípios de 1452, a liberdade de um preso em Tânger atingiu as 200 dobras (259).

O mesmo não se passava com os preços dos escravos vendidos nas praças de Lisboa, Valência, Barcelona e Sevilha, pois eram mais estáveis. Mas havia diferenças significativas em função do tipo de escravo. Era importante a idade, pois um homem na força da vida valia mais do que outro mais idoso (260) e uma mulher poderia valer mais do que um homem (261). Não é seguro que um escravo de raça branca valesse mais do que um da Guiné ou um judeu. Este último em Portugal, em 1453, poderia chegar aos 12.000 reais brancos (262), mas um escravo da Guiné, vendido em Barcelona, a 6 de Setembro de 1456, custava 42 libras barcelonesas, uns 76 florins, ou seja, cerca de 10.640 reais portugueses (263).

É ainda interessante notar que os preços dos escravos diminuíram um pouco pelo facto de Portugal passar a ser um

exportador. Em 21 de Fevereiro de 1408, Bernardo Astruth, oriundo de Valência, vende a João Eanes, mercador de Lisboa, 1 serva russa, por 55 libras, em moeda local (264). Quatro anos antes, o lisboeta João de Pinhel comprou uma escrava russa por 50 libras (265). Mas os seis escravos que João de Lamego apresentou em Valência, no ano de 1423, foram vendidos por valores que oscilaram entre as 41 e as 49 libras (266). Para o conjunto das praças de Lisboa e Valência, apesar das esporádicas subidas, o nível dos preços manteve uma ligeira tendência decrescente (267):

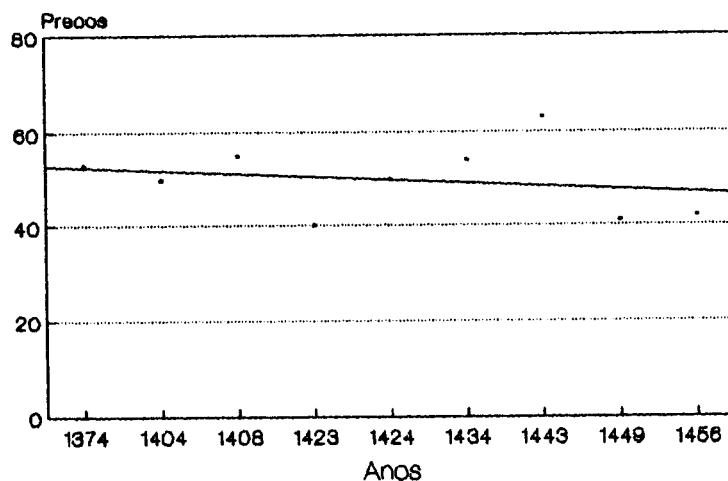


Fig. 16 - Evolução tendencial dos preços de escravos em Lisboa e Valência (em libras valencianas).

Esta situação é provável que se tenha estendido a todo o Mediterrâneo Ocidental e Central. Segundo as informações de

Nenad Fejic as compras de escravos em Ragusa levadas a cabo pelos catalães indiciam o mesmo movimento de preços, como o prova o seguinte gráfico:

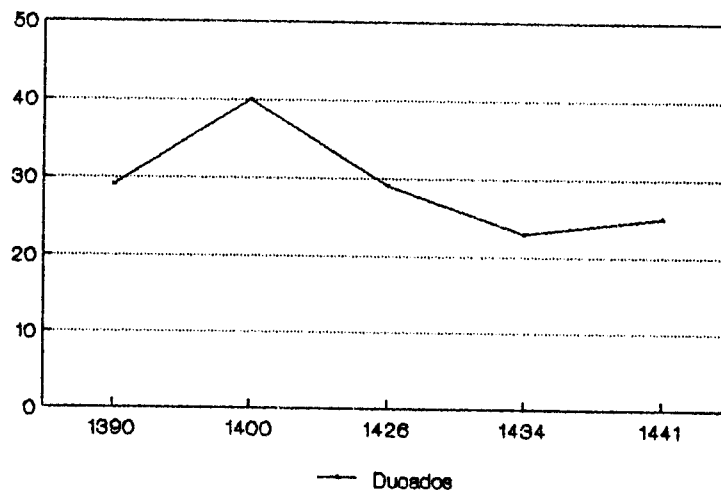


Fig. 17 - Preços pagos em Ragusa por catalães na compra de escravos (Seq. Nenad Fejic "Notes sur le Traite des esclaves de Bosnie..." in: EHDAP, X, 1982, pages. 107 a 126).

Tratava-se, portanto, de um mercado importante, no qual os portugueses foram ganhando grande protagonismo. Se tomarmos como base o preço mais baixo das vendas de escravos realizadas por João Lamego em 1423 (268), 41 libras, ou seja 74 florins e meio, os cerca de 1.000 escravos que o reino trazia para a Europa valeriam para cima de 5.200.000 reais brancos (269). Este valor é confirmado por outras fontes (270). Se, porém, considerarmos a situação cambial de 1457, em que cada florim de Aragão atingiu 140 reais brancos (271), o milhar de escravos ultrapassaria os 10 milhões

de reais. Era um enorme negócio !

Organizado de forma análoga ao mercado de outros produtos, também ele possuía os seus corretores. O envolvimento da nobreza na escravatura deveria ser bastante forte, dado até que era em muitos dos seus barcos que mouros e negros eram capturados. Em determinado momento o rei nomeou corretor de escravos um fidalgo da sua casa. Só recuou quando os lisboetas protestaram contra a violação nítida das suas liberdades (272).

#### d) Produtos industriais e matérias-primas

Como já se referiu, um dos sectores mais importantes de compras dos portugueses em Barcelona e Valência era o das armas. Em Barcelona, para os anos que vão de 1396 a 1444, se tomarmos só o número de assentos de comércio proibido, a aquisição de armas aparece mesmo como esmagadora em relação aos

Anos	Assentos	Produtos
1396	1	Pez
1408	2	Escravos e Armas
1409	1	Escravos
1410	3	Armas
1413	1	Armas
1416	3	Armas e Mercadorias
1425	4	Peixe, Armas e Escravos
1439	1	Trigo
1440	2	Armas
1441	4	Armas
1442	12	Armas (11) e Escravos
1443	1	Armas
1444	2	Armas e Escravos

(Fonte: Vd. docs. do Anexo IV)

Fig. 18 - Comércio de "coses vedades" entre Portugal e Barcelona (Fontes: V. Anexo IV).

outros produtos, como se pode conferir pelos dados da Fig. 18. Todavia, é preciso temperar esta conclusão, lembrando que nem todos os produtos estavam sujeitos a este imposto.

Se observarmos mais de perto o tipo de armas, a variedade era a regra. Compravam-se tanto couraças, inteiras ou em partes, como todo o tipo de armas de arremesso. Também peças para o armamento mais pesado, o de artilharia, como as bombardas e colombrinas, podiam aí ser adquiridas.

Eis alguns exemplos: em 13 de Maio de 1416, Luís Ça Morera, Lugar-Tenente do Baile-Geral da Catalunha, dá ordens aos guardas do mar de Barcelona para deixarem carregar e partir a nau de Goteric d'Arie, de nação castelhana, a qual se dirige a Ceuta com armas de Arnaldo Quiralt, armeiro de Barcelona (273). Levava 11 fardos com a seguinte mercadoria: bestas, couraças e peças de couraças, punhais, bacinetes, lanças, machados, "sanfoneres" (274). Muitos anos depois, em 23 de Maio do ano de 1444, o português Pedro Eanes, é autorizado a embarcar no navio do seu compatriota Vasco Gonçalves 10 lanças e 8 bestas (275). Outro exemplo foi a autorização obtida por Amado Sequeira, de Portugal, em 18 de Abril de 1442, a quem foi permitido levar, para serviço do seu navio, 4 "balestras de cor gornides" e 1 "per agornir", além de 2 "cuyrassas" e "uns guardabbrassos de



banya" (276). A documentação portuguesa indicia aspectos deste comércio. Lembre-se, a este respeito, a quitação a João Anes, armeiro, da quantia de 400 florins de Aragão, que lhe foram entregues para comprar armas, por carta de 15 de Maio de 1406 (277).

As quantidades de armas compradas na cidade de Valência parecem ser menores. Os assentos de "coses vedades", obrigatórios para o armamento, apontam mais para pequenas cargas, normalmente objectos avulsos. Uma vez uma couraça, quantas vezes referindo-se estar velha (278), outras um bacinete ou punhais, tudo em pequenas quantidades.

Além das couraças, entre as compras nas duas cidades, preponderavam as bestas, as lanças e dardos e as espadas. Se agregarmos os dados obtidos (279), é logo perceptível estarmos em presença de um comércio importante. Num dos anos

Bestas	175	Espadas	38	Rayopes	6
Torno/Besta	2	Telloles	35	Bacinete	4
Guardabraços	62	Sañoneres	12000	Servilheira	3
Couraças	12007	Punhais	29	Calce Fland	6

(Fonte: ARV, Bailia, 255 e ACA, R.P., Bat. Gen., H-24)

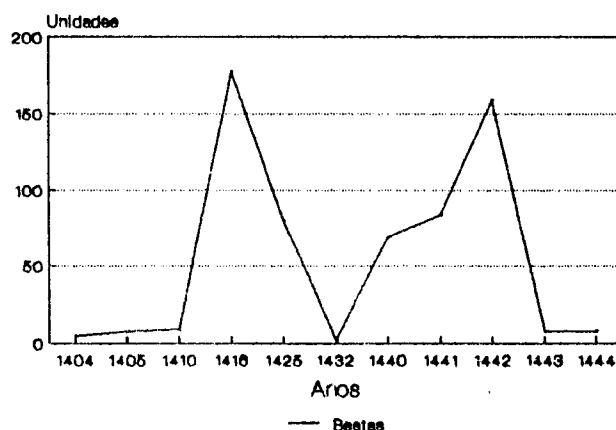
onde foi possível recolher elementos para as duas cidades, o de 1416, as compras atingem quantidades interessantes. As cerca de 12.000 couraças

é um número impressionante. Note-se que, em 1416, era indispensável assegurar a

defesa de Ceuta, razão pela qual, muitos assentos referem-se, expressamente, a Ceuta como destino dos carregamentos (280).

As compras obedeciam a movimentos sazonais. Tomemos o caso

das bestas e das armas brancas. O gráfico da Fig. 20 mostra que os picos de aquisições remontam aos anos de 1416 e de 1442. Se a primeira data é compreensível, a segunda levanta algumas interrogações (281). Teria ligação



(Fonte: Anexo I, Quadro XI)

Fig. 20 - Importação portuguesa de bestas (1405-1444) provenientes de Barcelona e Valência.

com o envolvimento do regente D. Pedro nas guerras no interior de Castela? O silêncio das fontes para os anos anteriores à tentativa da tomada de Tânger, é também significativo. Pelo menos não foi no reino de Aragão que as armas foram compradas. Dará, talvez, razão aqueles que acusavam a expedição de ter sido mal preparada (282).

Podemos tentar calcular o valor destas importações. Para o ano de 1443 existem preços, em Portugal, de algumas armas (283). Assim, uma lança andaria à volta de 1 soldo e 2 dinheiros de Bruges. Um arnês custaria 1 libra e 18 soldos,

enquanto uma cota valeria 1 libra e 13 soldos; por uma besta pagar-se-iam 8 soldos, mas, por uma bombardarda, grande e com 2 camaras, seria preciso pagar 89 libras mais 5 soldos. A preços de 1443, as aquisições de armas feitas em Barcelona no ano de 1440, valeriam cerca de 76 libras e meia de Barcelona. Em 1442, ano de grandes importações, ter-se-ão gasto umas 142 libras. A preços constantes de 1416, importaram-se armas que atingiam um valor próximo das 70.000 libras ! Era um negócio interessante.

É preciso não esquecer que o reino importava armamento ainda de outras paragens, inclusivé do Norte da Europa, o que dá uma ideia da importância deste comércio. As próprias cidades italianas forneciam instrumentos guerreiros, pois existe, para o século XV, notícia da compra de armas em Génova, nomeadamente couraças (284).

\*

\*

\*

Outra vertente do comércio medieval português na região era o dos têxteis. Já noutra local (285) procurámos analisar a importação, na Baixa Idade Média, de tecidos provenientes

do Levante Peninsular, à luz do trabalho que a este tema dedicou Ana Maria Pereira Ferreira (286). Resumindo as ideias então expostas, lembra-se que o reino, não sendo um produtor, via-se obrigado a comprar no exterior a maior parte dos têxteis que se consumiam. Além do Norte da Europa, era em Castela, em Aragão e nos portos sob domínio muçulmano que se realizava parte importante das compras. Neste aspecto, dadas as características da mercadoria e a localização dos centros produtores, as vias terrestres desempenhavam um papel essencial, embora ainda mal conhecido, predominando os próprios panos castelhanos (287).

Com os trabalhos de Oliveira Marques, há algum tempo que se tem consciência de que a moda, não só no que diz respeito ao tipo de tecidos, como também às cores e linhas adoptadas (288), estava ligada à predominância que certos centros têxteis ganhavam. Ainda neste aspecto não é de desdenhar o papel desempenhado por rainhas e princesas estrangeiras que vinham casar ao reino.

Uma das direcções da aquisição de tecidos estava orientada para o Reino de Granada, nomeadamente Almeria, e para o Maghreb. Até meados do século XIV, a moda de raiz moçárabe tinha ainda uma forte tradição. Em Portugal usavam-se camisas, "mudbages", balandraus e aljubas; do guarda-roupa de D. Dinis constavam peças mouriscas (289) e em inventá-

rios Quatrocentistas aparecem panos deste tipo (290). A medida que a moda inglesa e italiana, juntamente com os seus têxteis, penetrou no mercado português, os consumidores nacionais vão-se afastando do mercado muçulmano (291). No século XV, as sedas e os linhos continuarão a constar dos inventários, como foi o caso da "camisa grande Mourisca" que Dã Beatriz levou no seu enxoval (292).

É interessante a evolução das importações de têxteis de origem granadina e norte-africana, pois diz respeito à forma como se estruturava um mercado. A sua manutenção estaria ligada a um conjunto de ligações e mecanismos básicos. Para perceber como os tecidos mouriscos continuavam a ser bastante apreciados pelos consumidores do reino basta ler algumas páginas da crónica de Zurara dedicada a D. Pedro de Menezes. É visível a cobiça, e alguma inveja, que os estendais de panos das aldeias maghrebina provocavam nos corsários portugueses baseados em Ceuta, os quais tentavam várias incursões a terra, para capturar cativos e tecidos (293).

Se é nítido que, no consumo interno, os tecidos muçulmanos tiveram menor procura, também parece ser certo que, ao contrário do que então se defendeu (294), rapidamente se formaram novos circuitos, substituindo o fornecimento do reino pela compra de peças que os portugueses iam, depois,

trocar à Costa do Ouro (295) pelo metal amarelo. Além disso, os problemas de confronto entre Portugal e as regiões norte-africanas limitavam-se mais à zona Ocidental. Os portos de Orão, Alger, Bugia e Bone eram, por vezes, pacificamente frequentados pelos mercadores e navegadores do reino (296).

Entretanto, as cidades italianas e os territórios sob domínio aragonês abasteciam, desde muito cedo, Portugal em tecidos mais ricos, como as lãs mais caras e as boas sedas. Não teriam a diversidade dos lanifícios do Norte (297), pois, nestas duas regiões, as compras iam para os tecidos caros, mas, tanto o volume das aquisições, como os seus custos, pesavam no comércio externo. De Itália, importavam-se tecidos de Génova, Perugia e Florença (298), enquanto em Aragão era Barcelona o principal centro marítimo abastecedor e estes panos aragoneses constam da famosa ementa de 1410, bem como de outras fontes Quatrocentistas (299). Neste aspecto, não parece relevante o facto destes tecidos não aparecerem mencionados noutras fontes da mesma época (300). A Portugal continuarão a afluir, por terra, têxteis aragoneses, quantas vezes misturados na legislação com os provenientes de Castela, enquanto que directamente nos portos catalães e valencianos, nomeadamente Barcelona, se adquiriam tecidos muitas vezes limitados à família

real (301). Dispomos mesmo de alguns números que nos dão uma medida da importância deste comércio.

O primeiro documento foi publicado por Silva Marques (302). É a carta de quitação, com data de 11 de Novembro de 1415, passada por D. João I a Bartolomeu Gomes. O rei quitou ao seu contador o "ouro e pescadas" com que o enviara a Sevilha e Aragão, a fim de adquirir panos de muito boa qualidade e jóias. Sabendo que Bartolomeu Gomes foi nomeado escrivão dos contos em 17 de Maio de 1398 (303), isto significava que a Coroa gastara nesses 17 anos cerca de 2 milhões de libras, a preços de Abril de 1416, em compras de tecidos nos portos mediterrânicos. Desta verba cerca de 700.000 libras teriam sido gastas em "mercar [em Aragão] panos para as bodas de Dona Beatriz", conforme carta de quitação passada pelo mesmo monarca a João da Veiga (304). Assim, durante esses 17 anos o rei gastara, anualmente, uma média de 117.000 libras.

Esse comércio irá prosseguir de forma regular nos anos seguintes. Nos anos de 1432 e 1433, um enviado do Arcebispo D. Pedro de Lisboa, João Afonso da Silveira comprou, em Barcelona, várias mercadorias, entre as quais tecidos, lençóis e outras peças de vestuário (305). Uns anos antes, 28 de Abril de 1429, foi feita uma encomenda de tecidos por João Afonso (306), procurador de Aires Gomes da Silva e do

Doutor Estevão Afonso, actuando estes como procuradores da Coroa portuguesa, no valor de 1716 libras barcelonesas, cerca de 160.000 reais brancos portugueses (307). As peças a comprar foram especificadas no contrato e mostra que se trata de panos considerados dos mais ricos (308):

#### Panos de veludo

7 peças "plani cirici" carmesim  
7 peças "plani cirici" de grana  
1 peça "plani cirici" carmesim brocado a ouro  
1 peça "plani cirici" "morati" brocado a ouro

#### Panos de seda

1 peça "cirici" carmesim brocada a ouro  
1 peça "cirici" carmesim brocada a prata

Além dos tecidos propriamente ditos, dado algum atraso técnico, o reino português comprava no exterior vários instrumentos ligados à indústria têxtil. Em Valência, no ano de 1416 Jusef Francês, judeu português carregou na barca de André Domingues do Porto 1 par de "cardes" (309). Em 1432, são embarcados na nau de João Figuerola, de Viana, dois pares (310).

Para o ano de 1405, dispendo de elementos mais completos, podemos observar, por exemplo, o que João de Lisboa declarou transportar em Valência com destino a Portugal (311).



## Instrumentos para a indústria têxtil

- |                                   |                        |
|-----------------------------------|------------------------|
| . 11 pares de cardas              | . 2 pares de pentes    |
| . 1 par de cardas ("carduces")    | . 6 tesouras           |
| . 2 pares de tesouras de tosquiar | . 6 pinças             |
| . 2 pares de "curetes"            | . 12 tornos de fiar 18 |
| . 2 rodas de torno                | . 2 toneletes          |
| . 2 limas                         | . 2 peles de cardas    |
| . 8 peles de cardas velhas        | . 1 balança de latão   |

O atraso tecnológico do sector têxtil português deveria ser suficientemente grande para levar os mercadores a adquirirem objectos já usados e gastos. No mesmo sentido, ou seja, da existência de lacunas relevantes no domínio da produção de tecidos, vêm alguns documentos que apontavam a necessidade de, no século XV, os artesãos de origem muçulmana se abastecerem fora do reino, para o que recebiam expressa autorização régia (312).

\*

\*

\*

Um terceiro conjunto de produtos de importação dizia respeito às matérias-primas de que Portugal era grande consumidor. Entre elas o reino procura nos portos do Mediterrâneo 3 grandes tipos de produtos: cânhamo, pez e metais.

O cânhamo era um produto essencial. Era usado na indústria têxtil para produzir uma tela de pano grosseiro com que se faziam camisas. Utilizavam-no os cordoeiros para fabricar cordas, cabos e cordéis de várias espessuras, o que o tornava um elemento básico também na construção naval. Os próprios cordões com que os frades apertavam os seus hábitos eram de cânhamo. Mas havia muitas outras aplicações, como um tipo de sandálias que se apertava no peito do pé com cordões, ou as tiras usadas para apertar as selas dos cavalos (313). O pez era outra matéria-prima essencial para a indústria naval, na calafetagem de navios, embora também conhecesse uma aplicação medicinal.

Era dos portos sob domínio aragoneses que vinha uma grande parte do pez e do cânhamo que Portugal consumia. Já em 1317, uma companhia maiorquina (314), através de um feitor de Lisboa, colocara em Portugal cerca de 280 quintais de pez, ou seja, uns 12.852 quilogramas. Também existem referências de compras em Barcelona. Assim, sabemos que, em 1396, um "patro portagueles" recebeu licença para levar de Barcelona 11 "pans de pague" (315). Os livros desta cidade relativos à primeira metade do século XV sobre "comércio proibido" são omissos a novas compras de pez e nunca mencionam o cânhamo, nem qualquer metal; em compensação, os mesmos fundos valencianos estão cheios de

Produto	Ano de 1404	Ano de 1405	Ano de 1416
Pez	3488,4 Kg	2579,9 Kg	1518,3 Kg
Canhamo	439,8 Kg	-	3740,4 Kg
Prata	21 marcos	39 marcos	1 marco
Cobre	142,7 Kg	6,5 Kg	56,7 Kg

Fonte: - Hinojosa Montalvo, J. "Cosas Vedades en 1404" Valência, 1972 (Ano de 1404)  
 - ARV, Bailia, nº 245 (Ano de 1405)  
 - ARV, Bailia, nº 255; ACA, R.P. - Batllia General H - 24 (Ano de 1416)

Fig. 21 - Comparação da importação de alguns produtos estratégicos nas cidades de Barcelona e Valência.

anotações sobre o carregamento de pez, cânhamo e metais em navios que se dirigiam a Portugal. Pelo quadro da Fig. 21 podemos controlar as aquisições desses produtos e a apreciável quantidade de pez que, todos os anos, Portugal importava.

A mesma cidade, os portugueses iam ainda buscar metais, incluindo os preciosos (316). O cobre, o latão o estanho ou o chumbo vinham, na maior parte dos casos, sob a forma de objectos muito variados (alambiques, panelas, frigideiras, etc.) ou em bruto. Mas, aqui, Valência actuava como uma redistribuidora, visto que, ela própria também importava metais do Norte da Europa, da Galiza e da Biscaia, como antes foi referido (317). Por isso, também os portugueses poderiam aparecer na cidade com cargas de cobre ou ferro. Um bom exemplo sucedeu em Fevereiro de 1411, quando o mercador valenciano, Fariralles Nom de Deu, reconhece ter recebido de Diogo Jácome, mercador de Braga, 177 quintais,

3 arrobas e 19 libras de ferro, pouco mais de 7 toneladas, através do irmão deste último e de um seu feitor, Jacob Raimundo e Vasco Afonso respectivamente (318).

Em menores quantidades, de Valência e Barcelona vinham outras matérias-primas: sebo, cera e madeiras, por exemplo. Destas sabe-se até que do dinheiro enviado a Aragão por D. Fernando, em 1372, o tesoureiro Afonso Domingues terá comprado "dous mill paaos de rromania" (319).

\*

\*

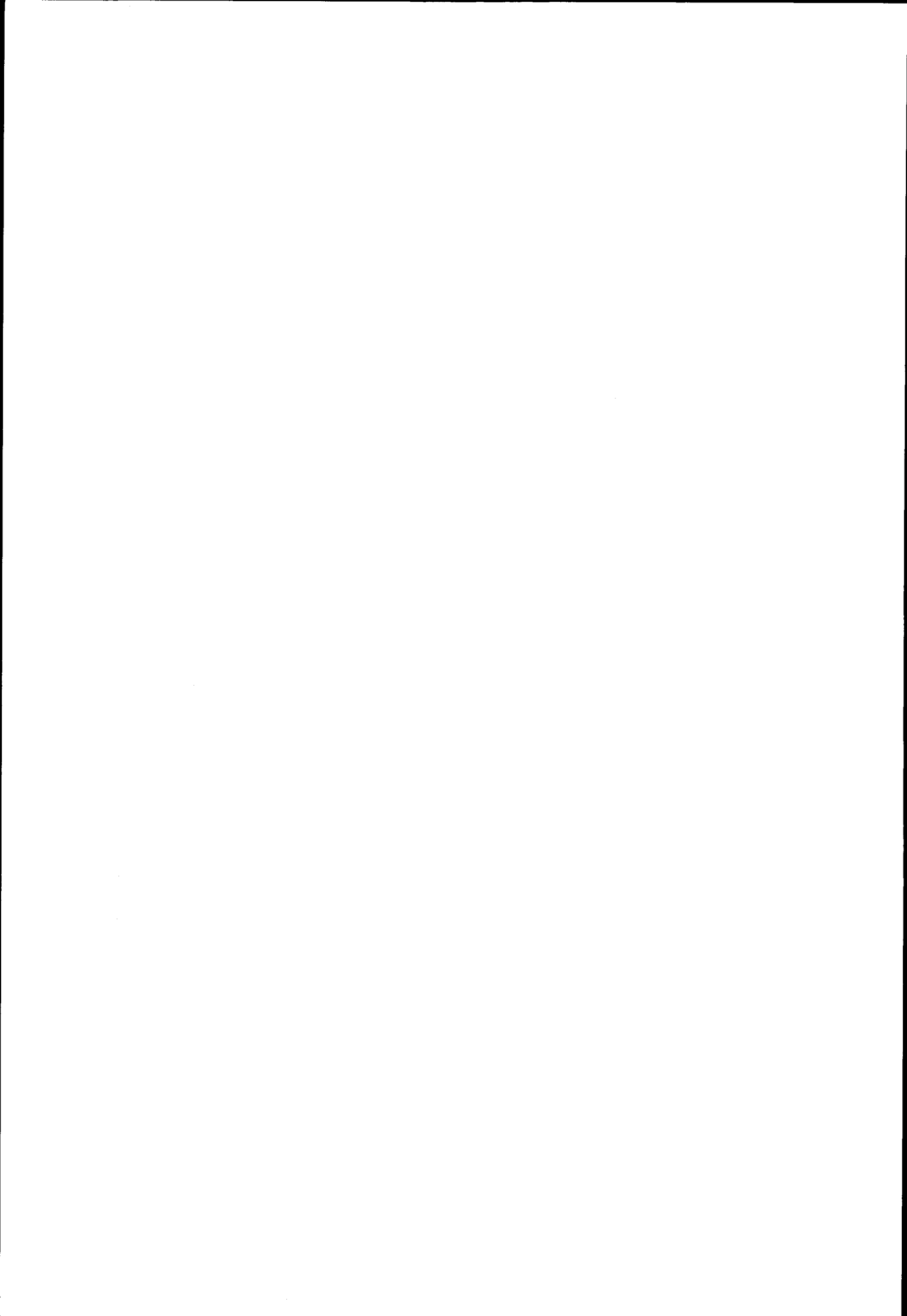
\*

Mas, se observarmos as cargas dos navios que passam pelo porto do Grau de Valência (320) comprovamos que eles carregavam uma grande multiplicidade de mercadorias: papel, em cadernos, em balas e em resmas; agulhas, aos milheiros e de vários tipos (de ensacar, de coser e de cabeça), louças e até cavalos (321).

Uma nota especial merecem os cofres, arcas, e caixas de muitos modelos, de madeira ou de couro, para guardar jóias ou roupas, com tampa móvel ou articulada com tiras de cabedal, e que tinham grande procura no mercado português (322). Não havia navio que não comprasse ao menos um

destes cofres, como o provam as estruturas das suas cargas (323). Em 1405, os portugueses que por aí passaram compraram 195, enquanto no ano anterior 264 (324). Em 1416, só na barca do já referido André Domingues do Porto entraram 14 cofres (325) e, em 1432 (326), a nau de João Figueira, que transportava armas e pez, não dispensou embarcar 3 cofres. Como o comprovam inúmeros inventários, durante os séculos XIV e XV, estas arcas, cofres e caixas faziam parte do mobiliário corrente das casas da nobreza e dos mercadores do reino (327).

Por fim, os couros e cabedais, que, juntamente com o açúcar, serão os produtos básicos do comércio com o Mediterrâneo, na segunda metade do século XV. A cidade de Lisboa, por onde passavam ainda muitos dos couros irlandeses que se dirigiam à região mediterrânica, ganhará uma animação comercial até então desconhecida (328). Mas, como se verá, a maior parte deste comércio encontrava-se dominado por mercadores italianos, quer no que dizia respeito à supremacia financeira do sector, quer mesmo quanto ao domínio dos circuitos do mercado.



## NOTAS

(1) **GODINHO**, Vitorino Maçalhães "História Económica e Social da Expansão Portuguesa" Lisboa, 1947.

(2) Sobre o comércio de ingleses, alemães e biscainhos com o Mediterrâneo: **BARRROS**, Henrique de Gama "História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV" tomo X, Lisboa, 2ª Ed., 1954, pags. 192/193, 229/231 e 239/242 (para os ingleses) e 293/294 (para os alemães). Acerca da dinâmica comercial dos mercadores da Biscaia: **VALDEÓN**, Julio "Feudalismo y Consolidación de los Pueblos Hispánicos (siglos XI-XV). Léon y Castilla" in: "Historia de España" dir. de M. Tunón de Lara, vol. IV, Barcelona, 3ª ed., 1ª reimp., 1982, pag. 121.

(3) **MADURELL MARIMÓN**, José Mª e **GARCIA SANZ**, Arcadi "Comandas Comerciales Barcelonesas de la Baja Edad Media" Colegio Notarial de Barcelona (CSIC), Barcelona, 1973, pags. 49 a 53 e documentos indicados na nota 150 de pag. 50 e os resumos na nota 120 de pag. 42.

(4) No nº 2 deste Capítulo, no ponto dedicado aos produtos alimentares, aborda-se o caso do comércio das especiarias.

(5) Não é possível aqui fazer sequer uma listagem dos vários produtos, então considerados especiarias. Todavia, sobre este tema e só referido a Portugal, pode consultar-se: **ORTA**, Garcia da "Colóquio dos Simples e Drogas da Índia" Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, 2 vols.; **S. ANTÓNIO**, Caetano de "Pharmacopeia Lusitana. Reformada. Metodo Pratico de preparar os Medicamentos na forma Galenica e Chymica" Lisboa, Imprensa Real do Mosteiro de S. Vicente de Fora, 1711; **HINOJOSA MONTALVO**, José "Intercambios comerciales entre Portugal y a fines del siglo XV: El "Dret Portugues"" in: "Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval" Porto, Centro de História da Univ. do Porto (INIC), 1987, vol. II, pags. 759/779. No Glossário (Anexo III), estas obras foram fundamentais para ajudar a encontrar e definir o significado de algumas entradas. Assim, a lista da Fig. 7 é, claro, exemplificativa, mas todos esses termos vão explicados no anexo com a respectiva indicação bibliográfica.

(6) O Quadro I do Anexo I é um bom exemplo da sofisticação a que chegara o comércio do açúcar, onde existem "formas" para cada tipo. Cf. com o capítulo anterior onde se trata da análise comparada dos manuais de Pegolotti e Chiarini.

(7) O significado e aplicações de muitas especiarias podem ser conferidos no Glossário anexo (Anexo III). Este e os termos anteriores podem ser conferidos no Glossário do Anexo III.

(8) Ver no Glossário (Anexo III) o significado de "tirador" e a sua origem.

(9) Archivio di Stato da Genova (A.S.G.), Archivio Segretto, nº 2729, doc. nº 30. Ver, no Anexo I, o Quadro II - a.

(10) Archivo Historico de Protocolos de Barcelona (A.H.P.B.), Not. Bernardo Pi, "34 Manual Común", Leg. 23, 1428-1429, fols. 52v/53.

(11) Sobre armas e armamento pode ser consultado no Glossário (Anexo III) bibliografia específica.

Também no nº 2 deste Capítulo se aborda o comércio medieval português de armas, que inclui outras referências bibliográficas.

(12) A.N.T.T., Chanc. D. João I, Livro 5, fols. 128/128v. Silva Marques, de facto, só o resumiu (DP, Supl. Vol. I, nº 665).

(13) FERREIRA, Ana Maria Pereira "A Importação e o comércio têxtil em Portugal no século XV (1385 a 1481)" IN-CM, Lisboa, 1983, pags. 15 e 29/30.

(14) MH, XIV, nº 129, pag. 302.

(15) MARGUES, A. H. de Oliveira "Introdução à história da Agricultura em Portugal" Lisboa, 2ª ed., 1968, Caps. 5 e 9, nas pags. 149/155 e 231/245, respectivamente. Cf. ainda com o nº 2 deste Capítulo no ponto relativo aos produtos alimentares.

(16) CASTRO, Armando de "A evolução económica de Portugal dos séculos XII a XV" vol. 10, Porto, 1975, pag. 152.

(17) "Corpus Codicum latinorum et Portugalensium eorum qui in Archivo Municipali Portucalensi Aservantur Antiquissimorum" Vol. I, Porto, 1891, pag. 32.

(18) DP, I, 224, pag. 233.

(19) RAU, Virginia "Estudos sobre o sal português" Lisboa, 1984. Esta autora mostrou como, com a Guerra dos Cem Anos, Portugal substituirá em grande medida os franceses no fornecimento de sal aos nórdicos aos quais passará a comprar matérias-primas (ob. cit., pag. 101).

(20) RAU, Virginia "Cartas de Lisboa do Arquivo Datini" separ. de "Estudos Italianos em Portugal" nº 21-22, 1962/1963, pag. 8. Sobre a produção e o comércio de sal no sul da Europa e a importância que tinha para uma cidade como Génova, consultar: SAYOUS, André "Un marché de valeurs au XIII e siècle: La "compere salis" de Gênes" in: "Annales d'histoire économique et sociale" IV, 1932, pags. 70/73. Aquilo que Portugal tinha para oferecer vem expresso num documento, de 1417, em que Velasco Afonso, factor do rei de Portugal na Flandres, recebe um carregamento através da casa Bardi: "Cum sit quod Balascus Alfonsi, factor dom. Regis Portugali Brugis, ceperat quandam navem de Ghifloto dictam Capitanam, onustam fructuum de al garbo, scilicet ficuum, uvarum passarum seu recemorum, doliorum vini et coriorum trudorum deferendorum de Portugalo ad portum Schusse et ibi consignandorum Johanni de Bardis,..." (MARRI, Giulia Camerani "Documenti Commerciali del fondo diplomatico Mediceo nell'Archivio di Stato di Firenze (1230-1492) - Regesti" Florença, 1951, pag.30.

(21) Eis um exemplo retirado do testamento de D. Afonso III: "Item ad faciendum pontes mille libras" (SOUSA, António Caetano de "Provas de História Genealógica da Casa Real Portuguesa" Lisboa, 1946. vol. I, tomo I (Livro I/II) pag. 70.

(22) "Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V" ed. fac-similada, Coimbra, 1792, Liv. I, Título 24, pag. 153 (sobre o regimento do Corregedor de Comarca) e Título 27, pag. 174 (acerca do "ofício" dos vereadores das cidades e vilas).

(23) MERCADAL, J. Garcia "Viajes de Extranjeros por España y Portugal desde los tiempos mas remotos, hasta fines del siglo XV" Madrid, 1952, pag. 243 e 248. Sobre o estado dessa via, o chamado "Codice



de Santiago Apostol" (Ibidem, Livro V, pags. 163 e segts.) é um precioso testemunho.

(24) Nestas viagens em grupo constituíam-se, por vezes, verdadeiras sociedades de entreatjada (Cf. com o Capitulo II da 2ª Parte: "As Sociedades Comerciais").

(25) Cf. com nota 47 do Capitulo anterior. Num artigo já com alguns anos já foi demonstrada a estreita ligação entre o funcionamento da rede vial e as direcções que as peregrinações foram tomando: ALMEIDA, C. A. Ferreira de "Os caminhos e a assistência no Norte de Portugal" in: "A Pobreza e a Assistência aos Pobres na Península Ibérica durante a Idade Média. Actas das I Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval" (Lisboa, 25-30 de Setembro de 1972) Vol. I, Lisboa, 1973, pags. 39/57.

(26) FERNANDES, Rui "Descrição do terreno em roda da cidade de Lamego" in: "Colecção de Livros Inéditos de História Portuguesa", Tomo V, Lisboa, 1824; MORENO, Humberto Baquero "A acção dos Alacrceves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos finais da Idade Média" Porto, 1979, pag. 16 e 17; RAU, Virginia ob. cit., pag. 102/106.

(27) SOUSA, António Caetano de ob. cit., Vol. X, Tomo V, II Parte, pags. 237 e segts.

(28) PUYOL, Julio "Viajes por Espana y Portugal (Itinerario de Jeronimo Munzer)" in: "Boletín de la Real Academia de Historia" (em diante abreviado para B.R.A.H.) Tomo 84, Cuad. I/II (Jan./Fev. 1924), pag. 206. Este artigo baseia-se na versão do latim do "Itinerarium Hispanium de Jeronimo Munzer" in: "Revue Historique" 1920.

(29) MERCADAL, J. Garcia ob. cit. pag. 284.

(30) PEGLOTTI, Francesco Balducci "La Pratica della Mercatura" cit. in: RENOARD, Yves "Comment les papes d'Avignon expédiaient leur courrier" in: "Études d'Histoire Médiéval" (referidos, daqui em diante como E.H.M.) Vol. II, Paris, 1968, pag. 764.

(31) LOPEZ DE MENESES, Amada " Documentos acerca de la Peste Negra en los dominios de la Corona de Aragon" in: "Estudios de Edad Media de la Corona de Aragon" Vol. VI, Saragoça, 1956, pags. 301/302.

(32) PINA, Rui de "Coronica Del Rey Dom Diniz" in: "Crónicas" Porto, 1977, pag. 229/230. No Anexo II o Mapa nº 1 procura mostrar essas várias ligações pelo interior da península.

(33) RAU, Virginia "Feiras medievais portuguesas. Subsídios para o seu estudo" Lisboa, 1982, pag. 193.

(34) "Cortes de los Antiguos Reinos de Aragón y de Valencia" Madrid, vol. I (1896), pag 258 e vol. II (1899), pag. 255 e segts.

(35) Léon de Rosmithal que entrou em Portugal por Freixo e Torre de Moncorvo especifica que, por ali, não existia qualquer via (MERCADAL, J. G. ob. cit. pag. 280). Entretanto, D. Dinis quando, em 1304, se dirigiu a Agreda já tomou a estrada que ia da Guarda a Cuidad Rodrigo e, para se alcançar a região levantina, optou por caminhos diferentes na ida e na volta (PINA, Rui de ob. cit. pag. 258/260).

(36) A via Elvas-Badajoz, no tempo de Al-Idrisi, tinha uma dupla ligação, semelhante à actual: por um lado a Sevilha e, por outro, em direcção a Mérida, cruzando Castela, apontando a Calatayud (MERCADAL,

J. G. ob. cit., pags. 183/212).

(37) FERRER NAVARRO, Ramon "La exportación valenciana en el siglo XIV" Saragoça, 1977, pag. 97 e 123.

(38) Sobre esta rede viária que, de Sevilha, pelo Sul, levava os viajantes aos portos do Mediterrâneo, podem ser consultadas: PUYOL, Julio ob. cit.; DUFOURCO, Ch-Em "Les communications entre les royaumes chrétiens ibériques et les pays de l'Occident musulman dans les derniers siècles du Moyen Age" in: "Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age. Actes du Colloque" Paris, 1981, pag. 2 e seqts.; SAAVEDRA, Eduardo "Via romana de Guadix a Malaga" in: B.R.A.H. Tomo 83, Madrid, 1923, Cuad. I, pags. 10/19. Alguns considerações gerais sobre a rede viária peninsular de interesse em: MATOS, Artur Teodoro de "Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)" Ponta Delgada, 1980, pags. 15/29; MATTOSO, José "Identificação de um país. Ensaio sobre as origens de Portugal (1090-1325)" Vol. II, Lisboa, 1985, mapa de pag. 235.

(39) Seria o caso de muitos dos têxteis constantes dos usos e costumes de Évora (PEREIRA, Gabriel "Documentos Históricos da Cidade de Évora" I Parte, Évora, 1885, pags. 157 e seqts. e 176 e seqts.

(40) DP, vol. I, nº 29.

(41) DP, vol. I, nº 179.

(42) HEERS, Jacques "Portugais et Génois au XVe siècle; la rivalité Atlantique-Méditerranée" Lisboa, 1960, separ. das "Actas do III Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros" II, Lisboa, 1960, pags. 140/141. Cf. com o nº 2 do Capítulo I da 2ª Parte.

(43) Sobre o curso: nº 2 do Capítulo III da 2ª Parte.

(44) Esta a opinião defendida por Charles VERLINDEN ("The Rise of Spanish Trade in the Middle Ages" in: "The Economic History Review" vol. X, nº I, 1940, pag. 53). Entretanto, muito antes, já Ramon CARANDE ("Sevilla, fortaleza y mercado" in: "Anuario de Historia del Derecho Español" - daqui em diante abreviado para A.H.D.E. - Tomo II, Madrid, 1925, pag. 268) atribuiu às sucessivas inundações, terremotos, pestes, más colheitas e fomes uma parte substancial da responsabilidade dessa passividade de Sevilha.

(45) Ao contrário do que se passava com o comércio mediterrânico português medieval, muitos dos livros notariais barceloneses referem-se, sistematicamente, a negócios em que interviam mercadores sevilhanos, em navios de Sevilha, o que parece reflectir que o comércio castelhano na região terá sido sempre mais importante que o português: ANBP, Not. Bernardo Nadal "Secundum Liber Comandarum" Leg. 22, 1395-1406, onde constam 2 comandas com destino a Sevilha; IDEM, Idem, "I Manual", Leg. 19, 23/1/1393-4/7/1393, em que muitos dos assentos têm como uma das partes castelhanos ou gente de Navarra; IDEM, Idem "Manual" Leg 30, 26/1/1406-26/6/1406; IDEM, Not. Antonio Vilanova, "Nonum Manual" Leg. 4, 3/7/1442-5/2/1443, contendo numerosos contratos de compra e venda de escravos, propriedade de cidadãos de Sevilha; IDEM, Idem, "Primi Libri Securitate" Leg. 1, 12/10/1436-30/12/1446, onde numerosos assentos (fols. 45v a 57v) demonstram uma importante actividade dos castelhanos no Mediterrâneo Oriental.

(46) Veja-se, por exemplo: CHIARINI, Giorgio di Lorenzo "El libro di mercantantie et usanze de paesi" in: "Documenti e Studi per la Storia del Commercio e del Diritto Commerciale italiano" VII, ed. Franco Borlandi, Turin, 1936, pags. 128/129, para as relações com as cidades italianas. Sobre o

desenvolvimento da cidade de Sevilha após a conquista cristã veja-se: BALLESTEROS Y BERETTA, Antonio "Sevilla en el siglo XIII" Madrid, 1913. Ver, a seguir, nota 59 e, no Anexo II, o Mapa nº 2.

(47) DUFOURCO, Ch-Em "Les communications..." in: ob. cit., pags. 30/31.

(48) Sobre estes temas pode consultar-se a monumental obra sobre Sevilla de Pierre CHAUNU "Séville et l'Atlantique (1504-1650)" Paris, 1955/1959. Interessa especialmente aos séculos XIV e XV o volume VIII/1.

(49) A.N.T.T., Col. Especial, Cx. 32, nº 7. Deste documento de 6 de Maio de 1407, como de outros relativos à Ordem de Santiago, existe cópia mais recente nos reservados da Biblioteca Nacional (B.N.L., Fundo Geral, Mss. 90 - Cópias de Documentos vários da Ordem de Santiago).

(50) Ver, no Anexo II, Mapa nº 3.

(51) BARATA, Filipe Themudo "Comércio e navegação de Portugal com o Levante Peninsular (1280-1415). Subsídios para a história do comércio externo português medieval" Universidade de Évora, Policopiado, Évora, 1987 onde se procurou demonstrar a importância do comércio luso-catalão na Baixa Idade Média.

(52) LOPEZ, Robert Sabatino "Majorcans and Genoese on the North Sea route in the thirteenth Century" in: "Revue Belge de Philosophie et d'Histoire" tomo 29, nº 4, 1951, pags. 1163/1179.

(53) NH, II, 19 e 20, pags. 64/66 acerca de peregrinos muçulmanos transportados numa nau do reino e que foram retidos em Ibiza. Também DUFOURCO, Ch-Em ("Aspects Internationaux de Majorque" in: "Mayurca" vol. IX, Palma, 1974, pags. 29/30) identifica pelos registos referentes ao pagamento do direito de ancoragem que, já em 1321, 2 navios portugueses aportaram a Palma, 1 em 1324, 5 em 1332 e 2 em 1340.

(54) SEVILLANO COLON, Francisco "De Venecia a Flandres" in: "Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana" nº 33, Palma, 1968, pags. 29/30, que transcreve a carta do rei João I de Aragão ao governador de Maiorca e onde se trata do seu bom acolhimento: "... han venguts de Portugal de cent sinquanta juheus los quals son stats be per vos acullits ..."

(55) IDEM, Ibidem pag. 31. Este autor publica a certidão emitida pela alfândega de Lisboa na qual se atestava que haviam sido descarregada determinada quantidade de pez que fora exportada de Maiorca.

(56) A.H.C.B., Consellers, VII (Armadas i Port), 22, Pasta 6.

(57) Veja-se o capítulo I, nº 1, da 2ª Parte. Sobre a economia madeirense: PEREIRA, Fernando Jasmins "A ilha da Madeira no Período Henriquino, 1433-1460" separ. "Revista do Ultramar" 3, 1961.

(58) A.S.G., Arc. Notarile, Not. Branca di Bagnara, fol. 36.

(59) A.S.G., Arc. Notarile, Not. Branca di Bagnara, fol. 82.

(60) HEERS, Jacques "L'Expansion maritime portugaise à la fin du Moyen Age: la Méditerranée" Separ. "Revista da Faculdade de Letras" de Lisboa (Tomo XXII, 2ª Série, nº 2, 1956) Lisboa, 1956, pags. 16/17.

(61) A.H.C.B., *Administración del Pan*, Série XXX, Capse 2, Doc. de 1375.

(62) Existem muitas evidências desse comércio: o foral de da portagem de Lisboa, documento do século XIV, fala da "louça de Malaga e de Valença ..." (DP, Supl. Vol. I, 42, pag. 53). A este mesmo tipo de louça de Valência se refere o acordo entre D. Fernando e a senhoria de Génova celebrado em 25 de Outubro de 1370: "Item vasorum de valencia Jarras decem et nouem libras octocentas" (DP, I, 116, pag. 130. Num inventário do século XIV (AZEVEDO, Pedro "Um inventário do século XIV" in: "Arqueólogo Português", vol. II, Lisboa 1902, pag. 233) alude-se a "tres steiras mouriscas daalem mar". Finalmente, outra fonte confirma a importação de Bugia, sempre no século XIV, de certa quantidade de açúcar (DP, I, 95). Num inventário de 1369 referia-se "huum pedaço de pano viado mourisco" (BASTO, Artur Magalhães "Inventário de S. Clemente que fez Frei Rodrigo de Arruda em sendo vigário na era de mill e ccc e bij anos" in: "Memórias Soltas e Inventário" Porto, 1940, pag. 57). Já antes, em forais como os de Viana e Faro, se estabeleciam os impostos para as mercadorias vindas de terras muçulmanas (DP, I, 14 e Supl. I, 7). Sobre autorizações concretas a mouros para se deslocarem a "terra de mouros" sirva de exemplo a isenção de fiança, em 1383, que o rei concede a Mafomedes Auranteiro, alcaide dos mouros de Santarém, para "hir alem mar" levar mercadorias e trazer outras (DP, Supl. I, 477).

(63) De facto, a proibição de exportar para terras muçulmanas era genérica para toda a Cristandade, mas era aos reis e príncipes que competia sancionar, ou não, esse comércio pontual (*"Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V"* ed. fac-similada, Coimbra, 1792, Liv. IV, Título 63, nº 1). Por isso, as proibições eram, frequentemente, conjunturais. Na preparação da expedição a Ceuta, face à carestia do pão no Norte de África e às necessidades do reino, proíbe-se a venda e os fretes de trigo em barco fretado mesmo por mercadores estrangeiros (A.H.C.M.L., *Provizimentos do Pão*, Liv. I (Cod. 1), Carta de 14 de Março de 1414, doc. nº 4).

(64) FICALHO, Conde de "*Viagens de Pêro da Covilhã*" Repr. fac-similada da ed. de 1898, IN-CM, Lisboa, 1980, pags. 49/50.

(65) Sobre o mercado exportador e importador de Valência no século XV podem ser consultados: GUIRAL-HADZIISSIF, Jacqueline "*Valencia puerto mediterráneo en el siglo XV (1425-1525)*" Valência, 1989, capítulos VII e VIII; IDEM, "*Les Relations Commerciales du Royaume de Valence avec la Berbérie au XVe siècle*" in: "*Mélanges de la Casa de Velazquez*" Tomo X (1974), Paris, em especial pags. 100/102. Sobre esses fluxos, verdadeiras rotas, que têm Valência como escala: MELONI, G. "Contributo allo studio delle rotte e dei commerci mediterranei nel Basso Medioevo" in: "*Medioevo - Saggi e Rassegna*" nº 3, 1977, Cagliari, pags. 117/130; DEL TREPPO, Mario "*Assicurazioni e Commercio Internazionale a Barcellona. 1428-29*" em especial pag. 536 - desta edição foi-me só possível consultar fotografias, onde não vinham indicados os elementos respeitantes à sua edição; RAMUSIO, G. B. "*Viaggio del Magnifico Messer Piero Quirino*", referente aos anos de 1430/31, in: "*Delle Navigazioni et Viaggi*" Veneza, 1563. Será neste mercado valenciano que os portugueses desempenharão algum protagonismo.

(66) HEERS, Jacques "*Escravos e Serviço Doméstica na Idade Média no mundo mediterrânico*" Lisboa, 1983, pag. 92.

(67) Trata-se de uma informação oral. Provavelmente já haverá poucos algarvios vivos que tenham assistido a algumas dessas animadas sessões.

(68) O próprio Pegolotti, várias vezes referido, foi feitor da casa dos Bardi (PEGOLOTTI, F. B. *ob.cit.* na "Introdução" pag. XV.

- (69) "Livro das Posturas Antigas" Lisboa, ed. da Câmara Municipal de Lisboa, 1974, pag. 85. Esta disposição, talvez do século XV, teria vindo aclarar alguns aspectos da carta de 1342.
- (70) "Actas das Vereações de Loulé" Loulé, ed. da Câmara Municipal de Loulé, I, 1984, pags. 87/89.
- (71) "Livro das Posturas ..." pag. 47: "E que escolhesem ataa çento dos melhores que hi achassem".
- (72) A.H.C.M.L., Livro do Regimento dos Correctores, Cod. 89 (1433-1760), fol 31 v.
- (73) Na própria carta de 1342 (Supra nota nº 62), refere-se os corretores de bestas e de "pano de linho (Ibidem, pags. 47 e 48). Uma cantiga de Estevão da Guarda dizia: "A um corrector a que vi/vender panos ..." (LAPA, Manuel Rodrigues "Cantigas d'escarnho e de mal dizer dos cancioneiros galego-portugueses" Coimbra, 1970, nº 99. A análise mais completa sobre a corretagem das mercadorias e o papel dos corretores em Portugal ainda é de Henrique da Gama BARROS (ob. cit., pags. 332/341).
- (74) Ainda noutra passagem da carta de 1342: "Outrosy os mercadores que vyerem fora parte mandam que poussem com os Correctores se quizerem E que ponham hy seus averes" (Ibidem pag. 49).
- (75) CARRÈRE, Claude "Barcelone. Centre économique à l'époque des difficultés (1380-1462" Barcelona, 1977, Tomo I, pags. 97/98. Entretanto H. Gama BARROS (ob. cit., vol. IX, pag. 334), seguindo antes um critério "legal" dividia os corretores em 3 tipos: de panos, de vinho e de "aver de peso".
- (76) A.H.C.M.L., Livro 19 de Contratos, Cod. 14/228 (1294-1820), docs. de 1291 e 1385.
- (77) BRANDAO (de Buarcos) João "Grandeza e Abastança de Lisboa em 1552" organização e notas de José da Felicidade Alves, Lisboa, 1990, pag. 108: "... e andam [os corretores] quotidianamente na Rua Nova, para se acharem mais prestes..."
- (78) "Livro das Posturas ..." pags. 47/49: na maioria dos produtos o vendedor só pagaria a mealha por cada libra transacionada, excepto "grãa e da çera e da moeda". Era para os animais de carga que a corretagem poderia atingir os 20 soldos por libra.
- (79) Ibidem, pag. 86.
- (80) A.H.C.M.L., Livro do Regimento dos Corretores, Cod. 89 (1433-1760), fol. 19. Este pagamento obrigatório funcionava para o caso dos estrangeiros comprarem mercadorias porque, se os estrangeiros fossem compradores e não usassem intermediação, perdiam o que tinham adquirido.
- (81) Ibidem, fol. 21/21 v. Ver, na 2ª Parte, o nº 1 do capítulo III. Henrique da Gama BARROS (ob. cit., pags. 332/341) descreveu uma parte do conflito entre estes intermediários, realçando como a intermediação dos panos enriquecia uns, em desfavor dos que trabalhavam com os produtos nacionais e que levou D. Afonso V, em 15 de Julho de 1473 a constituir a bolsa comum (Ibidem, pag. 335).
- (82) Ibidem, fol. 14 e 17. Embora se tenha apercebido dos protestos dos corretores, Maria Teresa Campos RODRIGUES ("Aspectos da Administração Municipal de Lisboa no Século XV" separ. da "Revista Municipal" nº 101/109, pag. 104/109), não deu grande relevo a esse facto.
- (83) MARQUES, A. H. de Oliveira "Pesos e Medidas" in: D.H.P. Lisboa, 1979, vol. V, pag. 71.

- (84) Como acontece para muitas mercadorias, também alguns unidades relativas a pesos e medidas encontram-se definidas no Glossário (Anexo III).
- (85) HEERS, Jacques "Le Livre de Comptes de Giovanni Piccamiglio, homme d'affaires génois. 1456-1459" Paris, 1959, pag. 19.
- (86) DAY, John "Prix agricoles en Méditerranée a la fin du XIV è siècle (1382)" in: "Annales. E.S.C." Jul/Ago 1961, nº 4, pag. 649.
- (87) ROCCA, P. "Pesi e misure antiche di Genova e del Genovesato" Génova, 1871, cit. in: HEERS, J. ob. cit. pag. 17/18.
- (88) HEERS, J. Ibidem pag. 21
- (89) A.S.G., Arc. Notarile, Not. Branca di Ragnara, fol. 82.
- (90) HEERS, J. Ibidem pag. 21.
- (91) Ibidem pags. 22/23.
- (92) MARQUES, A. H. de Oliveira ob. cit. pag. 68. Entretanto, apesar de não se referir a unidades de peso, Bernardo de Vasconcelos e SOUSA ("A Propriedade das Albergarias de Évora nos finais da Idade Média" INIC, Lisboa, 1990, pag. 79 e nota nº 174 de pag. 97) mostrou como, em redor de Évora, haveria um módulo que estruturava as áreas das propriedades rústicas cujas origens remontariam ao Baixo Império.
- (93) Estas equivalências são as apresentadas por Giorgio L. CHIARINI "El libro di mercatantie et usanze de paesi" in: "Documenti e Studi per la Storia del Commercio e del Diritto Commerciale Italiano" VII, ed. F. Borlandi, Turim, 1936, pags. 35, 103, 122 a 125 e 128.
- (94) É pelo facto de não se considerarem estas diferenças nas equivalências entre libras e quintais que se podem cometer enormes desvios na avaliação dos volumes do tráfego comercial.
- (95) FONSECA, Luis Adão "Navegación y Corso e el Mediterraneo Occidental - los portugueses a mediados del siglo XV" Pamplona, 1978, pag. 77 em nota, atribui ao quintal o peso de 41,5 kg, à arroba 10,4 kg e à libra 400 gramas que, no último caso, é um nítido arredondamento. Franco Borlandi (ob.cit. pags. 122/126) encontrou, por seu turno, para as mesmas medidas, o peso, respectivamente, de 41,2 kg, 10,3 kg e 396,3 gr. que parecem ser aquelas mais em consonância com as informações de Chiarini e tendo as medidas de Génova como ponto de apoio.
- (96) LÓPEZ ELUM, Pedro "Contribución al estudio de las relaciones comerciales marítimas de Castellón de la Plana durante los años 1412 a 1418 y 1422" in: "Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón" Vol. IX, Saragoça, CSIC, 1973, pag. 36.
- (97) BADIA CARBONELL, A. "Coses Vedades en 1411" Tese de Licenciatura, Valência, 1976 cit.: MUNOZ POMER, Maria Rosa "Valencia y sus relaciones comerciales (Dret de la Mercaderia 1411)" in: "Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval" Vol. II, Porto, INIC, 1987, pag. 691.
- (98) CHIARINI, L. ob. cit., pag. 123.

(99) "Pesos, Medidas y Monedas" Ed. da Dir. General de Agricultura, 2ª ed., s/d, pag. 139.

(100) Ibidem, pag. 25.

(101) HEERS, J. ob. cit., pags. 20 e 23.

(102) Segundo CHIARINI (ob. cit., pags. 128) o "cafiso" de Sevilha seria igual a 6 minas de Génova. Como a mina genovesa tinha uma capacidade de 105,7 litros (HEERS, J. ob. cit., pag. 22), o cafiso sevilhano rondaria os 634 litros. Os 105,7 l. correponderiam, em trigo, a cerca de 83 kg (HEERS, Ibidem, pag. 21), donde os 500 kg de peso do cafiso de Sevilha.

(103) Como informava CHIARINI (ob. cit. pag. 107 e 126/127) o cafiso de Valência seria igual a 1 7/8 da mina genovesa.

(104) DAY, J. ob. cit., pag. 649. Existe alguma polémica sobre a capacidade do tonel (vejam-se as opiniões de Yves RENOARD - "Vignobles et vins" in: "études d'Histoire Médieval" Paris, 1968, vol. I, pag. 270 - e de Robert LOPEZ, "A Revolução Comercial da Idade Média. 950-1350" Lisboa, 1980, pag. 106). Para Portugal, Oliveira MARQUES defende que o tonel teria 200 galões, ou seja, cerca de 910 litros, que parece ser demasiado grande ("Navegação Prussiana para Portugal nos princípios do século XV" in: "Ensaio de História Medieval Portuguesa" Lisboa, 2ª ed., 1980, pag. 143.

(105) TRIGOZO, Sebastião Francisco de Mendo "Memoria sobre os Pesos e Medidas Portuguezas e sobre a introdução do Systema Metro-decimal" in: "Memórias Económicas da Academia" Tomo V, Lisboa, 1815, pag. 20. A decisão foi a de usar os pesos de Lisboa: almude, meio almude e dinheiro (com os seus submúltiplos: o quarto e a metade). Nestas cortes os procuradores do Porto (e, provavelmente, por razões óbvias, os representantes de Lisboa) tiveram a oposição dos do Algarve.

(106) "Cortes Portuguezas - Reinado de D. Fernando (1367-1383)" vol. I, INIC, Lisboa, 1990, pag. 32, artº 35.

(107) SOUSA, Armino de "As Cortes Medievais Portuguezas (1385-1490)" vol. II, INIC, Porto, 1990, pag. 270.

(108) TRIGOZO, S. ob. cit., pag. 26/28. Os padrões adoptados foram os seguintes:

Bispado de Viseu, Lamego e Guarda	- Padrão de Santarém
Bispado de Coimbra	- Padrão de Santarém
Bispado do Porto	- Padrão do Porto
Entre Douro e Lima	- Padrão de Ponte de Lima
Entre Tejo e Guadiana	- Padrão de Santarém
Arcebispado de Lisboa	- Padrão de Santarém
Lisboa e seu termo	- Padrão de Lisboa
Alenquer, Torres Vedras, Sintra, Colares, Mafra, Aceisseira e Chaleiros	- Padrão de Lisboa
Algarve	- Padrão de Lisboa

(109) "Ordenações ..." Livro I, Tit. 5. O rei comprometia-se (§ 33), quando viajasse pelo reino, a transportar os pesos e medidas "oficiais", para aferir os locais. Entretanto, em Portugal, como noutros lugares, usavam-se unidades específicas consoante o produto que se pretendia medir ou pesar (o § 36, por exemplo, estabelece que o vinho se mede por almudes, meio almudes, canadas, meias

canadas e quartilhos). As "Ordenações Manuelinas" (Ed. fac-similada da de Coimbra de 1797, com Nota de Apresentação de Mário Júlio de Almeida e Costa, Lisboa, 1984, Livro I, Título XV) sistematizam a generalidade de medidas a utilizar, sem, contudo, uniformizar todas elas. Nestas ordenações determinaram-se as unidades de medida do vinho, dos metais, preciosos e não preciosos, do pão, do azeite, do pescado, da carne, do sebo, da fruta, sabão e especiarias, bem como o sistemas específicos de certas profissões (boticários, moleiros, tecelões, tintureiros, etc.).

(110) TRIGOZO, S. ob. cit., pags. 36 e segts.; VALDEZ, Luiz Travasso "Notícia sobre os Pesos, Medidas e Moedas de Portugal e suas Possessões Ultramarinas e do Brazil comparando os Antigos Systemas com o Systema Metrico Decimal" in: "ob. cit." Tomo V, Lisboa, 1856, pags. 9, 11 e 13; BARREIRO, Fortunato José "Memoria sobre os pesos e medidas de Portugal, Espanha, Inglaterra, e França que se empregão nos trabalhos do Corpo de Engenheiros e da Arma de Artilharia" in: ob. cit., pags. 10/11, 17, 47 e 53.

(111) MARQUES, A. H. de Oliveira ob. cit., pag. 71.

(112) O quadro resulta das equivalências, que poderiam ser consideradas de controlo, em relação a várias sistemas de medidas usadas no Mediterrâneo em meados do século XV (Ver nota seguinte).

(113) ARAGÃO, A. Teixeira de "Descrição geral e história das Moedas cunhadas em nome dos Reis, Regentes e Governadores de Portugal" vol. I, Lisboa, 1874, doc. nº 32, pag. 381.

(114) As operações são complexas e reportam-se também aos elementos da fig. 10 tendo por base os manuais de mercadorias e a fixação do quintal genovês em 47,6 kg.:

10 138 1/3 libras de Florença = 1 quintal de Génova

1 libra de Florença = 344,2 gr.

Se 150 libras de Florença = 4 arrobas de Portugal

1 arroba = 12,9 kg e 1 quintal = 51,6 kg

20 1 quintal de Portugal = 1 quintal de Génova (47,6 kg) + 12%

1 quintal português = 53,3 kg

30 162 libras de Génova (317 gr.) = 128 arráteis

1 arrátei = 401 gr.

40 110 libras de Sevilha = 64 libras de Lisboa

1 libra portuguesa = 812 gr.

Por razões de sucessivas comparações entre os vários sistemas adoptou-se os 52 kg para o quintal e as 406 gr. para o arrátei.

(115) UZZANO, Giovanni di Antonio da "Libro di Gabelle" cit. in: BORLANDI, F. ob. cit., nota 3 da pag. 130.

(116) CHIARINI, G. ob. cit., pag. 130.

(117) "Ordenações Manuelinas", liv. I, Tit. XV, § 30.

(118) Ibidem, § 40.

(119) Uma carta régia de 22 de Março de 1487 especifica: "E que en Lixboa se peze a carne por arrates folforinhos e não por arrates de Colonia" ("Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa. Livro dos Reis", vol. III, Lisboa, 1959, doc. nº 52, pag. 118.



(120) Ver, a seguir, a nota 116.

(121) Eis alguns exemplos: o carvão e madeira, ao menos o usado na artilharia, media-se às argas (M.H., XIII, 177, pag. 286). Com a bala pesava-se e transportava-se a fruta (DP, I, nº 395) e o sal podia ser medido por milheiros (DP, Supl. I, nº 170). O ferro era, por vezes pesado por "pedras" (DP, Supl. I, nº 210) e o milheiro de sardinha podia caber num "seirão" próprio. O papel, no século XV, tinha como unidades os livros que se dividiam em mãos (MH, XIII, 177, pag. 285), ao contrário do que acontecia na Catalunha, em que tinha como unidades a bala, onde cabiam 10 resmas; cada uma destas era composta por 20 cadernos, cada um com 25 folios (GUAL CAMARENA, M. "El Primer Manual Hispánico de Mercadería (siglo XIV)" CSIC, Barcelona, 1981, pag. 277.

(122) MARQUES, Oliveira ob. cit., pag. 71. Segundo PEGOLOTTI (ob. cit. pags. 249 e 272) e CHIARINI (ob. cit., pag. 127) 1 cafiso de Sevilha equivaleria a 50 alqueires dos de Lisboa e seria 4,5 vezes menor que o cafiso português, o que atiraria o alqueire da capital para os 10 kg, ou seja uma capacidade de 12,7 litros. O cafiso do reino corresponderia a uns 2.250 kg (cf. com nota 97 deste capítulo). Como o cafiso equivalia a 12 tangas de Lisboa, esta andaria próximo dos 187,5 kg. A diferença de números com Oliveira Marques é muito grande, pelo que os valores terão que ser tomados com grande cuidado e só mostram como se impõe uma investigação mais aprofundada. É seguro, por exemplo, existirem, também em Portugal, duplos sistemas de pesos e medidas como o comprova o testemunho de Chiarini (ob. cit. pag. 130) que esclarece haver, ao mesmo tempo, quintais do reino e barbarescos.

(123) MARQUES, Oliveira ob. cit., pag. 68.

(124) SOUSA, António Caetano de "Provas de História Geneológica da Casa Real Portuguesa" Coimbra, 2ª ed., 1946, vol. X, tomo V, II parte, pags. 237 e seguintes.

(125) As cartas de quitação relativas ao comércio externo português estão, como se sabe, publicadas, no todo ou em parte, nas grandes colectâneas de fontes: DP, MH e a organizada por Pedro de AZEVEDO "Documentos das Chancelarias Reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos" Academia das Ciências de Lisboa, 2 vols., Lisboa, 1915-1934.

(126) No Anexo final, nos "Arquivos, Fontes e Bibliografia", no ponto dedicado às "Fontes" aborda-se a lógica da execução dos assentos notariais.

(127) DP, I, pag. 53.

(128) FERRER NAVARRO, Ramon "La Exportación Valenciana en el Siglo XIV" Saragoça, 1977, pags. 14 e 19; HINOJOSA MONTALVO, José "Algunos aspectos del comercio Valenciano en 1394" separ. "Homenaje al Dr. D. Juan Reglá Campistol" Valência, 1975, pag. 137. A proibição que recaía sobre certos produtos variou ao longo dos séculos XIV e XV e, pouco a pouco, transformou-se num imposto, pertencendo ao Baile da cidade a sua fiscalização e cobrança (PILES ROS, L. "Estudio documental sobre el baile general de Valencia, su autoridad y jurisdicción" Valência, 1970, pags. 31/57, cit. in: LÓPEZ ELUM, Pedro ob. cit. pags. 29/30.

(129) A.R.V., Bailia, nº 245, fol. solto. Ver, no Anexo II, a Figura nº 1. Trata-se, de facto, de uma folha solta, junta ao livro de "coses vedades" do ano de 1405, onde o Almojarife da Alfândega de Lisboa certificou o desembarque na cidade de mercadorias que haviam sido compradas em Valência.

(130) Com efeito, esta legislação sobre "coses vedades", bem como a cobrança do respectivo imposto, era geral para todos os portos do reino aragonês (cf. LÓPEZ ELUM, P. *Ibidem*).

(131) A Fig. 13 é um assento típico, idêntico às muitas centenas que foram lançados nos vários livros.

(132) A.R.V., Bailia, nº 245.

(133) Eis 2 exemplos: em 8 de Janeiro de 1405 foi lançado um assento autorizando meter "en la barcha den Nicholau Esthevenez de Portugal an Anthon Sanchez de Lizbona hum cofrenet per portar a Lizbona (A.R.V., Bailia, nº 245, fol. 32). Onze anos depois, a 10 de Março de 1416 um escrivão anotava o seguinte embarque, "en la barxa den Alfonso Ianyez de Viana an Pere Esthevenez huã quintar de pega per portar a Portugal" (A.R.V., Bailia, nº 255, fol. 156 v.

(134) Muitas Teses de Licenciatura e Doutoramento foram feitas na Universidade de Valência tendo por base estes livros de "coses vedades". Lamentavelmente, permanecem ainda inéditas muitas dessas teses que tanto interesse têm para o comércio medieval português. Entre as que foi possível identificar, contam-se: CABANES PECOURT, M<sup>e</sup> Desamparado "Coses Vedades en 1381" Valência, 1971; GARCIA BENAVENT, F. "Estudio del comercio de Coses Vedades en 1383" Valência, 1970, inédita; FERRER NAVARRO, R. "Aportación al comercio valenciano en el año de 1393" in: "Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón" CSIC, Saragoça, 1973, vol. X; HINOJOSA MONTALVO, J. "Algunos aspectos del comercio en 1394" in: "Homenaje ..." Valencia, 1975; HINOJOSA MONTALVO, J. "Coses Vedades en 1404" Valência, 1972; ALBERDI LEGARRA, M<sup>e</sup> A. "Relaciones comerciales en Valencia en 1405" Valência, 1971, inédita; CANO CATURLA, J. "Aportaciones al comercio valenciano de 1408" Valência, 1970, inédita; CABANES CATALA, M<sup>e</sup> L. "Coses Vedades en 1433" Valencia, 1972, inédita

(135) Ver, no final, em "Arquivos, Fontes e Bibliografia" o ponto relativo às "Fontes Manuscritas", onde vão identificados os livros consultados.

(136) A.C.A., Real Patrimonio - Batllia General, H - 33, fol. s/n.

(137) A.H.C.B., Consellers, VII (Armades i Port), 22, pasta 6.

(138) A.H.C.B., Consolat de mar, "Registre de Deliberacions", I, fol. 89/90. Infelizmente, não foi possível proceder a qualquer investigação no Arquivo Municipal de Valência.

(139) Em determinado momento da sua vida, o Arquivo de Estado de Génova terá permitido o acesso directo dos investigadores aos fundos arquivísticos do que resultou terem, alguns deles, sido deslocados. Num arquivo tão grande essa situação é semelhante à perda de documentos. Entre os fundos que sofreram essas vicissitudes contam-se os relativos a certos impostos sobre o comércio externo.

(140) Só recentemente Luís Adão da FONSECA identificou um conjunto de notários genoveses cujos livros são particularmente importantes para a história do comércio medieval português ("Alguas considerações acerca das relações comerciais e marítimas de Portugal com Génova na Baixa Idade Média" in: "Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época" Vol. III ("Economia e Comércio Marítimo") Porto, 1989, pags. 635/644).

(141) Ver, no Anexo I, Quadros III a VIII.

- (142) MADURELL MARIMON, J. e GARCIA SANZ, A. ob. cit. coligiram uma enorme quantidade de comandas que apontam nesse sentido (cf. Capítulo II, "As Sociedades Comerciais", o nº 2 d) da 2ª Parte).
- (143) CARRÈRE, Claude "Barcelone. Centre économique..." pag. 326 e segts.
- (144) Ibidem, pag. 335/336 e 342.
- (145) MEERS, Jacques "68nes au XVe Siècle" Paris, 1961, 234/236, 254/255 e 249 e segts.
- (146) Ibidem, pags. 250/254.
- (147) Sirva de exemplo a autorização, obtida em Maio de 1392, pela mulher de João Ramalho, cidadão e mercador do Porto e homem de D. João I para sacar pão da cidade, contra a opinião da própria vereação (BASTOS, A. Magalhães "Vereações. Anos de 1390-1395. O mais antigo dos Livros de Vereações" do Município do Porto existentes no seu Arquivo" Porto, 1937, pags. 150/151).
- (148) MARQUES, Oliveira "Introdução à História da Agricultura em Portugal" Lisboa, 2ª ed., 1968, caps. 5 e 11, em especial pags. 257 e segts, onde refere os anos de carência de pão, que desde 1380 até 1466, abrange os seguintes anos: 1384-87, 1391-92, 1394, 1397-1400, 1403, 1412-14, 1418, 1422-27, 1436-41, 1445-46, 1452-55, 1459-61.
- (149) PEGOLOTTI, F. B. ob. cit. pags. 249 e 272.
- (150) MELIS, Federigo "Documenti per la Storia Economica dei secoli XIII-XVI" Florença, 1972, pag. 316.
- (151) A.C.A., C.R.D. (Cartas Reales Diplomaticas), Afonso III, Cx. 22, nº 2630, fols. 1 a 4 e 4 a 7. Não é seguro que alguma vez estes navios, capturados por uma frota de 8 galés catalãs, tenham chegado ao reino. O formalismo inerente a este processo, parece indicar tratar-se da primeira grande missão de aquisição de trigo no exterior, o que faria de 1334 o "primeiro ano mau" português da crise alimentar que grassou em toda a Europa na primeira metade do século XIV (cf. FOURQUIN, Guy "História Económica do Ocidente Medieval" Lisboa, 1981, pags. 327/332; DUBY, Georges "L'Economie rurale et la vie des campagnes dans l'Occident Medieval (France, Angleterre, Empire, IXe-XVe siècles" vol. II, Flammarion, Paris, 1977, pags 178 e segts.).
- (152) A.C.A., C.R.D., João I, Cx. 11, nº 1147. A carta é datada de 2 de Dezembro, embora não seja possível precisar o ano (lembre-se que D. João de Aragão foi rei entre 1387 e 1395).
- (153) A.C.A., R.P. - Batllia General, H - 33, fol. s/nº. Como, cada quartiereiro de Barcelona equivale a 200 kg, os 2.000 quartiereiros representariam 400 toneladas.
- (154) Para a "Terra de Mouros": MARQUES, Oliveira ob. cit., nota 100 da pag. 171 e Cap. 9; DP, I, nº 224, pag. 233. Para Génova e Florença ver, por exemplo: DP, nº 210, pags. 218/219 e MARQUES, O. ob. cit., nota 99 de pag. 171.
- (155) A.C.A., Cancellaria Real (Canc. Real), nº 1486, fols. 168v/170. Este documento faz parte de um processo, que se arrastou por muitos anos, e que à frente se analisará (Cap. III, nº 2 da 2ª Parte).
- (156) Ver, acima, a nota nº 141. Também Oliveira MARQUES (ob. cit., pags. 168/173) indica vários

exemplos de exportação de cereais nos séculos XIV e XV.

(157) A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 416 r/v, doc. de 25 de Agosto. Por engano J. HINOJOSA MONTALVO chama-lhe Afonso Vasques ("De Venecia a Portugal y Flandes. Relaciones durante la Edad Media" separ. dos "Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval" Alicante, 1982, pag. 156). Esta autorização incluía ainda o direito do português carregar o seu navio com mercadorias locais.

(158) A.R.V., Bailia, nº 1147, fols. 472 r/v. A embarcação de Alvaro Estevão transportava pescado e a mourisca, além do cereal, trazia cavalos e outras mercadorias que não foram especificadas.

(159) A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 669 r/v. Mais uma vez, além do cereal, constavam da carga peixe, queijos, escravos e produtos indeterminados.

(160) A.H.C.B., Consellers, VII (Armadas i Port), 22, Pasta 6 - "Requerimientos".

(161) CADAMOSTO, Luis de "Navegações" texto italiano e tradução de Giuseppe Carlo Rossi, Lisboa, 1944, pag. 11. Este valor afasta-se do atribuído por Oliveira MARQUES (ob. cit., pag. 249), ou seja, que os 30.000 estares venezianos equivaleriam a cerca de 3.000 a 3.500 ton. Todavia, segundo o testemunho de CHIARINI (ob. cit., pag. 90), 1 e 1/4 estares, ou "staiò", veneziano era igual a 1 mina de Génova.

(162) MARQUES, Oliveira ob. cit., pag. 172.

(163) Ver, na 3ª Parte, a discussão acerca da balança comercial medieval portuguesa.

(164) LOPES, Fernão "Crónica de Dom Fernando" Lisboa, 1975, pag. 6.

(165) DP, Supl. I, nº 42, pag. 59. Acerca da exportação de vinho: CASTELO-BRANCO, Fernando "A exportação de vinho durante a Primeira Dinastia" Lisboa, 1963; IRIA, Alberto "O vinho no Algarve Medieval" Porto, 1983.

(166) VERLINDEN, Charles "The Rise of Spanish Trade in the Middle Age" in: "The Economic History Review" vol. X, Londres, nº 1, 54. RENUARD, Yves "Le Grand Commerce du vin au Moyen Age" in: "études d'Histoire Médiéval" I, Paris, 1968, pag. 245.

(167) LAPA, Manuel Rodrigues ob. cit., cantiga nº 20, de meados do século XIII: "Assi com'en beveria do bõo vinho d'Ourem". Noutra cantiga (*Ibidem*, nº 126), da autoria de Estevão da Guarda, diz-se: com'é o vinho forte en Alhariz".

(168) Eis um documento datado de 1330: "Item un tonnel d'Espaigne vi muids vi setiers à la mesure de Paris" (RENUARD, Yves "Vignobles et vins (Recherches complémentaires sur la capacité du tonneau bordelais au Moyen Age" in: "E.H.M." I, pag. 273.

(169) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" 14/11/1394-9/5/1395. Este documento foi publicado, com algumas incorreções por MITJA, Marina "Dificultades de la industria y comercio alemanes para abrirse paso en Barcelona hasta 1410" in: "Gesammelte Aufsätze zur Kulturgeschichte Spaniens" vol. 13, Munster, 1958, pags. 211/212.

(170) A.R.V., Protocolos, nº 2606, fol. s/nº. Deixou-se no texto "Stevanes" e não "Estevães" como

seria natural, pois não é seguro não se tratar de um erro do escrivão, juntando dois nomes: ("Estevão" e "Eanes"). Não era raro nos assentos constarem três nomes para se identificar um indivíduo.

(171) A.R.V., Protocolos, nº 2606. fol. s/nº.

(172) A.R.V., Protocolos, nº 1257 e 2607, fols. s/nº.

(173) Virginia RAU ("Estudos sobre a história do sal português", Lisboa 1984, pag. 101) sugeriu que a exportação vinícola do reino teria beneficiado com a Guerra dos Cem Anos, na medida em que esta atingira especialmente os interesses franceses neste sector. Se, num primeiro momento, do conflito esta hipótese poderia ter alguma base, os elementos recolhidos apontam mais para uma restrição da capacidade exportadora do reino, provavelmente ligada a profundas alterações na estrutura produtiva dos campos (em especial a substituição das culturas tradicionais por pastorícia, actividade que, ainda por cima, ganhava então espaço no mercado europeu). Todo este assunto merecia ser aprofundado e estudado tendo em conta que se desenrolou no quadro da legislação sobre as sesmarias.

(174) A.H.C.N.L., Provimientos do Pão, Doc. 5.

(175) B.N.L., Res. - Fundo Geral, Mss. 90 nº 6.

(176) MARQUES, A. H. de Oliveira "A moeda portuguesa durante a Idade Média" in: "Ensaio de História Medieval Portuguesa" Lisboa, 2ª ed., 1980. pag. 214/215.

(177) IRIA, Alberto "O Algarve e os Descobrimentos" in: DP, vol. II, Tomo I, pags. 389/390.

(178) Muitas fontes inglesas atestam esse movimento comercial com Portugal. Sirvam como exemplo 2 documentos resumidos nos "Calendar of Close Rolls (Ricardo II)" Vol. I, Londres, 1914, pags. 22 e 24.

(179) DP, I, pag. 59.

(180) "Inventário e Contas da casa de D. Denis (1278-1282)" in: "Arquivo Histórico Português" vol. X, Lisboa, 1916, pag. 48/49. Ver, no Glossário (Anexo III) o significado de algumas dessas palavras.

(181) AZEVEDO, Pedro de "Um inventário do Século XIV" in: "O Archeologo Português" vol. VII, Lisboa, 1902, pags. 223/234, 259/265 e 305/308.

(182) LOPES, Fernão "Crónica de D. Pedro I" Lisboa, 1965, pag. 30. Com este exemplo, não se pretende que a venda de especiaria tivesse sido um comércio ambulante, pois nas tendas das cidades medievais também seria comprada.

(183) "Corpus codicum ..." I, pag. 32.

(184) DP, I, nº 95 (Os 32 arráteis de açúcar corresponderiam a cerca de 13 kg e não aos 14 kg e 700 gr. apontados por Armando de CASTRO - ob. cit. X, pag. 148).

(185) A.H.P.B., Not. Juan Renu, "Manual" Leg. 4, Fev/Mai de 1433, fol. s/nº.

(186) MADURELL MARIMÓN, José Mª "Portugueses em Barcelona (1391-1441). Notas dispersas para su história" in: "Braçara Augusta" vols. XVI/XVII, Braga, 1964, pags. 252/253.

(187) DP, I, nº 254.

(188) Ver, no Anexo I, o Quadro III.

(189) A.H.P.B., Not. Juan Renu, "Manual" Leg. 4, Fev/Mai de 1433, fol. s/nº.

(190) Ver, no Glossário (Anexo III) as entradas "salsa" e "tannis".

(191) Pelo que se expôs no ponto relativo a "pesos e medidas" os 400 quintais referidos por Luís de CADAMOSTO (ob. cit., pag. 12) não são 6.000 arrobas (MIGUEL, Carlos de Sousa "Açúcar" in D.H.P. I, pag. 24) mas 1.600.

(192) Ver, no Anexo I, Quadros nº IV a VIII.

(193) Ver, no Anexo I, Quadros nº IV, V, VIII e, X.

(194) A.R.V., Bailia, nº 1147, Fols. 685v/686.

(195) CARRÈRE, Claude ob. cit. pag. 322. Também é elucidativo o acontecimento narrado por Fernão LOPES ("Crónica del Rei Dom João I de Boa Memória" vol. I, Lisboa, 1968, pag. 118) quando, em 1384 e trazida pelo mau tempo, aportou ao Restelo uma frota de 7 embarcações da Galiza que "hiam carregados de pescado seco pera Aragon".

(196) CARRÈRE, Claude ob. cit., pag. 323/324.

(197) CUNHA, Rosalina da Silva "Subsídios para a história da conservação do Peixe em Portugal do século XIII ao XVI" Coimbra, 1972, pags. 32/36.

(198) Quem pretender estudar a evolução das pescarias em Portugal (apetrechos, organização, épocas de pesca, etc.) não poderá prescindir da consulta de 4 conjuntos de documentos que se encontram na BNL: "Notícias das Almadras do Reyno de Portugal" (B.N.L., Res. - Fundo Geral, Cód. 224, fol. 26/30v) que é uma verdadeira sinopse da história da pesca do atum no Algarve; "Notícias das Antiquidades das Almadras do Reino do Algarve" (B.N.L., Res. - Fundo Geral, Cód. 2700, fols. 70 e seqts.) que, de uma forma muito aprofundada, analisam o funcionamento, no Algarve, da pesca em geral e das almadras em particular. Entretanto, o Códice 9786 (B.N.L., Res. - Fundo Geral), certamente elaborado por C. Lacerda Lobo, que recolhe elementos preciosos para o tema a partir dos forais e, finalmente, as "Memórias de Pesca no Algarve" (B.N.L., Res. - Fundo Geral, Mss 247, nº 39, 48, 51/61) que é um interessante inquérito do século XVII relativo à actividade piscatória.

(199) DP, I, nº 16.

(200) DP, I, nº 14.

(201) CARRÈRE, Claude ob. cit., pag. 321/322.

(202) FOURQUIN, Guy ob. cit. pag. 247; DUFOURCO, Ch-E e DALCHÉ, J. Gautier "Histoire économique et sociale de l'Espagne chrétienne au Moyen Age" Paris, 1976, pag. 197. Como o valor médio das capturas locais era de 6 kg/ano/hab.; se multiplicarmos pelos 35.000 hab. temos 210 ton., ou seja, menos 30 que as 240 necessárias.

(203) DP, Supl. I, nº 42, pag. 57.

(204) CARRÈRE, C. ob. cit. pag. 322.

(205) A.C.A., Real Patrimonio - Bailia General, H - 27, fol. 103 r/v.

(206) MADURELL MARIMON, "Comandas Comerciales ..." pag. 276.

(207) A.H.C.B., Consellers, III (Politica i Guerra), nº 3, Doc. 81. A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 472 r/v (Salvo-conduto, datado de 14 de Fevereiro de 1433, para Alvaro Estevão, patrão de uma nau de Viana). A.R.V., Bailia, nº 1151, fol. 113 r/v (Salvo-conduto de 30 de Setembro de 1440 para Fernando Janeiro e Afonso Fernandes, patrões de 2 caravelas) A.R.V., Bailia, nº 1154, fol. 1217 (Salvo-conduto de 26 de Janeiro de 1456 para Nuno Vasques, patrão de uma caravela de Lisboa).

(208) HEERS, J. "Escravos e servidão ..." Lisboa, 1983, que inclui, no final, uma boa bibliografia. Merece também uma referência o interessante artigo de Alfonso FRANCO SILVA sobre este tema ("La esclavitud en Andalucía a fines de la Edad Media: Problemas metodológicos y perspectivas de investigación" in: "Actas do Colóquio Internacional sobre as razões que levaram a Península Ibérica a iniciar no século XV a expansão mundial" Lisboa, 1983, pags 1/16.

(209) GIOFFRÈ, Domenico "Il mercato degli schiavi a Genova nel secolo XV" Génova, 1971.

(210) PISTARINO, Geo "Tra Liberi e Schiave a Genova nel s. XV" in: "Anuario de Estudios Medievales" Barcelona, 1964, nº 1, pags. 353-374.

(211) CORTÉZ, Vicenta "València y su comercio de esclavos en el siglo XV" in: "Actas do Colóquio Internacional sobre as razões que levaram a Península Ibérica a iniciar no século XV a expansão mundial" Lisboa, 1983, pags. 1/30 + 16.

(212) SANCHÓ I MARTINEZ, Diego "La esclavitud en Barcelona en los umbrales de la Edad Moderna" in: "Estudios Historicos y Documentos de los Archivos de Protocolos" VII, Barcelona, 1979, pags. 193-270.

(213) VERLINDEN, Charles "L'Esclavage noir en France Méridionale et courant de traite en Afrique" in: "Annales du Midi" Tomo 78, Toulouse, 1966, nº 76, Jan/66, pags. 1-343.

(214) IDEM, "L'Esclavage dans un quartier de Palerme. Aspects quantitatif" in: "Studi in Memoria di Federigo Melis" vol. 3, Roma, 1973, pags. 505/526.

(215) SEVILLANO COLON, Francisco "Demografia y esclavos del siglo XV en Mallorca" in: "Boletín de la Sociedade Arqueologica Luliana" Ano 89, Palma, 1973, pags. 160-197.

(216) FEJIC, Nenad "Notes sur la Traite des esclaves de Bosnie a Barcelone au Moyen Age" in: "Estudios Historicos y Documentos de los Archivos de Protocolos" X, Barcelona, 1982, pags. 107-126.

(217) MADURELL MARIMON, José M<sup>a</sup> "Los seguros de vida de esclavos en Barcelona (1453-1523)" CSIC, Madrid, 1955.

(218) Sobre escravatura em Portugal são já clássicos: AZEVEDO, Pedro de "Os Escravos" in: "Arquivo Historico Portuguez" I, Lisboa, 1903, nº 9, pags. 289-307; HELENO, Manuel "Os Escravos em Portugal"

I, Lisboa, 1933; VERLINDEN, Ch. "L'Esclavage dans l'Europe Médiévale. Péninsule Ibérique-France" Tomo I, Bruges, 1955; IDEM, "L'Esclavage dans la Péninsule Ibérique au XIVe siècle" in: "Anuario de Estudios Medievales" (em diante "A.E.M.") nº 7, Barcelona, 1970/1971, pags. 577/591. Outra bibliografia irá sendo indicada.

(219) HEERS, J. "Gênes au XVe siècle ..." pags. 375/376.

(220) IDEM, "Serviço ..." pag. 102.

(221) *Ibidem*, pag. 92/93, 97/98 e 104.

(222) VERLINDEN, Ch. "L'Esclavage dans un quartier de Palerme ..." pag. 505.

(223) *Ibidem*, pag.525/526.

(224) SEVILLANO COLON, F. *ob. cit.*, pag. 172.

(225) DUFOURCO, Ch-Em. e DALCHÉ, J.G. *ob. cit.*, pag. 168 e 196/197. Segundo dados de J. HEERS ("Serviço ...", pag. 104), em 1431, só em Barcelona, existiam 1225 escravos ao cuidado da Generatitat, em Gerona 186, em Perpignan 83 e em Ampúrias 40.

(226) VERLINDEN, C. *ob. cit.*, pag. 521.

(227) HEERS, J. *ob. cit.*, Cap. I, pag. 15/44.

(228) DP, Supl. I, nº 349.

(229) LAPA, M. R. *ob. cit.* cantiga nº 394: "Meu senhor, derei-vos ora:/pela carreira de Mora/u vós já pousastes fora/e com vosco os de Touro/e pero que alquen chora/tragu'en o our'e o mouro".

(230) AZEVEDO, Pedro de *ob. cit.*, pag. 299.

(231) MADURELL MARIMON, J. M. e GARCIA SANZ, A. "Comandas comerciales ...", pag. 264/266.

(232) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 23, 13/11/1395-12/4/1396, fols. 55/55v. Esta transacção é especialmente interessante. De facto, a escrava era pertença da mulher de Andreas Guardiola, a qual, porém, apesar de já ter recebido sinal sobre o preço, precisava de autorização do marido para a vender. Enquanto se aguardava essa autorização ficou determinado que, até à conclusão do negócios, todos os riscos sobre a escrava corriam por conta do tesoureiro aragonês.

(233) A.R.V., Protocolos, nº 2604, fol. s/nº. Desta venda existe, além do contrato, o próprio recibo notarial de pagamento do preço.

(234) A.R.V., Protocolos, nº 1254, fol. s/nº.

(235) A.R.V., Bailia, nº 245. Ver, no Anexo I, Quadros nº VI, VII, VIII e XXI a e b. O mesmo se passou em 1404: "Margalida de linatge de moros negra esclava den Ferran Sanxer" (HINOJOSA MONTALVO, J. "Coses Vedades en 1404" València, 1972, assento nº 400).



- (236) ZURARA, Gomes Eanes de "Crónica do Conde Dom Pedro de Menezes" ed. de J. A. de Freitas Carvalho, Porto, 1988.
- (237) IDEN, "Crónica de Guiné" ed. de José de Bragança, Barcelos, 2ª Ed., 1973, pag. 404.
- (238) Ibidem, nota 1 da pag. 405. O documento em causa está datado de 25 de Setembro de 1448.
- (239) CADAMOSTO, Luis de ob. cit., pag. 21.
- (240) TINHORAO, João Ramos "Os Negros em Portugal. Uma presença silenciosa" Lisboa, 1988, pags. 79/80, onde o autor analisa os dados de Vitorino Magalhães Godinho. Também a bibliografia incluída nesta obra merece uma especial atenção.
- (241) ZURARA, G. E. "Crónica do Conde ..." cap. LXXX, pag. 474.
- (242) CÔRTEZ, V. ob. cit..
- (243) A.R.V., Maestre Racional, nº 43, fol. 43v.
- (244) A.R.V., Bailia, nº 193, fol. 97.
- (245) A.R.V., Bailia, nº 193, fol. 88/93v.
- (246) ZURARA, G. E. "Crónica do Conde ..." pag. 106, 107/108, 111, 212 e 291/292 onde são descritas 6 expedições em que Afonso Garcia participou capitaneando uma embarcação.
- (247) A.R.V., Bailia, nº 193, fol. 126.
- (248) A.R.V., Bailia, nº 49, fol. 167v.
- (249) A.R.V., Maestre Racional, nº 52, fol. 117; A.R.V., Bailia, nº 193, fol. 253 r/v (Anexo IV, nº 151, 152 e 153).
- (250) Documento de 3 de Setembro: A.R.V., Maestre Racional, nº 64, fol. 165 (Anexo IV nº 188).
- (251) HEERS, J. "Servidão ..." pag. 24.
- (252) Sobre a autorização para recolher esmolas destinadas à remissão veja-se: B.N.L. - Res., Col. Pombalina, Cod. 478, doc. do século XVIII. Um exemplo em: DP, Supl. I, nº 55; PUYOL, Julio "Dos Documentos Segovianos referentes a la redención de Cautivos" in: "Boletín de la Real Academia de Historia" tomo LXXXIV (1924), Cuad. 5, Madrid.
- (253) A frente (2ª Parte, Cap. IV. "Câmbios" nº 2 abordar-se-á o processo de formação e funcionamento das Arcas de Piedade.
- (254) Acerca dos alfaqueques: ALMEIDA, Fortunato "História da Igreja em Portugal" vol. I, Lisboa, 2ª ed., 1967, pag. 336; "Ordenações do Senhor Rey..." Liv. V, Tit. 49, nº 2; A.N.T.T., Leitura Nova - Extras, fol. 11 r/v. Poucos historiadores portugueses se dedicaram a este tema. Um dos primeiros foi Vitor RIBEIRO "A vida lisboeta nos séculos XV e XVI - pequenos quadros documentados - Peditórios e

- Pedintes" in: "Archivo Historico Portuquez" vol. VIII, Lisboa, 1911, pags. 308/337.
- (255) MH, II, nº 11, pags. 53/54.
- (256) B.N.L., Res. - Fundo Geral, Cód. 1461, fol. 332 r/v e Ibidem, Mss 203, nº 19 de 1454.
- (257) ALVARES, Fr. João "Chronica dos Feytos, Vida e morte do Infante Santo D. Fernando que morreo em Fez" Lisboa, 1730, pags. 232, 235 e 249.
- (258) DP, Supl. I, nº 700; AZEVEDO, Pedro de "Documentos das Chancelarias Reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos" I, Lisboa, 1915, nº III, pag. 5.
- (259) DP, Supl. I, nº 1081. Sobre redenção de cativos: LISBOA, Frei Marcos "Chronicas da Ordem dos Frades Menores do Seraphico Padre San Francisco" tomo I, Lisboa, 1615; SAO JOSÉ, Frei Jerónimo de "História Chronológica da esclarecida Ordem da S.S. Trindade, redempção de cativos da provincia de Portugal" Lisboa, 1789, 2 vols.
- (260) CÔRTEZ, V. ob. cit., 15/16.
- (261) MH, XIV, nº 127, pags. 292/300.
- (262) DP, Supl. I, nº 1096.
- (263) A.H.P.B., Not. Antonio Vilanova, "37 (Bis) Manual" Leg. 16, 1456, fol. s/nº (Anexo IV nº 198). Sobre a cotação do florim: TAVARES, Maria José Ferro "Subsídios para o Estudo da História Monetária do século XV (1448-1495)" Porto, 1983, separ. de "Numus" 2ª série, vols. IV/V/VI, Porto, 1981-1983, Quadro II do Anexo.
- (264) A.R.V., Protocolos, nº 1254, fol. s/nº.
- (265) A.R.V., Protocolos, nº 2604, fol. s/nº.
- (266) A.R.V., Bailia, nº 193, fol. 92/93v, 97 e 126; A.R.V., Maestre Racional, nº 43, fol. 93v.
- (267) Ver, no Anexo I, Gráfico 1. Esta evolução tendencial baseia-se nos preços do conjunto de vendas indicados ao longo do texto e convertidos para moeda aragonesa, dado que esta unidade monetária conheceu maior estabilidade que a portuguesa na primeira metade do século XV (Ver a bibliografia da nota 2608).
- (268) Ver a anterior nota 259.
- (269) Sobre a relação do florim e da libra valenciana: MATEU Y LLOPIS, Felipe "«De Mutatione Monetæ» en el Reino de Valencia" in: "Studi in Onore di Amintore Fanfani. Medioevo" III, Milão, 1962, pags. 203/204. Sobre a relação do florim com a moeda portuguesa: (TAVARES), Maria José Ferro "Estudos de História Monetária Portuguesa (1383-1438)" Lisboa, 1974, quadro entre pags. 124/125.
- (270) Segundo os dados da venda de escravos antes aduzidos, o preço médio do escravo variaria entre os 3.500 e os 7.000 reais (MH, XIV, 127, pags. 292/300 e XI, 97, pags. 119/120), pelo que os 5.200.000 reais é, talvez, uma estimativa demasiado prudente.

- (271) TAVARES, Maria José Ferro "Subsídios para o Estudo da História Monetária do século XV (1448-1495)" Porto, 1983, separ. de "Numus" 2ª série, vols. IV/V/VI, Porto, 1981-1983, Quadro II do Anexo.
- (272) DP, Supl. I, nº 233: o alfaqueque era, afinal, um corretor especializado.
- (273) A.C.A., Real Patrimonio - Batllia General, H - 24, doc. solto.
- (274) Não foi possível apurar o significado desta palavra (Ver esta entrada no Anexo III).
- (275) A.C.A., Real Patrimonio - Batllia General, H - 34, fol. 25.
- (276) A.C.A., Real Patrimonio - Batllia General, H - 33, fol. s/nº.
- (277) DP, Supl. I, nº 360.
- (278) A.C.A., Bailia, nº 269, fol. 72: "...lexats trauren an Pere Domingo e metre en la nau den Johan Figuerola ... unes cuyraces velles...".
- (279) Ver, no Anexo I, o Quadro nº XI, onde foram agregados os dados referidos à compra de armas.
- (280) A.C.A., Bailia, H - 24, fol. solto, datado de 13 de Maio de 1416, é uma autorização dirigida aos guardas de mar de Barcelona para deixarem embarcar armas: "per defensio dela ciutat de Cepte sitiada en Barberia nouellament conquesta e poblada per Chrisptianes".
- (281) Ver, no Anexo I, o Gráfico nº 2.
- (282) Na 3ª Parte, no último ponto do Cap. II discutir-se-á esta questão. Contudo, é visível pelas despesas (não) efectuadas a falta de preparação da expedição: à conta da tomada de Ceuta, foram lançadas nas despesas extraordinárias do reino 280 mil dobras, enquanto que "a ida a Tangere, a primeira que ficou o infante Dom Fernando" se ficou pelas 57 mil dobras. Outros elemento de comparação foram as 104 mil e 112 mil dobras referentes à tomada de Alcácer-Cequer e Arzila (FARO, Jorge "Receitas e Despesas da Fazenda Real de 1384 a 1481" INE, Lisboa, 1965 pags. 66, 68 e 70, respectivamente).
- (283) Os vários preços são indicados nas grandes colectâneas documentais: DP, I, nº 337 (Doc. de 23 de Junho de 1443); MH, VIII, 3, pags. 5/8 (Doc. de 27 de Janeiro de 1443) e 77, pags. 126/130 (Doc. de 13 de Fevereiro de 1444); XIII, 177, pags. 283/289 (Doc. de 10 de Junho de 1460).
- (284) Por exemplo: MARQUES, A. H. Oliveira "Portugal na crise dos séculos XIV e XV" in: "Nova História de Portugal" dir. Joel Serrão e A.H. Oliveira Marques, vol. IV, Lisboa, 1987, pag. 340.
- (285) BARATA, F. T. ob. cit., pags. 41/47.
- (286) FERREIRA, Ana Maria Pereira "A importação e o comércio têxtil em Portugal no século XV (1385 a 1481)" Lisboa, 1983.
- (287) Miguel GUAL CAMARENA, já há anos, demonstrou como no interior da península proliferavam inúmeras oficinas têxteis ("Para un mapa de la industria textil hispana en la Edad Media" in: A.E.M. nº 4, Barcelona, 1967, pags. 109/160).

- (288) MARQUES, Oliveira "A Sociedade Medieval Portuguesa" Lisboa, 3ª ed., 1974, pags. 24/25, 34/35 e 42/43.
- (289) Ibidem, pag. 30.
- (290) AZEVEDO, Pedro de "Um inventário ..." pag. 307: "Item dous veos de sseda Mouriscos novos de comungar".
- (291) As provas são várias: MARQUES, Oliveira ob. cit., pags. 27 e 32; GUAL CAMARENA, M. ob. cit., com a sua recolha, pôs em evidência como se foi restringindo a influência árabe, informação que podemos comparar com a de V. M. GODINHO para o Norte de Africa ("História Económica e Social da Expansão Portuguesa" Lisboa, 1943, pags. 32/33).
- (292) SOUSA, António Caetano de "Provas Geneológicas ..." Tomo I, Livro III, pag. 292.
- (293) ZURARA, Gomes Eanes "Crónica do Conde ..." pags. 147/148.
- (294) BARATA, F. T. ob. cit., pag. 46.
- (295) FICALHO, Conde de ob. cit., pag. 49/50
- (296) De facto, muitas vezes, corso e comércio andavam a par (Cap. III nº 2 da 2ª Parte).
- (297) A crise da indústria têxtil flamenga, anterior a 1400, foi levando a que, progressivamente, cada aldeia e vila tendesse a produzir os seus próprios tecidos que depois vendia no mercado. Ver, no Anexo I, Quadros II - a e II - b.
- (298) FERREIRA, Ana M. P. ob. cit., pags. 26, 44/47 e 127.
- (299) DP, I, nº 215: "Item os panos daraqã crusaujs çinquo mjl libras peça. Item panos do dicto Regno daraqã davantagem biiç libras peça"; GUAL CAMARENA ob. cit., pag. 123; VERLINDEN, Ch. "Draps des Pays-Bas et du Nord-Ouest de l'Europe au Portugal au XVe siècle" in: A.E.M., I, 1966, pag. 252; SOUSA, António Caetano ob. cit., Tomo I, Liv. I/II, pag. 346; BASTO, Artur Magalhães "Memórias soltas e inventário" Porto, 1940, pag. 57; RAU, Virginia "Feiras medievais ..." pag. 193.
- (300) FERREIRA, A. M. ob. cit., pag. 33.
- (301) MARQUES, Oliveira "A Pragmática de 1340" in: "Ensaios ..." pag. 104.
- (302) DP, Supl. I, nº 665.
- (303) A.N.T.T., Chanc. de D. João I, Livro 5, fol. 66.
- (304) A.N.T.T., Chanc. de D. João I, Livro 5, fol. 63. Note-se que este documento está datado de 2 de Novembro de 1404 e é uma quitação passada a João da Veiga e não, como o afirmou Ana Mª P. Ferreira (ob. cit., pag. 45) a carta de quitação a Bartolomeu Gomes. Este só seria quitado em 1415 das compras que fizera.
- (305) A.H.P.B., Not. Juan Renu, "Manual", Leg. 4, 6/2/1433-15/5/1433.

(306) A.H.P.B., Not. Bernardo Pi, "34 Manual Comun", Leg. 23, 1428/1429, fol. 35 r/v e 52v/53.

(307) Segundo Maria José Ferro Tavares ("Estudos de História monetária portuguesa (1383-1438)") Lisboa, 1974, Quadro II de págs. 125/126), em 1428, 1 florim equivaleria a 80 reais brancos. Como cada florim aragonês correspondia a cerca de 0,55 libras barcelonesas, daí os 160.000 reais do custo dos tecidos (para a correspondência do florim com a libra ver a nota 2608 deste capítulo).

(308) FERREIRA, Ana M<sup>a</sup> P. ob. cit., pags. 125/127.

(309) A.R.V., Baillia, nº 255, fol. 162 v, assento de 12 de Março: "... e metre en la barxa den Andreu Dominguez del Port de Portugal a Juceff Ffranças juheu de Portugal sis cofrenets hun parel de cardes set milles d'agulla de cosir per portar a Portugal ..."

(310) A.R.V., Baillia, nº 269, fol. 72 v, assento de 26 de Abril.

(311) A.R.V., Baillia, nº 245, fol. 19 v. De facto, as compras deste João de Lisboa em Valência incluíam ainda especiarias e madeiras. O significado e utilização destes instrumentos são dados no Glossário (Anexo III).

(312) D. Duarte autorizou Caçome, tecelão mouro de Lisboa, a deslocar-se ao Norte de Africa com outras pessoas, para comprar tintas e outros materiais inerentes ao seu ofício (VITERBO, Sousa "Artes industriais e indústrias portuguesas. Tapeçarias" Coimbra, 1913, pag. 13). Esta prova de confiança reflectia também as carências em matérias-primas para Portugal satisfazer a procura do mercado interno. Já vinham de longe estas tentativas dos monarcas para minorarem o déficite de matérias-primas; D. Dinis, em Março de 1293 e depois em Fevereiro de 1300 concedeu a dois indivíduos diferentes autorização "pera tirarem o ahumen per todo o reyno" (A.N.T.T., Chac. D. Dinis, Liv. 3, fols. 10 e 13).

(313) Ver no Glossário (Anexo III) as entradas sobre couros.

(314) SEVILLANO COLON, F. "De Venecia a Flandes ...", pags. 29/30.

(315) A.C.A., Real Patrimonio - Maestre Racional, Comercio Proibido, nº 2954, fol. 1.

(316) Ver o Cap. IV da 2<sup>a</sup> Parte.

(317) GUIRAL-MADZIIOSSIF, J. ob. cit., pag. 409. Sobre esse papel redistribuidor de Valência, é nitido que muitas cidades levantinas faziam ai chegar os seus produtos para depois serem exportados. Em relação a Castellón de la Plana, nos seus livros de "coses vedades", as referências aos portugueses são mínimas: LOPEZ ELUM, Pedro "Coses Vedades en Castellon desde 1412 a 1418 y 1422" Valência, 1973 e o artigo: IDEN, "Contribución al Estudio de las relaciones comerciales maritimas de Castellon de la Plana durante los anos 1412 l 1418 y 1422" in: "Estudios de Edad Media de la Corona de Aragon" vol. IX, Saragoça, 1973. Aliás, já no século XIII e em relação ao comércio terrestre, Valência desempenhava esse papel, ao menos a acreditar nos produtos que lá afluíam, segundo a "leзда" que tinham de pagar ("Fori Antiqui Valentiae" ed. critica de Manuel Duarde Serrano, Madrid/Valência, 1950/1967, artº 144. pag. 281 e seqts.).

(318) A.R.V., Protocolos, nº 1260, fol. s/nº.

(319) LOPES, Fernão "Crónica de Dom Fernando" Lisboa, 1975, Cap. LIV, pag. 185.

(320) Cf. Anexo I, Quadros III a VIII.

(321) Yves RENOARD foi o autor de um artigo dedicado ao comércio de cavalos, destinados ao transporte e à guerra ("Un sujet de recherche: l'exportation de chevaux de la péninsule Ibérique en France et en Angleterre au Moyen Age" in: "Études ..." II, Paris, 1968, pags. 1113 e segts. Muitos outros produtos poderiam ser referidos, como, por exemplo, o vidro, em que a indústria aragonesa, já desde o século XIV, tinha suficiente desenvolvimento para competir com Veneza (MIGUEL Y BADIA, Francisco "De algunas industrias de Espana y de la conveniencia de estudiarlas para imprimir originalidad y caracter propio a los productos de la industria espanola contemporánea" in: "Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona" tomo I, Barcelona, 1982-1900, pag. 63 e segts.

(322) MARQUES, A. H. de Oliveira "A Sociedade Medieval ..." Cap. "A Casa", pags. 80/81.

(323) Anexo I, Quadros IV a X e XII.

(324) Para 1404: HINOJOSA MONTALVO, J. "Coses Vedades en 1404", Valência 1972; para 1405: A.R.V., Bailia, nº 245.

(325) Quadro IX do Anexo I.

(326) Quadro X do Anexo I.

(327) VILAR, Herminia Vasconcelos e BARATA, Filipe Themudo "A casa e o navio: o confronto de dois espaços do quotidiano dos mercadores da Baixa Idade Média" comunicação ao Congresso "O Quotidiano na História Portuguesa" organizado pela Fac. Ciências Sociais e Humanas da Univ. Nova de Lisboa, Abr. 93 (no prelo).

(328) MELIS, Federigo "Documenti ..." pags. 260 e 442.

## CAPÍTULO III

### OS NAVIOS E AS FROTAS DO MEDITERRANEO

#### 1. Os navios do Mediterrâneo

##### a) A construção naval e os vários tipos de navios

A historiografia portuguesa teve um interessante papel no sentido de definir as características dos vários tipos de navios que navegavam entre o oceano Atlântico e o mar Mediterrâneo (1), nos séculos XIV e XV, embora tenha relegado para segundo plano tudo o que respeitava ao quotidiano das tripulações e da vida no mar. Mesmo assim esse trabalho não era fácil. A fixação de uma tipificação chocava com a falta de rigor da maior parte das fontes e estas são parcimoniosas na descrição da vida marítima. Muitos dos documentos referentes a Portugal, produzidos em arquivos estrangeiros, continuam a mostrar bastantes lacunas, embora iluminem questões que, até hoje ainda são mal conhecidas.

Quando o rei, um grupo de pessoas, ou um simples indivíduo tomavam a decisão de construir um navio, o processo que se seguia era, quase sempre, igual: nomeação ou encargo a um

mestre ou patrão, para seguir e dirigir a construção da embarcação, ficando, posteriormente, como principal responsável da mesma. O patrão poderia ser o promotor da construção, pelo que era a ele que lhe competia obter os capitais necessários para ir pagando os custos (2). Este mecanismo era antigo. Já num documento de 16 de Setembro de 1260 (3), o rei de Portugal deu a João de Miona uma casa no valor de 160 libras, pelos serviços "quod mihi facitis in mea navi quam feri in vlixbona". Este preço era o resultado de se tratar de um encargo de grande responsabilidade que requeria um conhecimento razoável das próprias técnicas de construção.

A responsabilidade do patrão começava logo na escolha dos materiais para o navio. As madeiras tinham de ser escolhidas, muitas vezes implicando a deslocação às matas, e trazidas para os estaleiros navais. Segundo parece, o rei português, sendo um dos grandes construtores de navios, possuía o seu próprio depósito de madeiras, ao menos a acreditar num escambo realizado, em 9 de Novembro de 1352, entre o monarca e o concelho da cidade de Lisboa, o qual menciona as "casas onde se guarda a madeira do Rei" (4). Depois disto, havia que trazer a madeira para os estaleiros, questão que nem sempre era pacífica.

As grandes áreas de construção naval estavam, quase sempre,



próximas de zonas de floresta. Para o conjunto da bacia mediterrânica, Maurice Lombard mostrou como essa ligação era estreita (5) e, Al-Idrisi, ao descrever os principais portos muçulmanos do século XII, não se esqueceu de referir que as montanhas próximas de Silves, onde havia importantes estaleiros, "producen gran cantidad de maderas" (6); quanto a Alcácer do Sal, esta era uma cidade rodeada de bosques de pinheiros, com os quais se construía os navios (7). Mas nem sempre era assim. A cidade de Lisboa, e o rei em especial, apoderavam-se dos pinheiros de Almada e, ainda por cima, obrigavam os seus habitantes a trazer essa madeira para Lisboa, segundo a queixa que os procuradores trouxeram às cortes de 1371, celebradas então na capital (8). Também as matas de Alcobaça eram local de aprovisionamento de madeiras para construir galés, segundo uma carta régia de 1 de Janeiro de 1339 (9).

A dificuldade de obtenção de madeiras ou do seu transporte para as taracenas, levou a que, pelo menos desde o século XIV, crescesse muito a importação da própria madeira, tanto em grandes quantidades, como em pequenas partidas que serviam para reparações (10). Em Julho de 1459, os capitulos do Porto, apresentados às cortes que tiveram lugar em Lisboa, denunciavam, inclusivé, a importação da Flandres de mastros, vergas e aparelhos para as naus (11).

Decidida a construção da embarcação e as suas características, havia que fiscalizar os progressos das obras, adquirir os materiais que iam sendo necessários (pregos, cordame, pez, estopa, etc.) e assegurar-se que os custos eram comportáveis. Que era ao patrão que cabia essa função não há, hoje em dia, muitas dúvidas (12). Do mesmo modo, era a esse mestre que era cometida a responsabilidade das reparações dos navios. Pablo Cateura Bennasser analisou as contas das reparações de uma coca, em 1321 (13), onde se mostra que o patrão trabalha na própria reparação do navio, não sendo sequer remunerado. Noutra estudo (14), o mesmo autor descreveu com mais detalhe as operações de reparação de um lenho, chamado Santa Catarina, que tiveram lugar em Ibiza, no ano de 1397, e que atingiram cerca de 40 libras em moeda local. Também nos livros de "coses vedades" era frequente constar a entrada no navio de certa quantidade de pez (15), de uma porção de sebo (16) e de tábuas de madeira (17) para reparações a efectuar no navio, sempre sob a responsabilidade do patrão.

As embarcações que dispunham de remos colocavam problemas adicionais derivados não só dos custos, como da sua instalação. Tome-se o exemplo de um navio grande, como era a galé. Uma galé portuguesa, apresada em Barcelona no ano de 1454, era, como o atestaram os tripulantes que pretende-

ram levantar o embargo, trirreme (18). Outro documento do Arquivo da Cidade de Barcelona (19) descreve a despesa efectuada com a compra e instalação dos remos. Estes, em número de 198, custaram 210 libras e 7 soldos, montando o seu transporte para o navio e instalação em mais 17 libras, 19 soldos e 8 dinheiros, tudo em moeda de Barcelona. Os 198 remos, "comprats per armament dela dita galea", equipavam, seguramente uma trirreme, ou seja, 3 "filas" de 33 remos de cada lado.

Para além destes elementos, que poderíamos considerar estruturais, havia que equipar o navio com vários apetrechos. Alguns arrolamentos dos séculos XIV e XV ajudam a perceber a importância da questão. Em 1308, uma nau portuguesa, que andava ao corso, foi capturada por oficiais do rei de Aragão nos mares de Bona (20), tendo sido realizado um inventário. Se exceptuarmos as mercadorias, a sobriedade era a nota dominante: um colchão, três cobertores, lanternas, umas caixas e armas.

Outro arrolamento, redigido em Génova pelo notário Giovanni Lobaino (21), em actividade entre 1406 e 1423, muito mais completo, referir-se-ia a um navio de Castela e incluía o timão, velas, ancoras e mastros. A julgar pelo número de armas, tratar-se-ia de um navio armado. Do arrolamento constam espadas, 2 caixas de virotões, 8 lanças compridas,



8 bestas, 3 couraças, 2 bombardas, entre outras. Consta ainda, citando ao acaso, 8 lanternas, 2 jarras, tonéis, escudelas, etc. Note-se que era comum o transporte de armas, mesmo em embarcações que navegavam com fins estritamente comerciais. Na barca de Nicolau Esteves do Porto, ao passar por Valência, em 1405, foram carregadas 8 facas "romanas", compradas por João Gordo, também do Porto e provavelmente coproprietário do navio, para serviço da nau (22). Em 18 de Abril de 1442, o português Amado Sequeira adquiriu, para serviço do seu navio, 5 bestas, 2 couraças e guardabraços (23).

Tudo isto era encargo do patrão do navio, pois era normalmente ele quem comprava todo esse material, o trazia para o navio e tinha à sua guarda. Estas funções de gestão eram, como veremos, globais implicando a sua intervenção mesmo nos casos de arrendamento e fretamento dos navios (24).

Não admira que um navio, fosse caro. Em Portugal, por exemplo, para mitigar os custos da construção ou de manutenção, lançavam-se impostos especiais, chegando o rei a recorrer a medidas financeiras extraordinárias para manter a sua frota. Em 1403, o monarca reconhecendo o estado deplorável a que tinham chegado as taracenas e que "as galéé nossas estan muy danifficadas e ham mester de grande rreprayramento" (25) manda, a 16 de Maio desse ano, reali-

zar as obras, ordenando que o pagamento fosse feito através dos Contos. Outro caso conhecido é o do imposto a que os judeus estavam sujeitos, cada vez que novo navio era lançado à água, embora nem sempre tenha sido cumprido (26). O preço de uma embarcação dependia de vários factores. Em 1405, uma nau barcelonesa, denominada "Santa Maria e São João", valia 6.400 libras da cidade condal (27). Mas, pela mesma altura, uma pequena barca, segundo uma avaliação em função das quotas dos coproprietários só chegava às 160 libras da mesma moeda (28).

São conhecidos 2 casos de venda de navios portugueses na mesma cidade ainda por preços muito diferentes. O primeiro caso, também de 1405, foi o da venda de um quarto de uma nau chamada "Santa Maria da Arrábida", propriedade do vizinho de Setúbal Aparício Gonçalves, ao seu conterrâneo Gonçalo Dias pela quantia de 44 libras em moeda ternal de Barcelona (29), o que atiraria o valor da nau para as 176 libras. Anos antes, ao longo dos meses de Janeiro e Fevereiro de 1391, os portugueses Vasco Peres e Pedro Rodrigues, ambos cidadãos de Lisboa, venderam a barca "Espírito Santo", de que eram proprietários, aos barceloneses Pedro Bonmancip e Pedro Cases Noves por 280 libras (30). De facto, com os conhecimentos actualmente existentes, continua válida essa ideia da grande disparidade de preços (31),

consoante o tipo de navios, o seu estado, as características da sua construção e, claro, a oportunidade do negócio.

Mas, decidida a construção, importava definir o tipo de navio. Existiriam embarcações vocacionadas para fazer a ligação e suportar o tráfego comercial do Atlântico com o Mediterrâneo? A primeira vista as fontes parecem responder de uma forma pouco uniforme. Tome-se, mais uma vez, a "Crónica do Conde Dom Pedro de Menezes". As narrativas de Zurara das façanhas dos homens do governador de Ceuta mencionam uma infinidade de navios. Os portugueses ora aparecem navegando em bregatins (32), ora lançam ataques a partir de fustas (33). As barcas são consideradas navios mouriscos, enquanto ao lenho é atribuída proveniência genovesa (34). Outras fontes nacionais referem mais tipos de navios: os barinéis e as urcas (35), por exemplo. Passemos agora para as fontes de Barcelona e Valência. Nos assentos de "coses vedades" consideravam-se como embarcações dos portugueses as barcas, as naus, os baleeiros, em meados do século XV as caravelas e uma ou outra galé. Até aparecem nacionais do reino proprietários de cocas (36).

Não vale a pena procurar, também aqui, uma tipificação demasiado rígida. A própria forma como são referidos os navios varia bastante. Fusta e nau tanto poderiam indicar um tipo específico de navio, como era utilizada como desi-

gnação genérica. De resto, a maioria dos documentos limita-se a utilizar a palavra "navis", a qual nada esclarece.

Do conjunto de fontes, todavia, poder-se-iam retirar algumas linhas de força acerca das embarcações usadas pelos portugueses no Mediterrâneo.

Desde finais do século XIV até meados do século seguinte, o navio que é sistematicamente mais referido é a barca. Nas costas do Levante peninsular, assinala-se a primeira barca em 1391, quando Vasco Peres e Pedro Rodrigues venderam o "Espírito Santo" por 286 libras a dois cidadãos de Barcelona (37). A última menção a barcas portuguesas é de 1434, quando a "São Cristóvão", patroneada pelo cavaleiro português Pero Vicente passou por Valência (38). É verdade que também se chamava barca à embarcação que João de Lisboa, barqueiro de Barcelona, vendeu, em 14 de Novembro de 1443, por pouco mais de 10 libras (39). Pelo preço e pela função de barqueiro, é fácil apercebermo-nos que esta última barca não era mais que um pequeno batel destinado a pequenas deslocações dentro do porto cidade, ou de apoio a navios maiores.

A barca, que Zurara considerava grande se ultrapassava os 30 tonéis (40), foi, ao longo destes 40 anos, a embarcação que os portugueses mais utilizavam para trazer o pescado a

Barcelona e Valência, ir carregar o pão à Sicília e se deslocar às cidades italianas. Pelos exemplos conhecidos era, em geral, navio de um só timão e com uma coberta e sem remos (41). Era, por excelência, a embarcação dos pescadores e dos comerciantes portugueses. As cidades do reino com actividade piscatória de relevo, como Lisboa, Porto, e Viana, possuíam a sua frota de barcas. É por esta razão que os proprietários destes navios são sempre vizinhos das cidades, nomeadamente mercadores, gente anónima e pouco conhecida.

Compare-se esta situação com o que se passava com as naus, que fazem o seu aparecimento no Mediterrâneo só após a tomada de Ceuta. Uma das primeiras é a nau de Viana patroneada por um certo Estevão Domingues (42) que se encontrava, no final de 1416 a carregar mercadorias em Valência, com destino a Portugal. Tratava-se de um navio maior do que a barca. No arrolamento de uma nau, datado de 22 de Junho de 1416, constava 1 mastro 2 pequenos batéis de apoio, 21 remos e 3 agulhas de marear e 1 relógio, além de um conjunto impressionante de armas (43).

Este tipo de embarcação estava, segundo parece, bem talhado para o transporte de mercadorias. Ceuta, por exemplo, será abastecida a partir de muitas naus enviadas de Portugal (44). Do mesmo modo, sendo um navio maior e mais



resistente, também frequentou a rota da Flandres. De facto, ao contrário do que se passava com as barcas, a propriedade das naus já estava alargada a nobres, ao próprio rei e a burgueses mais ricos. As naus "Catarina" e "Gabriel", que em Novembro de 1417 transportaram fruta e figo para a Flandres, eram pertença do monarca português (45). O Arcebispo D. Pedro de Lisboa era proprietário de uma nau, segundo um documento de 12 de Maio de 1440 (46). Donos de naus eram ainda D. Alvaro de Castro, a "Inglesa" e a "Bretoa", e o Conde de Vila Real (47). Mas também aparecem como proprietários burgueses como Afonso Domingues de Vila Real e seus parceiros (48). A nau denominada "Santa Cruz" pertencia a um certo Bras Peres, de Portugal, que, em 20 de Abril de 1465, assinou, em Barcelona, um contrato de fretamento ao serviço de mercadores locais (49). Que este tipo de navio não se limitava a uma actividade comercial, prova-o a nau de que Afonso Martins era um dos proprietários e que, em 1443, tinha por mestre João da Ponte (50); neste caso a nau é mencionada como sendo "dos pescadores".

Sobre as caravelas só existem referências à sua presença na região a partir do ano de 1434. Trata-se de um "guiatge" para João Lourenço, patrão de "uma caravela ou nau" portuguesa, trazer escravos e mercadorias a Valência (51). Como é, talvez, a embarcação mais estudada pela historiografia

portuguesa (52), deixa-se uma pequena nota. O Duque da Borgonha era dono de uma caravela, patroneada pelo português Afonso Dias do Porto, a qual foi apresada nas águas de Perpignan (53), no ano de 1441, por umas galeotas de Jacob Laguna. Depois de um processo relativamente rápido, a caravela foi devolvida intacta ao patrão, tendo este reconhecido que os mastros, as velas e outros aparelhos da caravela lhe haviam sido entregues (54). O casco de uma boa embarcação devia, de facto, valer menos do que os mastros, velas, cordame e outros aparelhos.

Um navio muito popular no Mediterrâneo era o "leny" ou "lenho" (55). É curioso verificar que esta designação desaparecerá praticamente após a tomada de Ceuta. Que se saiba os lenhos com que, de algum modo, estão envolvidos portugueses são todos embarcações dedicadas ao corso. O navio, já referido (56), capturado nas águas de Bona por andar ao corso e propriedade do rei de Portugal, era um "leny". Em 1388, Dominico Barraga, de Algeciras, e Marcos Alacante, de Tarifa, comandavam um lenho, como corsários do monarca português (57). Também o famoso Afonso Ramos, que fora corsário de D. Fernando, navegava num lenho armado em finais do século XIV (58).

Não será uma coincidência o facto de que, a partir da terceira década do século XV, os navios normalmente refe-

renciados como andando ao corso são chamados de "baleners". João Eanes, patrão de um "balener" armado de Lisboa, foi acusado, em 29 de Janeiro de 1433 (59), de ter capturado uma coca de Valência, em frente do Cabo de Palos. Uns anos depois, em 1442, dois irmãos, João Escudeiro e Gonçalo Gomes, comandavam outro lenho armado, por conta do Infante D. Henrique (60). Ao serviço agora do Infante D. Fernando, Vasco Eanes de Corte-Real era capitão de uma frota composta por um balener e 2 caravelas que praticaram alguns desmandos contra cidadãos da cidade de Valência (61), no ano de 1462. Era em navios deste tipo que os próprios súbditos aragoneses se dedicavam ao corso (62). Um "balener" poderia ter relação com os baleeiros, embarcações ligeiras e muito rápidas. Aparelhadas com remos e velas, tornou-se um navio temível. A fusta do Conde Dom Pedro de Menezes, a "Santiago Pé de Prata", construída após a tomada da cidade e várias vezes sob as ordens de Afonso Garcia de Queirós (63), deveria ser uma espécie de "balener": era um navio ligeiro de grande mobilidade, possuindo vela e dez bancos para remadores.

Para além destas linhas gerais, ficam-nos, aqui e ali, muitas indicações de uma pluralidade de embarcações: galés, baixéis, barinéis, urcas, cocas, albetoças, caravos e carrebos mouriscos e pequenas zavras, todas elas servindo o

activo comércio do Ocidente mediterrânico. Eis outro vasto campo para a investigação, a qual, desde há muito tempo, tem sido um pouco abandonada pelos estudiosos (64).

#### b) Tripulação e custos de manutenção

Construído o navio, era ao patrão ou mestre que, segundo as leis do mar (65), estava cometida a responsabilidade de recrutar a tripulação. Esta não era homogénea. A caravela considerada régia, em Abril de 1454, de que era mestre Gomes Fines, tinha, além dele, 8 marinheiros, 3 grumetes e 2 pagens (66). Com pequenas variações, era esta a estrutura das tripulações dos navios portugueses que frequentavam as rotas do "mar interior". No princípio do século XV, em 15 de Fevereiro de 1498, uma embarcação de Lisboa, a "Santa Maria Da Escada", patroneada pelo vizinho da capital, João Perez Doria, foi fretada, tendo-se o mestre comprometido a equipá-la com 10 marinheiros conhecedores, 3 grumetes e 4 serviçais (67). No ano seguinte, num contrato realizado em Valência, em 11 de Dezembro, a tripulação que o mestre da barca "Santa Catarina", João Martins Camus, garantia, noutra contrato de fretamento, era composta por 5 marinheiros, incluindo o patrão e o piloto, e 3 serviçais (68).

Todos os elementos apontam para um número e estrutura similar. Em 1391, a barca "Espírito Santo", vendida em Barcelona, dados os problemas levantados com a alienação, mostra que da sua tripulação faziam parte pelo menos um mestre, um piloto e 3 marinheiros (69). A "barca do condado" (70), revela que, a bordo, eram 12 os tripulantes/pescadores. A mesma estrutura se encontra na nau que Brás Peres fretou em Barcelona em 20 de Abril de 1465 (71).

Estas informações estão longe dos valores que Quirino da Fonseca atribuía às caravelas. Para dados recolhidos para os anos de 1488 e 1489 as caravelas, embora pudessem ter tripulações que iam dos 6 elementos aos 100, tinham, em média, cerca de 33 elementos (72), valor muito afastado da dezena e meia dos navios acima mencionados. É verdade que nas embarcações com remeiros o problema se punha de forma diferente. Os particulares tinham que contratá-los e pagar a respectiva soldada.

Um conjunto de documentos publicados por J. M. Casas Homs mostra o processo complicado e caro de arregimentação de 2 galés de Barcelona, a "Santo António", em Abril de 1380, e a "Victória", em Março de 1390 (73). Entre os remeiros contratados figuravam, em cada uma delas, um português: Lourenço de Lisboa na "Victória" e Fernando Galego de Portugal na "Santo António" (74). Também é referido um tal

Francisco Lisboa, embora seja considerado proveniente de Tarragona (75). O que importa realçar é o método, complexo e moroso, de contratação em que os armadores dos navios aceitavam as candidaturas a remeiros, anotavam os seus elementos pessoais, que incluía um fiador, e pagavam uma soldada, em geral 3 meses, que rondava as 5 libras e meia barcelonesas.

Como as grandes tripulações, nomeadamente as que incluíam remeiros, eram caras só o monarca português estava em condições de resolver o seu problema. Tantas vezes a pretexto de defender as costas, levantava as vintenas, as quais tiveram, em 2 de Novembro de 1405, o seu regimento, mas que, por ser violado, provocava constantes protestos dos povos (76). Outra forma de abastecer os navios de remeiros era a condenação às galés. Um exemplo, entre outros: um escudeiro do Infante D. Fernando fora condenado a ser remeiro por 2 meses, mas, segundo um documento de 9 de Maio de 1454, já cumprira 5 meses quando resolveu fugir (77).

Esta estrutura da tripulação era bastante rígida, implicando até direitos e estatuto muito diferentes. O piloto tinha um soldo melhor que o resto dos marinheiros, enquanto estes, a acreditar na documentação, desde o século XV que recebiam as chamadas "quintaladas", ou seja, percentagens

das cargas transportadas. Assim, no citado contrato de fretamento da barca "Santa Catarina", patroneada por João Martinez Camus, especifica-se que o salário do piloto seria diferente do devido aos marinheiros (78). A primeira referência às quintaladas é logo de 1408, também em contrato de frete, com data de 15 de Fevereiro. Ao comprometer-se a transportar mercadorias de Valência para Palermo, o já referido João Perez Doria acorda uma cláusula geral de pagamento de quintaladas aos marinheiros (79). Se, neste caso, o conteúdo das quintaladas não são especificadas, já o contrato de Brás Peres, para o frete da nau "Santa Cruz", realizado em 20 de Abril de 1465 (80), concretiza que, cada marinheiro, receberá, por cada período de 30 dias, 2 quintais de carga, desde que os possa carregar ele mesmo.

Não era só nos salários que estes marinheiros conseguiam benefícios. Como à frente se verá, o facto de serem viajantes profissionais dava-lhes um conhecimento dos mercados e, por isso, de oportunidades de negócios, que eles não deixavam passar ao lado. Esses marinheiros, como o mostram os próprios livros de "coses vedades", podiam limitar-se a pequenas compras, que sabiam ser facilmente vendidas no reino (81), ou até participar em sociedades comerciais com objectivos económicos mais ambiciosos (82).

O resto da tripulação, gente com funções mais indiferencia-

das, vivendo num ambiente duro e hostil, em permanente contacto com a morte e a violência dos comandos, fazia parte da "chusma". Note-se que, ao princípio, a importância do remeiros tornava-os gente relativamente importante dentro da estrutura dos navios. Um documento publicado por Silva Marques (83), referente a um acordo em que Setúbal se comprometia a manter 5 navios para defender a costa portuguesa de ataques corsários, datado de 11 de Fevereiro de 1397, estipulava o equipamento obrigatório e condições a que estavam sujeitos os tripulantes. Apesar de se dirigir ao conjunto dos tripulantes, visava especialmente marinheiros e remeiros. Obrigava a haver:

- Remo certo, por remeiro, que deveria estar na pousada, em que, no geral, esse pessoal se hospedava, ou então na taracena.
- Armas específicas por cada membro da tripulação.
- Soldada, a pagar segundo o costume.
- Alimentação (biscoito).
- Direito à partilha de 1/3 dos despojos, segundo regras que são fixadas.

As próprias fontes catalãs distinguem entre os marinheiros, gente mais ou menos conhecedora da arte de navegar e responsável pelas diferentes partes e instrumentos dos navios, e os remeiros, os homens que davam ao navio a sua



força motriz, ou seja os homens "així de cap com de rem", do resto da tripulação, a "companya e xurma" (84). O progressivo desaparecimento dos remeiros, concumitadamente com o aumento do número de tripulantes dos navios, levará a que a palavra "chusma", que foi ganhando um sentido pejorativo, se fosse aplicando, progressivamente, ao conjunto da tripulação, incluindo os marinheiros.

Contudo, os remeiros, apesar da importância da sua função, eram, muitas vezes, as primeiras vítimas desse clima rude que se vivia a bordo das embarcações, no século XV. O escudeiro do Infante D. Pedro antes mencionado, queixava-se de que, tendo sido condenado a 2 meses, já havia 5 que andava com o remo na mão, constantemente açoitado pelo capitão do navio (85).

Outros exemplos, são ainda mais impressionantes. Nas guerras de corso, para além da violência das lutas, os passageiros dos navios capturados sofriam sevícias, quantas vezes derivadas do tempo demasiado prolongado das viagens por mar. Um cidadão de Valência, capturado por uma pequena frota portuguesa comandada por Vasco Eanes Corte-Real, queixava-se dos maus tratos pessoais a que fora submetido (86). Com um sabor que não é desconhecido dos portugueses, uma antiga canção catalã rezava assim:

"La vida de la galera  
és molt larga de contar  
tres mesos he anat per aigua  
sense mai terra trobar" (87)

Nestas viagens geravam-se e alimentavam-se ódios entre a tripulação, provavelmente ampliados por choques de interesses materiais, difíceis de resolver. Muitos contratos notariais referem-se a pazes acordadas entre marinheiros desavindos. Eis dois exemplos em que uma das partes era portuguesa. No primeiro, um acordo celebrado a 22 de Julho de 1442 (88), um tal Dias, português, promete tréguas a um cidadão de Barcelona, até às festas de Santa Maria, que iriam ter lugar em Setembro. Anos antes, em 11 de Agosto de 1430 (89), dois marinheiros, irmãos e nascidos em Barcelona, Bartolomeu e Jacob Prats, concordam em manterem-se em paz com um marinheiro, o português Fernando Português, a habitar, nessa altura, em Barcelona. Estes dois documentos reflectem não só a violência que se gerava nos membros das tripulações, mas mostram a relativa importância social que os marinheiros poderiam ter.

Uma palavra final sobre os custos de manutenção. Para além dos custos derivados das pequenas reparações feitas em viagem, os grandes custos de viagem estavam ligados ao pagamento às tripulações e à sua alimentação. Um exemplo

avançado por Jacques Heers é sintomático. Para uma viagem entre Chio e Génova os pagamentos à tripulação que um certo Leonardo Giustiniani fez, orçaram em 4.850 libras genovesas, enquanto o valor do próprio navio não ultrapassava as 4.500 (90). Situação semelhante ocorria em Portugal.

As poucas informações que nos ficaram para o século XV, mostram como entre a soldada em dinheiro e a quantidade de alimentos para as tripulações o investimento de uma viagem podia subir vertiginosamente (91). Esta situação implicava efeitos práticos importantes. Por um lado, era necessário rentabilizar ao máximo as viagens. Neste aspecto o transporte de passageiros ajudava a amortizar os custos.

Na região mediterrânica tornou-se uma prática habitual. Os navios que se deslocavam de e para Portugal era raro não terem a bordo um ou dois passageiros. Para não haver o risco do mestre do navio desembarcar esse passageiro em qualquer parte e vendê-lo como cativo, exigia-se-lhe um fiador (92). De 1405 a 1415, da cidade de Valência para Portugal, incluindo cristãos e judeus, foram transportadas 44 pessoas (93). Por vezes, o número de viajantes a conduzir no navio era suficiente para justificar a própria viagens. Por volta de 1394 chegaram a Maiorca 150 judeus vindos de Portugal (94) e, no ano de 1413, uma nau portuguesa foi aprisionada ainda em águas maiorquinas, e os

oficiais locais indicavam que ela transportava 90 mouros, peregrinos que se deslocavam a Bugia (95). Os próprios membros da nobreza faziam-se transportar como passageiros quando se queriam deslocar (96).

Esta necessidade de atenuar os custos terá incentivado a pequena navegação de cabotagem. Os investimentos eram recuperados mais depressa e evitava-se mobilizar um grande volume de capitais. Uma outra hipótese seria, claro, que a expedição compensasse, em muito e sem grandes riscos, os seus custos. Era o caso da costa Ocidental de África...

#### c) A tonelagem e a carga das embarcações

Pelo número de tripulantes facilmente se conclui estarmos em presença de pequenos navios. As tripulações, aliás, deveriam corresponder à tonelagem das embarcações. Um documento do registro do "Officium Maris" de Génova, de 7 de Junho de 1408, estabelece mesmo uma tabela de correspondência entre armas e tripulantes e a tonelagem (97). A grande maioria eram barcas de pesca, mais pequenas que as naus que aportavam às cidades da região ocidental mediterrânica. Os contratos analisados limitam-se a referir, no máximo, uma coberta e um só timão.

De resto, os navios empenhados na pesca eram muitas vezes

apresentados por oposição aos que se dedicavam ao transporte de mercadorias e passageiros. Zurara contrapõe as caravelas "tilhadas" às "de pescar" (98). Das embarcações em que é mencionada a tonelagem, a maior era o "balener" de Vasco Eanes de Corte-Real, o qual, segundo o testemunho do cidadão valenciano que apresentou a queixa, teria 400 tonéis (99). Mesmo que não se trate de erro do escrivão, e este tenha acrescentado um zero, esta tonelagem ainda deve ser considerada pequena, segundo opinião de Federigo Melis (100).

Também aqui a diversidade era a regra. Uma coca maiorquina do século XIV, muito vulgar no Mediterrâneo, tinha, em regra, uma tonelagem de cerca de 300 "salmas", umas 40 toneladas (101). Era muito mais perto destes valores que se situava a tonelagem dos navios portugueses. Mas, as embarcações que Portugal mandou construir em vários portos do Norte da Europa e Andaluzia, também no século XV, iam das 750 às 1.200 botas, ou seja, variavam entre as 560 às 900 toneladas (102).

O que este conjunto de elementos parecem indicar é que, pelo menos até meados do século XV, os navios portugueses que frequentavam o Mediterrâneo eram, regra geral, de pequena capacidade. A capacidade foi crescendo com o aumento

do tráfego comercial, mas influenciada pelas necessidades da navegação atlântica. Esta realidade tinha relação até com o facto de o produto do reino a colocar na região ser o pescado. Não só as embarcações de pesca eram pequenas como, ainda por cima, precisavam de ter depósitos especiais para o transporte do pescado em conserva.

Os dados entretanto disponíveis, incluindo os da arqueologia naval, não permitem ainda grandes avanços na avaliação das tonelagens dos navios. Mas, através de elementos indirectos, é possível conferir a capacidade relativa das cargas de alguns navios. Esses elementos referem-se especialmente aos arrolamentos e notícias de embarcações que foram objecto do assalto de corsários. Por razões já explicadas e que se relacionam com o facto dos escrivães do porto do Grau excederem as obrigações da sua função anotando produtos isentos da taxa de "coses vedades", para o ano de 1405, também é possível avaliar com mais rigor as compras realizadas pelos portugueses em Valência.

Compare-se, por exemplo, a carga transportada pelos 2 navios genoveses capturados, em 1386, por portugueses (Quadro II, a) do Anexo I), com o navio do judeu aragonês Jacob Xambell, também tomado pouco antes por corsários nacionais (103):

Mordentes .....	3.254 Kg
	39 cargas
Arroz .....	10.880 Kg
Figo .....	3.720 Kg
Azeite .....	76 jarros
Vinho .....	6 jarros
Especiaria .. Açafrão ..	23,1 Kg
Cravo ....	11,5 Kg
Papiro .....	1 caixa
Estopa de canhamo .....	6 sacos
Esparto .....	15 cestas

(Fonte: ACA. Chanc. Real, nº 8010)

Fig. 22 - Carga do navio, com mercadorias de Jacco Xambell, assaltado, em 1366, por portugueses.

A quantidade das cargas não deixa dúvidas sobre a maior capacidade da tonelagem dos navios genoveses. A comparação entre os dois quadros realça também a diferente estrutura das cargas. Os navios genoveses que frequentavam a rota do Levante limitavam a sua actividade a um número bastante restrito de mercadorias, enquanto aqueles que circulavam no Mediterrâneo, apresentavam maior capacidade nas suas cargas, fruto de um comércio que tinha características de cabotagem.

É esta situação que transparece quando se analisam as compras efectuadas em Valência pelos portugueses. Mesmo para os anos em que o escrivão não se limitou a anotar as

compras de "coses vedades", a situação não difere muito do ano de 1405, altura em que foram lançados nos livros produtos que não estavam abrangidos pelo imposto. Mantinha-se a grande variedade das aquisições, sem estarmos, todavia, em presença de cargas muito volumosas. Eis 2 casos que poderíamos considerar típicos (104):

Barca de João Vicente (1405)		Barca de João Figueira (1432)	
Especiarias e Drogas .....	1.149,1 Kg	Peixe .....	1822,4 Kg
Arroz .....	3 cargas	Arroz .....	74,8 Kg
Cobre .....	2,3 Kg	Cobre .....	32,5 kg
Ouro .....	0,095 Kg	Azeite .....	40,8 l.
Cofres, arcos e caixas .....	16 Unidades	Cofres .....	4 Unidades
Papel .....	33 reemas	Cargas .....	4 Unidades
Aguihas .....	14.000 Unidades	Aguihas ... ..	3.000 Unidades
Cardas .....	4 pares	Armas: Bestas .....	2 Unidades
Bolsas .....	120	Lanças .....	2 Unidades
Pentes .....	200	Couraças .....	13 Unidades
Contas .....	10 maços	Acha .....	1 Unidade
Armas: Bestas .....	1 Unidade	Peças de Armaduras .....	2 Unidade
Facas .....	20 Unidades		
Luvas .....	1 Unidade		
Espadas .....	1 Unidade		

(Fonte: ARV, Baillia, nº 245 e 267)

Fig. 23 e 24 - Mercadorias compradas em Valência e carregadas em duas barcas portuguesas.

São afinal barcas, navios, no geral, de tonelagem bastante fraca.

As crónicas portuguesas, ao descrever a actuação dos marinheiros nacionais a partir de Ceuta, referem-se muitas vezes às capturas das embarcações muçulmanas que enxameavam



a região num activo comércio de produtos alimentares, mordentes, cavalos, tecidos e louças. Estes navios, quase sempre pequenos e de pequena capacidade, acabavam por ser presa fácil e apetecida do corso, visto circularem sem grande protecção. O quadro mostra o resultado de três das acções da fusta denominada Santiago Pé de Prata, propriedade do Conde D. Pedro de Menezes (105). Ele é bem significativo da estrutura das cargas dos navios dessa região.

10 - Carrebo mouro	20 - Albetoga	30 - Barca
Trigo e Cevada	Panos de Seda	Panos de Seda
Legumes	Roupa talhada	Roupa talhada
Mouros ..... 14	Mouros ..... 2	Mouros ..... 24
Cavalos ..... 6		Fruta (lastro)
		Moedas

(Fonte: Zurara: "Crónica do Conde ...", p. 106/111)

Fig. 25 - Cargas dos 3 navios assaltados e apresados pela fusta "Santiago Pé de Prata" do Conde D. Pedro de Menezes, patronada por Afonso Garcia de Queirós.

Estes quadros são bem elucidativos, acerca da tonelagem da maior parte dos navios que circulavam na região. Alguns historiadores castelhanos (106) parecem, aliás, confirmar esta opinião, defendendo a fraca capacidade dessas embarcações em comparação com as que frequentavam as rotas do Norte. Em Portugal, no ano de 1474, o monarca, preocupado com o tipo de construção naval que era mais comum no reino, retomava medidas dos seus antecessores e

dava incentivos especiais para se construirem navios acima dos 100 tonéis, segundo um documento de 4 de Novembro desse ano (107).

## 2. As frotas e a navegação

### a) Expedições e frotas ao Mediterrâneo

Desde finais do século XIV que, todos os anos, por volta do mês de Dezembro, as frotas pesqueiras portuguesas chegavam com o seu pescado aos portos de Barcelona e Valência. Nas primeiras semanas tratavam de negociar as quantidades a vender, acordar os preços e descarregar as embarcações. A venda não requeria formalidades especiais a não ser a mediação dos corretores.

Na posse do dinheiro das vendas, os nacionais do reino podiam começar a encarar as hipóteses de negócios que se lhes abriam. A partir do mês de Janeiro, já estava em marcha o mecanismo contrário, ou seja, o embarque das mercadorias adquiridas, as quais, pouco a pouco, iam sendo carregadas nos navios, situação que, mais uma vez, os registos de "coses vedades" permitem comprovar. Os navios enquanto aguardavam, podiam receber pequenas reparações, normalmente a cargo das próprias tripulações, ou obter materiais para fazer face a futuras necessidades surgidas durante a viagem. Repare-se neste assento de 3 de Março de 1404, relativo à cidade de Valência:

"Vazquo Ianyez, patro de barqua.

Grau - sua nau.

1 pa de pegua: 1 quintar.

Dret: 1 s., - d." (108)

Por este registo fica-se a saber que a barca de Vasco Eanes carregou 1 quintal de pez para serviço do navio. Poucos dias depois, para a mesma embarcação e com os mesmos fins serão levadas 2,5 arrobas de estopa de canhamo (109). Outros patrões faziam carregar sebo, tábuas, latão ou armas com idênticos objectivos.

A esta conclusão também conduzem a concentração das escrituras realizadas em notários das cidades aragonesas, em que é interveniente gente oriunda de Portugal. Eis os resultados:

Meses	Escrituras	Meses	Escrituras
Janeiro	13	Julho	8
Fevereiro	23	Agosto	5
Março	11	Setembro	6
Abril	15	Outubro	4
Maió	6	Novembro	4
Junho	4	Dezembro	3

Fig. 26 - Os portugueses em Barcelona e Valência. Distribuição dos negócios ao longo dos meses do Ano

Pelo mês de Fevereiro ou Março, às vezes em Abril, a frota portuguesa retornava ao reino, procurando vender tudo o que tinha comprado à medida que ia tocando nos diversos portos nacionais. Tudo somado o negócio devia ser suficientemente atraente, pois, no ano seguinte, as embarcações tornavam a voltar. A partir das primeiras décadas do século XV, e segundo alguns elementos deixam entrever, pela Páscoa, nova frota encaminhar-se-ia para a região. Num contrato assinado em Valência, a 14 de Dezembro de 1409, um vizinho de Matosinhos, Alvaro Gonçalves Cerdo, contraiu um empréstimo comprometendo-se a pagá-lo através duma partida de peixe que deveria chegar a Valência, vinda do Porto, pela Páscoa da Ressureição (110). Como será razoável admitir (111), o jejum imposto ao mundo cristão neste período, aumentava substancialmente a capacidade do mercado, pelo que os pescadores e mercadores portugueses não o deixavam de aproveitar.

A partir de meados da centúria, os navios, que se dirigiam ao Mediterrâneo não transportavam só o pescado, visto que o açúcar e os couros oriundos de Portugal começaram também a ser produtos bem colocados nas praças da região (112). A partir daqui, aliás, a própria Provença e a península Itálica tornar-se-ão objectivos das frotas nacionais.

Pelos registos, as frotas do pescado seriam constituídas

por cerca de 10 navios (113), aos quais, nas viagens de ida ou retorno, se juntavam um ou outro navio que, por qualquer razão, navegava na região. Os elementos disponíveis parecem apontar para que os navios que se dirigiam a Barcelona não serem os mesmos que tinham Valência por destino, tratando-se assim, de 2 frotas diferentes.

Mas a presença portuguesa não se restringia a estas frotas. Desde meados do século XIV, era hábito um conjunto de navios provenientes do reino deslocarem-se para comprarem trigo na Sicília. Pelo temor que inspiravam e pelas medidas de defesa e protecção excepcionais que as autoridades por onde passavam era obrigadas a tomar todos os anos, tem-se a percepção de como estes navegadores misturavam as missões comerciais com uma actividade corsária que rogava mais a verdadeira pirataria.

A primeira notícia referente a esta frota é de 1334. Em cartas de 2 e 8 de Maio desse ano (114), o monarca e o concelho de Lisboa dirigem-se ao rei aragonês queixando-se que os 6 navios enviados à Sicília, para comprar trigo, tinham sido capturados, levados à força para Barcelona e expoliados da sua carga. Compare-se estas missivas com uma outra enviada pelo tesoureiro do rei aragonês na Sicília, escrita entre os anos de 1387 e 1395 (115). Trata-se de uma carta em que o tesoureiro Andreas Guardiola acusa a

recepção de uma carta do monarca de Aragão, em que este o avisa da chegada da frota portuguesa a esses mares, advertindo o seu servidor para a necessidade de organizar a defesa da região, nomeadamente com infante e cavaleiros. Em regra estas frotas seriam mais pequenas que as do pescado. Provavelmente, dado que em alguns anos, as necessidades de comprar trigo não eram muito grandes, os navios misturavam a actividade comercial com a pura e simples actuação corsária ou pirática.

Todavia a actividade corsária, um dos principais eixos da presença portuguesa na região, era, em regra, protagonizada por verdadeiros especialistas, em que as esquadras não parecem ultrapassar os 3 navios. Muitas vezes até as embarcações portuguesas que se dedicavam ao corso faziam-no sózinhas ou acompanhadas por um único navio que facilitava a captura das presas. Esta a conclusão a que conduzem todos os elementos como as informações das crónicas portuguesa ou as queixas das vítimas dos ataques corsários. A situação derivada do ataque da já mencionada esquadra capitaneada por Vasco Eanes de Corte-Real é o caso em que o número de navios, 2 caravelas e um "balener", dedicados à guerra de corso é o maior.

Mas para além da navegação em frotas e esquadras, muitos navios portugueses cruzavam sózinhos o Mediterrâneo. Neste

aspecto, o incremento dos fretes na região levará ao aumento da circulação de navios do reino isolados e em rotas pouco frequentadas por nacionais.

#### b) Os seguros marítimos e a propriedade dos navios

O desenvolvimento do comércio medieval esteve estreitamente ligado à divulgação e expansão do seguro. Dado que, face aos grandes riscos que se corriam, o valor dos navios e das mercadorias que eles transportavam era muito alto, havia que limitar as perdas em caso de acidente. Ao mesmo tempo, para quem fornecia a garantia de não existir uma perda total, esta era uma forma razoável de investir capitais disponíveis. Sendo esta, em traços gerais, as razões da rápida implementação dos seguros, nem todas as sociedades facilitavam estas práticas. Era o caso do reino português, onde os seguros tiveram uma história atribulada.

A primeira dificuldade ligava-se com o entendimento que os doutrinadores nacionais, gente da Igreja, tinham do seguro, considerando-o um negócio usurário. O primeiro autor português a abordar esta questão foi Frei João Sobrinho, na sua obra "De Justitia Commutativa" cuja 1ª edição foi dada à estampa em Paris, em 1483 (116). Frei João debruçou-se



sobre os seguros num capítulo dedicado aos contratos especiais entre mercadores apresentando a questão de uma forma conhecida e exemplar. Um mercador muito rico, João, tendo sabido que um outro mercador, Pedro, dispunha de mercadorias num navio e as receava perder, dada a ameaça que representavam os piratas, "fala assim a Pedro: "Quanto me queres dar, e eu tomarei à minha conta que a tua nau se salve ? No caso contrário pagar-te-ei tudo o que perderes" (117). Finalmente, acordam pela segurança das mil libras, valor estimado das mercadorias em cinquenta libras, ou seja, "no caso de a nau chegar com felicidade, Pedro pagará a João cinquenta libras; se não, João pagará a Pedro tudo o que este perdeu" (118).

É interessante a resposta de Frei João Sobrinho à questão de saber se este contrato era, ou não, usurário. Em primeiro lugar porque o autor reconhece implicitamente que este problema não é unívoco. Ao longo do texto, segundo ponto relevante, nunca recorre a outros textos de doutores da Igreja, como é regra em todo o resto da obra, para reforçar e dar autoridade às suas razões e interpretações.

Em qualquer caso, pronuncia-se no sentido de considerar o contrato de seguro como "usurário de ambas as partes, pois cada um procura pôr-se a si em ganho, e ao outro em perda" (119). Os seus argumentos são, em resumo, os seguintes:

- é ilícito e injurioso transaccionar o destino que só a Deus pertence.

- é ilícito vender o risco, pois este é pessoal.

- é um contrato vão e inútil, pois, através dele, não se transfere nem o domínio nem o uso.

- é pecaminoso um contrato baseado na dúvida sobre o destino de uma coisa alheia, o que é contrário à própria ideia de segurança, objectivo do contrato de seguro.

Reconheça-se que não era uma argumentação muito forte. Em meados do século XVI, Pedro Lusitano, na primeira obra portuguesa dedicada ao seguros (120), não teve muitas dificuldades em tornejar todos os obstáculos levantados por Frei João Sobrinho às práticas seguradoras, remetendo a paternidade destes contratos para a "compra e venda do perigo" que os romanos já tinham conhecido (121), provando que os textos da Igreja não condenavam expressamente o contrato de seguro (122).

Apesar de tudo, no século XV, os seguros não eram facilmente aceites em Portugal. As práticas seguradoras medievais nacionais limitaram-se, por isso, a associações de socorros mútuos, quase sempre de iniciativa régia e visando mais os navios do que as mercadorias.

De facto, como os custos derivados da perda de navios era

muito alto, o rei era um dos principais atingidos (123). Foi na tentativa de atenuar estes custos, que os monarcas, desde D. Dinis, os tentaram diminuir, distribuindo menos os riscos do que os custos. Mesmo sem esse propósito definido, tal foi o resultado da criação das famosas Bolsas. A falência destes projectos, incluindo o da Companhia das Naus, compreende-se se pensarmos que o principal interessado no seu investimento era o rei, que acabava por transferir para os outros proprietários uma parte dos riscos e dos custos dos seus próprios navios (124).

A história das bolsas merece maior atenção. Ao contrário do que muitos autores afirmam, as bolsas não foram acordos entre particulares, antes nasceram com uma nítida inspiração régia (125). A Bolsa do Porto teria tido melhor sorte do que a de Lisboa, ou pelo menos os proprietários de navios do Porto mostraram maior empenho em preservarem a sua bolsa. Tal conclusão radica na decisão da vereação desta cidade de a manter em funcionamento (126). Ao contrário, no documento em que o rei suscita à vereação do Porto uma posição sobre a Bolsa, ele demonstra um menor interesse pela manutenção da Companhia das Naus no Norte. Por razões opostas, em Lisboa a questão apresentava-se de forma diferente. Como certamente os barcos régios estavam inscritos na capital do reino, era sobre os proprietários

de navios de Lisboa que recaía o encargo de suportar parte dos riscos das embarcações régias.

O facto de os seguros terem tido um fraco desenvolvimento em Portugal, irá levar a que se tornasse muito arriscado alguém investir o seu capital disponível na compra da totalidade de um navio. Preferiam, por isso, comprar parcelas ou quotas dos navios; o caso de Vasco de Sousa que, ao falecer por volta de 1359, era proprietário de 1/2 e 1/6 de duas embarcações (127) não era um caso raro. No século XVI, em Aveiro, apesar do progresso dos seguros, se já é possível encontrar navios propriedade de um só indivíduo, proliferava a copropriedade naval (128).

Note-se que, na maior parte dos casos, o seguro nem sempre cobria a totalidade do navio e, mesmo nos locais onde as práticas seguradoras se encontravam já bem assentes, nem toda a mercadoria estava coberta pelo pagamento do prémio. Assim, a cidade de Barcelona restringiu a cobertura dos seguros marítimos a proporções que fossem consideradas aceitáveis para o segurador (129). Queria isto dizer que uma parte dos riscos ainda corriam por conta do segurado.

Em Portugal, não se sentiram do mesmo modo os efeitos da verdadeira luta travada pelos mercadores para impôr o seguro. As formas mais antigas de seguro depararam com uma

forte oposição da Igreja. Proibidos os chamados "empréstimos marítimos", desde 1236 pelo Papa Gregório IX (130), ficava aberta a possibilidade de recorrer aos "câmbios marítimos" ou ao "empréstimo de seguro" (131). Mesmas estas alternativas eram olhadas com grande desconfiança, incluindo o monarca português. Um alvará de 1 de Junho de 1467, posteriormente confirmado, depois de consultados conselheiros e letrados, permite, com alguns cuidados, dar dinheiro "ha camybos assy saluos em terra como a rryesco" (132).

O desaparecimento dos arquivos notariais portugueses não permite acompanhar a evolução da situação no reino. Mas um ou outro elemento permite perceber que esta era uma questão importante no comércio medieval. Alguns contratos onde são intervenientes cidadãos nacionais referem-se ao pagamento de "calças" ou "caligis", o qual era, mais do que um verdadeiro seguro, um complemento de risco (133). É o caso, já conhecido, do fretamento do baixel "Santiago", patroneado por João Ramalho, para transportar trigo do Porto para Lisboa, em 1386 (134). Enquanto o transporte do pão foi estipulado em 20 libras por moio, a "calça" ficou por 0,75% desse valor, ou seja, 3 soldos o moio. O problema aparece, porém, na interpretação de outros contratos de fretamento em que a quantia a pagar por "calça" era bastante elevada. Num contrato de 15 de Fevereiro de 1408, estipulando um

frete entre Valência e Palermo, o valor da "calça" chegava aos 20 florins, enquanto o total do afretamento, fora as "quintaladas" e entrega de materiais para reparações, limitava-se a 50 florins de ouro (135).

Por tudo isso, a divulgação do seguro estará também ligada à pequena tonelagem das embarcações e ao facto destas, no século XV, quando tinham um só proprietário, pertencerem a gente ligada à Coroa, que tinha sempre outras formas de compensar as suas perdas.

#### c) As regras das práticas comerciais e o contrabando

Todo este comércio que fluía na região estava sujeito, como seria de esperar, a regras de que os poderes públicos não dispensavam o cumprimento. Estes procuravam controlar as embarcações que navegavam pelas suas águas, definiam quem tinha acesso aos portos e sob que forma, podiam limitar, ou não, os produtos que se exportavam ou importavam e determinavam as isenções ou impostos que recaíam sobre essas mercadorias. Todos estes factores, eram contabilizados na hora de escolher o mercado de destino, pois influenciavam decisivamente os próprios preços. A introdução do chamado "dret portogues", para os navios nacionais que aportavam a

Valência, o qual representava um imposto adicional, terá tido uma influência negativa no comércio entre esta cidade e Portugal (136). Aliás, dado os mercadores nacionais o considerarem arbitrário e prejudicial, procuravam eximir-se ao seu pagamento (137).

Este género de impostos, específicos a mercadores de determinada nação era uma prática corrente. Nos domínios da Coroa de Aragão existiam, ao longo do século XV, direitos especiais para os produtos trazidos pelos italianos, sáboianos e alemães.

O próprio reino português, consoante pretendesse incentivar ou restringir o acesso de mercadores de outras partes ao reino, criava situações particulares. As mercadorias vindas da Bretanha, dada a falta de pão, por carta de 27 de Outubro de 1412, foram isentas do pagamento de dízima (138). Anos mais tarde, um seguro real de 1 de Novembro de 1444, autorizava os Bretões a negociarem livremente, a partir de 1 de Janeiro de 1446, entre Viana e o Cabo de S. Vicente, interditando-lhes, porém, a costa algarvia (139). Com Castela, por exemplo, o tratado fronteiriço de 16 de Fevereiro de 1267, tinha permitido a livre circulação de pão, vinho e outros produtos entre os dois reinos (140). Mas aqui a situação era muito instável. As autoridades portuguesas nunca conseguiram pôr cobro ao contrabando de

gado para Castela, o qual era prática no século XV (141).

Excluindo as situações de excepção e privilégio (142), os mercadores estrangeiros estavam no geral obrigados a certas regras, quando negociavam em Portugal. Esta legislação é, quase toda, de finais do século XIV, reflectindo, também ela, a importância que o comércio começou a ter na economia do reino (143).

Do mesmo modo, os mercadores nacionais tinham que respeitar regras similares nos portos do Mediterrâneo. Com o Norte de Africa os portugueses, como todos os outros mercadores, eram obrigados a só praticarem o comércio nas localidades onde existia uma alfândega (144), pelo que era considerado contrabandista quem o fizesse fora dela.

Os domínios aragoneses, nomeadamente as cidades de Valência e Barcelona também impunham algumas restrições. Entre elas estavam os condicionalismos e taxas que recaíam sobre as "coses vedades" (145). Mas eram vários os tributos, taxas e impostos que recaíam sobre as pessoas e a circulação de mercadorias (146). Como em Portugal, os próprios navios estavam sujeitos ao pagamento da "ancoragem" (147).

Uma grande parte das situações de ilegalidade que se criavam tinham origem no facto dos mercadores, nacionais ou estrangeiros, se pretenderem subtrair aos direitos alfande-



gários a pagar ou às restrições impostas, caindo, assim, numa situação de contrabando. Um dos casos mais conhecido e que o rei procurou impedir, derivava do conluio que pescadores do Porto e mercadores aragoneses faziam. Assim, procurando tornear as proibições régias sobre a saca de alimentos, esses pescadores faziam o transbordo do peixe em pleno mar-alto para os navios aragoneses, que depois o encaminhavam para Aragão (148).

Note-se que a própria estrutura dos mercados ajudava, em grande medida a fazer respeitar algumas dessas regras. De facto, começava por não ser fácil realizar negócios fora dos circuitos "normais". Em África, por exemplo, no início da exploração da costa africana, enquanto o sistema de feitorias e protecção das costas não se organizou, era relativamente simples contornar os direitos a pagar, pois em qualquer ponto da costa africana era possível levar a cabo um trato mais ou menos vantajoso. Por isso, também as medidas que foram tomadas no sentido de estabelecer as áreas onde o trato deveria ser efectuado (149). Só assim era possível garantir o pagamento dos impostos e salvaguardar o monopólio do comércio de alguns produtos que eram pertença do monarca (150). Dadas as características de ilegalidade em que se movia o contrabando, não é possível medir com rigor o que ele significava no comércio do

Quatrocentos. As próprias medidas de represália ou perseguição aos prevaricadores são raras, embora indiquem um aumento deste tipo de actividade, em especial ligado com o comércio africano (151).

## NOTAS

(1) Uma das maiores preocupações dessa historiografia foi a de tentar perceber as origens da caravela. São exemplo: MENDONÇA, Henrique Lopes de "Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI" in: "Centenário do descobrimento da América. Memórias da Comissão Portuguesa" Lisboa, 1892; FONSECA, Henrique Quirino "A caravela portuguesa e a prioridade técnica das navegações henriquinas" Coimbra, 1934; OLIVEIRA, João Brás de "Os navios das descobertas" Lisboa, 2ª ed., 1940. Entretanto, alguns estudos sobre arqueologia naval já encetados permitirão estudar, mais detalhadamente, os diferentes tipos de embarcações usados na Baixa Idade Média. Uma sugestão da importância desse caminho é o artigo de Octávio Lixa FILGUEIRAS "Remanescentes de formas de navegar pré-romanas em uso no Noroeste Peninsular" separ. das "Actas do III Congresso Nacional de Arqueologia" Porto, 1974. Exemplo a seguir é o encetado em trabalhos como o de Jacques HEERS "Types de navires et spécialisation des trafics en Méditerranée a la fin du Moyen Age" in: "Le Navire et l'économie Maritime du Moyen Age au XVIII<sup>e</sup> siècle principalement en Méditerranée" Paris, 1958, pags. 107 e seqts., Trabalhos do 2º Colóquio Internacional de História Marítima (Paris, 1957).

(2) Sobre as funções e caracterização do mestre ver, na 2ª Parte, o Cap. II.

(3) DP, I, 13.

(4) DP, Supl. I, 22.

(5) LOMBARD, Maurice "Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane (VIIe-XIe siècles)" in: "Le Navire et l'économie Maritime ..." pags. 53 e seqts.

(6) AL-IDRISI, "Descripción de Espana" in: GARCIA MERCADAL, J. "Viajes de Extranjeros por Espana y Portugal - Desde los tiempos mas remotos hasta fines del siglo XIV" Madrid, 1952, pag. 188.

(7) IDEM, Ibidem, pag. 188.

(8) DP, Supl. I, 179.

(9) DP, I, 78.

(10) LOPES, Fernão "Crónica de Dom Fernando" Lisboa, 1975, pag. 185. Esta importação de madeira é confirmada pelo foral da portagem de Lisboa (DP, Supl. I, 42). A isso não será estranho o facto de nos inícios do século XV, num documento de 16 de Maio de 1403 (DP, I, 206), se constatar o estado de abandono das taracenas de Lisboa.

(11) DP, Supl. I, 1195.

(12) CARRERE, Claude "Barcelone. Centre économique à l'époque des difficultés (1380-1462)" Paris, 1967, pags. 187/212. Cf. DP, I, 78 e 133.

(13) CATEURA BENASSER, Pablo "Las «avaries» de una coca de Sancho de Mallorca (1321)" in: "Bolleti

de la Societat Arqueològica Luliana" Ano 98, Palma, 1982, tomo 39, pags. 93/111.

(14) IDEN, "Navegación y comercio a fines del siglo XIV: el leno ibicenco Santa Catalina" in: "Bolleti de la Societat ..." Ano 99, Palma, 1983, tomo 39, pags. 361/379.

(15) A.R.V., Bailia, nº 255, fol. 156 v, assento de 10 de Março de 1416, referente à barca de Afonso Eanes de Viana: "hum quintar de pega per portar a Portugal".

(16) A.R.V., Bailia, nº 245, assento de 16 de Março.

(17) HINOJOSA MONTALVO, J. "Coses Vedades en 1404" València, 1972, pag. 51: " Vazquez Ianyes, patro de barca de Portugal ... 8 taules de pi serrades".

(18) A.H.C.B., Consellers, VII (Armadas i Port), 22, Pasta 6.

(19) A.H.C.B., Consolat de Mar ("Libre de Rebudes i Dates"), vol. 10, 64/65 v.

(20) A.C.A., Cartas Reales Diplomaticas, Jaime II, Caixa nº 149, Extra Series nº 258 e Caixa 115, nº 115, fol. 1/3. Ver, no Anexo I, Quadro XII.

(21) A.S.G., Archivio Notarile, Not. Giovanni Lobaino, nº 548, fol. s/nº.

(22) A.R.V., Bailia, nº 245, assento de 7 de Janeiro de 1405: "viii dozenes de darts e viii migs glavis ...".

(23) A.C.A., Real Patrimonio - Batllia General, H - 33, fol. s/nº.

(24) A.N.T.T., Mosteiros e Conventos, Mosteiro de Chelas, Maço 57, nº 1124. Ver, à frente, o capítulo dedicado à sociedades comerciais (2ª Parte, Cap. II).

(25) DP, I, 106.

(26) A.N.T.T., Chanc. de D. Fernando, Liv. 1, fol. 77. O documento coevo do rei D. Dinis foi publicado por João Pedro RIBEIRO "Dissertações Chronologicas e Criticas sobre a Historia e Jurisprudência ecclesiastica e civil de Portugal" Tomo III, Lisboa, 1860, doc. XXXV do Apêndice.

(27) CARRÈRE, Claude ob. cit., pag. 287.

(28) Ibidem, pag. 287. Em ambos os casos foi fixado o valor das embarcações, para depois definir o valor de cada quota individual.

(29) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 50, 8/11/1404-14/5/1405, fols. 66v/67 e 72v, sendo este último documento o recibo da venda; A.H.C.B., Archivo Notarial, IX - 7, Compagnyas, Pasta 1402-1417.

(30) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 13, 14/12/1390-5/6/1391, fols. 20, 22 v/23, 25 e 28v/29v. Ver, no Anexo IV, docs. [30] a [33].

(31) Eis um conjunto de exemplos que realçam essa disparidade: em 1370, um pequeno batel podia valer

200 libras portuguesas (DP, I, 117). Três anos depois, uma galé armada foi avaliada em 15.000 libras do reino (LOPES, Fernão "Crónica de Dom Fernando" Lisboa, 1975, pag. 448). Em meado do século XV, a situação era semelhante: em 1453, uma caravela carregada com sal, mas sem estar aparelhada, poderia chegar aos 6.900 reais (DP, Supl. I, 1156), enquanto, em 1459, uma barca que transportava sal alcançava os 84.000 reais. As fontes valencianas apontam na mesma direcção: numa carta enviada ao Governador de Ceuta o Bailio geral de Valência queixou-se de que com a perda de uma galeota da cidade, atacada por gente de Ceuta, o prejuizo atingia as 2.000 libras valencianas (A.R.V., Bailia, nº 1149, fols. 103v/104). Se tomarmos como referência os valores das violações dos salvos condutos concedidos a portugueses e aceitarmos alguma proporcionalidade em relação ao valor do navio, só para as naus do reino, as variações atingem os 100 % (A.R.V., Bailia, nº 1147, 669 r/v e 685v/686).

(32) ZURARA, Gomes Eanes "Crónica do Conde Dom Pedro de Menezes" Porto, 1988, pags. 130 e 157.

(33) Ibidem, pags. 106 e 140.

(34) Ibidem, pag. 165.

(35) Para a urca: MH, XI, 116, pags. 139/142. Para o barinel: DP, I, 228, documento de 4 de Março de 1456, e 337, datado de 23 de Junho de 1443.

(36) A.H.P.B., Not. Antonio Vilanova, "5 Manuale" Leg. 3, 9/6/1440-14/11/1440, fol. s/nº: trata-se de uma procuração de Bernardo Lobera, vizinho de Barcelona, passada em nome do seu filho para este recuperar certa quantia que lhe seria devida por João de Lisboa, patrão de uma "coque".

(37) Ver nota 30 deste capítulo.

(38) A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 589 r/v.

(39) A.H.P.B., Not. Antonio Vilanova, "11 Manuale" leg. 5, 1443-1444, fol. s/nº. Este negócio incluía a transacção simultânea de 2 escravos e uma barca tudo pelo preço de 136 libras, 17 soldos e 6 dinheiros em moeda barcelonesa. Referia-se depois que, desta quantia, 126 libras correspondiam ao preço dos escravos.

(40) ZURARA, Gomes Eanes "Crónica do Conde ..." pag. 174.

(41) Em 1 de Abril de 1405, Aparício Garcia, vizinho de Setúbal, vendeu ao seu concidadão Gonçalo Dias um quarto da barca "unius themonis et unius cohoperte vocate Sancte Maria de l'Arabide" (A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 50, 8/11/1404-14/5/1405, fol. 66v/67). Na lápide existente na bica de Arroios, em Lisboa, presumivelmente de 1360, a barca que aí figura, ainda com leme lateral, corresponde ao tipo de embarcação vendida em 1405 (FONSECA, Quirino da "Memórias de Arqueologia Naval Portuguesa" in: "Anais do Clube Militar Naval" Lisboa, 1915, tomo 46, nº 1-6, pag. 55).

(42) A.R.V., Bailia, nº 255 (Anexo I, Quadro IX). Sobre as naus vale a pena recorrer ao inventário de Quirino da FONSECA "Os portugueses e o mar. Memórias Históricas e Arqueológicas das naus de Portugal" Lisboa, ed. fac-similada da 2ª ed., s/d.

(43) AZEVEDO, Pedro de "Documentos das Chancelarias Reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos" I, Lisboa, 1915, doc. XI da Adenda, pags. 452/456. Ai constavam: 23 lanças, 240 dardos, 1 tron com 3

camaras, 33 bacinetes, 6 bestas, 3 cintos, 3 virotões, 3 molhões de virotões alemães, 20 "padeses" de barreira e 6 pequenos (Ibidem, pag. 455).

(44) Vários exemplos podem ser colhidos nas cartas de quitação passadas a Gonçalo Pacheco, tesoureiro "das cousas de Ceuta" e a Alvaro Anes, recebedor da mesma cidade: AZEVEDO, P. de ob. cit., I, doc. nº 131 e nº 132 e II, nº 94 e nº 321.

(45) DP, Supl. I, 202. Sobre as embarcações régias: S. LUIS, D. Francisco (Cardeal Saraiva) "Memória em que se coligem algumas notícias sobre os progressos da Marinha Portuguesa até aos principios do século XVI" in: "Obras Completas" Tomo V, Lisboa, 1875, pags. 365/379; CUNHA, Rosalina da Silva "Subsidios para o estudo da Marinha de Guerra na 1ª Dinastia" separ. da "Revista da Faculdade de Letras" Lisboa, tomo XX, 2ª série nº 1, 1954, pags. 5/74; ESPINOSA, Fernanda "Da actividade marítima portuguesa na primeira dinastia" in: "Escritos Históricos" Porto, 1972, pags. 37 e seqts.

(46) DP, Supl. I, 107.

(47) DP, I, 337.

(48) DP, I, 337.

(49) A.H.C.B., Archivo Notarial, IX, 10 (Naus i Fretes), Pasta 1460-1469).

(50) DP, I, 337.

(51) A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 66 r/v.

(52) Sobre as caravelas ver a bibliografia recomendada por Alfredo Pinheiro MARQUES "Guia de História dos Descobrimientos e Expansão Portuguesa" Lisboa, 1987, pag. 171.

(53) A.H.P.B., Not. Bernardo Pi, "55 Manualis Comunis" Leg. 3, 9/5/1441-5/2/1442, fols. s/nº, assento de 31 de Janeiro de 1442. Ver no Anexo IV doc. [170].

(54) IDEM, Ibidem. Ver no Anexo IV docs. [167] e [169], respectivamente de 17 de Outubro de 1441 e 29 de Janeiro de 1442.

(55) JAL, A. "Glossaire Nautique" Paris, 1848, pag. 46.

(56) Ver nota 20 deste capítulo.

(57) A.C.A., Chanc. Real, nº 2010, fol. 30/33.

(58) A.C.A., Chanc. Real, nº 2286, fol. 79/80v.

(59) A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 416 r/v.

(60) A.R.V., Bailia, nº 1149, fol. 170 r/v.

(61) A.R.V., Bailia, nº 1153, fol. 319v/321.

(62) A.R.V., Bailia, nº 193, fol. 210. Trata-se de uma questão em que se envolveu, no ano de 1434, o cidadão valenciano Barnat Font (Cf. com o nº 1 do cap I da 3ª Parte).

(63) ZURARA, G. E. "Crónica do Conde ..." pag. 106. A própria palavra "fusta" poderia designar, ela própria, um tipo de embarcação, visto que, num documento de 20 de Agosto de 1423, se refere a "Santiago Pé de Prata" como "una fusta de christianes de xiiii banchs" (A.R.V., Bailia, nº 193, fol. 89).

(64) O estudo das embarcações usadas na época medieval têm, quase todos, muitos anos: TORRES, Alfredo Pinheiro ob. cit., pags. 170 e segts.

(65) Estas atribuições do mestre eram comuns na maior parte dos portos da bacia do Mediterrâneo. As leis do mar catalãs referiam essa responsabilidade ("Consulat de Mar" edição de Ferran Valls i Taverner, Vol. II, Barcelona, 1931, pags. 12 e 15), embora competisse ao proprietário o pagamento à tripulação (Ibidem, vol. I, pag. 77). Em Génova também funcionava idêntico sistema (HEERS, J. "Gênes au XVe siècle" Paris, 1961, pag. 218). Sobre os patrões: COLL JULIA, N. "Aportaciones al estudio de los patrones y de la propiedad de las naves en Cataluna en la Baja Edad Media" in: "Homenaje a Jaime Vicens Vives" I, Barcelona, 1965, pags. 377/393.

(66) DP, Supl. I, 228, doc. de 2 de Março de 1456; AZEVEDO, Pedro de ob. cit., II, doc. nº XIX da Adenda, pag. 685.

(67) "decem marinariis tribus grumetis et quatuor cervitialibus" (A.R.V., Protocolos, nº 1254, fol. s/nº).

(68) "promitto ducere bene stagnam, paratam, exarciatam, armatam et sufficienter amarinatam ornatam quae de quinquae marinariis me incluso et tribus servicialibus" (A.R.V., Protocolos, nº 2606, fol. s/nº).

(69) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 13, 14/12/1390-5/6/1391, fols. 20v, 22v/23, 25 e 28v/29v. Esta barca, propriedade de dois cidadãos de Lisboa, Pedro Rodrigues e Vasco Peres, foi vendida a dois vizinhos de Barcelona, Pedro Bonmancip e Pedro de Cases Noves, pelo mês de Janeiro de 1391. Por razões desconhecidas, parece que uma parte dos tripulantes opuseram-se à transacção.

(70) No Capítulo II da 2ª Parte esta barca, chamada do "condado", merecerá especial atenção.

(71) No terceiro ponto do contrato, Brás Peres compromete-se "haver a tot son pler tota la gent ço es mariners e servicials e altres" (A.H.C.B., Archivo Notarial, IX, 10 (Naus e Fretes), Pasta 1460 - 1469).

(72) FONSECA, Guirino da "Memórias da Arqueologia ..." pags. 206/207.

(73) CASAS HOMS, J. M. "Galeres Catalanes Trecentistes. Enrolament de llurs tripulacions" in: "Cuadernos de Historia Economica de Cataluna" VII, Barcelona, 1972, pags. 9-95.

(74) Ibidem, pags. 35 e 69.

(75) Ibidem, pag. 63.

(76) DP, Supl. I, 59 e I, 218 e 219.

(77) DP, I, 1113.

(78) O pagamento ao piloto é explicitamente referido como sendo de 5 florins para a viagem de Valência ao Porto: "quinquae florenis piloti dicte barche" (A.R.V., Protocolos, nº 2606, fol. s/nº).

(79) "tamen marinariis dicte navis ipsorum quintaratis..." (A.R.V., Protocolos, nº 1254, fol. s/nº).

(80) A.H.C.B., Archivo Notarial, IX, 10 (Naus e Fretes, Pasta 1460 - 1469: "Item. Lo dit Gaspar Muntenamy arrendador o conduhidor promet donar e pagar al dit Blas Peris senyor e patro daquela tornada que sia la dita nau en la playa de la mar de Barchinona e haver descarregat son carrech en terra ab bon salvament per quescun mes cinquanta libras moneda de Barchinona e mes avant que promet donar e pagar al dit patro per calces deu libras e mes avant son de mariner quescun mes e mes portada de dos quintars que puxa carregar ell matex. Los quals meses son enteros de xxx jorns quescun mes comptant, scilicet, davant altra segons venen".

(81) Cf. com o nº 2 do Cap. I da 2ª Parte.

(82) Cf. com o Cap. II da 2ª Parte, onde, em quase todos os tipos de sociedades, estão presentes marinheiros.

(83) DP, Supl. I, 195. Situação semelhante ocorria em Barcelona e Génova: FEERER I MALLOL, Maria Teresa "Dos registres de l'«Officium Maris» de Genova" in: "Atti del I Congresso Storico Liguria-Catalogna" Bordighera, 1974, documentação de pags. 338/345.

(84) CASES HOMES, J. M. ob. cit., pag. 9.

(85) DP, Supl. I, 1113.

(86) A.R.V., Bailia, nº 1153, fols. 319v/320: "ell [Vasco Eanes Corte Real] e tots los altres mercaders faherom los moltes congoxes e coses desonestes ...".

(87) CASES HOMES, J. ob. cit., pag. 24.

(88) A.H.P.B., Not. Antonio Vilanova, "º Manuale" Leg. 4, 3/7/1442-5/2/1443, fol. s/nº.

(89) "Bartholomeus Prates et Jacobus Prats, fratres germani marinerii cives Barchinone, ex una parte et Fferdinandus Portugales, marinerius habitator Barchinone, ex parte altera. Gratia, etc. facimus et statuimus inter nos dictas partes bonas et legales treugas et securitates ... per totum dies sine ffestum Pasce Resurreccionis..." (A.H.P.B., Not. Bernardo Pi, "36 Manual Comun" Leg. 23, 14/7/1430-6/4/1431, fol. 7v/8).

(90) HEERS, Jacques "Gênes ..." pag. 217.

(91) DP, Supl. I, 228, doc. de 2 de Março de 1456 e AZEVEDO, Pedro de ob. cit., II, nº XIX da Adenda, pag. 685.

(92) A.C.A., Real Patrimonio - Batllia General, H - 21, fol. 59, de 1 de Outubro de 1409; A.C.A.,



Real Patrimonio - Batllia General, H - 27, fol. 118: "Bonetus de Casana sartor Barchinone ... promissit sub pena decem libras hunc ad unum annum proximus venturus restituit albaranum ... civitate de Lisbona de descarricamentum ... quandam donna vocate Clara uxor Jacobi ...".

(93) HINOJOSA MONTALVO, J. "De Valencia a Portugal y Flandes. Relaciones durante la Edad Media" separ. "Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval" Alicante, 1982, pag. 159.

(94) SEVILLANO COLON, Francisco "De Venecia a Flandre" in: "Boletin de la Sociedad Arqueologica Lu-liana" tomo 38, Palma, 1968, pag. 31.

(95) MH, I, 19, pags. 64/65.

(96) Num contrato de reconhecimento de dívida de 17 de Fevereiro de 1468 (A.R.V., Protocolos, nº 1254, fol. s/nº), João Alvernaz, mercador de Lisboa, reconhece dever a Alvaro Vasques, procurador do Conde D. Pedro, 60 coroas de ouro de França. A dívida é "ratione noliti cuiusdam navis vocate Sancta Maria de Lascada quam conduxi a dicto comite per quodam viagio quod fecit dicta navis a dicta civitate Lisbone ad civitate Valencie".

(97) FERRER I MALLOL, Maria Teresa ob. cit., pags. 338 e 340. O mesmo se passava, como é lógico, em Portugal: FONSECA, Quirino da "Memórias ..." pag. 207.

(98) ZURARA, Gomes Eanes "Crónica de Guiné" edição de José de Bragança, Barcelos, 1973, pag. 375.

(99) "dues caraveles qui eren en companyia de hun balaner de quatrecentis tonells" (A.R.V., Bailia, nº 1153, fol. 320v).

(100) MELIS, Federigo "La situazione della marina mercantile all'inizio dell'epoca enriciana: fattori tecnici ed economici di sviluppo" separ. do vol. V das "Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos" Lisboa, 1961, pag. 3.

(101) CATEURA BENNASSER, Pablo "Les saveries de una coca..." pag. 96.

(102) MELIS, F. ob. cit., pags. 2/3.

(103) No Anexo I podem ser consultados quadros referentes a várias embarcações e diferentes anos: Quadros IV a X e XII a XVII.

(104) Ver nota anterior.

(105) Outros exemplos podem ser recolhidos, à frente, no segundo ponto do Cap. III da 2ª Parte.

(106) Nas III Jornadas Hispano-Portuguesas de História Medieval, cujas actas em breve serão publicadas, algumas comunicações abordam o problema da especialização das embarcações. Merecerá uma leitura atenta o artigo de Eduardo AZNAR VALLEJO "Navegacion Oceanica y Expansion Comercial" (no prelo).

(107) DP, III, 117, documento de 4 de Novembro de 1474.

(108) HINOJOSA MONTALVO, J. "Coses Vedades en 1404" València, 1972, pag. 50.

(109) Ibidem, pag. 51.

(110) Neste negócio, Alvaro Gonçalves Cerdo reconhecia dever a Martinho Stevanes, criado de Afonso Eanes, cambista de Lisboa, 85,5 florins aragoneses com que comprara certa quantidade de vinho que enviara a Lisboa. Comprometia-se a pagar os primeiros 45 florins com a vinda "in quandam navi Petri Anyez del Porto que venire debet ad plagiam maris Valencie hunc ad festum Pasce Resureccionis Domini proximus venturum" (A.R.V., Protocolos, nº 2606, fol s/nº).

(111) Como é imediatamente perceptível, ao menos nestes séculos, havia uma estreita ligação entre as épocas de maior consumo de peixe e as condicionantes da dieta alimentar das populações, nomeadamente as de tipo religioso. Sobre a distribuição dos negócios ver, no Anexo I, Gráfico 3 e 4.

(112) DP, III, 167.

(113) Esta a conclusão que deriva da análise de diversos livros de "coses vedades". Para o ano de 1405 (A.R.V., Baillia, nº 245), aportaram a Valência os seguinte navios, por sinal todos barcas, algumas talvez em trânsito:

Com a primeira frota (Dezembro/Janeiro), chegaram as embarcações cujos mestres eram:

Nicolau Domingues (Porto), Nicolau Eanes, Afonso Domingues (Porto), Gomes Martins, Gonçalo Lourenço (Porto), João Vicente (Porto), Afonso Eanes (Porto), Lourenço Afonso, Nicolau Esteves (Porto).

Com a segunda frota (Março/Abril), chegaram as embarcações cujos mestres eram:

Afonso Mendes (Porto), João Peres, João Porfia, Estevão Lourenço (Lisboa), Gonçalo Branco, Pero de Vaia (Viana), Vasco Eanes (Viana) e Polo de Palermo (Palermo e que passaria por Lisboa).

(114) A.C.A., Cartas Reales Diplomaticas, Afonso III, Cx. 22, nº 2630, fols. 1/4 e 4/7.

(115) A expressão usada é a de "flota de Portugal" (A.C.A., Cartas Reales Diplomaticas, João I, Cx. 11, nº 1147).

(116) AMZALAK, Moses Bensabat "O pensamento económico em Portugal na Idade Média" Lisboa, 1958, pags. 16/17. A edição usada, também da responsabilidade de M. Amzalak, foi: "Frei João Sobrinho e as Doutrinas Económicas da Idade Média" Lisboa, 1945.

(117) SOBRINHO, Fr. João "Frei João Sobrinho e as Doutrinas ..." Cap. Sexto, pag. 266.

(118) Ibidem, pag. 267.

(119) Ibidem, pags. 267 e segts.

(120) LUSITANO, Pedro Santerna "Tractatus de Assecurationibus et Sponsionibus" edição da responsabilidade de José Hermano Saraiva, Lisboa, 1988.

(121) AMZALAK, M. B. "O Pensamento económico ..." pag. 37.

(122) LUSITANO, Pedro S. ob. cit., pags. 130/135.

(123) Veja-se, por exemplo, a descrição da infeliz batalha de Saltes e as perdas portuguesas (LOPES, Fernão "Crónica de Dom Fernando" Lisboa, 1975, pag. 448). Sobre outras perdas: cf. DP, I, 147.

(124) DP, I, 29 e 147. Estas bolsas poderiam ser assimiladas a companhias de seguro mútuo. Com o tempo e o desenvolvimento das práticas comerciais, foram-se separando as entidades que cobriam riscos normais, das outras que cobriam riscos especiais (corso, contrabando, etc.) e que, em Inglaterra, se designavam por "clubs". A razão de ser deste novo caminho liga-se ao facto de se ter chegado à conclusão de que não era possível cobrir todos os riscos, sem colocar alguns segurados em situação de nítido prejuízo (MEDEIROS, José Sago da Camara de "O Transporte Marítimo (Contratos de Transporte e de Seguro Marítimo)" Lisboa, 1942, pags. 56 e 64/65).

(125) MARQUES, A.H. Oliveira "Para a História dos Seguros em Portugal - Notas e Documentos" Lisboa, 1977, pags. 20/22. Contudo, as crónicas portuguesas reflectem a inspiração régia que teve por base a criação das bolsas medievais (LOPES, Fernão ob. cit., pag. 319/324).

(126) DP, I, 193. A doutrina catalã, aliás, também diferenciava este tipo de iniciativas régias, dos verdadeiros contratos de formação de sociedades de seguro entre particulares, para fazer face a eventuais perdas dos navios (SAYOUS, André-E "Els Metodes Comercials à la Barcelona Medieval" Barcelona, 1975, nota da pag. 65.

(127) DP, I, 95.

(128) NEVES, Francisco Ferreira "A Confraria dos Pescadores e Mercantes de Aveiro (1200-1855)" Aveiro, 1973, pag. 12.

(129) SAYOUS, André-E. ob. cit., 39/43. Alguns desses seguros envolviam actividades comerciais em Portugal. Em 28 de Novembro de 1308, um certo Domènec Torres e seu cunhado, Pere Cervià, asseguraram a Bernat Isern todas ou parte das mercadorias que Joan de la Litxa, Prior-Geral da Ordem do Hospital de S. João de Jerusalém, mandou entregar a Pere Villa, factor em Maiorca de Bernat Isern, as quais haviam-lhe sido levadas desde Lisboa e Sevilha (GARCIA I SANZ, A. e FERRER I MALLOL, Maria Teresa "Assegurances i Canvis marítims Medievals a Barcelona" Institut d'Estudis Catalans, II, Barcelona, 1983, pags. 339/341.

(130) MARQUES, Oliveira ob. cit., pag. 17.

(131) Ibidem. Ver, na 2ª Parte, o terceiro ponto do Cap. IV.

(132) DP, III, 38.

(133) VITERBO, "Elucidário das Palavras, Termos, e Frases, que em Portugal antigamente se usaram e que hoje regularmente se ignoram: obra indispensável para entender sem erro os documentos mais raros e preciosos que entre nós se conservam" Ed. crítica de Mário Fiúza, I, Porto/Lisboa, 1983, 298. Ver "caligis" no Glossário (Anexo III).

(134) DP, Supl. I, 50, documento de 18 de Maio de 1386. É também esta a opinião de Oliveira MARQUES ("Introdução à História da Agricultura em Portugal" Lisboa, 2ª ed., 1968, pags. 176/178.

(135) A.R.V., Protocolos, nº 1254, fol. s/nº.

(136) Sobre este tema consultar: HINOJOSA MONTALVO, J. "Intercambios comerciales entre Portugal y Valencia a fines del siglo XV: el «Dret Portugues»" in: "Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval" II, Porto, 1987, pags. 759 e segts.

(137) Ibidem, pag. 765.

(138) DP, I, 221.

(139) DP, Supl. I, 966.

(140) "As Gavetas da Torre do Tombo" CEHU, Lisboa, 1970, vol. VIII (Gaveta XVIII), nº 4365, pags. 302 e segts.

(141) A.N.T.T., Chanc. D. Afonso V, Liv. 28, fol. 41v.

(142) RAU, Virginia "Privilégios e legislação portuguesa referentes a mercadores estrangeiros (séculos XV e XVI)" in: "Freude Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel" Colónia/Viena, 1970, pags. 15/30.

(143) Não sendo a legislação sistemática é possível identificar um conjunto de documentos produzidos em finais do século XIV e que podem ser considerados essenciais para o comércio externo português de então e que abrangiam vários temas: reorganização das alfandegas e direitos aduaneiros (DP, Supl. I: 39, de 3 de Dezembro de 1375; 42, anterior a 5 de Outubro 1377; 44, 1378/1381), limites à exportação de produtos "estratégicos", nomeadamente trigo e metais preciosos (ex: DP, I, 165 de 14 de Outubro de 1386 e 176, de 28 de Julho de 1370); definição de algumas regras acerca do exercício do comércio por parte dos estrangeiros (DP, I, 189, doc. de 15 de Junho de 1395; A.N.C.M.L., Cod. 5, fol. 65, de 1389), imposição de regras e privilégios aos mercadores do reino (ex: DP, Supl. I, 477, de 1383), reorganização de infraestruturas básicas, como as vintenas e os direitos de ancoragem, etc.

(144) LATRIE, M. L. de Mas "Traité de paix de commerce et Documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes de l'Afrique Septentrionale au Moyen Age" Paris, 1968, pags. 196 e segts.

(145) Ver o que a este propósito se referiu no nº 1 do capítulo anterior. No final ("Arquivos, Fontes e Bibliografia") abordam-se algumas das características destas fontes.

(146) FERRER NAVARRO, Ramon "La Exportación Valenciana en el siglo XIV" CSIC, Saragoça, 1977, pags. 16/17.

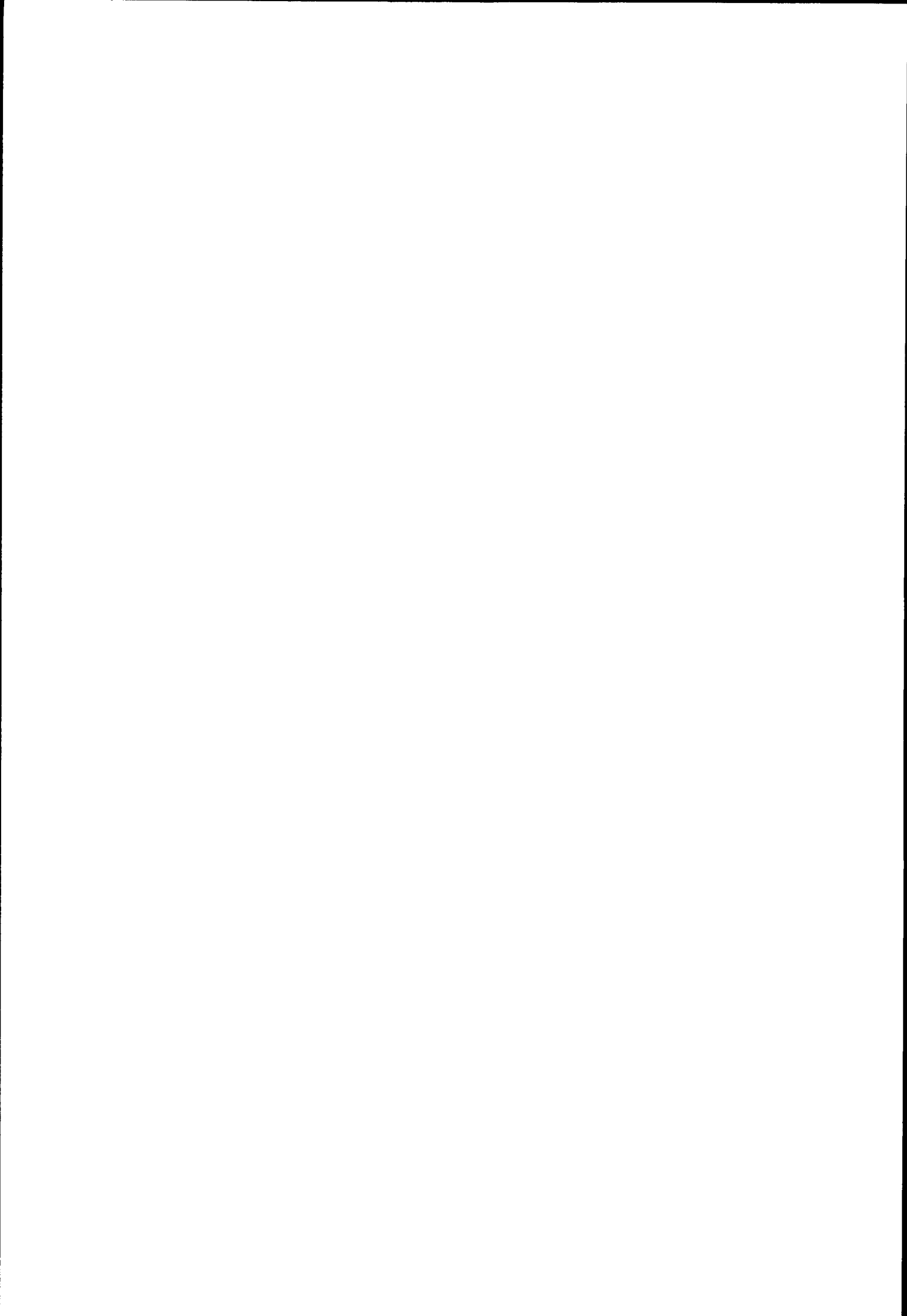
(147) Em Portugal, desde D. Pedro I, os navios estrangeiros pagavam meia ou uma dobra, consoante tinham menos ou mais de 50 tonéis (MH, XII, 9, pags. 14/15). Ao contrário do que se passava em Portugal, a legislação aragonesa sobre o comércio marítimo foi das primeiras a ser sistematizada com o célebre "Livro do Consolado do Mar" ou os usos de Barcelona, que abrangiam matérias sobre direitos a pagar, organização do comércio, regras sobre fretes ou sobre o curso, câmbios, etc. Ver: "Consolat de Mar" edição de Ferran Valls i Taberner, Barcelona, 1930-1933, 3 vols. e "Usatges de Barcelona i Comemoracions de Pere Albert" edição de Josep Rovira i Ermengol, Barcelona, 1933. Uma sinopse de um estudo mais recente sobre essa legislação pode ser consultada em: GARCIA I SANZ, Arcadi "El Llibre del Consolat i la Historia Medieval del Dret Marítim Català" Barcelona, 1983.

(148) DP, I, 138; cf. DP, Supl. I, 42.

(149) DP, III, 115, doc. de 31 de Agosto de 1474.

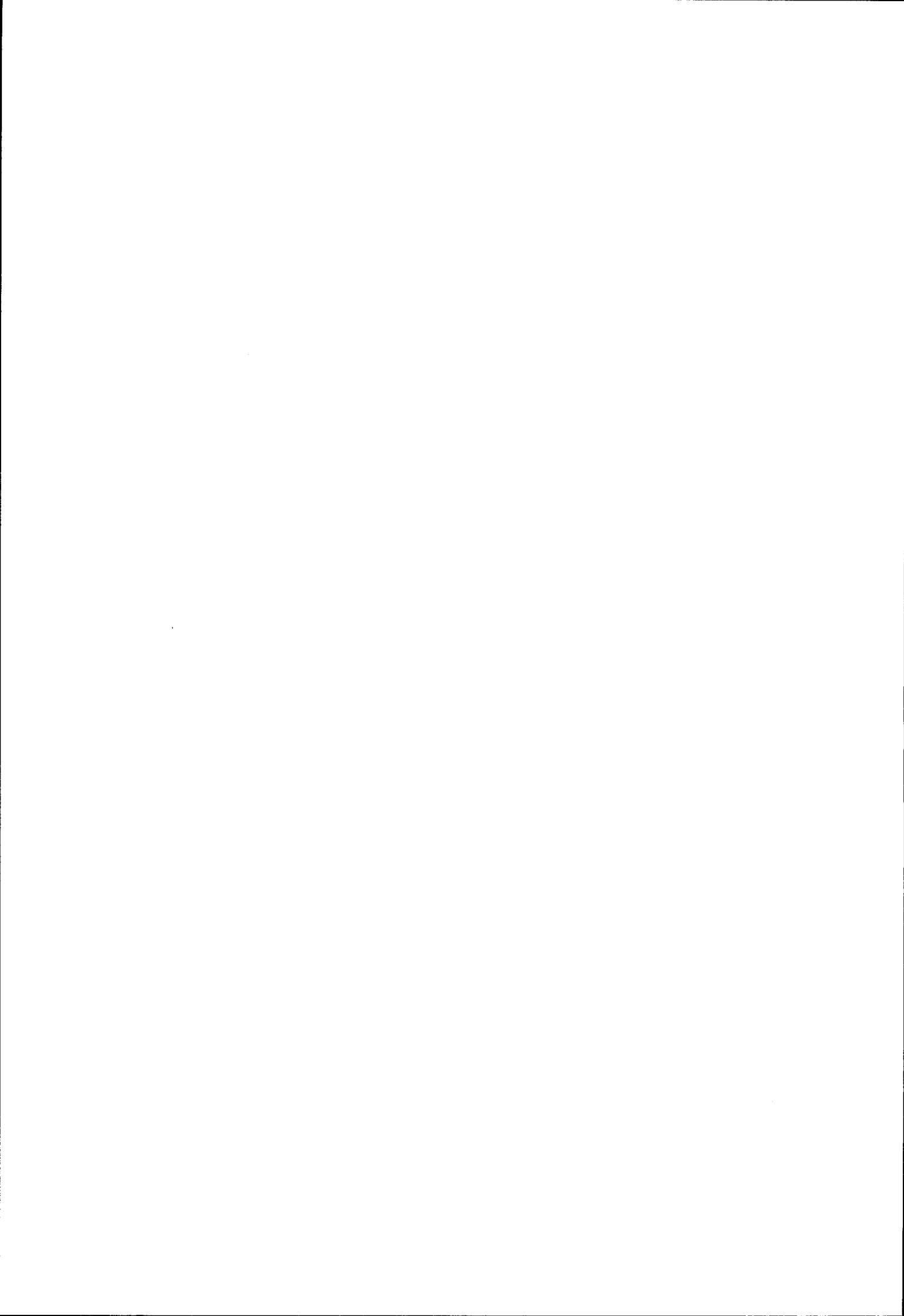
(150) "gatos dalgalia malaqueta e toda outra espeçaria e alicornes" (DP, III, 60, pag. 86, documento de 19 de Outubro de 1470). Posteriormente, alargou-se a proibição a outros produtos (DP, III, 147).

(151) Vários exemplos podem ser aduzidos: DP, Supl. I, 991 (20 de Janeiro de 1447), 1020 (30 de Março de 1450) e 230 (22 de Junho de 1459); MH, X, 180, pags. 243/245 (2 de Junho de 1450) e XIII, 161, pag. 258 (1 de Dezembro de 1459).



2ª PARTE

OS HOMENS E OS NEGÓCIOS





## CAPÍTULO I

### MERCADORES E COMUNIDADES

#### 1. O aparecimento e consolidação da presença portuguesa

##### a) Os primeiros mercadores

São conhecidas as fontes que assinalam a presença de portugueses em vários pontos da Europa: em Bruges, em 1184, onde logo a seguir nasceria a primeira feitoria portuguesa; em Inglaterra, onde os portugueses obtêm, em 1203, autorização para se estabelecerem; no Norte da França, em que portugueses acompanhados por mercadores de outras nações frequentam, em inícios do século XII, as feiras de Lille (1).

Do mesmo modo, para as regiões mediterrânicas, também é apontada a presença de gentes do reino português. Ainda na centúria de Duzentos é certa a frequência do porto de Marselha por mercadores portugueses, juntamente com algarvios e mouros, que estendem a sua actividade até Montpellier (2). Também causou admiração o facto de haver mercadores portugueses na feira de Outubro de São Demétrio em Tessalónica (3), dando assim uma ideia de uma antiga e

sólida presença dos nacionais do reino por essas águas.

Apesar da veracidade destes dados, torna-se necessário limitá-los nos seus verdadeiros contornos. Claramente, estes últimos exemplos que se referem à presença portuguesa no Mediterrâneo nos séculos XII/XIII são difíceis de avaliar na sua importância. Por um lado, nessa época, Portugal dispunha de uma marinha (tomada numa acessão genérica), bastante rudimentar e a própria tecnologia disponível não ajudava a empreender viagens arriscadas e prolongadas (4). Em contrapartida, é verdade que o reino português consumia muitos produtos oriundos do Mediterrâneo. Por outro lado, também é seguro que muitas mercadorias viriam por via terrestre para Portugal. Sabe-se que à feira de Bragança acorriam, no século XV, mercadores com produtos mediterrânicos (5). Cerca de sessenta anos depois, já na centúria seguinte, tinha lugar em Lamego uma feira bastante frequentada, inclusive por gentes de origem muçulmana (6). Mas muito antes, como o mostrou Sanchez Albornoz, já chegavam aos mercados de Leão especiarias vindas do Levante (7). Seja como for, muitas outras mercadorias dificilmente poderiam ser transportadas por via terrestre e teriam de chegar ao reino por mar.

Mas, mesmo que estas informações sejam verdadeiras, a presença portuguesa na região mediterrânica deveria ser bas-

tante limitada e os exemplos apontados não devem ser confundidos com a existência de um comércio nacional muito desenvolvido na região.

Entre outras causas, a posse do Algarve, fornecendo protecção acrescida e mais portos de apoio à navegação, tornar-se-á um dos elementos essenciais para que Portugal virasse os seus olhos para essa região que ficava para lá do estreito. A conquista de Sevilha em 1248 também irá facilitar o tráfego comercial de origem cristã que passava por Gibraltar. Mas a maior parte do comércio externo português seria então controlado por mercadores de outras nações.

Podemos obter uma confirmação indirecta do que acima foi referido com a famosa lei da almotafaria de 26 de Dezembro de 1253 (8). Apesar de aplicada só à região de Entre Douro e Minho, ela espelha, através dos produtos que contempla e das moedas a que faz alusão, o conjunto de relações que comercialmente predominavam no reino. O ferro, estanho e chumbo podiam vir, juntamente com as melhores peles, marta, arminho e lontra por exemplo, do Norte da Europa. Também da Inglaterra, França e Flandres, vinha uma parte substancial dos têxteis que Portugal importava. No documento mencionam-se a escarlata inglesa ou flamenga, os tecidos de Abouville, "sancto Omer", Ipre, Tornay e muitos outros. Mas há produtos, bastantes e muito variados, que vêm bem do inte-

rior da Península, de portos mediterrânicos ou das regiões levantinas. Explicitam-se vários oriundos de Toledo, Segóvia, Palência e outras regiões de Castela (sarjas, lãs, etc.) e de Montpellier ("cinta de lincio" e "corde de dona cum auro et argento"). Muitas outras mercadorias são certamente de procedência mediterrânica: parte do cobre importado, cera, sebo, ou do Levante, como as especiarias. Quanto às armas, tanto as havia do Norte como do Sul: as selas galegas eram bastante apreciadas, mas as lanças poderiam ser adquiridas em várias praças do Mediterrâneo.

Sintomáticas são ainda as referências às moedas. As explicitamente referidas são o morabitino ("novus", "vetus" e "alfonsinus"), o dinheiro ("legionensis", "burgalensis" e "turonensis") e o "quadratus" de ouro. O interesse desta lista é indiciar ainda um posicionamento da economia portuguesa orientado para o mundo castelhano e islâmico (9). Como outro autor já demonstrou, a integração definitiva de Portugal no sistema de trocas europeu será levado a cabo só no reinado de D. Dinis (10). Deste modo a lei da almotaxaria acaba por reflectir bem essa dicotomia da economia portuguesa.

Para além dessas esparsas presenças de mercadores portugueses no Mediterrâneo, esse comércio, como adiante se explicará, encontrava-se basicamente controlado por merca-

dores estrangeiros (11). Estes, aliás, ao longo do reinado de D. Dinis começaram a frequentar a costa portuguesa, estabelecendo-se aos poucos em comunidades razoavelmente importantes, em especial em Lisboa (12).

Assim, a presença portuguesa no Mediterrâneo Ocidental tem relação com um número muito variado de razões. O simples facto da existência de enviados e mensageiros entre os reinos portugueses e aragoneses ou entre Portugal e o Papado ou outras autoridades italianas alimentava uma constante ligação, conhecimento dos mercados e criação de circuitos comercialmente utilizáveis (13). Os casamentos entre as várias casas reais era ainda uma forma mais evidente de dar corpo a esses canais.

Tome-se o exemplo do casamento do rei D. Dinis com Isabel de Aragão, pois ele irá representar um momento importante nesse lançar de vistas para o Mediterrâneo. A comitiva da Rainha Santa era bastante grande. Com ela vieram nobres, clérigos e várias outras pessoas para a servir. Ramon Cardona, seu cunhado, acompanhou a princesa aragonesa e, em Portugal, foram-lhe doadas várias propriedades (14). Com ele vieram pelo menos 2 das suas filhas, Isabel de Cardona e Joana Gonçalves, tendo a primeira delas morrido em Coimbra como abadessa de Santa Clara (15). O mesmo Cardona terá trazido com ele alguns cavaleiros e, um deles, Martin d'Ayn

Ximenez, foi utilizado pela Rainha Santa numa missão de recuperação de umas jóias que se encontravam em Valência (16). Também a acompanhou D<sup>a</sup> Vataza, bisneta do Imperador Frederico II da Alemanha, que casou em Portugal (17). Mas podemos encontrar em cargos junto da Casa Real portuguesa escrivães, notários, médicos, aias, trovadores e muitos outros de origem aragonesa (18).

Outros aragoneses, enviados ao rei de Portugal, ou pretextando peregrinações a Santiago de Compostela, visitavam a rainha, levando e trazendo mensagem que provocaram em D. Dinis, em algumas ocasiões, uma certa desconfiança em relação aos interesses por que sua mulher pugnava (19).

Em qualquer caso, foram sendo abertos canais muito variados para o Levante peninsular que nunca mais foram interrompidos. Atrás das pessoas acima mencionadas, nobres ou clérigos, vinham sempre os mercadores e os homens de negócios. Foram estes circuitos que facilitaram os pedidos de informação acerca dos corsários portugueses capturados na costa norte-africana e detidos em Valência no início do século XIV (20). Do mesmo modo a hospedagem que Napoleão de Aragão conseguiu de Portugal tinha relação com o conhecimento mútuo que se instalara entre os dois reinos (21). É também por isso que já em meados do mesmo século, em 1346, o Bailio de Valência e um tal Jacme Senglada, puderam enviar

mercadorias a Lisboa, em duas comandas diferentes, sabendo muito bem que, géneros como açúcar e outras especiarias, teriam um escoamento assegurado (22).

Outro elemento, sobejamente conhecido, que vem comprovar essa maior atenção que Portugal começou a dedicar às regiões que ficavam junto ao Estreito ou para lá dele, é a contratação de Manuel Passanha ou o que resultou da sua actividade constante de defesa de costa contra os muçulmanos e as próprias razias que ele levou a cabo contra regiões da costa africana (23). O que parece interessante é que, em finais do século XIV os portugueses já possuíam, uma sólida reputação como praticantes de um curso devastador (24) nas zonas mais ocidentais do Mediterrâneo !

Essa atenção dos portugueses e da Coroa pelas regiões do Mediterrâneo, em especial por Aragão, era ampliado pelos interesses que poderíamos considerar estratégicos do reino: uma das formas mais comuns de Portugal compensar a presença esmagadora do reino de Castela era a de procurar alianças com o reino aragonês (25). A essência dos equilíbrios políticos na Península Ibérica consolidava um maior relacionamento do reino português com Aragão e outros poderes políticos mediterrânicos. Essa presença portuguesa ver-se-á, aliás, consolidada depois da guerra do estreito.

Não negando a presença de mercadores portugueses nas zonas do Mediterrâneo no século XIII, ela só tomará algum significado nos finais do século XIV e primeira década do século XV. É verdade que, por exemplo, em períodos de carência de pão o reino enviava frotas ao Mediterrâneo para comprarem trigo. Todavia, nem estas frotas eram sistematicamente enviadas, nem o resto do comércio tinha uma grande vitalidade.

O ano de 1334 foi um desses anos de mingua de pão. Por isso, foram enviados 6 navios à Sicília para comprarem trigo. O conhecimento desse facto deriva de duas cartas, de idêntico teor, escritas ao rei de Aragão pelo monarca português e pelo alcaide, juizes e homens-bons da cidade de Lisboa. Datadas de 2 e 8 de Maio desse ano, dão conta de que a cidade de Lisboa fretara essas embarcações, ou como dizia a missiva "naves çertas e assinaladas", as quais tinham sido apresadas por 8 galés catalães e levadas para Barcelona onde o pão foi vendido (26).

Pouco a pouco este movimento tendêncial para enviar uma frota a águas mediterrânicas ir-se-á acentuando, na medida directa em que os portugueses forem ganhando força nesses mercados. A partir de certa altura ela deveria conciliar a sua actividade mercantil normal com outra, bastante mais perturbadora para a região: o corso (27).



É isto que demonstra a curiosa carta enviada por Andrea Guardiola, tesoureiro do rei aragonês na Sicília, já antes mencionada. Ela vai datada de 2 de Dezembro, embora sem referência ao ano, e dirigida ao rei João I de Aragão (1387/1395). Nela, o tesoureiro acusava a recepção de uma carta do monarca e informava-o do andamento de vários assuntos. Entre as várias informações, dava conta ao monarca, em tom de alguma fatalidade, da chegada da frota portuguesa à região. Garantia-lhe que na altura em que a "esquadra" aportasse, a defesa já estaria organizada, quer com infantes quer com cavaleiros, conforme fora sugerido (28).

Essa presença portuguesa no Mediterrâneo também se fará sentir nas costas norte-africanas. As sucessivas e antigas tentativas dos reis de Portugal limitarem a amplitude do comércio com o mundo islâmico (29) são disso um sintoma. Durante o século XIV, os monarcas nacionais procurarão, ao menos, impedir que certos produtos essenciais, como alimentos e armas (30), fossem levados para as costas africanas. Apesar dos riscos de arresto, prisão e até morte, nunca terá sido possível estancar esse tráfego comercial. Nos finais do século XV, pouco antes de 1487, Pero da Covilhã, por exemplo, terá ido a Tremecém (31), onde os portugueses adquiriam grandes partidas de alambeis, para negociarem depois com os negros da costa Ocidental africana.

A dispersão de gente oriunda do reino por outras terras fazer-se-ia sentir de forma muito diferenciada. Assim, no século XV, encontravam-se já ao serviço da Coroa aragonesa, muitos portugueses. Um deles foi Vasco Gouveia, várias vezes enviado a Portugal, por Afonso "O Magnífico", para tratar de assuntos relativos às tentativas de conciliação entre a Rainha D. Leonor, mulher de D. Duarte, e os Infantes, filhos de D. João I, a propósito da regência na menoridade de D. Afonso V (32). Poucos anos depois, em Setembro de 1445, Frei Vasco de Oliveira foi como embaixador do rei aragonês ao Levante por questões relacionadas com a Síria (33). Ao sair de Portugal para o seu exílio, a "triste rainha" levou consigo, na sua comitiva, muitos nacionais, incluindo um judeu, Abraão Amigo (34). A lista de portugueses que estiveram em Barcelona durante o governo do Condestável D. Pedro, entre 1464 e 1466, residindo permanentemente, ou de forma esporádica, é da ordem das centenas (35).

Há, pois, gente de proveniência e por razões muito diversas que frequenta primeiro e se estabelece depois em cidades do Mediterrâneo. Houve mesmo portugueses que frequentaram estudos em cidades italianas ainda no século XIV (36). No século XV, o incremento dessa presença portuguesa foi de tal ordem, que o número de estudantes nacionais chegou a atingir, como o demonstrou Humberto Baquero Moreno, algumas

dezenas de indivíduos (37).

Os próprios membros do clero, por ocasião das suas deslocações à corte pontifícia, ou pelo facto de exercerem o seu "munus" fora do reino, ajudavam a manter abertas ligações e canais de comunicação com o reino. Frei Gomes, que foi Abade de Santa Maria de Florença (1420-40), levava consigo alguns moços estudantes. João de Leiria, João Fernando e João Gomez, são alguns dos que acompanharam o Abade (38). A Igreja portuguesa participava com regularidade na manutenção de religiosos sediados em Rodes, ao menos a acreditar num documento do arquivo Medici de 17 de Novembro de 1472 (39). Quando Pero da Covilhã, pouco tempo depois, realizou a expedição que o tornaria conhecido, contactou, em Malta, com frades que aí se encontravam de nacionalidade portuguesa (40).

Mas, não há dúvida que os grandes responsáveis pelo desenvolvimento das primeiras comunidades do reino, na bacia mediterrânica, terão sido os mercadores e, de uma maneira geral, aqueles que se dedicavam ao comércio ou tinham fortes interesses na região.

De facto, desde os inícios da centúria de Quatrocentos, a documentação que refere a presença de portugueses em praças estrangeiras multiplica-se. Em Bristol assinala-se que o

mercador João Antão aí residia por volta de 1434 (41); na cidade de Pisa e de Roma os portugueses compram propriedades, em 1463 (42), ou estão suficientemente estabelecidos para pagar letras de câmbio emitidas em Lisboa, como aquela que deveria ser paga por Fernando das Naes e Egídio Rodrigues a residir em Roma (43).

A par dos mercadores, as fontes assinalam até a presença de gente que, no estrangeiro, procura aprender um ofício, especialmente se ligado à construção naval ou à navegação. Na Borgonha e em Barcelona conhecem-se alguns exemplos de contratos de aprendizagem. Assim, nesta última cidade, em 6 de Setembro de 1426, Alvaro Gil, da Vila Nova (?) celebrou um contrato de aprendizagem, por 2 anos, com o mestre da ribeira Juan Fábregues para aprender o ofício (44). Num códice catalão do século XIV (45), apesar do seu estado deteriorado, são passíveis de identificação os registos de ajuste de 2 homens, oriundos de Portugal, e que trabalharam nos estaleiros barceloneses (46). Também na contratação de remeiros para navios da mesma cidade, são feitas referências a gente oriunda de Portugal (47).

#### b) As Comunidades portuguesas medievais no exterior

Na época medieval, haveria assim portugueses espalhados

por muitas cidades europeias. Estudantes, membros do clero, gente da nobreza e embaixadores, peregrinos e também mercadores faziam parte das várias comunidades espalhadas pela Europa e percorriam as suas estradas. No estado actual do nossos conhecimentos, é bastante difícil fazer uma avaliação rigorosa do que isso representaria em termos demográficos. Todavia, para algumas cidades, já é possível avançar algumas reflexões, nomeadamente acerca das comunidades portuguesas das principais praças da costa do Levante peninsular e de cidades italianas como Génova e Florença.

Virginia Rau, num artigo em que abordava os privilégios e legislação referentes a mercadores estrangeiros em Portugal nos séculos XV e XVI, defendia que a principal preocupação dos reis portugueses na centúria de Trezentos era a de dar garantias individuais ou a companhias de estrangeiros para poderem negociar os seus produtos com lucro (48). Para esta historiadora, a concessão de privilégios ao conjunto de nacionais de certa nação, estaria ligada ao incremento do comércio e esses privilégios eram concedidos numa base de reciprocidade (49).

Parece contudo, que o problema é um pouco mais complexo. A primeira questão é a de saber a que se chamava, nos séculos XIV e XV, uma comunidade. Pode utilizar-se esta palavra, sem grande preocupação de rigor, para designar o conjunto

de portugueses estabelecidos numa determinada cidade. Mas, na época medieval, teria pouco sentido tratar esse conjunto de nacionais como um todo, pois, apesar de oriundos do mesmo reino, as regras e a legislação a que estavam sujeitos variavam bastante.

Os membros do clero, por exemplo, estavam sujeitos às instituições eclesiásticas de que faziam parte e era por elas que se aferiam os seus privilégios e deveres. A presença de clérigos portugueses nas cidades italianas não só foi uma constante, como todos os indicadores apontam para o seu número ter alcançado, no século XV, umas largas dezenas. Já se referiu D. Frei Gomes, que foi monge no mosteiro beneditino de Santa Maria de Florença (50). Mas em instituições universitárias italianas, normalmente tuteladas pela Igreja, são múltiplos os exemplos da sua frequência por portugueses. O Colégio de S. Clemente de Bolonha conheceu, na centúria de Quatrocentos, pelo menos 3 reitores de Portugal e viu eleger, em 1440 e 1443 dois vice-reitores (51).

Como, além destes, é seguro que outros estudantes foram albergados no Colégio, o número de oriundos do reino excederia a dotação atribuída aos portugueses pelos seus estatutos (52). Também junto da Cúria papal, se fazia sentir a presença de alguns membros do clero nacionais. A documenta-

ção referente a Frei Gomes e a Mestre André Dias de Escobar (53) atesta bem essa constante preocupação de manter canais de comunicação com o Papa. Lopo de Almeida, nas suas cartas, chama mesmo a atenção do rei português para manter um embaixador permanente na Cúria (54). Assim, se juntarmos as listas de estudantes portugueses, bolseiros em Itália, com os clérigos, que a cada momento chegavam ou iam para Itália, atingimos, rapidamente, as dezenas de indivíduos (55). Ao contrário, nas cidades catalãs e valencianas a presença de homens da Igreja de Portugal era mais rara. Em todo o caso, as fontes mostram como vários clérigos residiram ou passaram por Aragão em mais do que uma ocasião. Em 6 de Janeiro de 1458, o rei aragonês enviou a Aquileia e Rodes, numa missão, a Frei Vasco de Oliveira, comendador de Coimbra e de S. João do Hospital, em quem devia confiar bastante, pois, em 1445, já o enviara ao Levante, para tratar de assuntos relacionados com a Síria, e, em 1449, tornou-o a utilizar numa embaixada a Portugal (56). Uns anos antes, andaria por Barcelona um certo João Correia, comendador de Poiares, o qual, em 3 de Setembro de 1435, contraíu um empréstimo junto de uma mulher barcelonesa, chamada Maria Rodrigues (57).

Também os peregrinos e outros viajantes idos do reino assinalaram a sua presença pelos riscos que corriam nas

suas caminhadas, se, por qualquer razão, caíssem no desagrado da população. O caso de Estevão Peres de Bramana e um outro companheiro, ambos naturais de Portugal, que, em 1348, se dirigiam ao mosteiro de S. Francisco de Assis, e se viram acusados por vários populares de serem os causadores da Peste Negra que grassava no interior de Aragão, pois teriam envenenado as águas, é um bom exemplo (58).

Também as pessoas de condição nobre e embaixadores dependiam de muitas regras específicas à sua posição. É bem verdade que alguma arbitrariedade poderia pautar a conduta das autoridades que os acolhiam. Se os arautos começaram a gozar de alguma inviolabilidade (59), alguns enviados régios eram tratados de forma bastante rude. Em 1458, Martim Mendes Berredo foi mandado a Carlos VII, rei de França, mas, ao desembarcar em Aguas-Mortas, foi preso sob o pretexto de não possuir um salvo conduto, acabando por falecer mesmo na prisão, em Novembro desse ano (60). Em todo o caso, a multiplicação de enviados e embaixadores ao longo do século XV fez, de alguns deles, verdadeiros diplomatas profissionais, como é o caso do Doutor João Fernandes da Silveira que serviu, entre 1449 e 1460, em dez embaixadas (61).

Mas, em sentido específico, estas gentes que se vem referindo, não pertenciam às comunidades portuguesas no



exterior. De facto, esta designação abrange especificamente os homens de uma dada nação, aos quais é outorgado um estatuto, contendo as regras de funcionamento desses nacionais e reconhecendo, por isso mesmo, a importância do seu papel.

Tome-se o caso dos privilégios acordados, pelo rei de França, aos portugueses residentes em Harfleur e datado de Janeiro de 1290. Apesar de, à primeira vista, estes privilégios se referirem só aos portugueses estantes em Harfleur, um processo judicial, de 1384, leva a pensar que eles eram aplicados ao conjunto dos portugueses vivendo em terras francesas (62). Em todo o caso, a leitura dos privilégios mostra que os estatutos se referem a mercadores e correctores e aos problemas inerentes ao funcionamento de um comércio marítimo regular.

Em compensação, os privilégios que D. João, Duque da Borgonha, concede, em 26 de Dezembro de 1441, aos portugueses vivendo no seu senhorio é bem explícito (63). Ele dirige-se aos mercadores, mestres de navios, marinheiros e súbditos, aos seus bens, navios e mercadorias. Igual menção fora feita quando, em 2 de Novembro de 1438, o Duque da Borgonha alargara pela primeira vez os direitos dos portugueses vivendo em locais sob a sua jurisdição (64).

Em certa medida, em cada cidade, o que existe são duas

comunidades de uma mesma nação que, em muitos aspectos, vivem separadas uma da outra. Por outro lado, também é verdade que as vidas de ambas se cruzam em muitos momentos do quotidiano. Assim, a maior parte dos pagamentos, para manutenção das embaixadas e de membros do clero, são feitos através de letras de câmbio levadas, trazidas e descontadas por mercadores, casas comerciais ou os seus agentes (65).

Como antes se referiu as contas publicadas comprovam abundantemente que as bolsas dos estudantes e outros residentes em cidades italianas não dispensavam a intervenção dos mercadores. Do mesmo modo, eram os mercadores que transportavam para Portugal, ou para as cidades onde residiam portugueses, mercadorias, encomendas e abastecimentos de todo o tipo.

Seja como fôr existiam espalhadas por várias cidades europeias grupos maiores ou menores de portugueses. Em Sevilha, no século XIII, havia uma Rua dos Portugueses e estes possuíam uma magnífica capela, sob a invocação de S. Francisco (66). Em Bruges, a comunidade nacional, além dos privilégios que lhe foram acordados, tinha a importância económica suficiente para manter uma bolsa em funcionamento em meados do século XV (67).

O destino destas e doutras comunidades podia ser, por

vezes, bastante precário. A abertura de hostilidades entre Castela e Aragão levou, em 1356, a que todos os mercadores catalães de Sevilha fossem presos e tivessem os seus bens sequestrados (68). As garantias de estabilidade das várias comunidades tinham ligação com o papel económico que desempenhavam no reino que os recebia. A segurança das comunidades de genoveses em várias cidades norte-africanas era, em grande parte, fruto do papel económico que aí tinham (69).

Os mercadores portugueses, apesar de frequentarem muitos portos do Mediterrâneo Ocidental, tiveram, na primeira metade do século XV, os seus principais pontos de apoio em Barcelona e Valência, tendo-se aí constituído comunidades com alguma importância, sendo mais pequena e tardia a comunidade genovesa.

Antes de acompanhar o nascimento e consolidação destas três comunidades, é importante realçar que, como seria de esperar, a presença de portugueses por várias cidades e reinos da bacia mediterrânica é, pois, muito mais vasta que o número de comunidades propriamente ditas. A Fig. 27 procura dar uma ideia dessa dispersão. Havia portugueses em cidades aragonesas como Tarragona, nas Baleares e em vários centros urbanos italianos e sicilianos. Também são testemunhados a passagem de nacionais por cidades pertença do senhorio de França, como Águas-Mortas e Marselha. Finalmente, de forma

menos sistemática, até o próprio mundo muçulmano conheceu a presença de portugueses.

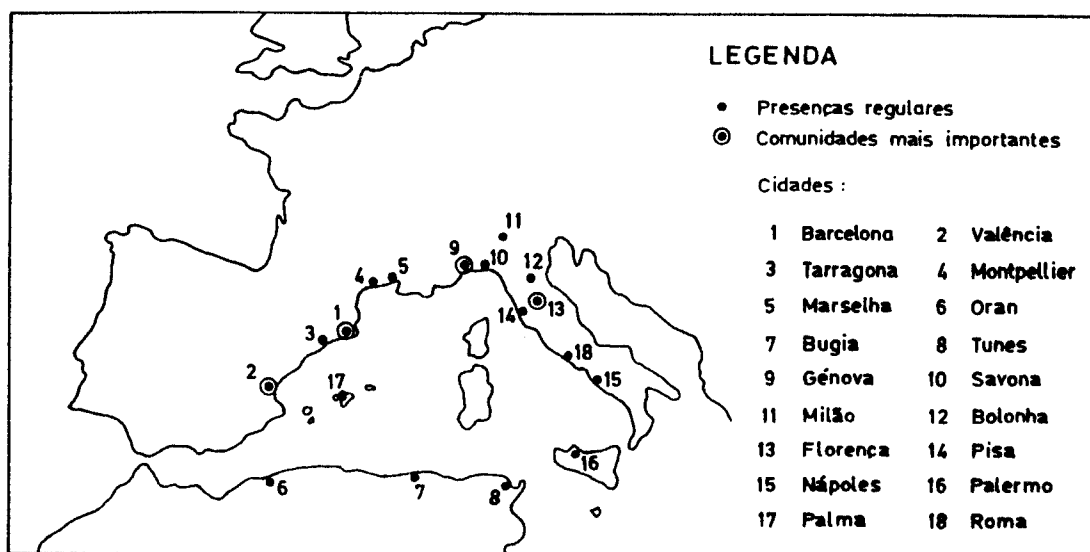


Fig. 27 - A presença portuguesa no Mediterrâneo Ocidental e Central no século XV.

### c) As Comunidades de Barcelona, Valência e Génova

Estas três cidades assistiram, no século XV, a uma importante presença portuguesa que estava ligada ao desenvolvimento do comércio nacional no Mediterrâneo. Além destas, talvez as comunidades de Roma, Pisa e Maiorca tivessem algum significado. Apesar de, para estas últimas, os dados disponíveis serem ainda escassos é já possível ter alguma ideia da organização e amplitude das comunidades dos portu-

gueses em cidades tão relevantes como as de Génova, Barcelona e Valência.

A medida que, desde finais do século XIV, a presença de navios e mercadores portugueses em Barcelona se começou a fazer sentir, foi-se tornando necessário constituir algum tipo de autoridade que pudesse ajudar a dirimir os conflitos que surgissem surgir entre mercadores do reino, que os aconselhasse e encaminhasse nos negócios e que os pudesse representar junto das autoridades locais.

Durante muitos anos esse papel foi desempenhado pelo consul castelhano de Barcelona. Ele servia de testemunha em muitos contratos notariais e, quando era caso disso, proferia sentenças acerca dos litígios envolvendo portugueses. Nos primeiros meses de 1391, um consul castelhano, Sancho Garcia ou Gonçalves, aparece envolvido, primeiro como testemunha e depois como fiador, na compra e venda de um navio de nome Santo Espírito, propriedade de dois mercadores de Lisboa, Vasco Peres e Pedro Rodrigues (70). Posteriormente, tendo sido levantadas algumas dúvidas pela tripulação o mesmo consul viu-se obrigado a ditar uma sentença, a qual, constaria de um documento avulso, pelo que na escritura só ficou lavrada a notícia do incidente (71).

Poucos anos depois já é o novo consul, ainda castelhano, que exerce o seu papel junto da comunidade de negócios portuguesa em Barcelona. De facto, desde 1395, já estava em actividade Garcia Afonso, ou Garcia del Caudet, El Nègre, o qual, começou a aparecer desde então como testemunha notarial de actos em que intervinham portugueses (72). Cedo, porém, se associou a eles para realizar alguns negócios. é o que resulta do facto de Garcia del Caudet ter passado, em 27 Janeiro de 1405, uma procuração a Afonso Rodrigues, mercador de Setúbal, para resolver os assuntos pendentes de um negócio que o consul realizara com Gonçalo Eanes, de Évora (73). O último documento em que Garcia Afonso intervém como testemunha é de Agosto de 1430, a propósito de uma concórdia entre um certo Fernando Português, estante em Barcelona, e dois marinheiros da mesma cidade, os irmãos Bartolomeu e Jacob Prats (74).

Só por carta de 22 de Outubro de 1446 será nomeado, finalmente, um consul em Barcelona: Gonçalo de Cerdal (75). Nessa carta explica-se que o comércio português com Barcelona já tinha bastante importância, pois essa cidade era frequentada por muitos navios do reino, pelo que já não se justificava depender de um consul castelhano, como vinha acontecendo. As funções do consul ou, como dizia o documento, "Juiz nosso naturall", devia julgar sobre "ofício de

mercadoria" e "autos de mar", sobre as contendas entre os mercadores e representá-los junto da Coroa aragonesa. Os seus poderes, que incluía o direito de prender os prevariadores, exerciam-se sobre mercadores, mestres, patrões de naus e marinheiros e todos aqueles que trabalhavam com mercadorias em alguns portos de Aragão. É provável que a sua jurisdição se estendesse às cidades valencianas, embora tal facto não seja seguro.

Sobre Gonçalo de Cerdal pouco se sabe. Além da sua carta de nomeação, da documentação que foi possível levantar, é muito provável que seja o mesmo Gonsalvus, ou Gondisalvus, de Serdal, ou Serda, referido em alguns assentos de Barcelona, que o autorizaram a transportar, nos anos de 1441 e 1442, vários tipos de armas para Portugal (76). Era-lhe atribuída a profissão de "sartor", ou seja de alfaiate, e era dado como morador na cidade condal, mas, segundo essas fontes, parece que se deslocava com frequência ao reino (77).

Até essa data, além do consul castelhano, as formas de liderança da comunidade eram pautadas por outras regras menos rigorosas. Como acontecia em Génova e nas cidades da Flandres, seriam, provavelmente, os mercadores mais velhos e os mais ricos e abastados, aqueles que, ganhando a confiança dos seus pares, acabavam por exercer alguma influên-

cia e direcção sobre essas comunidades embrionárias de portugueses residentes e frequentadores de Barcelona. é o que se pode concluir da carta de 5 de Julho de 1469, em que D. Afonso V nomeia Marco Lomellini consul português em Génova (78). Nela, o rei pede aos "Regedores e anciões da dicta comonjdade" genovesa para aceitarem a autoridade do consul com os direitos inerentes ao cargo. Face às fontes conhecidas, à escolha do consul (alguém ligado à Coroa e, aparentemente, menos ligados à própria comunidade) e por comparação com o que se passava nos domínios aragoneses, de tudo parece legítimo concluir que os portugueses residentes então nos portos ligures deveriam chegar a algumas dezenas, poucas, e nunca mais do que isso.

Mais uma vez, também em Génova, era até esta data, o consul castelhano que servia a comunidade portuguesa. Numa escritura celebrada em Génova, em 13 de Junho de 1426, na qual foi interveniente um certo Lourenço da Ponte,

1411/1420 - 2	1451/1460 - 1
1421/1430 - 4	1461/1470 - 3
1431/1440 - 0	1471/1480 - 0
1441/1450 - 4	1481/1490 - 3

Fig. 28 - Evolução das licenças de residência a Portugueses em Valência no Séc. XV, segundo L. Piles Ros ("Apuntes...", p. 149).

marinheiro português (79), lá se encontrava o consul de Castela como testemunha de um acordo sobre pagamentos com o patrão de um navio.

Vejamos, entretanto, como se forma e consolida uma comuni-



dade deste tipo. Se tomássemos como referência os dados "oficiais" o estabelecimento de portugueses em qualquer destas cidades seria diminuto. As licenças a portugueses para residirem em Valência só teriam abrangido, ao longo de toda a centúria de Quatrocentos os dezassete indivíduos, segundo os dados fornecidos por Leopoldo Files Ros, sistematizados na Fig 28.

Este facto precisa de ser explicado. Uma comunidade deste género era composta por uma população residente e por uma outra, flutuante, cuja permanência podia ir de alguns dias e semanas a vários meses. Um navio podia aportar a Valência num dia e zarpar pouco depois, ou, trazendo mercadorias, podia esperar que elas fossem vendidas. Entretanto, o barco recebia alguns concertos e preparava-se para carregar para o retorno ao reino (80). Durante esse período, marinheiros, mercadores, proprietários e patrões de navios aproveitavam para fazer os seus negócios e preparar futuras viagens.

Todas estas operações implicavam ficar junto ao porto. Era aí que se fazia a maior parte da corretagem das mercadorias, que se fiscalizavam as cargas e, afinal, se realizavam os negócios. Os próprios notários tomavam nota das escrituras a lavrar no porto em locais próprios (81). Por isso mesmo era sempre perto dos cais que viviam os próprios mercadores, nomeadamente os estrangeiros. O rei de França,

quando concedeu os privilégios aos portugueses de Harfleur, procurou assegurar que as condições de alojamento estivessem garantidas, encarregando oficiais seus de procurarem casas para os mercadores (82).

Como a questão do alojamento dos mercadores em geral era um problema, começaram a proliferar "hostais" e albergarias para os receber. Em Valência, em 18 de Fevereiro de 1411, um vizinho de Lisboa, João Portel, arrendou, juntamente com a sua mulher, Agneti Gonzalvez, cuja origem se desconhece, um "hostal", situado junto ao Grau de Valência, propriedade do pescador valenciano Francisco Marti, pela quantia de 15 libras valencianas ao ano (83). Nada impedia que João Portel, passado esse tempo, voltasse ao reino.

As raízes de uma comunidade deste tipo ganhavam força com alguns casamentos, que se fizeram, entre gente de Portugal e moradores dessas cidades. Eis alguns exemplos: em carta de 10 de Março de 1404, o rei de Aragão escreve ao seu homólogo português, pedindo-lhe para intervir no caso da herança de Afonso Lopes, cidadão de Lisboa, casado com Catarina, filha do valenciano Bernardo Ferreri, visto que os parentes do falecido levantavam obstáculos à execução da sua vontade (84). Uns anos depois, em Fevereiro de 1408, devia viver em Valência um português, João Eanes, casado com uma valenciana, Benventura, pois, os dois, associados a

um valenciano, Jacobo Avella, contraíram um empréstimo, em que foi dado como garantia o dote da referida mulher (85).

Outro exemplo foi-nos dado por Madurell Marimón, ao identificar uma escritura de 11 de Agosto de 1424, pela qual uma mulher de nome Maria, viúva de um certo Alfonso Ferrandes, provavelmente catalão, entregou uma quantia ao alfaiate de Barcelona Bernardo Jordi, para aumento do seu dote (86).

Nas declarações de cargas e passageiros que constam do fundo de "coses vedades", são frequentes o transporte de

mulheres de Portugal para Valência e Barcelona, ou no sentido inverso (87).

Em Barcelona, nota-se que, à medida que o comércio do pescado começou a ter uma dimensão importante, o número de portugueses a viver na cidade condal, cresceu significativamente. Mas, continuará a ser a

Nome	Profissão	Origem	Data
Pedro de Vizeu	Marinheiro	-	Fev/1435
Jorge Faria	Marinheiro	-	Fev/1435
Dias	Marinheiro	-	Jul/1442
Fernando Português	-	-	Ago/1430-Jul/1442
João de Lisboa	Mercador e barqueiro	Lisboa	Jul/1428-Jan/1444
João Eanes	Mercador	Setúbal	Abr/1405
Alvaro Gil	Aprendiz	Vila Nova	Set/1429
Pedro dez Mas Portal	Marinheiro	-	Jul/1441
Pedro Português	Marinheiro	-	Jul/1442
Gomez Fernandes	Mercador	-	Fev/1396
Gonçalo de Lisboa	Mercador	Lisboa	Out/1397
N/Identificado	Aprendiz	-	Séc XIV
N/Identificado	Aprendiz	-	Séc XIV
João Salvador	Patrão	-	Out/1371
Abraão Amigo	-	-	Jul/1444
Afonso Fernandes	Mercador	Lisboa	Ago/1428
Gonçalo Cerdal	Consul	-	Out/1446

(Fonte: Indicadas cronologicamente no Anexo IV)

Fig. 29 - Portugueses residentes em Barcelona (Séculos XIV e XV).

população flutuante aquela que mais importância teve e que obrigava a uma intervenção permanente do consul e dos outros dirigentes das comunidades.

É o que, em grande medida, a Fig. 29 deixa entrever. A maior parte dos que foi possível, exclusivamente através dos registos notariais, identificar como vivendo em Barcelona, durante períodos mais ou menos longos, eram marinheiros, ou aprendizes de ofícios ligados à construção naval. Em contrapartida, o número de mercadores ainda não é muito significativo. Este facto pode ser compreendido se levarmos em linha de conta a forma como se desenrolava a maior parte do comércio na zona e que, além disso, não existiam grandes casas comerciais portuguesas em Aragão, dispensando-se, assim, uma presença continuada dos mercadores.

Muitos destes viajantes e mercadores estabeleciam-se numa cidade para fazer compras para o rei e para outros membros da família real. Afonso Eanes, no ano de 1427, passou largas temporadas em Génova negociando em nome de D. João I e da Coroa (88). Em 1424, João Fernandes, comprador de D. Duarte, encontrava-se em Valência, mas, ao mesmo tempo, viajou a vários locais para cumprir missões por conta do rei de Aragão (89). Como o mostrou Luís Adão da Fonseca, o rei aragonês subsidiou muitos portugueses que passaram pelo seu reino com os lucros da venda das presas da

galera "Den Melchior" nas suas expedições de 1464 (90).

Mas, a grande maioria dos frequentadores dos portos mediterrânicos eram os patrões dos navios. Jacques Heers, no seu artigo dedicado à expansão portuguesa neste mar, mostra, entre outros exemplos, o navio Santa Maria Flor da Rosa, propriedade do Infante D. Fernando, a circular, de 1456 e 1463, entre Génova e várias cidades do Mar Tirreno (91).

Uma questão interessante refere-se ao facto de saber se alguém, oriundo do reino, se poderia furtar à sua condição de integrado na sua comunidade nacional. Um documento do Arquivo Municipal da Cidade de Barcelona permite pensar que tal integração poderia ser ultrapassada. Segundo ele, a propósito de uma querela entre mercadores florentinos e pisanos (92) aponta-se que o representante de uma das partes, em Barcelona, era "Pietro di Giovanni di Portogallo". Nesse documento avisa-se o consul de Pisa, a quem foi submetido tal assunto, que, caso ele, na sua decisão, não respeitasse os capitulos do mar e da navegação, os intervenientes sujeitar-se-iam a outra jurisdição e mudariam de consul.

Longe da sua terra, muitos destes portugueses queriam regressar. Exilado, enviado, mercador, ou cônego, nem sempre era fácil o regresso. Numa carta dirigida ao abade de

Florença D. Frei Gomes, Álvaro de Almeida, que andava pela Itália, suspirava pelo regresso a Portugal, se possível ao serviço do rei (93).

Num divórcio do castelhano Johannes de Linyero da portuguesa Catarina Font, por volta de 1441, o desfazer da casa do casal e eventual regresso às cidades de origem, implicou a partilha dos bens e o fim das sociedades em que as famílias de ambos estavam envolvidos (94).

Não é fácil definir a evolução destas comunidades. Uma hipótese que mereceria alguma atenção, na definição de uma verdadeira estratégia para incrementar a presença portuguesa em Aragão, liga-se ao papel da confraria de Santa Catarina do Monte Sinai, fundada, antes de 1460, pelo Condestável D. Pedro e por gente de condição variada, incluindo dois mercadores, Martim Leme e Luís Eanes (95).

Como já se referiu, em relação a Barcelona, segundo as contas de Luís Adão da Fonseca, chegaram a estar na cidade condal, por diferentes períodos, durante a época do "Rei Intruso", quase 300 portugueses (96) ! Em compensação, após 1464, esta presença ficará bastante enfraquecida. Talvez que o comportamento dos portugueses na Catalunha tenha sido de molde a criar um ambiente que dificultava a presença de nacionais do reino na região. Numa carta de 19 de Março de

1466 (97), que os deputados da Catalunha dirigiram a Pedro IV, expressavam-se algumas dessas queixas, nomeadamente contra os comandantes das companhias do rei, Gil de Ataíde e Fernando Silva, pelos abusos que cometeram, deixando mesmo os seus aliados à míngua.

Aparentemente, ao recuo da presença portuguesa no Levante peninsular, terá correspondido um acréscimo de relações comerciais com várias cidades italianas e, com isso, terão aumentado as comunidades do reino em cidades como Génova, Florença, Pisa e Milão. Jacques Heers, por exemplo, assegura (98) que foi no último quartel do século XV que os navios lusos começaram a aparecer com maior regularidade.

De facto, com o desenvolvimento do comércio do açúcar e dos couros, bem como com as necessidades financeiras do reino, ter-se-á observado um incremento no número de portugueses nessas cidades. As relações com a casa Cambini, os quais emprestavam dinheiro em Portugal, inclusivé ao rei, e, segundo parece, dominavam o comércio dos couros (99), obrigaram a incrementar a presença portuguesa na Itália. Também por esta altura, conhecem-se vendas de açúcar da Madeira em Génova. Assim, em 23 de Novembro de 1486 (100), um certo Gonçalo Português vendeu aí uma partida de açúcar. Para os finais do século conhecem-se até testamentos de portugueses residentes em Génova (101).

Mas, apesar disto, e como se procurará esclarecer, as condições para o crescimento de uma forte presença de nacionais do reino em Génova, ou qualquer outra cidade italiana, já tinham passado e novas opções haviam sido tomadas.

\*

\*

\*

Por fim uma palavra sobre o papel dos judeus. É conhecido o papel que os judeus desempenharam na organização do comércio medieval do Mediterrâneo. Como se calculará, também a consolidação da presença portuguesa em muitas cidades está ligada à saída de judeus do reino e aos canais que continuavam a manter entre si. A eles era-lhes mais fácil obter informações úteis sobre os mercados e a arranjar solidariedades que lhes permitiam obter alguma superioridade na profissão de mercador.

No próprio reino português viviam judeus catalães. A um deles, Jusepe Catellam, foi-lhe aforado por D. Fernando um sobrado na judiaria nova, "a par das taracenas" (102). Os já referidos assentos de "coses vedades" de Valência mos-



tram como, regularmente, judeus portugueses se deslocavam a Valência e Barcelona ou regressavam a Portugal. Segundo Hinojosa Montalvo, entre 1405 e 1415, dos 44 passageiros transportados de Valência para o reino, 17 (38,6 %), eram de nação hebraica (103).

Nas relações comerciais com o norte de África o papel dos judeus teria sido fulcral (104). A "Crónica do Infante Santo D. Fernando" mostra como em Arzila, sob o domínio muçulmano existia uma comunidade de judeus, a qual dispunha de boas relações comerciais (105).

Em certos casos, os grupos de judeus especializavam-se mesmo em determinado tipo de comércio. Num artigo da revista "Sefarad", Madurell Marimón estudou as intensas relações comerciais das comunidades judaicas de Barcelona e Montpellier nos séculos XIV e XV, os quais estavam especialmente ligados aos negócios da seda (106).

Como aconteceu com outros judeus, os de Portugal também saíam, quer individualmente, quer em grupos que podiam ser significativos. Tudo dependeria, em primeiro lugar, da segurança que sentiam no reino. Em 1394, um grupo de 150 judeus portugueses partiu do reino em direcção a Maiorca, onde, de acordo com as instruções de D. João I de Aragão, deveriam ser bem tratados e agasalhados (107). Este elevado

número faz pensar que, em Maiorca, a presença e influência portuguesa teria sido maior do que se poderia pensar, embora ainda não se possa seguir a actividade comercial destes "emigrantes".

Mas, o processo normal de sair do reino deveria ser feito em grupos mais pequenos. Talvez com receio de perseguições de que pudessem ser vítimas em Portugal, um grupo de judeus de Castela e Portugal é autorizado a estabelecer-se no reino aragonês (108). Entre eles constam Juceff Jaffodi, com a sua neta Sol, um certo David, todos de Coimbra, e ainda Jacob Colodroha, do Porto.

Não é ainda possível identificar muitos dos judeus que do reino que foram morar para Valência, Barcelona ou Génova. Pelo nomes aparecidos nos documentos (Jacob, por exemplo), não restam dúvidas que uma parte do comércio medieval português do século XV, ao menos no Mediterrâneo, passaria pelas mãos de gentes de nação judaica. Todavia, as características das suas comunidades não ajudam a identificar todos aqueles que saíram de Portugal, como dificilmente deixam perceber o tipo de comércio em que estavam envolvidos.

Para além dos emigrados acima indicados, existem referências a judeus que estavam ligados à actividade comercial de

várias formas. Como a seguir se poderá comprovar, ao menos no que respeita a Portugal, não havia uma especialização comercial. Eles tanto eram mercadores e patrões de navios, como participavam, de muitas maneiras, no negócio de escravos e no da redenção de cativos ou tinham fortes posições nos negócios do crédito e dos câmbios.

Era uma situação muito diversa daquela que se passava com os mouros que viviam no reino. Estes, depois da viragem da economia portuguesa para o mundo cristão, foram perdendo, progressivamente, importância. Segundo parece, os seguidores de Maomé seriam responsáveis por um pequeno comércio terrestre, quase sempre ambulante, transportando, de terra em terra, muitos dos produtos que saíam dos portos do Levante peninsular em direcção ao Ocidente (109).

Em Portugal, no comércio com o Norte de África, no século XV, já só se limitavam à intermediação de produtos de tinturaria, que se destinavam à tapeçaria e à olaria, onde ainda eram reconhecidos como bons artificies (110).

## 2. Os mercadores do Mediterrâneo

### a) Cidadãos, vizinhos das cidades e marinheiros

Entre os homens empenhados no comércio com o Mediterrâneo, contava-se gente de condição muito variada: cidadãos e vizinhos das vilas e cidades, marinheiros, judeus, serviais, cavaleiros e escudeiros de casas senhoriais, um ou outro fidalgo de maior condição e até clérigos.

Foram especialmente esses cidadãos e vizinhos, ligados ao comércio internacional, que António Sérgio considerou como o núcleo central do que chamou a burguesia comercial e cosmopolita (111) e os grandes responsáveis pela viragem marítima e comercial de Portugal a partir de finais do século XIV. Esta ideia teve continuadores em vários historiadores, embora com alguns cambiantes. Vejamos dois exemplos.

Jaime Cortesão defendeu (112) que a formação do que chamava o "género de vida nacional", ou seja, o predomínio do comércio marítimo à distância com base na agricultura, deu-se à medida que o litoral foi sendo ocupado e se desenvolveu o movimento comunal. Para este autor, foi na cidade que, desde o século XII, foi possível fundir os interesses

das classes populares agrícolas e urbanas contra as "classes privilegiadas". Do ponto de vista social, Jaime Cortesão tendia a opôr, em geral, "classes populares" ou "urbanas" à nobreza e ao clero. Por vezes, identificava essas classes com uma burguesia, que incluía mercadores, mesteiros e "população marítima", grupos que eram politicamente dirigidos pelos letrados, a cabeça visível do que Cortesão chamava o novo espírito laico e civilista (113).

António Borges Coelho, num pequeno texto, tentou caracterizar melhor esses grupos que estiveram na origem da expansão portuguesa (114). Para ele, a expansão portuguesa foi obra da "alta burguesia marítima agrícola", como forma desta classe impôr aos senhores o seu próprio reconhecimento (115). Quanto à definição e composição desse grupo, bem como de outros que lhe estavam subordinados, Borges Coelho procurou definir melhor os seus contornos em obras posteriores, chamando a atenção para o papel relevante que, em todo este processo, desempenharam os burgueses-cavaleiros, em regra gente de origem burguesa, mas que conseguirá ascender a um estatuto de fidalguia (116).

Nem sempre, é verdade, os exemplos escolhidos para ilustrar estes burgueses-cavaleiros foram os mais apropriados. Assim, pretender atribuir origem burguesa aos antepassados do

10 Conde de Avranches, por serem proprietários de tendas, é forçar essa qualificação (117). O facto de terem tendas não os diminuía socialmente; os próprios reis de Portugal não desdenhavam os rendimentos das tendas que tinham (118).

Ao contrário, os Vaz de Almada, desde o tempo de D. Afonso Henriques, ocuparam cargos de relevo e eram gente de condição. Sem recuar muito, lembre-se que o bisavô daquele que foi morto em Alfarrobeira, Joane Anes de Almada, dicto o Grande (119), foi amo de Afonso IV, Vedor da Fazenda de D. Pedro, Capitão-Mor do Reino e várias vezes enviado como embaixador. O seu primogénito, Vasco Lourenço de Almada, casou com Maria da Cunha, que era filha de João Lourenço da Cunha e de Leonor Teles. Finalmente, o pai de Alvaro Vaz, João Vasques de Almada, juntamente com o irmão, Antão Vasques de Almada, serviram D. João I desde os primeiros momentos, tendo sido João Vasques Capitão Mor, membro do Conselho do Rei e embaixador. Com profundas ligações a Inglaterra, por vezes, nessas missões, terá sido encarregado de comprar armas para o reino.

Neste aspecto parece mais característico do trajecto destas famílias de burgueses-cavaleiros o caso dos Brandões do Porto, estudados por Virgínia Rau (120). Descendentes de um escudeiro da casa real que apoiou, em Alfarrobeira, D.

Afonso V, foi subindo no "funcionalismo". Apesar dos Brandões não terem construído a sua fortuna com o comércio, eles são bem o exemplo de uma parte dessa "nova geração de gentes" (121) que dominam a vida das cidades do reino nos inícios do século XVI e cujos antepassados do século anterior cabiam na designação genérica de cidadãos.

Mas, entre estas oligarquias municipais, é difícil discernir um conjunto de interesses que lhes fossem próprios. No estado actual da investigação, ainda não é possível avançar muito na determinação da conflitualidade entre os mercadores, os seus níveis de riqueza e as suas ligações familiares. Por isso, tem algum sentido o esboço de biografias como primeiro elemento de identificação de todos os que faziam do comércio a sua profissão. Neste aspecto, as grandes cidades, como é natural, proporcionam elementos mais completos.

Em Lisboa e no Porto, em que o grande comércio com o Mediterrâneo Ocidental era uma actividade francamente compensadora, os conflitos sucediam-se. Nesta última cidade, os problemas levantados pelo comércio dos couros e do pescado dividiram, várias vezes, os vereadores da câmara, como o atestam as actas das vereações do Porto. O resultado é importante, visto pôr a descoberto a forma como uma parte

das oligarquias urbanas tinha o apoio do rei, especificamente D. João I, ou como este se imiscuia nos assuntos locais e conseguiu impôr uma verdadeira partilha do poder económico a nível local.

Um dos primeiros confrontos deu-se por causa do comércio dos couros. Desde finais do século XIV que começou a ser evidente a importância que este foi tendo (122). Nos finais do ano de 1411, funcionava no Porto uma sociedade, constituída por Diogo Afonso, Vasco Afonso e um genovês, que comprava, e certamente exportaria, a maior parte dos couros do Entre Douro e Minho. Em 30 de Dezembro desse ano, encontrando-se reunida a vereação, apresentou-se Afonso Vasques, da câmara do rei, exibindo uma carta régia que proibia os italianos de se imiscuirem no comércio dos couros. Discutido o assunto, os vereadores obrigaram os interessados a um acordo, no sentido da partilha do conjunto do negócio (123). Foi o primeiro passo. Conhecendo por dentro este comércio, o monarca passou a estar em condições de usar de algumas vantagens que dele lhe poderiam advir, quanto mais não fosse o de poder taxar com precisão a exportação de couros.

O caso do pescado foi muito mais complexo, pois estava ligado às sacas de alimentos do reino, facto que não era



bem aceite em muitas cidades e, outras vezes, pelos próprios monarcas. A questão, já de si importante, tornou-se vital, pois, no Porto, a exportação de peixe tinha encontrado, desde o último quartel do século XIV, nas praças do Levante peninsular, um mercado de eleição.

Os principais envolvidos na exportação de pescado e de trigo defrontavam a hostilidade do município, agravada pelo facto de, aparentemente, contarem com o apoio régio. Um destes homens do Porto era João Ramalho que protagonizou um dos principais papéis nesse conflito (124). Como demonstram as actas da vereação, os anos de 1392 e 1393 foram os mais agudos. Contrapondo às proibições de saca do pão da câmara alvarás régios (125), viu-lhe serem apreendidas, em meados de 1392, uma grande quantidade de pescado e vinho, que ele se recusava a vender na cidade, quando o município invocou uma lei antiga, promulgada em período de escassez, a qual proibia a exportação de alimentos da cidade sem a reposição de outros equivalentes (126).

Este conflito viu o seu fim em 13 de Dezembro de 1393, com o chamado "acordo da sardinha", pelo qual João Ramalho cedeu às pretensões do município. Segundo este acordo, a partir de então a exportação de alimentos, nomeadamente de peixe, estava dependente de alvará do concelho, o qual era a entidade encarregada de gerir a cidade e os seus

interesses globais (127). Pelos vistos, nos anos que se seguiram e ao menos quanto ao pescado, o acordo terá sido respeitado. Em 1401, João Ramalho solicitava, e obtinha, autorização para exportar para Aragão 110 milheiros de sardinha que tinha armazenado e ameaçavam apodrecer (128). Apesar da cedência, no caso da sardinha, dos homens ligados à Coroa, o que qualquer destes acordos mostra é a verdadeira partilha de poder que se verificou no município do Porto e a forma como os monarcas, desde muito cedo, se envolveram na vida económica das cidades.

Esta situação reveladora de alguma dependência, posta em realce pela forma como os monarcas intervêm é, talvez, uma das principais razões de uma certa fraqueza desta burguesia medieval. Apesar de ser difícil, por agora, avançar muito nos estudos sobre as famílias burguesas portuguesas, parece evidente que elas nunca formaram linhagens com estratégias de actuação bem demarcadas (129). Tome-se o caso de João Eanes Macho, o qual no início do século XV, tinha alguns interesses no comércio com Aragão, associando-se mesmo a cidadãos valencianos (130). Foi, durante muito tempo, notário em Viana da foz do Lima (131) e sabemos que tinha um filho, Pedro Anes, nascido de uma mulher solteira, Maria Pires, legitimado em 16 de Julho de 1451 (132). Depois, o seu rasto e de seu filho perde-se ... E a sua

identificação foi uma das poucas possíveis, entre as largas dezenas de indivíduos assinalados como mercadores que se dedicavam ao comércio com o Mediterrâneo, no séculos XIV e XV.

Outro exemplo interessante é o de João Afonso, Vedor da Fazenda de D. João I e um dos responsáveis pela sugestão da tomada de Ceuta, e que autores como Borges Coelho consideram o representante típico dessa burguesia (133). Conheçamos o seu testamento e, através dele, a forma como estava estruturada a sua fortuna (134). Oriundo de Santarém, à maneira do que fazia a nobreza do reino, instituiu e dotou, na sua cidade, o Hospital de Jesus Cristo, cujos estatutos definiu. Os seus bens eram essencialmente ligados à terra, não estando, pelos vistos, envolvido em grandes empresas comerciais (135). Quanto muito fazia como outros da sua condição (!), os quais investiam dinheiro em especiaria e jóias, como forma de constituição de um fundo patrimonial móvel. Veja-se, como exemplo, o caso de uma certa Catarina Esteves, ainda de Santarém, cujo testamento data de 25 de Dezembro de 1441 (136).

Um terceiro exemplo, mais elucidativo, é o do já mencionado João Ramalho (137). Mercador e navegante, seria já possuidor de alguma fortuna, quando tomou o partido do Mestre

de Avis na crise aberta em 1383. Tendo desempenhado papel relevante na batalha do cerco de Lisboa (138), data dessa altura a sua ligação a D. João I. Enviado em missão ao papa (139), frequentava várias praças do Mediterrâneo Ocidental, onde criou fortes ligações e desenvolveu grande actividade comercial (140). Terá morrido por volta de 1433, tendo sido premiado, pouco antes, pelo rei com um terreno na cidade do Porto (141). A sua filha, porém, ao casar com Mem Cerveira, juiz do Porto e homem do rei, levou a descendência de João Ramalho a iniciar os degraus da nobilitação, onde se encontravam nos inícios do século XVI (142).

A debilidade desta burguesia trazia-lhe consequências graves. Uma delas era a de nunca terem conseguido controlar alguns dos grandes negócios do século XV, como o dos escravos (143) e do açúcar (144), em que a nobreza e a Coroa tinham um protagonismo evidente. Outra foi a de sofrerem uma dura concorrência de todos aqueles que tinham oportunidade de mercadejar, sem ser essa a sua profissão nem terem grandes condições para desenvolverem uma actividade comercial regular. Era o caso dos marinheiros e até de membros do clero. Inúmeros assentos notariais dão conta dessa constante presença de marinheiros envolvidos no comércio com o Levante peninsular e a Itália, seja como autores dos negócios, seja como suas testemunhas (145).

Era por isso que muitos dos mercadores raramente ultrapassavam os limites do pequeno negócio, muito mais fácil de controlar. Dos livros de "coses vedades" de Valência, vejamos o exemplo das mercadorias adquiridas por Isaac, judeu de Lisboa, no ano de 1405 (146).

Como mostra a figura, o pequeno número de produtos, embar-

1ª Carga (Barca de Afonso Eanes do Porto)

Pez .....380,8 Kg

2ª Carga (Barca de João Vicente do Porto)

Especiarias.....486,8 Kg

Papel..... 6 resmas

3ª Carga (Barca de Afonso Eanes do Porto)

Cofres e Caixas..... 12

(Fonte: ARV, Bailia, nº 245)

Fig. 30 - Cargas compradas em Valência, em 1405, por Isaac, judeu de Lisboa.

cados em diferentes navios, como forma de diminuir o risco, eram de escoamento garantido em qualquer cidade de Portugal. Afinal, todos os dados apontam para que os grandes elementos diferenciadores entre os mercadores portugueses que, nos séculos XIV e XV, se dedi-

cavam ao comércio, ou actividades complementares como o corso, era o facto de estarem ligados à Coroa ou a uma importante casa senhorial, ou beneficiarem de contactos comerciais internacionais de relevo na região. São estes dois aspectos que merecem uma análise em separado.

## b) Os mercadores e negociantes dos Príncipes

Entre os muitos portugueses que, por qualquer razão, frequentaram as águas do Mediterrâneo, uma boa parte deles servia a Coroa, ou pertencia a uma casa senhorial. Não admira. Deixando de lado os temas estritamente políticos, que alimentavam a circulação de pessoas na região, cedo a nobreza se apercebeu das vantagens que poderia retirar do comércio mediterrânico, ou do curso que lhe andava associado. A Coroa, não contando com o curso, também assegurava a importação de produtos que necessitava para a sua manutenção, como tecidos, ou que faziam falta no reino, como armas.

O que a documentação torna evidente é que, depois da Coroa, e entre as grandes casas senhoriais, talvez por uma questão de oportunidade, a primeira a perceber os dividendos que poderia retirar do comércio que circulava entre o Mediterrâneo e o Atlântico, foi a do primeiro governador de Ceuta, D. Pedro de Meneses. Acompanhando o curso que se fazia a partir de Ceuta (147), cedo os criados da sua casa apareceram a negociar, em seu nome, nos portos de Barcelona e Valência. é o caso de João de Lamego, cuja trajectória vale a pena seguir.

Numa carta de 12 de Julho de 1454 (148), João de Lamego, que à data vivia em Almada e se considerava vassalo do rei, dirigiu-se ao monarca, solicitando que, como já fizera 70 anos e se encontrava velho e fraco, fosse dispensado da guerra, em terra e no mar, e lhe fosse concedida uma pensão de aposentação. Neste documento lembrava que já participara no cerco e tomada de Ceuta, cidade onde ficara a servir D. Pedro de Menezes. Após este pedido, deve ter sido logo nomeado Guarda-Mor da moeda de Lisboa, cargo do qual desistirá pouco depois, visto que, em 18 de Fevereiro de 1455, o rei nomeia para o mesmo lugar Gonçalo Vasquez Gonzo (149). Talvez porque, como ele afirmava, "era de tall idade e franqua desposiçom que per esy os ja nom podia servir" (150).

Ao serviço de D. Pedro de Menezes, de cuja casa se considerava servidor, João de Lamego geriu, desde Ceuta, alguns assuntos que interessavam ao seu senhor. Em Agosto de 1423, apresentou-se em Valência para vender, em nome do governador, 6 mouros capturados, os quais transaccionará até Outubro (151), altura em que regressou a Ceuta. Mais de 10 anos volvidos, em Outubro de 1434, voltará, ainda a Valência, com nova partida de escravos, agora 16, os quais venderá a seguir (152).



Devia ser visita frequente dos portos do Levante peninsular, pois era constantemente para aí enviado. Ainda em Janeiro de 1434, João de Lamego teve de representar, em Barcelona, o seu amo num litígio que opunha este contra um certo Jacme Ferrer, mercador barcelonês, ao qual D. Pedro acusava de não lhe devolver certa quantia que lhe emprestara (153).

De origem muito diferenciada e com estatutos sociais diversos, estes homens, que negociavam ou faziam curso para a Coroa e outras senhores, aproveitavam, por vezes, a ocasião para, eles próprios, arriscarem um bom negócio, o que, claro, não fazia deles mercadores. Alguns deles eram verdadeiros "funcionários" régios, ou serviam de perto a Coroa. Dois exemplos típicos são os de Bartolomeu Gomes e Armando Bottini, ou Armão Botin noutros documentos.

Ambos estiveram profundamente envolvidos no pedido e meio lançado aquando da ida a Tânger. Como as tripulações dos navios ficaram isentas deste pedido, embora o tivessem de pagar no futuro, foram encarregados, por D. Duarte, de assentar as contas fiscais da administração com os homens do mar (154).

Bartolomeu Gomes foi escrivão da fazenda de D. João I e era, pelo menos em 1415, contador dos contos (155). Segundo



Rui de Pina (156), foi ele quem apareceu, após a morte do rei, a ler a famosa carta sobre o varejamento dos mercadores e que provocou tanta agitação em Lisboa, ainda na regência de Dona Leonor. Devido à importância das suas funções, foi distinguido com a autorização de andar armado de dia e de noite e com escolta (157).

Por várias vezes foram-lhe confiadas missões de compras no exterior, nomeadamente em Sevilha e Aragão (158). Apesar de possuir algumas propriedades em Alcântara e Algés (159) e de ser um oficial do rei, não perdia a oportunidade de fazer algum negócio. Numa dessas viagens, passou, no porto de Valência, nos finais de Abril de 1404, comandando uma barca armada, onde embarcou alguns produtos (160).

O caso de Armando Bottini não era muito diferente. Sendo, talvez de origem alemã (161), foi também contador em Lisboa (162) e o Infante D. Pedro, já regente, por carta de 15 de Março de 1439, cometeu-lhe a tarefa de rever as ementas dos contos e tomar as contas dos rendeiros da Coroa (163). Sendo, como Bartolomeu Gomes, proprietário rural, com interesses e privilégios em Alhandra (164), Cascais (165) e na margem sul do Tejo (166), ao menos em 1395, encontrava-se associado a mercadores de Lisboa no fretamento de navios que enviavam peixe para Aragão (167).

Mas é bom não esquecer uma outra componente desse mundo, em que o comércio convive com um corso constante e devastador, ele próprio um importante negócio. É difícil, com a documentação por agora conhecida, reconstituir o peso que o corso tinha para os mercadores, que não desdenhavam tomar uma presa para arredondar uma viagem mal sucedida, ou mesmo para as populações costeiras (168). O que não há dúvida é que a Coroa e casas como as dos Infantes D. Henrique e D. Pedro e depois D. Fernando, irmão de D. Afonso V, ganhavam bastante com esta actividade (169).

Esses corsários eram, também eles, gente de condição variada, incluindo estrangeiros. Entre os muitos corsários apontem-se os nomes de Afonso Ramos (170), os estrangeiros Marcos Alacante e Domingos Barraga (171) Afonso Garcia (172) e Alvaro Dias (173). A maior parte deles eram escudeiros e criados de uma das grandes casas senhoriais referidas, embora variasse muito a importância do seu estatuto e o destino das suas descendências. Vale a pena ilustrar esta situação com dois exemplos daquilo que eram os tipos de gente que se dedicava ao corso. O primeiro caso é de João Escudeiro, sendo, o segundo, o de Vasco Anes de Corte-Real.

João Escudeiro era marinheiro de profissão e tinha um

irmão, Gonçalo Gomes, também ligado à vida do mar (174). Em 1434, armou, com o seu irmão, dois navios, um barinel e uma caravela, que se dedicou ao corso no estreito de Gibraltar (175). Devia ter um feitio turbulento pois, segundo carta de 19 de Janeiro de 1440, assaltou a prisão do Infante D. João para libertar o seu irmão que aí se encontrava (176).

Perdoado o seu acto, em 1442 já comandava, por conta do Infante D. Henrique, um baleeiro que corria os mares de Málaga, outra vez na companhia do irmão. Nesta expedição capturou um navio de Valência, que para aí voltava carregado com sardinha (177). Apesar de pertencer à casa de D. Henrique (178), novamente o seu comportamento levou-o a ser degradado, primeiro para Ceuta e depois para a Madeira, tendo sido perdoado por carta de 9 de Abril de 1455, contra o pagamento de 5 reais para as arcas da piedade (179).

Recebeu alguns privilégios no final da sua vida (180) mas, apesar de ter sido corsário, é provável que pertencesse a uma família cujos membros, por volta de 1460, mantinha relações comerciais estáveis com Valência (181).

O caso de Vasco Anes de Corte-Real é mais interessante, visto não ser um simples escudeiro, pois tornou-se um membro proeminente da região de Tavira, dando aí início a

Escolar em Leis da Universidade de Lisboa, foi, sucessivamente, chanceler da Casa do Cível de Lisboa, regedor da Casa da Suplicação, membro do Conselho do rei, escrivão da puridade, Chanceler-Mor e vedor da fazenda do príncipe D. João. Combateu na tomada de Tânger e de Arzila e esteve na batalha de Toro. Primeiro barão em Portugal, do Alvito, entre os anos de 1449 e 1460 dirigiu mais de 10 embaixadas a Nápoles, Aragão, Roma, Florença e Veneza (194).

Aparentemente nenhum destes cargos e funções o ligaria ao comércio; puro engano. A par destas funções, no final do reinado de D. João I, era o comprador "oficial" do Infante D. Duarte (195). Nas suas deambulações por Itália contraía empréstimos através da casa Cambini ou da casa Medicis (196), os quais não serviam só para a sua manutenção. Numa dessas viagens, entre negociações políticas, João Fernandes da Silveira comprou, a pedido do rei armas e pólvora que enviou para o reino (197).

Também fidalgo e embaixador enviado à região mediterrânica, Martim Mendes Berredo acumulou uma importante fortuna. Protonotário apostólico em Lisboa (198), presume-se que desde 1447 iniciou a primeira das suas muitas missões como embaixador. Enviado a Roma e a outras cidades italianas, foi talvez em relação a Aragão que mais vezes exerceu essa

função (199). Do livro das despesas feitas em Ceuta até 1473 consta um lançamento de 482 dobras em favor de "Verredo", enviado ao rei aragonês (200).

Oriundo de uma família de Riba de Vizela, tinha propriedades em Cabeceiras de Basto, Frazão e Sanfins de Ferreira. Foi partidário do duque de Bragança no confronto que opôs este ao Infante D. Pedro, pelo que, depois de Alfarrobeira, recebeu bens em Santo Tirso de Meinedo, Unhão e Sapais, pertencentes a Aires Gomes da Silva e Martim e Pero Coelho. Casou-se, em 1456, com Dona Mécia Pereira, fundadora do mosteiro de Jesus em Aveiro, tendo então recebido 3.500 coroas de ouro de D. Afonso V, que se vinha juntar a outros privilégios que, pouco antes, recebera (201).

Em 1458, ao ser enviado ao rei de França, foi preso em Aguas-Mortas, tendo aí falecido; posteriormente, foi enterado na igreja dos franciscanos de Montpellier. Na prisão redigiu o seu testamento, datado de 15 de Novembro de

Ducados de ouro .....	785	(Construção do túmulo, missas por alma, pag. de dívidas, doações a familiares, criados e instituições religiosas)
Escudos velhos de ouro ...	11	(Doações a familiares)
Escudos novos de ouro ....	310	
Florins aragoneses .....	37	
Dobras castelhanas .....	16	
Reais portugueses .....	60.000	(Doações pias e a criados)

Fonte: Mauricio, Domingos "O Mosteiro de Jesus de Aveiro" Lisboa, 1963-67, vol IV, pags. 455/458.

Fig. 31 - Legados, em moeda, de Martim Mendes Berredo, segundo o seu testamento de 15 de Novembro de 1458.

1458, o qual dá bem conta de como a sua fortuna, parte investida em moedas fortes, devia ser bastante apreciável a julgar pela grandeza dos legados que então fez (202).

Todo estes exemplos ilustram uma situação que, em boa medida, era bastante particular. Em relação ao conjunto do comércio externo medieval português, uma parte dele, estava fora do alcance dos mercadores, que, em parte, dele eram excluídos, ou, no mínimo não controlavam. Encomendas feitas directamente por embaixadores, enviados especiais para comprar produtos "ricos": tecidos, jóias, armas, etc., concorrência permanente dos que, por qualquer motivo, viajavam, diminuía o campo de actuação dos mercadores do reino. é mesmo provável que esta situação tenha ajudado a acentuar as vantagens das práticas do transporte, em prejuízo do comércio.

Neste aspecto, o peso da Coroa, a maior "casa comercial" do reino, era por demais evidente. Fora da protecção do rei e de uma ou outra casa nobre, a alternativa, para os que queriam prosperar, e como acontecia noutras regiões da Europa, era a construção de uma teia de ligações a outras casas burguesas ou principescas estrangeiras, única forma de resistir à pressão que era exercida pela nobreza nos meios comerciais. Claro que esta ligação comportava riscos

evidentes: dificuldade de controlar o acesso ao mercado, incluindo o português, incapacidades óbvias na hora de fixar preços e dependência financeira.

### c) As ligações internacionais

A existência de ligações mais ou menos estreitas entre mercadores portugueses e os mercadores, sociedades e casas comerciais estrangeiras não é uma mera hipótese. Para a região do Mediterrâneo, são até fáceis de serem comprovadas.

Um exemplo, que não deixa dúvidas, pode ser retirado dos livros de "coses vedades" de Valência. Com efeito, para os produtos considerados estratégicos era preciso que, aquele que sacasse essa mercadoria, prestasse uma caução. O valor desta dependia de vários factores, nomeadamente as quantidades daquilo que se pretendia tirar de Valência. Como se torna claro, a prestação de caução, immobilizando capitais, encarecia demasiado o comércio. A alternativa estava na apresentação de fiadores locais. Mas, para que estes aceitassem avaliar essa exportação, tinham de ter alguma ligação com os portugueses que realizavam as compras em Valência.

Atente-se no quadro seguinte:

MERCADOR	PATRÃO DA NAU	CAUÇÃO		FIADOR	
		Montante †	Produto	Nome	Profissão
João Ramalho	João Ramalho	200 s.	Pez	Pere Avella	Corrector
João Martinez	Nicolau Eanes	50 s.	Pez	Anthoni Miralles	"
Bartolomeu Eanes	Nicolau Eanes	200 s.	Pez	Pere Avella	"
Fernando Sanches	Fernando Sanches	300 florins	-	Eximeno de Claries	"
Fernando Sanches	Fernando Sanches	200 s.	Escrava	Eximeno de Claries	"
Fernando Sanches	Fernando Sanches	200 s.	Pez	Eximeno de Claries	"
João Rodrigues	Fernando Sanches	100 s.	Prata	Anthoni Miralles	"
Fernando Sanches	Fernando Sanches	200 s.	Escrava	Anthoni Miralles	"
Bartolomeu Eanes	Nicolau Eanes	100 s.	Pez	Pere Avella	"
João Eanes	Nicolau Eanes	100 s.	Canhamo	Pere Avella	"
Nicolau Eanes	Nicolau Eanes	200 s.	Escrava	Johan Miravet	"
Bartolomeu Eanes	Nicolau Eanes	100 s.	Prata	Pere Avella	"
Jacme Ferrer	Nicolau Eanes	25 libras	Tecidos, alca trão e cofres	-	
João Lourenço Porfia	João Lourenço Porfia	200 florins	-	Eximeno de Claries	"

† Moeda valenciana

Fonte: J. Hinojosa Montalvo "Coses Vedades en 1404", Valência, 1792.

Fig. 32 - Mercadorias e mercadores portugueses caucionados em Valência, no ano de 1404.

A Fig. 32 é, sob muitos aspectos, bem esclarecedora. Note-se que se a caução andava, em média, entre as 5 e 10 libras valencianas, havia casos em que a caução era franca-



mente alta. Os fiadores de Fernando Sanches, por exemplo, em 1404, responsabilizavam-se em mais de 350 florins, o que era uma enorme quantia. Ao mesmo tempo, um homem como Eximeno de Claries, só à sua conta, garantia cauções num valor superior a 540 florins.

A razão de ser destas situações tem de ser encontrada na comunhão de interesses entre os mercadores portugueses e esses cidadãos de Valência. Estes, aliás, não era por acaso que tinham todos a mesma profissão, ou seja, eram corretores. E, apesar de alguma legislação restritiva (203), não era raro os corretores associarem-se a uma das partes dos negócios que intermediavam. É também de notar que, entre esses mercadores portugueses, consta o nome de João Ramalho, já antes referido como os dos grandes exportadores de pescado do Porto e protagonista de azedas contendas no interior da vereação.

Se fosse necessário outro exemplo, bastaria lembrar que os judeus mantinham, entre as suas comunidades, comunicações que incentivavam correntes comerciais (204). Mas, mais do que provar essa ligação, tem, talvez, mais interesse perceber o tipo e o sentido dessas relações, e as consequências que traziam para os mercadores portugueses.

Claro que, neste capítulo, os monarcas desenvolviam o seu

próprio quadro de relações, muitas vezes com vantagem, visto poderem negociar privilégios. Com efeito, no século XV, como já apontou Virgínia Rau, há uma relação evidente entre os privilégios concedidos aos estrangeiros a viver em Portugal e as vantagens comerciais da Coroa (205). Alguns desses estrangeiros, como o famoso Bartolomeu Florentim (206), ou os Lomellini (207), conquistaram posições muito fortes no tráfego dos couros e, apoiados em grandes impérios, como os Medicis e Cambini, tornaram-se os principais financiadores do comércio externo português.

Os mercadores do reino, que não dispunham do poder económico e político da Coroa nem das suas ligações, estavam limitados a negócios de menor dimensão e, quase sempre, encontravam-se na dependência dos estrangeiros, os quais dominavam há muito os circuitos comerciais, conheciam melhor que os nacionais os diversos mercados em que actuavam e tinham maiores meios financeiros à sua disposição. Vale a pena ilustrar, novamente, esta situação através do recurso a um exemplo, embora o seu nome, João de Lisboa, por ser demasiado comum, torne difícil a sua identificação positiva.

Já Luís Adão da Fonseca chamou a atenção para o facto de haver um "barquer", chamado João de Lisboa, no tempo em que

o Condestável D. Pedro reinou na Catalunha. Este autor tinha dúvidas em identificá-lo, ou com o escudeiro do Infante D. Pedro que participou, a seu lado, na batalha de Alfarrobeira, ou com um escudeiro do Infante D. Henrique (208). O mais certo, porém, é que nenhuma destas três hipóteses seja correcta.

De facto, desde muito antes de Alfarrobeira, vivia, em Barcelona, o português João de Lisboa, que se dedicava ao comércio com o reino. Assim, Abril de 1433 (209), um tal João de Lisboa comprou uma partida de peixe, no valor de 11 libras e 19 soldos de Barcelona ao português João Afonso da Silveira. Em 1441, em assento de 20 de Janeiro (210), João de Lisboa, considerado já como cidadão de Barcelona e apresentando-se como marinheiro de profissão, intermediava no comércio entre esta cidade e Portugal, enviando armas para o reino, as quais ele, em princípio, terá acompanhado na viagem (211). Uns anos depois, em 3 de Janeiro de 1444, vêmo-lo a comprar escravos que entretanto haviam chegado a Barcelona (212).

Pode duvidar-se de que este João de Lisboa fosse o mesmo que, 25 anos depois, era barqueiro em Barcelona, mas ele era um dos poucos cuja situação e relações comerciais lhe permitia desenvolver uma actividade comercial estável.

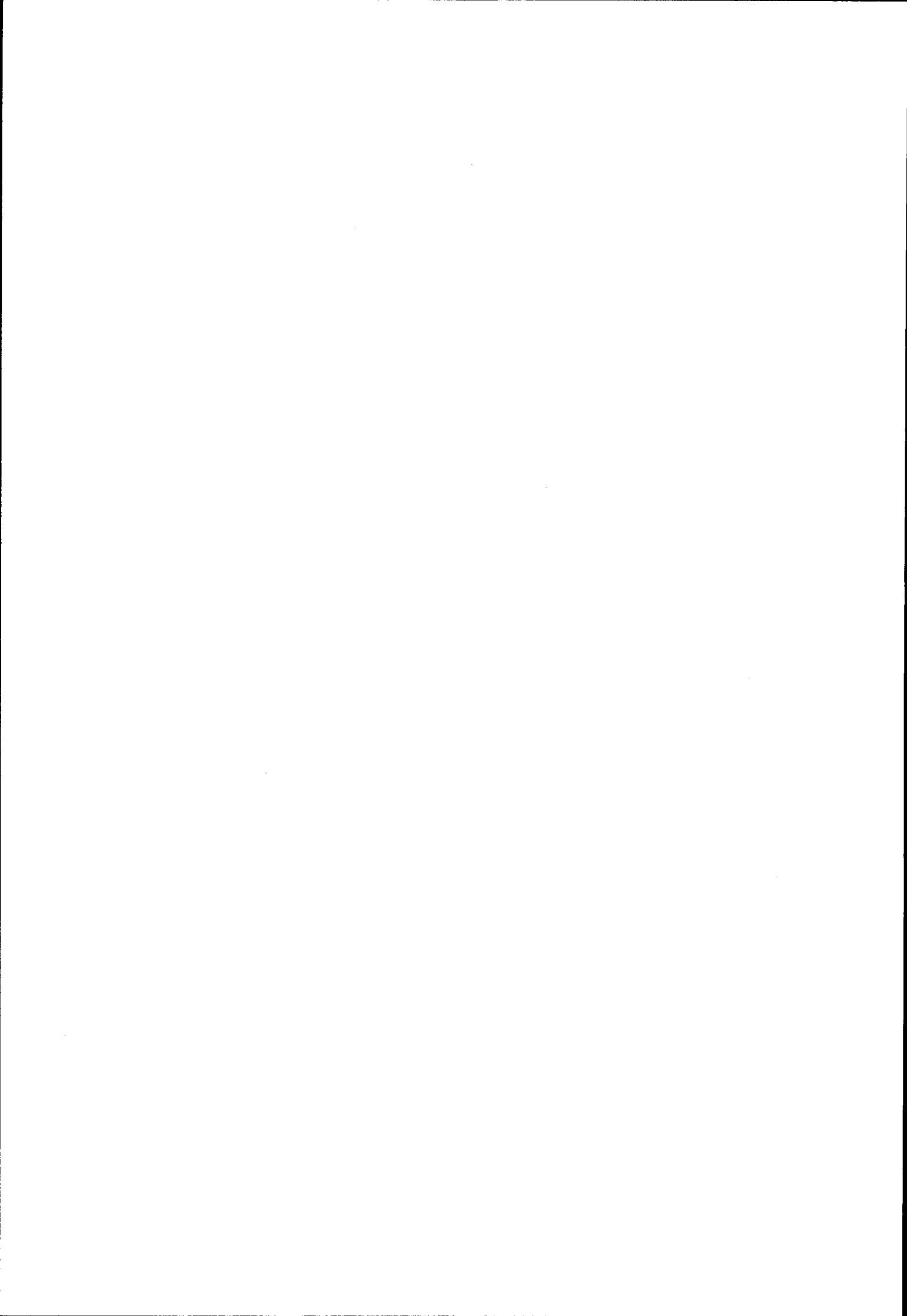
Eram estas relações e ligações que a documentação reflecte que permitia a alguns mercadores obter vantagens.

Repare-se, a este respeito, noutro exemplo. Em 24 de Abril de 1425, Estevão Dolot, corretor de ouro de Barcelona, envia a Pisa 60 "passes pices" (213), as quais Estevão de Évora trouxera à cidade. Em certa medida, esta era a real situação: as ligações internacionais dos mercadores abriam-lhes oportunidades de negócios, mas, a sua deficiente estruturação, pouco conhecimento dos mercados e falta de meios financeiros, colocava-os na dependência de outros concorrentes da região.

Num contrato de câmbio realizado em Porto Pisano, no ano de 1428 (214), tem-se a dimensão do problema. Para o pagamento de 21,5 coroas de ouro de França, em que eram intervenientes os irmãos Gonçalo e Jacob Cação, sendo o primeiro escudeiro de D. Henrique, e Gileanes João [sic], dicto O Moço, dão-se várias praças para proceder ao pagamento (215), mostrando como eram aperfeiçoados esses circuitos financeiros, o que não era o caso de Portugal.

O estudo destes grupos de mercadores necessitam de ainda de bastante investigação para se poder ter uma ideia mais precisa das suas estratégias económicas e familiares, dos seus métodos de organização, das suas linhas de fractura

políticas e dos seus níveis de riqueza. Em qualquer caso, parece evidente que, no comércio internacional, as ligações à Coroa e a sociedades e mercadores estrangeiros, foram os principais vectores que permitiram aos mercadores do reino alguma solidez nos seus negócios.



## NOTAS

- (1) **GODINHO**, Vitorino Magalhães "Os Descobrimientos: inovação e mudança nos séculos XV e XVI" in: "Revista de História Económica e Social" nº 2 (Jul-Dez 1978), pag. 7.  
Para as relações comerciais, na Idade Média, com a Flandres: **VANDEN BUSSCHE**, émile "Flandre et Portugal. Mémoires sur les relations qui existèrent autrefois entre les Flamands de Flandre - particulièrement ceux de Bruges - et les Portugais" Bruges, 1874; **FREIRE**, Anselmo Braamcamp "Maria Brandoa - a do Crisfal: II - A feitoria da Flandres" in "Arquivo Histórico Português" vol. IV, Lisboa, 1908, pags. 293/442; **MARQUES**, A. H. de Oliveira "Notas para a História da Feitoria Portuguesa da Flandres" in: "Studi in Onore de Amintore Fanfani" tomo I, Milão, 1962, pags. 437/476.  
Acerca da importância e antiguidade das relações comerciais com a Inglaterra, H. Gama **BARROS** ("História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV" tomo X, Lisboa, 2ª, pags. 192/193 e especialmente pags. 229/231 e 239/242 e, apesar de antigo, **SHILLINGTON**, Violet e **CHAPMAN**, Annie "The Commercial Relations of England and Portugal" Londres, 1907.
- (2) Ver, à frente, a nota 8. A importância desta ligação a Montpellier foi realçada por Francesco B. **PEGOLOTTI** ("La Pratica della Mercatura" Cambridge/Mas., 2ª ed., 1936, pag. 224 e segts.) quando, no capítulo dedicado a esta cidade e a Nimes, mostrou como estes dois centros urbanos se encontravam comercialmente ligados a Paris e ao Norte da Europa Montpellier, mencionava que estas duas cidades se encontravam comercialmente ligadas a Paris e a todo Sobre as ligações entre o Norte e o Mediterrâneo Ocidental importa ainda **RENOUARD**, Yves "Pour des recherches sur les relations entre pays de la Méditerranée et pays de l'Atlantique au Moyen Age" separ. "Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra" Coimbra, 1947.
- (3) **GODINHO**, V. M. *ob. et loc. cit.*
- (4) Ver, sobre este assunto, o que se disse no capítulo III da 1ª Parte e a bibliografia aí indicada.
- (5) **FERNANDES**, Rui "Descrição do Terreno em roda da cidade de Lamego duas léguas; suas produções e outras muitas cousas notáveis" in: "Colecção de Livros Inéditos da História Portuguesa" Tomo V, Lisboa, 1792, pags. 546/613.
- (6) Na carta de concessão de feira franca, concedida a Bragança em 15 de Julho de 1455, trataram-se com especial cuidado as matérias referentes à importação de panos, nomeando-se os "panos asy de lliã como de sseda doutras partes que nom seJon fectos em castella nem aRagon nem nauara" (**RAU**, Virginia "Feiras Medievais Portuguesas. Subsídios para o seu estudo" Lisboa, 1982, pag. 193).
- (7) A já acentuada animação comercial e a penetração de produtos mediterrânicos na Península Ibérica é um dos temas de uma interessante obra de Claudio **SANCHEZ-ALBORNOZ** ("Estampas de la vida en Leon durante el siglo X" Madrid, 1926).
- (8) **ARAGAO**, A. Teixeira de "Descrição geral e histórica das moedas cunhadas em nome dos Reis, Regentes e Governadores de Potugal" Vol. I, Lisboa, 1874, doc. 3, pags. 334/340.
- (9) **GODINHO**, Vitorino Magalhães "Os Decobrimientos e a Economia Mundial" Vol. I, Lisboa, 2ª ed., 1981,

paqs. 98/99.

(10) (TAVARES), Maria José Ferro "Alguas reflexões sobre a legislação monetária de Afonso III" Lisboa, 1977, pag. 494 (separ. da "Revista da Faculdade de Letras" de Lisboa, IV série, nº 1); IDEM, "Para o estudo da numária de D. Dinis" Lisboa, 1972, pag. 226 (separ. "Do Tempo e da História" V). Como esta autores mostrou, foi no tempo do rei Lavrador que a economia do reino se integrou, com a cunhagem das dobras e dos torneses, no bimetalismo europeu de então, desligando-se assim, pouco a pouco, de um certo hibridismo que caracterizava a circulação monetária e portuguesa, como de resto a sua economia.

(11) Cf. com o ponto seguinte deste capítulo e, em especial, com o Capítulo IV desta parte onde se procura mostrar como o financiamento do comércio era feito, em grande medida, a partir de praças externas.

(12) Veja-se o artigo: TRINDADE, Maria José "Marchands étrangers de la Méditerranée au Portugal pendant le Moyen Age" in: "Estudos de História Medieval" Lisboa, 1981, pags. 211/230. Tome-se o caso dos aragoneses. Numa passagem da "Crónica de Dom Fernando" (Lisboa, 1975, pag. 6), Fernão LOPES escreve: "Avia outrossi mais em Lixboa estantes de muitas terras, nom em huma soo casa, mas muitas casas de hua naçom ... e catellaões d'Aragom e de Maiorqua". Já D. Pedro I, em 1362, numa carta de confirmação e de segurança, referia privilégios anteriores e reconhece que há muito viviam em Lisboa: "como andarom des o tempo que na dicta minha cidade de Lixboa som moradores ataa o tempo d ora" ("Chancelarias Portuguesas. D. Pedro I" INIC, Lisboa, 1984, pag. 342.

(13) No ponto nº 2 deste capítulo abordar-se-ão alguns exemplos concretos da actividade desses viajantes, mercadores e enviados em geral às regiões mediterrânicas. Veja-se, por exemplo, RENOARD, Yves "Un français du sud-ouest évêque de Lisbonne au XI<sup>e</sup> siècle: Thibaud de Castillon (1348-1356) - sa fortune, ses placements et ses relations avec les hommes d'affaires de son temps" Coimbra, 1959, pags. 3/9 (separ. de "Bulletin des études Portugaises").

(14) Segundo Maria José Ferro (TAVARES) - "Os Judeus em Portugal no século XIV" Lisboa, 1979, pag. 116 - Reimão de Cardona contraiu, junto de um judeu, um empréstimo para comprar a vila de Mourão.

(15) PINA, Rui de "Chronica d'el-Rei D. Afonso IV" in: "Crónicas" Porto, 1977, pag. 378; RODRIGUES, Sebastião Antunes "Rainha Santa - Cartas inéditas e outros documentos" Coimbra, 1958, pags. 86/87.

(16) LOPES, F. Félix "Duas cartas inéditas da Rainha Santa Isabel" in: "Revista de História" tomo XIII, Coimbra, 1971, pag. 71 e segts.

(17) IDEM, *Ibidem*, pags. 24 e segts.; RODRIGUES, S. A. *ob. cit.*, pag. 63 e segts.; BRANDÃO, Frei Francisco "Monarquia Lusitana" Quinta Parte, Lisboa, 1976, pags. 68/70. Mas, sobre D. Vataza, merece uma muito especial menção: COELHO, Maria Helena e VENTURA, Leontina "Vataça - uma dona na vida e na morte" in: "Actas das II Jornadas Luso-Espanhola de História Medieval" vol. I, Porto, 1987, pags. 159/193.

(18) Ver, no Anexo I, o Quadro XXIV que nem sequer é exaustivo. Além da bibliografia indicada ver ainda: NEMÉSIO, Vitorino "Isabel de Aragón, la Reina Santa de Portugal" Barcelona, s/d; NUNES, Joaquim "Legenda de S. Isabel de Portugal" in: "Boletim da Classe de Letras da Academia das Ciências de Lisboa" 13, 1921, pags. 1316/1318; SAN VICENTE, Angel "Isabel de Aragón, Reina de Portugal" Saragoça, 1971; LAPA, Manuel Rodrigues "Lições de Literatura Portuguesa - época Medieval" Coimbra, 1977,



pag. 183; ALMEIDA, Fortunato de "História da Igreja em Portugal" vol. I, Porto, 1967, pags. 519/520; VASCONCELOS, António G. R. "Evolução do culto de D. Isabel de Aragão, esposa do rei Lavrador Dom Dinis de Portugal" 2 vols., Lisboa, 1804; BRANDÃO, Fr. F. ob. cit., Parte Quinta, em especial pag. 66 e segts. e Parte Sexta (Lisboa, 1980) pags. 256/263.

(19) BRANDÃO, Ibidem, Parte Quinta, pag. 173 e 238.

(20) A.C.A., C.R.D., Jaime II, Cx. 115, nº 115, fols. 1/3 e Cx. nº 149, Extra Series, nº 528.

(21) Em 1325, encontrando-se em Fez, Napoleão de Aragão pede e obtém consentimento de D. Afonso IV para ser recebido em Portugal: GIMENEZ SOLER, A. "Caballeros espanoles en Africa y Africanos en Espana" in: "Révue Historique" tomo XII (nº 42, 1905). pags. 346/347, N.Y./Paris. Um outro exemplo é o de Fernando Fernandes, cavaleiro e criado do rei de Portugal, que, tendo acompanhado um nobre castelhano ao Norte de Africa em busca de fortuna, pede a Jaime II de Aragão para interceder junto do monarca português para poder voltar e, ao mesmo tempo, envia-lhe um interessante relatório sobre a situação na "Merinida", ou seja, Marrocos (IDEM, Ibidem, pag. 347/348). Sobre este cavaleiro: DUFOURCO, Ch.-Em. "L'Espagne Catalane et le Maghrib aux XII et XIV siècles" Paris, 1966, pag. 383.

(22) A.C.B., Libros Extravagantes - Cuentas, "Llibre de deutes, tremezes i rebudes de Mitjavila i companya (1345-1370)", fol. 26v.

(23) DP, I, 37.

(24) A.C.A., C.R.D., D. João I, Cx. 11, nº 1147.

(25) Ver o Capitulo I da 3ª Parte.

(26) A.C.A., C.R.D., Afonso III, Cx. 22, nº 2630, fols. 1/4 e 4/7, respectivamente.

(27) Ver o nº 2 do Capitulo seguinte

(28) Cf. supra com a nota 24.

(29) Não é fácil avaliar o alcance de muitas dessas restrições. Na verdade, como se tem vindo a mostrar, a economia portuguesa, se necessitava de manter vivo o comércio luso-magrebino, fonte importante de metal precioso, já desde inícios do século XIV se tinha "voltado" para a Europa cristã (cf. com as notas 9 e 10). Nesta questão, além das motivações de ordem religiosa e de necessidades de importação do reino, haveria, pois, um elemento concorrencial entre os próprios grupos de mercadores. Entretanto, António Dias FARINHA defendia que, entre 1415 e 1447/50, a situação em relação ao Norte de Africa era de defesa - chamou-lhe a fase de conquista - e só durante os anos de 1450-71 o comércio magrebino ganhou importância em contactos com Fez, Tremecém e Tunes, para, após esse período, se entrar na fase da "senhorialização" ("Portugal e Marrocos no século XV" Tese de Doutoramento apresentada na Fac. de Letras de Lisboa, vol. I, pags. 244 e 289/292). Não parece porém haver dúvidas que, nos primeiros anos após Ceuta, a fase de conquista significou uma sistemática pilhagem das zonas litorais, enfraquecendo as capacidades dessas sociedades para se virarem ao mar. Assim, após meados do século XV, a situação estava madura para desenvolver um comércio vantajoso para Portugal.

(30) Essas inúmeras restrições, particularmente as que respeitavam aos alimentos, parecem ter mais a ver com os problemas alimentares do reino, do que com considerações de qualquer outro tipo e nem se-

quer eram só dirigidas contra o mundo muçulmano, apesar de todas as proibições eclesiásticas (MARGUES, A. H. de Oliveira "Introdução à História da Agricultura em Portugal" Lisboa, 2ª ed., 1968, pags. 167/173).

(31) MELLO, Francisco de (Conde de Ficalho) "Viagens de Pero da Covilhã" ed. fac-simil. (1898), Lisboa, 1988, pags. 49/50.

(32) MH, VII, 106, pags. 166/167 e VII, 109, pags. 171/172, ambos de 13 de Setembro de 1440. Segundo esses documentos, Vasco Gouveia era monteiro-mor do rei aragonês. É vasta a documentação acerca deste homem: MH, VII, 106 a 108; VIII, 177, 182 e 186 a 188; X, 224 a 227; XI, 5 a 8 e 14; XIII, 9, 38, 49 e 170; A.N.T.T., Chanc. D. Afonso V, Liv. 11, fol. 137; Liv. 37, fols. 120v e 121; Leitura Nova - Extras, Liv. único fols. 117 e 183v.

(33) MH, IX, 45, pags. 73/75, carta de 25 de Setembro de 1445; MH, XIII, 71, pags. 122/124, que é uma carta do rei de Aragão, emitida em Nápoles em 6 de Janeiro de 1458, enviava Vasco de Oliveira a Aquileia e Rodes para tratar de assuntos da Coroa.

(34) MH, IX, 21, pags. 48/49, documento de inícios de Setembro de 1445. Acerca daqueles que acompanharam no exílio D. Leonor, ver ainda: MH, IX, 67, pags. 94/96; IX, 68 e 69, pags. 96/97; IX, 78 a 80, documentos de Janeiro de 1446 e a tentativa de acordo, mediada pelo duque do Borgonha, para resolver o problema dos refugiados (MH, IX, 145, pags. 212/213).

(35) Só os portugueses identificados por Luis Adão da FONSECA ("O Condestável D. Pedro de Portugal" INIC, Porto, 1982, em Apêndice, pag. 323 e seqts) é da ordem dos 288 indivíduos.

(36) Tanto no ponto 2 deste capítulo, como no capítulo seguinte, no último ponto se voltará a abordar esta questão.

(37) MORENO, Humberto Baquero "Um aspecto da política cultural de D. Afonso V: a concessão de bolsas de estudo" in: "Revista das Ciências do Homem" Univ. de Lourenço Marques, vol. III, nº 1, Série A, Junho de 1970, pags. 200/205.

(38) Estes estudantes eram considerados servidores do Abade (NUNES, Eduardo Borges "Dom Frey Gomez. 1420-1440" vol. I, Braga, 1963, pag. 155.

(39) Trata-se de uma declaração de recebimento de certas quantias, datada de 17 de Janeiro de 1472, publicada por Giulia Camerani MARRI ("I Documenti Commerciali del fondo Mediceo nell'Archivio di Stato di Firenze (1238-1492) Regesti" Florença, 1951, pag. 30): "Laurentius Lomelinus q. Jacobi, ut procurator Bartholomei de Parete catalani et Thobie Lomelini commorantium Rodi, procuratorum religionis Rodi, ad recipiendum in Mediolano pecunias prioratus Lombardie, in Sicilia pecunias prioratus Castellie et Portugalie et in Londonio pecunias prioratus Anglie ..."

(40) MELLO, Francisco ob. cit., pag. 70/71.

(41) MH, IV, 120, pags. 323/324.

(42) HEERS, Jacques "L'Expansion maritime portugaise à la fin du Moyen-Age: la Méditerranée" Lisboa, 1956, pag. 92 (separ. da "Revista da Faculdade de Letras" tomo XXII, 2ª série, nº 2, 1956).

- (43) IDEM, Ibidem, pag. 93. De facto o número de portugueses a viver em Roma, nomeadamente a tratar de assuntos junto da Cúria, era muito maior e justificava plenamente esse constante envio de letras de câmbio: COSTA, António Domingues de Sousa "Monumenta Portugaliae Vaticana" vol. I, Roma/Porto, 1968, pag. LVI.
- (44) MADURELL MARINÓN, José Maria "Portugueses em Barcelona (1391-1441) - Notas dispersas para su historia" in: "Bracara Augusta" vol. XVI/XVII, Braga, 1964, pag. 252.
- (45) A.C.A., Real Patrimonio - Maestre Racional, "Fragmentos de Livros de Ajustes", nº 2345, Cad. 4, fol. 7 r/v.
- (46) O código, muito deteriorado, além da referência aos dois portugueses, limita-se a indicar quantias pagas por trabalhos efectuados.
- (47) CASAS HOMS, J. M. "Galeres Catalanes Trescentistes. Enrolament de llurs tripulacions" in: "Cuadernos de Historia Economica de Cataluna" VIII, Barcelona, 1972, pags. 35, 60, 63 e 69.
- (48) RAU, Virginia "Privilégios e Legislação portuguesa referentes a mercadores estrangeiros (séculos XV e XVI)" in: "Fremde Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel" ("Actas do Colóquio Intenacional de História Económica e Social") vol. I, Colónia/Viena, 1970, pag. 15.
- (49) IDEM, Ibidem, pag. 16.
- (50) NUNES, Eduardo Borges ob. cit..
- (51) COSTA, António Domingues de Sousa "Estudantes Portugueses na Reitoria do Colégio de S. Clemente de Bolonha na Primeira Metade do Século XV" in: "Arquivos de História da Cultura Portuguesa" Vol. III, nº 1, Lisboa, 1969, pag. 64.
- (52) IDEM, Ibidem.
- (53) COSTA, António Domingues de Sousa "Mestre André Dias de Escobar, Figura Ecuménica do Século XV" in: "Estudos e Textos da Idade Média" nº 2, Roma/Porto, 1967, pags. 172/176.
- (54) ALMEIDA, Lopo d' "Cartas de Itália" edição de M. Rodrigues Lapa ("Textos de Literatura Portuguesa", III), Lisboa, 1935. é uma premissa implícita em muitas das passagens das 4 cartas enviadas a D. Afonso V (pags. 21 e 34, por exemplo). Essas cartas estão também publicadas em António Caetano de SOUSA "Provas Genealógicas ..." I, pags. 633/645.
- (55) Ver supra nota 37.
- (56) Ver supra nota 33.
- (57) A.H.P.B., Not, Antonio Vinyes, "9 Manuale", Leg. 6, 2/6/1435-7/1/1436. Resumido por MADURELL MARINÓN, J. Mº ob. cit., pag. 252, ele não dá uma ideia completa da complexidade do negócio.
- (58) LOPEZ DE NENESES, Amada "Documentos acerca de la Peste Negra en los dominios de la Corona de Aragon" in: "Estudios de Edad Media de la Corona de Aragon" vol. VI, Saragoça, 1965, pags. 301/302.

(59) NASCIMENTO, Aires Augusto "Livro dos Arautos" Lisboa, 1977, pags. 29/36; MARQUES, A. H. de Oliveira "As Relações Diplomáticas" in: "Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval" vol. I, Porto, 1987, pag. 53.

(60) Na segunda parte deste capítulo tratar-se-á com mais detalhe de Martim Mendes Berrado.

(61) Sobre João Fernandes ver, à frente, notas 194 e segts. Uma sinopse biográfica pode ser consultada em: RAU, Virginia "Bartolomeo di Iacopo..." pags. 108/109.

(62) DP, Supl. I, 301. Esses privilégios foram sucesivamente confirmados em 1341 e 1350 - DP, I, 66, 67 e 76. No pleito judicial (DP, Supl. I, 512 e 513, pag. 426) a intervenção do procurador dos interesses portugueses leva à conclusão de que os privilégios concedidos eram comuns a todos os de "nação portuguesa".

(63) VANDEN BUSSCHE, émile ob. cit., pags. 81/96: "...hommes les marchans, maistres de nefz, maronniers et subgiez du royaume de Portugal...".

(64) DP, Supl. I, 101. Entre esses direitos estava o de poderem eleger um consul.

(65) Em carta de quitação a João Fernandes da Silveira, referente às embaixadas em que ele esteve envolvido entre os anos de 1456/60, D. Afonso V quitou o futuro barão do Alvitto de cerca de 13.500 ducados de ouro, que recebera através das grandes casas italianas: Medici, Cambini e Lomellini (MH, XIV, 73, pags. 199/204).

(66) BALLESTEROS Y BERETTA, António "Sevilla en el siglo XIII" Madrid, 1913, Apêndice C, pag. 279.

(67) DP, I, 436. Em 23 de Fevereiro de 1459, D. Afonso V refere-se-lhe como a bolsa "da nação de nossos regnos que em brujes esta".

(68) De facto, em Sevilha, por ordem de D. Pedro de Castela "todollos mercadores Catellañes que hi eram [foram presos] e escrepverlhe todos seus bens" (LOPES, Fernão "Crónica de D. Pedro I" Porto, 1965, pag. 88)

(69) ALVAREZ, Frei João "Chronica do Infante Santo D. Fernando" Coimbra, 1911, pags. 74.

(70) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 13, fol. 20 e 28v/29v; nesse negócio de compra e venda, o consul ficou constituído fiador do compromisso, nomeadamente da devolução em dobro do sinal, caso os portugueses não cumprissem o contrato (fol. 22v23).

(71) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 13, 14/12/1390-5/6/1391, fol. 25.

(72) O primeiro acto conhecido deste consul, envolvendo portugueses, é de 4 de Janeiro de 1395: A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 48, 14/11/1394-9/5/1395, fol. 28v. Sobre este consul que, pelo menos durante 35 anos, dirigiu e representou os interesses dos portugueses em Barcelona: FERRER I MALLOL, Maria Teresa "Documents sobre el consolat de castellans a Catalunya i Balears" in: A.E.M., nº 1, 1964, pags. 599/601 e documentos anexos.

(73) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 50, 8/11/1404-1/5/1405, fol. 38: "Garcias del Caudet, consul castellanorum civis Barchinone, confiteor et ordinos vos Alfonso Rodrigues, mercato-

rem vicinum ville Setual [sic], regni Portugalie, licet absentem, procuracione memoria (?) ad petendo, exigendo et recepiendoper me et nomine meo a Goncalianis de Evora, mercatore vicino civitatis Lisbona, regni Portugalie, ... illas quinquaginta quinque libras ...".

(74) A.H.P.B., Not. Bernardo Pi, "36 Manual Comun" Leg. 23, 14/7/1430-6/4/1431, fols. 7v/8.

(75) DP, I, 352. Nem sequer é seguro que fosse oriundo de Portugal, embora não haja dúvidas que mantinha negócios com o reino. A esta nomeação também não será provavelmente estranho o facto do regente D. Pedro estar bastante envolvido nos conflitos entre Castela e Aragão. Segundo alguns autores, o infante teria dado particular atenção aos burgueses catalães e à estabilidade das relações do reino com Aragão (MORENO, Humberto Baquero "Carta do Infante D. Pedro aos Conselheiros de Barcelona sobre a situação política portuguesa de 1438 a 1440" Lisboa, 1973 separ. de "Portugaliae Historica" vol. I.

(76) A.C.A., Real Patrimonio - Batllia General, H-33, fol. s/nº, assento de 20 de Janeiro de 1441, em que o futuro consul recebeu autorização para levar 60 lanças no navio do português Afonso Eanes; em 26 de Março de 1442 - A.C.A., R. P. - Bat. Gen., H-33, fol. s/nº -, nova autorização para transportar mais armas (220 lanças, 4 couraças, 1 arnês, 20 pares de guarda-braços e 20 bestas). Por fim, em 18 de Maio do mesmo ano (IDEM, *Ibidem*, fol. s/nº), Gonçalo Cerdal embarca nova partida de armas para Portugal (30 lanças, 15 couraças, 32 bestas 4 servilheiras). A quantidade das armas exportadas mostram não se estar em presença de pequenas e esporádicas quantidades.

(77) A lógica das concessões de autorização de exportação de armas exigia que alguém se responsabilizasse em apresentar um certificado de destino final. Nos 3 assentos é sobre o próprio Cerdal que recai esse ónus o que, em princípio, implicaria a sua viagem a Lisboa: "Gondisalvus de Serdal, sartor civis Barchinone, gratie etc. sub pena decem libras ... quae hinc ad unum annum proxime venturum restituet albaranum responsabilius illus officium regni Portugalie..." (Ver, no Anexo II, a Fig. 1).

(78) DP, III, 44. É provável que esse papel estivesse dentro da família Lomellini. Assim, por volta de 1461, seria consul em Génova Bartolomeu Lomellini (HEERS, Jacques "L'Expansion maritime..." pag. 95).

(79) Esse consul chamar-se-ia Jorge Dente: A.S.G., Archivio Notarile - Not. Branca di Bagnara, fol. 28. Estas alterações parecem apontar que, como aconteceu com Barcelona, terá sido o aumento do comércio luso-genovês que impôs consules ligados, de facto, aos interesses da Coroa.

(80) É mais fácil controlar esta realidade no porto de Valência. No ano de 1405 (A.R.V., Bailia, nº 245), barcas como a de João Porfia ou de Afonso Mendes do Porto limitaram-se a carregar no navio prata ou passageiros. Enquanto isso, a barca de Nicolau Esteves, também do Porto, esteve no Grau de Valência durante largo tempo, talvez dois ou três meses, para poder carregar as muitas mercadorias que trouxe para Portugal.

(81) Tanto nas cidades italianas, nomeadamente Génova, como em Barcelona e Valência os notários faziam uma parte do seu trabalho na própria zona portuária, anotando muitas das escrituras que depois passavam a limpo. Sobre este assunto ver, no final ("Arquivos, Fontes e Bibliografia"), a parte respeitante às "Fontes" e a bibliografia aí indicada.

(82) Era o que constava no nº 3 da carta patente de Filipe Augusto de Janeiro de 1290 - DP, Supl. I, 301.

(83) A.R.V., Protocolos, nº 1260, fol. s/nº.

(84) A.C.A., Canc. Real, nº 2246, fol. 81.

(85) A.R.V., Protocolos, nº 1254, fol. s/nº.

(86) MADURELL MARINÓN, J. Ob. cit., pags. 251/252.

(87) Provavelmente, em alguns casos, estaremos em presença de escravas, ou pelo menos de evitar que essas mulheres fossem vendidas como escravas. Eis alguns exemplos de passageiras transportadas: em Barcelona, em 1 de Outubro de 1409, Mestre Afonso é autorizado a levar ao Porto duas filhas suas, Maria e Violante, e, no prazo de um ano, a entregar certidão comprovativa, sob pena de "corpo e bens" (A.C.A., R. P. - Bat. Gen., H-21, fol. 59. Outro caso, passado na mesma cidade, sucedeu em Julho de 1425, quando Bonetus de Casari, barcelonês, se comprometeu a levar para Lisboa, num navio português, uma mulher chamada Clara, esposa de Jacob Vicente de Lisboa (A.C.A., R. P. - Bat. Gen., H-27, fol. 119). Em Valência, claro, o processo passava-se de igual modo.

(88) MH, III, 83, pags. 169/170.

(89) Em 7 Julho de 1424, João Fernandes, denominado como "comprador maior do inclito Eduardo", primogénito do rei de Portugal, recebeu, a mando do monarca de Aragão, 50 florins de ouro, para satisfação das despesas e feitos realizados na corte do Infante para o rei de Aragão (A.R.V., Maestre Racional, nº 8759, fol. 68). Ver acima notas 61 e 65.

(90) FONSECA, Luis Adão "Navegacion y Corso..." pags. 82/83.

(91) No Capitulo III, nº 1, desta parte, ver-se-á com mais atenção essa viagens. Cf. com a Fig. 34.

(92) A.H.C.B., Documentos Mercantis, (IX - 13), Pasta de 1421-1449. O documento é de 1439 e a sentença e o seu registo têm data de 25 de Outubro desse ano.

(93) COSTA, António Domingues de Sousa "Monumenta Portugaliae Vaticana" vol. I, Roma/Porto, 1968, pag. LV.

(94) A.H.P.B., Not. Bernardo Pi, "55 Manualis Comunis" Leg. 3, 9/5/1441-5/2/1441, fol. s/nº.

(95) CHORÃO, Maria José Bigotte "A Confraria de Santa Catarina de Monte Sinai - De Ribamar a Lisboa. Dos Letrados aos Livreiros" in: "Memória" edição do A.N.T.T., nº 1 (1989), pag. 71.

(96) Cf. com a nota 35 deste capítulo.

(97) MARTINEZ-FERRANDO, J. Ernesto "Catálogo de la Documentación de la Cancellaria Regia de Pedro de Portugal (1464-1466)" vol. I, Madrid, 1953, pags. 244/246. Ai diziam (pag. 245): "E si alguns dels qui eren ab mossen Gil de Tahide e Ferrando de Silva se son partits e segreguats de lur companya pensam haver prou certitud esser ne causa lur mala tractacio, qui no contents del que per si pendre han pogut, mes dels amichs que dels enemichs, encara se han occupat ço que los tals quanyat havien...". É pelos anos do rei "intruso" que terminam as referências dos anais da cidade a Portugal ou aos portugueses que chegavam a Barcelona (SCHWARTZ Y LUNA, Frederick e CARRERAS Y CANDI, Francesch

"Manual de Nouvelles Ardits vulgarmet apellat Dietari des Antich Consell Barceloni" Barcelona, vol. I (1390-1446), 1892, pags. 260 e 382 e vol. II (1446-1477), 1893, pags. 438, 443 e 461.

(98) HEERS, Jacques "L'expansion Maritime..." pags. 100/101.

(99) RAU, "Bartolomeo di Iacopo..." *ob. cit.*; MELIS, Federigo "Documenti per la Storia economica dei secoli XIII-XVI" Florença, 1972, pags. 260, 440 e 442; IDEM, "Di alcune figure di operatori economici fiorentini attivi nel Portogallo, nel XV secolo" in: "Freunde Kaufleute..." vol. I, Colónia/Viena, 1970, pags. 56/73.

(100) A.S.G., Notai Antichi - Not. Bosio di Pietra, nº 842, doc. 312.

(101) A.S.G., Notai Antichi - Not. Bosio di Pietra, nº 842, testamento de Martim Vasco de Turri (Torre ?), datado de 15 de Março de 1493. Há, de facto, uma rica documentação notarial respeitante ao comércio com Portugal nos arquivos de Génova (contratos, testamentos, certificados de vários tipos, etc.). Mas o problema de fundo mantém-se: nos finais do século XV, a aposta do reino dirigia-se para as navegações atlânticas.

(102) A.N.T.T., Chanc. D. Fernando, Liv. 1, fol. 29v.

(103) HINOJOSA MONTALVO, José "De Venecia a Flandes..." pag. 159.

(104) DUFOURCQ, Ch.-Em. "Les Relations de la Péninsule Ibérique et de l'Afrique du Nord au XIVe siècle" in: *A.E.M.*, nº 7 (1970/71), pag. 59.

(105) ALVAREZ, Fr. João *ob. et loc. cit.*

(106) MADURELL MARIMON, J. Nº "El Arte de la Seda entre judios y conversos" in: "Sefarad" ano XXV, 1965, fasc. 2, Madrid/Barcelona, pags. 247 e seqts.

(107) SEVILLANO COLON, Francisco "De Venecia a Flandes" in: "Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana" tomo XXXIII (1968), Palma, pag. 31.

(108) A.C.A., R. P. - Bat. Gen., H-34, fol. 11v. O documento é de 2 de Agosto de 1443 e, concretamente, esse grupo recebe autorização para se estabelecer na Sicília, para onde se pretendiam dirigir.

(109) FERRER NAVARRO, Ramon "Aportacion al comercio valenciano en el ano de 1393" in: "Estudios de Edad Media de la Corona de Aragon" vol. IX (1973), Saragoça, pag. 169. No comércio medieval no interior da península Ibérica, que pelas suas características seria sempre de pequena dimensão, parece ter sido bastante praticado por gente de origem árabe. O facto de poderem cruzar a península com mais facilidade, através do reino de Granada (Ver, no Anexo II, Mapa nº 1), ajudá-los-ia permitindo-lhes melhores acessos ao Ocidente. Talvez isso permita explicar a animação de algumas feiras do interior, como as de Lamego, onde afluíam muitos mouros (cf. supra com a nota 5).

(110) DP, Supl. I, 477 e 486; VITERBO, Sousa "Artes industriais e indústrias portuguesas. Tapeçaria" Coimbra, 1902. Sobre a debilidade económicas dos mouros: MATTOSO, José "Identificação de um país - Ensaio sobre as origens de Portugal" vol. I, Lisboa, 1985, pag. 375 e a bibliografia aí citada.

(111) SÉRGIO, António "Breve Interpretação da História de Portugal" Lisboa, 4ª ed., 1975, Cap. IV da

Primeira parte, pags. 31/35.

(112) CORTESAO, Jaime "Os Factores Democráticos na Formação de Portugal" Lisboa, 1974, Cap. III e pag. 126 e segts.

(113) IDEM, Ibidem, pags. 130/131.

(114) COELHO, António Borges "Raizes da Expansão Portuguesa" Lisboa, 4ª ed., 1979.

(115) IDEM, Ibidem, pags. 87/88.

(116) IDEM, "A Revolução de 1383" Lisboa, 3ª ed., 1977, em especial o nº 7 do Capítulo III, pags. 138/144.

(117) Utilizou-se aqui a pequena monografia de Afonso de DORNELLAS "Os Almadas na História de Portugal" Lisboa, 1942, separ. da revista "Independência" tomo II.

(118) Muitos desses documentos encontram-se sumariados em "As Gavetas da Torre do Tombo" Lisboa, 1960-1977. As chancelarias régias estão cheias de documentos referente às suas tendas, prova da importância que o monarca lhe dava. Se procedermos a uma avaliação das tendas aforadas durante o reinado de D. Pedro I, só a partir do livro da sua chancelaria ("Chancelaria Portuguesa - D. Pedro I (1357-1367)") INIC, Lisboa, 1984), obtemos os seguintes resultados:

Anos	Tendas (nº)	Foro (libras/ano)
1358	1	18
1360	5	238
1361	3	33
1362	10	223,5
1364	6	255
1365	1	15
1366	5	105,5

(119) DORNELAS, Afonso de ob. cit., pag. 8.

(120) RAU, Virginia "Os Brandões do Porto - Uma fortuna no século XV" Porto, 1959, separ. do "Boletim Cultural" da C. M. do Porto, vol. XXII.

(121) IDEM, Ibidem, pag. 12. Tem-se vindo a usar ao termo "cidadão" nos moldes em que o caracterizou A. H. de Oliveira MARQUES ("Portugal na crise dos séculos XIV e XV" in: "Nova História de Portugal" dir. de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. IV, Lisboa, 1987, pags. 264/266). Como aí se mostra essa designação é suficientemente fluida para incorporar gente com origem social diversa, embora se refira sempre às elites urbanas dos proprietários absentistas, carregados de privilégios, por vezes mercadores e com o estatuto de vassallos que os aproximava da Nobreza.

(122) Cf. com o Cap. II, nº 2 da 1ª Parte.

(123) FERREIRA, J. A. Pinto "Vereações: anos de 1401-1449, segundo o Livro de Vereações do Município do Porto existente no seu Arquivo" in: "Documentos e Memórias para a História do Porto" XL, Porto, 1980, pags. 389/390.



(124) BASTO, Artur Magalhães "Vereações. Anos de 1390-1395" in: "Documento e Memórias..." II, Porto, 1937, pags. 150/151, 169, 199 e 217/219; FERREIRA, J. A. Pinto ob. cit., pags. 54/55 e 68/69.

(125) Esse conflito foi despoletado na sessão da câmara de 19 de Julho de 1392, em que, apesar da proibição de saída do pão (decidida na sessão de 21 de Agosto do ano anterior e confirmada em 9 de Setembro do mesmo ano), João Ramalho valeu-se de autorização especial do rei para o fazer (BASTO, A. M. ob. cit., pags. 150/151 e 199.

(126) IDEM. Ibidem, pag. 169.

(127) IDEM, Ibidem, pag. 214.

(128) FERREIRA, J. A. P. ob. cit., pag. 55, sessão de 26 de Novembro de 1401. Acerca deste mercador do Porto: CRUZ, António "O Porto nas Navegações e na Expansão" Lisboa, 2ª ed., 1983, pags. 53/54; FONSECA, Luis Adão "O Porto nas rotas do Mediterrâneo Ocidental (vésperas da época moderna)" separ. da "Revista de História" Porto, 1982, pags. 13/14. Também lhe fizeram algumas referências COELHO, M. H. Cruz e MAGALHÃES, J. Romero de "O poder concelhio: das origens às cortes constituintes - Notas de história social" Coimbra, 1980, pags. 26/27. Uma tentativa de avaliar a actuação de João Ramalho pode ser consultada em: BARATA, Filipe Themudo "Comércio e Navegação de Portugal..." pags. 130/139.

(129) Diga-se, desde já, que não há muitos estudos acerca dessas famílias burguesas. Num estudo sobre o destino da fortuna de gente ligada ao comércio vemos que, até o património, está longe de se poder conservar na família. Bartolomeu Joanes, um dos homens mais ricos de Lisboa no primeiro quartel do século XIV, deixou a sua fortuna aos sócios. Em Santarém, a fortuna construída, no início do século XIV pelo mercador Estevão Domingues e depois continuada por sua mulher, Domingas Pires, nunca conseguiu manter-se dentro da família (VILAR, Herminia V. e BARATA, Filipe Themudo "Os protegidos de Mercúrio: em torno de famílias e fortunas de mercadores no Portugal Medieval" comunicação apresentada a "A Cidade: Jornadas inter e pluridisciplinares" org. pela Univ. Aberta, Lisboa, Julho de 1993 - no prelo). Provavelmente, na segunda metade do século XV a situação tenderá a evoluir em sentido diferente.

(130) A.R.V., Protocolos, nº 1255 e 2606, fols. s/nº.

(131) IDEM, Ibidem. É o próprio texto que o nomeia como notário de Viana.

(132) A.N.T.T., Leitura Nova - Legitimações, Liv. 2, fol. 42v.

(133) COELHO, António Borges "A Revolução..." pag. 133; IDEM, "Raizes da expansão..." pags. 18/19.

(134) A.N.T.T., Col. Especial, Trindade de Santarém, M. 8, doc. 6, datado de 6 de Dezembro de 1426.

(135) IDEM, Ibidem. A sua fortuna era esmagadoramente constituída por terras na região de Santarém.

(136) A.N.T.T., Col. Especial, Trindade de Santarém, M. 7, doc. 16, com data de 25 de Dezembro e M. 8, doc. 6 de 6 de Dezembro de 1426.

(137) Ver acima nota 128.

(138) LOPES, Fernão "Crónica delRei Dom João I de boa memória" vol. I, Lisboa, 1973, pags. 205/209 e

226.

(139) BRASIO, António "Influência do Cisma Castelhana na solução da crise nacional de 1385" in: "Lu-  
sitania Sacra" tomo IV, Lisboa, 1959, doc. 6, pag. 121.

(140) HINOJOSA MONTALVO, J. "Coses Vedades en 1404" Valência, 1972, vários assentos; DP, I, 50, con-  
trato de frete de 18 de Maio de 1386.

(141) A.N.T.T., Chanc. D. Duarte, Liv. 3, fol. 19; A.N.T.T., Leitura Nova - Além Douro, Liv. 4, fol.  
262.

(142) A sua filha casou com Mem Cerveira, o qual parece ser o escudeiro ligado à casa dos Pereira  
(FREIRE, Anselmo Braamcamp "Brasões da Sala de Sintra" vol. I, Lisboa, 1973, pag. 327).

(143) Cf. com o nº 2, alinea c), do Cap. II da 1ª Parte.

(144) Cf. com o que se disse sobre este assunto no nº 1, Cap. I, 1ª Parte e no Cap. III, nº 1, alinea  
c) desta 2ª Parte.

(145) Vários exemplos podem ser aduzidos (cf. com o seu resumo no Anexo IV): A.R.V., Protocolos, nº  
2607, fol. s/nº, assento de 10 de Fevereiro de 1410; A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 5,  
anos de 1407-1408, fol. 83; IDEM, Not. Juan Renui, "Manual" Leg. 7, 13/1/1435-12/3/1435, assento de  
16 de Fevereiro; IDEM, Not. Antonio Vilanova, "9 Manuale" Leg. 4, 3/7/1442-5/2/1443, fol. s/nº.

(146) A.R.V., Bailia, nº 245.

(147) Sobre esse curso basta ler a Gomes Eanes ZURARA "Crónica do Conde Dom Pedro de Menezes" Lisboa,  
1988, onde são descritas com maior ou menor detalhe cerca de 35 operações de curso (as principais:  
pags. 106/111, 143/148, 156/158, 164, 179/186, 190/214, 245/246, 291/292, 302, 311, 315, 335/338,  
349/356, 360/362 e 390).

(148) A.N.T.T., Chanc. D. Afonso V, Liv. 10, fol. 120.

(149) MH, XII, 43, pag. 97.

(150) IDEM, Ibidem.

(151) A.R.V., Bailia, nº 193, fols. 88/93v.

(152) IDEM, Ibidem, fol. 252.

(153) A.H.C.B., Consellers, VII (Armades i Ports), 22, Pasta 6 - Requerimientos. Sobre João de Lamego  
podem ser ainda consultados: A.N.T.T., Chanc. D. Afonso V, Liv. 28, fol. 32v; IDEM, Leitura Nova -  
Legitimações de D. Manuel, Liv. 1, fol. 292 e Estremadura, Liv. 5, fols. 201/202; A.R.V., Maestre  
Racional, nº 52, fol. 117.

(154) DP, Supl. I, 214/215, pag. 335, doc. de Fevereiro de 1443.

(155) A.N.T.T., Chanc. D. João I, Liv. 5, fol. 128 r/v. Com a subida ao poder de D. Duarte foi-lhe

dado o "carguo da moeda da cidade de lisboa" ("Livro dos Conselhos de el-Rei D. Duarte (livro da Cartuxa", Lisboa, 1982, pag. 17).

(156) PINA, Rui de "Chronica do Senhor Rey d. Affonso V" in: "Crónicas" Porto, 1977, pag. 612.

(157) A.N.T.T., Chanc. D. João I, Liv. 5, fol 127v, carta de 15 de Julho de 1427.

(158) A.N.T.T., Chanc. D. João I, Liv. 5, fol. 128 r/v. Só em parte resumido em DP, Supl. I, 665, carta de quitação de 11 de Novembro de 1415.

(159) A.N.T.T., Chanc. D. Afonso V, Liv. 5, fol. 81; IDEM, Leitura Nova - Estremadura, Liv. 8, fol. 298 e Misticos, Liv. 3, fol. 108v.

(160) HINOJOSA MONTALVO, J. ob. cit., pags. 104.

(161) Porque Botini mantinha alguns contactos comerciais com o Mediterrâneo, foi dado como um alemão tentando, nos finais do século XIV, abrir caminho à indústria e comércio alemão no sul da Europa (MITJA, Marina "Dificultades de la industria y comercio alemanes para abrirse paso en Barcelona hasta 1410" in: "Gesammelte Aufsätze zur Kulturgeschichte Spaniens" vol. 13, Munster, 1958, pags. 211/212.

(162) A.N.T.T., Chanc. D. Duarte, Liv. 2, fol. 21v.

(163) IDEM, Ibiden.

(164) A.N.T.T., Chanc. D. Afonso V, Liv. 27, fol. 145; IDEM, Leitura Nova - Estremadura, Liv. 10, fol. 65.

(165) A.N.T.T., Chanc. D. Duarte, Liv. 2, fol. 26v.

(166) A.N.T.T., Col. Especial, Ordem de Santiago, M. 2, doc. 33, de 24 de Novembro de 1445. Também teria outras terras emprazadas nos arredores de Lisboa ao mosteiro de S. Vicente de Fora, pois este, entre 1429 e 1433, queixou-se judicialmente da falta de pagamento da renda (A.N.T.T., Col. Especial, S. Vicente de Fora, M. 27, doc. 8.

(167) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 48, 14/11/1394-9/5/1395, fol. 28v.

(168) Ver supra a nota 27.

(169) Ver o ponto nº 2 (curso) do Capitulo III desta parte.

(170) Corsário de D. Fernando, continuou, com D. João I, a sua actividade de corsário (A.C.A., Canc. Real, 2286, fols. 79/80v, carta do rei aragonês ao seu homólogo de Portugal, cuja data oscila entre 1397 e 1410).

(171) Marcos Alacante era natural de Tarifa, enquanto Domingo Barraga era oriundo de Algeciras. Nos finais dos século XIV, por volta de 1366, ambos comandavam navios portugueses que andavam ao curso no Mediterrâneo Ocidental (A.C.A., Canc. Real, nº 2010, fols. 30/33).

(172) Afonso Garcia de Queirós era fidalgo e antes de 1415 estivera cativo, o que parece indiciar que

já se encontrava ligado ao mar (ZURARA, G. E. ob. cit., pag. 106. A sua actividade corsária mais importante terá sido levada a cabo a partir de Ceuta ao serviço do Conde D. Pedro, capitaneando a embarcação do próprio conde - a Santiago Pé de Prata - que fez inúmeros estragos junto da navegação mourisca (Ibidem, pags. 107/111). Mais tarde, capitaneava, como corsário, um lenho que fora apresado aos mouros (Ibidem, pag. 212) e outros navios (pag. 291/292). Homem da casa de D. Pedro de Meneses, procedeu tomou muitos cativos que depois eram vendidos em Valência (A.R.V., Bailia, nº 193, fols. 88/93v).

(173) Alvaro Dias deveria ser o copeiro e criado do Infante D. Fernando, irmão de D. Afonso V, que terá estado na conquista de Alcácer Sequer (ZURARA, Gomes Eanes "Crónica do Conde D. Duarte de Meneses" ed. diplomática de Larry King, Lisboa, 1978, pag. 129). No início do ano de 1462, comandava uma pequena caravela para o mesmo senhor (Ibidem, pag. 282), a qual assaltou pouco depois um navio catalão (A.R.V., Bailia, nº 1153, fols. 319v/320).

(174) DP, Supl. I, 106.

(175) IDEM, Ibidem.

(176) MH, VII, 34, pags. 46/47.

(177) A.C.A., Bailia, nº 1149, fol. 170 r/v.

(178) Na carta em que o Bailio de Valência informava o rei de Portugal do sucedido (nota anterior), eram considerados escudeiros do Infante D. Henrique. João Silva de SOUSA ("A Casa Senhorial do Infante D. Henrique" Lisboa, 1991, pag. 122 e 175, só considera como da casa do infante João Escudeiro).

(179) MH, XII, 54, pags. 107/108.

(180) A.N.T.T., Chanc. D. Afonso V, Liv. 3 fols. 79v e 197; Liv. 6, fol. 129; Liv. 15, fols. 46 e 88, Liv. 16, fol. 144v; Liv. 19, fol. 97v; Liv. 20, fol. 101; Liv. 22, fol. 27; Liv. 28, fol. 41v; Liv. 35, fol. 99v e Liv. 36, fol. 228v.

(181) A.R.V., Bailia, nº 1153, fols. 78v/79v.

(182) Sobre a geneologia desta família que se estabeleceu no Algarve, agradeço as informações que me proporcionou o Dr. José Aboim Guerreiro. Acerca de Vasco Anes Corte-Real ver o esboço biográfico em: MORENO, Humberto Baquero "A Batalha de Alfarrobeira - Antecedentes e significado histórico" Lourenço Marques, 1973, pags. 773/775 e ainda MH, X, 101, pags. 161/162 e nota da pag. 161.

(183) DP, Supl. I, 106, de 6 de Maio de 1440, onde se afirma que esse escudeiro, juntamente com outro acusado do homicídio, armara um barinel e uma caravela que se dedicava ao corso (pag. 135). Pertencia à casa do Infante D. Henrique, sendo dado como seu cavaleiro e expedicionário a Ceuta (SOUSA, J. S. ob. cit., pag. 462)

(184) Sobre o património de Vasco Anes: A.N.T.T., Chanc. D. Afonso V, Liv. 30, fol. 6, e Leitura Nova - Odiana, Liv. 5, fol. 115, onde confirma, com um dos irmãos, um contrato com a capela do convento de S. Francisco de Tavira. Mais informações sobre o seu património: MORENO, H. R. ob. et loc. cit.

- (185) A.N.T.T., Chanc. D. Afonso V, Liv. 1, fol. 17v.
- (186) A.N.T.T., Chanc. D. Afonso V, Liv. 36, fol.253v; Leitura Nova - Odiana, Liv. 6, fol. 49.
- (187) DP, Supl. I, 507.; MH, IV, 103, nota da pag. 300; LOPES, Fernão "Crónica del Rey Don João I..." vol. I, Cap. 159.
- (188) ZURARA, G. E. "Crónica do Conde D. Duarte de Meneses" Lisboa, 1978, pag. 97. Sobre os seus irmãos: IDEM, "Crónica do Conde D. Pedro..." Liv. 2, Caps. 22 e 36; PINA, Rui de "Chronica do Senhor Rey D. Duarte" in: ob. cit., cap. 16.
- (189) IDEM, "Crónica da Tomada de Ceuta" Sintra, 1992, Cap. 72.
- (190) MH, IV, 103, pags. 299/300.
- (191) MH, X, 101.
- (192) MH, IV, 103, pags. 299/300.
- (193) A.R.V., Bailia, nº 1153, fol. 319v/320.
- (194) Sobre João Fernaneses: RAU, V. "Bartolomeo di Iacopo..." pags. 108/109; A.N.T.T., Chanc. D. Afonso V, Liv. 1, fol. 18; Liv. 10, fol. 48v; Liv. 31, fol. 41v; Liv. 25, fol. 69; Liv. 26, fol. 165v.
- (195) É assim que lhe chama um documento de 7 de Julho de 1424, em que o rei de Aragão lhe manda pagar 50 florins de ouro por serviços prestados (A.R.V., Bailia, nº 8759, fol. 68).
- (196) MH, XIV, 73, pags. 199/204.
- (197) Nada disto era estranho. Quando se deslocou numa embaixada a Itália, na companhia de João Fernandes, Lopo de Almeida aproveitou a oportunidade para tratar de negócios de sal, presumivelmente por conta da Coroa (ALMEIDA, Lopo de "Cartas de Itália" Lisboa, 1935, pag. 26).
- (198) Sobre a sua vida: MH, XII, 93, nota 2 da pag. 182; MORENO, H. B. ob. cit., pags. 735/738 e a bibliografia aí citada.
- (199) Enviado a Aragão em 1455 para tratar de uma eventual cruzada contra os turcos (MH, XII, 93, pag. 181, doc. de 10 de Outubro de 1455; RAU, V. "Portugal e o Mediterrâneo no século XV - Alguns aspectos diplomáticos e económicos das relações com a Itália" Lisboa, 1973, pag. 6). Enviado novamente a Aragão em 1456, por duas vezes (MH, XIII, 72 e 84), e em 1459 (Ibidem, 102). Pelos anos de 1477 e 1478 andava em missão junto à cúria pontificia (PINA, Rui de "Chronica do Senhor Rey D. Affonso V" in: ob. cit., cap. 89)
- (200) FARO, Jorge de "Receitas e Despesas da Fazenda Real de 1384 a 1401. Subsídios documentais" Lisboa, 1956, pag. 80.
- (201) MORENO, H. B. ob. cit., pags. 736/737.

- (202) Está publicado em: MAURICIO, Domingos "O Mosteiro de Jesus de Aveiro" Vol. II, Lisboa, 1967, pags. 455/458.
- (203) CARRERE, Claude "Barcelone. Centre économique..." pags. 99/100.
- (204) DUFOURCO, Ch.-Em. "Les Relations de la Péninsule Ibérique et de l'Afrique du Nord au XIVe siècle" in: A.E.M., nº 7 (1970/71), pag. 60.
- (205) RAU, V. "Privilégios e legislação...". Ver supra nota 48.
- (206) IDEM, "Bartolomeo di Iacopo...".
- (207) IDEM, "Uma familia de mercadores...".
- (208) FONSECA, Lui Adão "O Condestável D. Pedro" Lisboa, 1982, pag. 343.
- (209) "Johannes Alfonso ... debeo vobis Johanni de Lisbona mercatori civi dicte civitatis" (A.H.P.B., Not. Juan Renu, "Manual" Leg. 4, 6/2/1433-15/5/1433, fol. s/nº). Entretanto, à margem, várias anotações indicam que durante todo esse ano João de Lisboa esteve em Barcelona.
- (210) A.C.A., R. P. - Bat. Gen., H - 33, fol. s/nº: "Johannes de Lisbona marinerius civis Barchinone, gratie, etc.".
- (211) IDEM, Ibidem: "... dos dotzenes de lanzes largues e de lxxxxvii fulles de spades"; estas armas seriam transportadas "in dicto regno [Portugal] cum naví Alfonso Yanes".
- (212) A.C.A., R. P. - Bat. Gen., H - 34, fol. 17.
- (213) A.C.A., R. P. - Bat. Gen., H - 27, fol. 103 r/v.
- (214) A.N.T.T., Col. Especial, Ordem de Cristo, M. 6, doc. 17.
- (215) Cf. com a Fig. 42 do Cap. IV.

## CAPÍTULO II

### AS SOCIEDADES COMERCIAIS

#### 1. A historiografia e as sociedades comerciais medievais

##### a) As sociedades comerciais e a historiografia portuguesa

Uma das opiniões que já há muitos anos faz fé na historiografia portuguesa é a de que as sociedades ou companhias comerciais são, em Portugal, um fenómeno típico do século XVII e seguintes. Esta opinião, expressa por Jorge Borges de Macedo no "Dicionário de História de Portugal" (1), foi retomada muito mais recentemente por A. H. de Oliveira Marques com os mesmos argumentos (2). Segundo estes autores as associações que surgiram tinham um carácter precário, eram de imediata solvência e não dispunham de um estatuto jurídico definido. Entre os exemplos citados pelos 2 autores está o caso da "companhia de Lagos", que funcionou entre 1440-50, a qual não passava de "um grupo de mercadores e outros interessados que se dedicou, durante algum tempo, a operações lucrativas na costa africana" (3). O primeiro dos autores antes referidos chega à conclusão que, ao menos em Portugal, "a instituição

das companhias está certamente relacionada com o mercantilismo" (4). Perante a situação excepcional que representaria o caso do reino português face aos outros estados europeus, Oliveira Marques sugere que a falta de documentação teria estreita relação com as enormes lacunas que no campo do conhecimento da organização do comércio medieval existe entre nós (5).

Esta posição tem raízes numa polémica que, anos antes, opusera Virgínia Rau e Hedwig Fitler. Aquela historiadora portuguesa, juntamente com Bailey W. Diffie, publicou um artigo, em 1953, onde criticava as teses fantasiosas de Fitler, bem como alguma leviandade da investigação (6). O problema central referia-se exactamente à existência, ou não, de companhias comerciais no Portugal medieval.

Depois de, muito justamente, terem demonstrado uma grande deficiência da recolha de informação nos arquivos e bibliografia portuguesa levada a cabo por Fitler, V. Rau e B. Diffie contestam, sucessivamente, que as alegadas companhias de Lagos, do peixe, do coral e da cortiça fossem verdadeiras sociedades comerciais. Segundo esses autores aquilo que a investigadora alemã considerava companhias comerciais eram associações típicas da época medieval, ou seja, confrarias e irmandades, as quais não deviam ser confundidas com as formas de desenvolvimento específicas do



capitalismo (7).

A esse propósito explicavam que mesmo Oliveira Martins e Tito Augusto de Carvalho nunca tinham utilizado o termo companhia para designar estas realidades, antes falando de sindicato ou parceria, o primeiro, e associação, o segundo, embora sem nunca definir esses conceitos (8).

Uma das companhias que estes historiadores explicitamente negavam a existência é a que se refere ao negócio da cortiça no século XV. Ora ela merece alguma atenção.

Por carta de 7 de Junho de 1456 o rei de Portugal concedeu ao mercador Martim Leme o monopólio de exportação de cortiça do reino por um período de 10 anos, a iniciar em 1 de Julho desse ano (9). Segundo a concessão, o mercador obrigava-se ao pagamento de 2.000 dobras, ficando o rei com um terço dos lucros e o concessionado com os restantes dois terços. Os investimentos, ou "cabedall" como lhe chama o documento, correriam por conta de Martim Leme, mas, em compensação, ele poderia descontar os custos das operações antes da partilha dos lucros. Este contrato seria estabelecido pelas regras costumeiras, ou, como afirmava Afonso V, "nos daremos conprida fe e ccreença ao dito Martim Leme ou a sseus feitores segundo husança e costume que antre ssey teem os mercadores em suas parcarias". Depois de várias

cláusulas penais dirigidas contra quem violasse esta concessão e de fixar a forma de prestar contas, o rei português permite que à morte de Martim Leme o trato passasse para "Pero Denjs sseu parceiro nosso naturall estante que ora he em Brujes" (10).

Numa carta já quase a expirar a concessão, 27 de Setembro de 1464, Martim Leme vem prestar contas relativamente a verbas atrasadas e que totalizavam 3.167.234 reais, dos quais o monarca lhe passou quitação (11).

Inexplicavelmente, em 21 de Junho de 1456 o rei de Portugal passa nova carta com um conteúdo muito semelhante, mas agora a concessão era feita a Marco Lomelim, genovês e morador em Lisboa (12). A diferença entre as duas cartas está na parte final desta carta quando o rei refere que, feito este contrato, Marco Lomelim nomeou dois parceiros e, depois de Afonso V os aceitar, deu-lhes parte no negócio. Segundo ainda o documento, outro genovês, de nome Domenego Ezcoto, pagaria 500 coroas, quantia que representaria 5 quinhões entre 20, enquanto o florentino João Gidete ficaria por 400 coroas (4 quinhões), e Marco Lomelim se responsabilizaria pelo restante.

A pergunta é, claro, inevitável: não configuram qualquer das duas situações a existência de uma companhia? Ambas se

referem aos destinatários das cartas como "parceiros" e, no caso da segunda concessão, estabelecem-se logo as percentagens que cada um tinha no capital social da empresa. Não é por acaso que Lomelim guarda para si o controlo maioritário da sociedade. É seguro que a distribuição de lucros, depois de pago o terço do rei, se faria proporcionalmente ao capital que cada um tinha investido. A estrutura desta sociedade seria, pois, a seguinte:

Sociedade exportadora de cortiça

Sócios	Capital Social	% da quota
D. Ezcoto	500 Corcoas	25 %
J. Gidete	400 Corcoas	20 %
M. Lomelim	1.100 Corcoas	55 %
Totais:	2.000 Corcoas	100 %

O estatuto jurídico de uma sociedade destas era aquele que habitualmente era praticado entre mercadores ("husança e costume") e que as leis já contemplavam. Ficava até anunciado o prazo de funcionamento da sociedade que, no mínimo, era de 10 anos.

Eis o exemplo típico de duas sociedades ! Qualquer destas entidades, independentemente de saber se Martim Leme ou

Marco Lomelim eram os gestores e únicos responsáveis perante a Coroa, não se confunde com uma confraria ou irmandade. Outro exemplo bastante comum em Portugal era o relativo às arrematações de rendas. Muitas vezes, dada a importância das verbas envolvidas, juntavam-se mais do que um arrematante. Um desses casos é-nos dado a conhecer por uma Carta Régia de "avença e amigável composição" acerca das rendas das alfândegas e das moedas relativa aos anos de 1398-1402 (13). O arrematante tinha sido o escrivão da fazenda Martim Vasques, mas no documento ficou expresso que o fizera por ele "e os sobreditos seus parceiros na dita renda" (14). A carta, além de identificar todos os parceiros iniciais, indica as partes que cada um ou cada grupo detém no conjunto.

Outro caso bastante interessante emerge dos livros de chancelarias reais. Refere-se a uma situação muito parecida com uma sociedade ou, pelo menos, de uma associação com as características que os historiadores portugueses antes referidos apontam como essenciais: estabilidade, prolongamento no tempo e estatuto jurídico. É o caso da chamada "barca do condado". Pela documentação (15) ficamos a saber que na região de Lisboa existia uma barca que se dedicava, ao menos desde o tempo do rei D. Pedro I, à faina piscatória. Os seus lucros eram repartidos em 3 partes cabendo uma

à Coroa, outra às donas do convento de Arouca e a terceira aos próprios pescadores. O número de membros da barca era, segundo as fontes, fixo, neste caso 12, e os seus membros tinham isenção de servir nas galés e frotas do rei. É verdade que por muitas razões as coisas nem sempre teriam funcionado de modo muito correcto, ao menos a acreditar na forma como as donas do mosteiro expunham o problema ao rei. A última vez que se soube desta "barca do condado" foi no reinado de D. João I, quando o rei renovou a esses marinheiros os antigos privilégios.

Este exemplo remete-nos para um tema já conhecido da historiografia portuguesa: a copropriedade dos navios e a sua relação com a maior ou menor divulgação dos seguros no reino (16). Seria, afinal, a copropriedade dos navios uma forma de sociedade? Os exemplos poderiam ser multiplicados. Entretanto é verdade que a falta de fontes, nomeadamente a notarial, ajuda a enraizar esta ideia, de que aos portugueses teria faltado "espírito associativo".

Importa pois esclarecer esta questão. Além da evidente falta de fontes até hoje produzidas, teria algum interesse interrogarmo-nos sobre a verdadeira natureza jurídica e económica das sociedades comerciais para melhor podermos apreender as realidades daquilo que existia na época medieval, mesmo em Portugal. Torna-se, portanto, necessário

discutir este conceito de sociedade.

Do ponto de vista jurídico qualquer sociedade, ontem como hoje, caracteriza-se pela pluralidade dos sócios, pelo fundo comum que os sócios formam, seja de capital ou de indústria, seja dos dois em conjunto, quer esse fundo se destine à realização de operações lucrativas e que os sócios possam participar dos lucros e das perdas. Este conceito ainda hoje é o que está na base da regulamentação das sociedades comerciais (17). É verdade que as sociedades se presumem serem constituídas para o exercício de uma actividade económica e não para a simples prática de um acto de comércio. Tal facto, porém, não lhe retira o carácter de sociedade comercial. O que importa é perceber que estabilidade e existência de um estatuto jurídico específico não parecem ser os elementos essenciais para determinar o facto de haver uma sociedade comercial.

Para mais, nos séculos XIV e XV os mercadores portugueses defrontavam obstáculos bastante complicados, incluindo as proibições eclesiásticas e régias de vária ordem, por vezes bastante severas. Note-se, aliás, que a nível europeu na época medieval as sociedades e associações de mercadores nem sempre revestiam uma forma estável e perfeitamente definida. Frederigo Melis mostrou que a influência e actividade de Francesco Marco Datini di Prato, um dos homens

mais ricos na transição entre a centúria de Trezentos e Quatrocentos (18), se fazia através de sucursais sem vínculos jurídicos muito estritos à casa mãe, e que os seus correspondentes mantinham actividades que não eram exclusivamente dedicadas ao florentino. O próprio esquema dos representantes de casas comerciais era um mecanismo mais maleável do que a formação de sociedades comerciais.

Outros autores demonstraram que os vários tipos de sociedades e companhias comerciais medievais podiam apresentar características e espécies muito diferenciadas e nem por isso deixavam de ter volumes de negócios bastante importantes (19). Afinal, estávamos ainda nos primórdios do desenvolvimento deste tipo de associações. Esta era a época em que estas instituições começavam a consolidar-se, pelo que é natural que durante períodos que variaram de região para região os seus traços característicos só se foram acentuando com uma longa prática.

Não se pense que as referências aos obstáculos ao comércio levantados aos mercadores portugueses eram de tipo doutrinário e mais ou menos vagos. O que se disse para os seguros é uma forma muito concreta de impedimento e dificilmente ultrapassável. Estes impedimentos, de facto, não se ficavam por uma proibição de carácter ético, mais ou menos genérica: com o peso da Igreja, de "morais" transformavam-se em

legais, impedindo, por exemplo, que fossem presentes aos tribunais muitos casos que tinham na base contratos considerados proibidos.

Para além de tudo, a presença de sociedades de estrangeiros estabelecidas em Portugal, ou dos seus feitores, permitia que os mercadores portugueses se apercebessem das vantagens de se associarem: aumentavam o investimento, diminuiam os riscos, potenciavam as operações de transporte, valorizavam as ligações individuais, etc. Seria no mínimo estranho que os lusitanos não seguissem o exemplo dos seus congéneres das outras partes da Europa. E se quisessem tirar quaisquer dúvidas, nas suas deslocações ao Norte ou ao Mediterrâneo era imediatamente perceptível o sucesso de muitas sociedades.

#### b) As sociedades comerciais tradicionais

é pacífico o entendimento de que existiram, na época medieval, formas muito variadas de auxílio e ajuda mútua entre gentes do mesmo ofício, incluindo mercadores, de tal forma que um mercador, ao realizar uma viagem, podia transportar para outro certa mercadoria, a qual vendia, sem por isso cobrar qualquer quantia ou parte dos lucros (20). Esta



comissão, gratuita, pelas responsabilidades que envolvia, foi tendo tendência a desaparecer. De facto, esta espécie de contrato, chamado de "rogatio", caiu tanto mais depressa em desuso quanto o comércio se foi desenvolvendo e os valores a transportar aumentaram substancialmente. Esta forma mais primitiva de associação foi sendo substituída por uma outra em que o contrato que associava duas pessoas garantia a ambas uma remuneração pelo trabalho, pelo risco ou pelos simples lucros obtidos; a "comissão", a "fraternidade" e, ao princípio, a "compagnia", a "coluna" e a "collegantia" foram sucessivas soluções que visavam limitar as responsabilidades dos envolvidos no negócio, mas, ao mesmo tempo, assegurar a coesão do grupo (21).

Não admira também que como era a família que assegurava melhor a necessária coesão dos associados, se fosse desenvolvendo uma tendência para aglutinar familiares mais próximos e mesmo os mais afastados, os quais pela natureza das suas ligações estavam dispostos a correr riscos em comum. Mesmo já bem entrado o século XVI muitas das grandes companhias existentes ainda possuíam uma base familiar muito forte (22).

Não seria pois estranho que, também em Portugal, tenha sido a partir de relações familiares que se tenham desenvolvido muitas das associações de mercadores e gentes do mar que se

dedicaram à realização de operações lucrativas com maior ou menor estabilidade. Ao mesmo tempo, o facto de estarmos em presença de sociedades que se apoiam em laços de sangue e parentesco, ajudava a simplificar as formas de gestão da sociedade, em especial quando a sua dimensão não era muito grande. As notícias da sua existência têm, por isso, ligação com o corte desses vínculos familiares, seja por morte, seja por dissolução de algum vínculo matrimonial, ou então por uma notícia fortuita. Vejamos dois casos concretos.

O primeiro documento é uma escritura lavrada em Valência a 18 de Fevereiro de 1411 (23). Por ele ficamos a saber que Diogo Jacome, mercador de Braga, enviou através de seu irmão, Jacob Raimundo, e do seu feitor e criado Vasco Afonso uma determinada quantidade de ferro dirigida a um cidadão de Valência chamado Fariralles Nom de Deu com o encargo de este vender o ferro a um preço determinado. Este assento notarial reflecte a ligação e associação de pelo menos estes dois irmãos em que um deles parece exercer um papel de liderança. Não se pense que fosse uma situação rara. Por razões que variavam muito (por ser o elemento mais velho, ou mais hábil, ou por convenção especial) as sociedades, mesmo as familiares, eram geridas, em regra, por um dos elementos embora todos participassem nas vicissitudes da sociedade.

O segundo documento é, a muitos títulos, mais interessante. Este assento, com data de 17 de Outubro de 1441 e efectuado em Barcelona (24), refere que Johannes de Linyero, patrão de um baleeiro castelhano, constitui seu procurador Vicente Pires, também patrão de navio, mas oriundo de Lisboa, com o objectivo de este recuperar junto de sua mulher, de nome Catarina Font, uma certa quantidade de mercadorias. Esta Catarina era filha de Afonso Gonçalves, "textoris panni lini" de Lisboa, e esses bens encontravam-se em poder do mencionado Afonso e de outras pessoas devido à acção da sua mulher. A razão de ser da recuperação das mercadorias era, situação pouco comum, o facto do castelhano se ter separado da sua consorte.

Com efeito, nas suas disposições finais refere-se especificamente ao "divorsium et separationem matrimonii inter me et dictam Caterinam" (25). Se alguma coisa fica patente deste documento é a existência entre este Johannes de Linyero, a sua mulher e sogro e outras pessoas de uma associação que visava a realização de operações lucrativas, as quais parece terem terminado com o fim do matrimónio.

Estes exemplos não esgotam as formas normais e regulares de sociedades, mas são bons indicadores do modo mais ou menos informal em que se desenvolviam muitas sociedades medievais. Da mesma maneira, também não se esgotavam na comuni-

dade familiar as possibilidades do nascimento das sociedades, mas por motivos evidentes, era na família, cujas relações ainda se baseavam num grande capital de boa fé e entreaajuda, que os sócios obtinham acrescida segurança na prossecução do negócio e garantiam maior normalidade do funcionamento da sociedade. E o objecto de exploração destas famílias podia ser muito diferenciado. Eis um exemplo relativo a uma albergaria: num assento notarial feito em Valência a 18 de Fevereiro de 1411 (26), segundo o qual Francisco Marti, pescador valenciano, arrendou um "hostal" que possuía junto ao porto da cidade a João Portel, vizinho de Lisboa, e a sua mulher, Agneti Gonzalvez. Como fiador e provável sócio ficava Pedro Domingo, de Valência. Não que o facto de ser fiador implicasse a sua entrada como sócio. Esta convicção deriva mais da forma como foi redigido o documento e do empenho do valenciano em garantir que o negócio fosse uma realidade. Apesar de não sabermos em que é que se traduzia o capital social desta sociedade e os interesses das partes, parece razoável a presunção de que o casal que tomou o local de arrendamento iria trabalhar nele em conjunto com um sócio e obter lucros, embora desconheçamos a forma concreta de repartição de obrigações e benefícios.

Talvez agora seja possível olhar para a tal "sociedade de

Lagos" de uma maneira diferente. Um grupo de pessoas que de forma continuada monta operações comerciais com vista à obtenção de lucros é, certamente, uma sociedade. Conhecemos mesmo alguns dos seus sócios e, pelas fontes é bem provável que ela fosse dirigida por Lançarote, homem da casa do Infante D. Henrique e almoxarife do Rei na vila de Lagos. É também interessante o facto desta companhia se ter constituído entre cidadãos de uma vila, Lagos, o que ajudaria a reforçar a coesão do grupo.

Zurara, na "Crónica da Guiné", ao referir a ideia de Lançarote em montar a primeira expedição às costas africanas, usou estas palavras: ele "começou de falar com alguns seus amigos, movendo-os para companhia daquele feito" (27). O problema é que não é seguro que a expressão se aplique, neste contexto, a uma sociedade propriamente dita. Além disso, o facto de eles terem levado "regimento" do Infante pode ajudar a fazer crer estarmos em presença de mais uma "expedição". Todavia, as seis caravelas foram armadas pelos intervenientes e o Infante só lhes deu permissão para a viagem como era seu privilégio, embora não abdicasse de ir recolhendo mais informação das regiões de Africa. Como à frente se mostrará, também as sociedades de armadores faziam parte desse movimento comercial europeu e português e constituíam um tipo próprio.

Um caso bem interessante de associação é o relativo a certas formas de pesca. Na própria terminologia dos pescadores usa-se o termo "companhas" para definir não só o conjunto de embarcações de uma localidade que se dedicavam à pesca, como também esse termo era e ainda é utilizado para definir a faina comum de um conjunto de homens e equipamentos que depois têm formas muito próprias de fazer a distribuição das capturas e dos proventos obtidos (28).

Um caso exemplar é o das chamadas almadravas. Por um documento de 22 de Dezembro de 1305 D. Dinis avança, por 10 anos, a Joane Momedes de Setúbal e Bonanati a feitura de uma almadrava para a pesca "dos atões e dos dolffinhos e das toninhas e das espadartes" (29) entre Sines e Setúbal. Porque o investimento para montar uma almadrava não estava ao alcance dos interessados, o rei empresta-lhes 1.500 libras. Não se esqueceu o monarca de estabelecer as condições para reaver o seu empréstimo, nem dispensou a dízima e a sétima parte das capturas. Mas, neste caso, o interesse deste documento é outro. Mais uma vez estamos em presença de um outro tipo de sociedade.

Note-se que estas almadravas ou almadras, conhecidas em Portugal até há pouco tempo, exigiam a participação de um conjunto razoável de barcos, aparelhos e pescadores para poderem ser levadas a cabo. é uma forma de pesca a que os

especialistas chamam de costeira e envolvente (30). O objectivo era capturar as espécies de peixe referidas aproveitando o facto de se movimentarem junto à costa. Nas praias montavam-se redes agarradas a âncoras, as quais com o auxílio de barcos cercavam o atum que depois era levado para os navios.

Observações locais realizadas no Algarve há mais de 200 anos (31), mostraram como a forma de organização de todos os que participam na almadrava é bastante complexa, seja no que diz respeito aos componentes da armação, seja na maneira de distribuir os lucros. Neste tempo os mercadores da almadrava não intervinham nos actos de pescaria. Esta era dirigida por um mestre que além do soldo recebia 10 % dos lucros e era assistido por dois contra-mestres os quais, além de receberem um soldo mais pequeno, tinham cada um direito a 5 % dos ganhos. Além destes, os pescadores, no seu conjunto, acrescido a um pequeno salário tinham, todos, 10 % dos mesmos lucros. Cada almadrava legalmente constituída devia ainda ter assalariados um feitor e um escrivão. O restante dos ganhos ia para os accionistas (32).

Se este sistema já representa uma fase mais adiantada da evolução destas companhias ou armações, já as suas características globais eram similares na época medieval. O primeiro regimento específico das almadravas foi o concedido,

em 1526, a Jordão Botelho, o qual conhecerá algumas adendas posteriores (33). Muitas das suas disposições eram inovadoras mas, muitas outras, são a reposição das práticas costumeiras entre gentes do mar. No anexo de 1531 refere-se que poderia haver mais do que um dirigente da pescaria, chamado de "mandador" ou "atalaia" (34), pois a incapacidade de alguns deles era bastante perniciosa pelas perdas que acabava por provocar; e o documento diz mesmo que "havia dous mandadores ou mais que as tinham [as armações] de parçaria em vida por tempo certo" (35). Assim, impunha-se na liderança a atalaia mais competente e, mais à frente, o regimento fala dos "mercadores que as dictas almadravas têm". Se estes eram os proprietários e, por isso, aqueles que mais lucravam com a pescaria, existia ainda o feitor ao qual era cometido o papel de vender o pescado, em princípio na lota. Os lucros podiam ver-se ainda atingidos por impostos especiais. No século XVI, a almadrava de Jordão Botelho tinha ainda que disponibilizar 2 % dos seus lucros para obras piedosas (36).

O investimento numa armação era substancial. Apesar de só ser realizada em Maio, Junho e Julho quando se considerava que o atum passava a caminho do Mediterrâneo para a desova (37), era preciso pagar a pescadores, no mínimo 60 homens, e comprar os apetrechos (redes, âncoras, esparto,



linho, cordoalhas, breu, alcatrão, sem contar com o pagamento aos proprietários dos barcos envolvidos na pescaria).

Esta não parece ser uma situação muito diferente daquela que tiveram Joane Momedes e Bonanati quando D. Dinis lhes concedeu a autorização para montarem a almadrava por 10 anos. Como se viu, também o investimento de 1.500 libras tinha plena justificação. Afinal, era um lucro para o rei. O que mais uma vez, porém, importa lembrar é o facto de estarmos em presença de uma forma de companhia que poderíamos considerar de produção e de comercialização. E se nos é desconhecida a organização concreta destas sociedades, a forma como evoluíram fornece-nos algumas pistas do como se estruturavam. É verdade também que muitas destas associações poderiam ter um carácter muito especial em que funcionava alguma solidariedade entre estes homens do mar, nem sempre muito compatível com as formas mais típicas de sociedade comercial.

Diferente é o caso, a que já se fez referência, da chamada "barca do condado". Mas a propriedade e armação dos navios merece uma análise em separado.

Apesar desta referência constante a sociedades e associações ligadas ao comércio marítimo, talvez importe esclarecer que, afinal, as sociedades em geral não são uma forma

específica do comércio marítimo, embora alguns tipos de sociedade tenham depois nascido no âmbito desse comércio. D. Pedro I ao determinar a forma como os judeus podiam fazer contratos de compra (38), refere especificamente as "parçarias" com os cristãos. Infelizmente estes temas ligados ao estudo destas realidades jurídicas e económicas têm sido pouco cultivados pela historiografia portuguesa, pelo que agora só importa apontar a sua existência.

#### c) Linhas de força da evolução das sociedades em Portugal

Antes de entrar na análise dos vários tipos de sociedades comerciais conhecidas pelos portugueses, é possível perceber as grandes linhas gerais da sua evolução.

Como defendia Robert Lopez, este e outro tipo de sociedades e contratos não foram um prolongamento do mundo romano (39). De facto, estas sociedades foram formas de organização que nasceram e se desenvolveram na época medieval. Santo Isidoro de Sevilha, por exemplo, ao enumerar os contratos específicos do quadro contratual romano omite a "societas". A razão de ser desta omissão estaria provavelmente ligada ao facto de esta palavra já não ter nos séculos VI e VII qualquer significado. Claro que outros

tipos de contratos, populares para os romanos, continuarão a existir; é o caso, por exemplo, do mútuo e do depósito que permanecerão como instrumentos jurídicos regularmente utilizados porque mais adaptados às realidades económicas de um mundo que sofria de alguma astenia comercial e que era aquele em que vivia Santo Isidoro. Posteriormente algum enquadramento jurídico das sociedades será baseado no direito romano, se bem que com soluções nem sempre iguais às que vigoravam em Roma (41).

Reflectindo uma situação paralela também é verdade que a legislação portuguesa nunca foi, como se viu, muito sistematizada e as próprias Ordenações Afonsinas, ao abordar no Livro Quarto os contratos (42), limita-se a referir os principais, que são os que permaneceram do mundo romano, omitindo as sociedades. Importa, porém, esclarecer que tal não significa o seu desconhecimento. Num código pertencente ao mosteiro de Alcobaça (43), certamente do século XV, encontram-se vários formulários para a formação de diferentes tipos de sociedades comerciais.

Apesar da pouca atenção que a historiografia especializada tem dedicado a este assunto, é preciso não esquecer que as fontes do direito medieval português não se limitaram às leis e jurisprudência produzidas em Portugal. Pelo contrário, muitos textos originários de Castela eram atentamente

estudados pelos estudantes portugueses e fielmente aplicados pelos juristas medievos. Entre nós tiveram particular popularidade as chamadas "Siete Partidas" que serço, aliás, uma das fontes básicas das próprias "Ordenações Afonsinas" (44); aí sim, abordam-se as questões ligadas às sociedades medievais.

Na Terceira Partida, na Lei 78ª, explica-se, expressamente, como deveria ser elaborada "a carta da companhia que alguns querem fazer" (45). O texto, traduz os termos castelhanos e, na sua primeira parte, começa por definir companhia como uma associação de homens com vista a obter lucros ("pera gaanhar algo de suum"). A seguir, pelo exemplo do formulário da carta, são indicados os elementos essenciais que deviam constar das escrituras aquando da constituição de qualquer companhia:

- Nome, profissão e localidade de origem dos intervenientes,
- Tempo de duração da sociedade,
- Objecto social da companhia,
- Definição da participação de cada sócio no capital social, expresso numa dada quantia em dinheiro,
- Penalizações previstas para a violação do contrato que constitui a sociedade,
- Inclusão de uma cláusula geral de promessas mútuas

de lealdade e boa fé (46).

Embora não abundem os estudos, valeria a pena investigar a influência árabe sobre as práticas comerciais no Portugal medieval. A este respeito, é interessante seguir o livro que Abraham L. Udovitch publicou sobre o assunto (47). Nesta obra percebe-se como alguns dos tipos de associação de mercadores, com ligações aparentemente mais ténues entre os sócios, ou em que eles podiam ter diferentes estatutos eram comuns entre os muçulmanos (48). Estes também conheciam a comanda, abundantemente tratada nos seus textos jurídico-religiosos (49).

Finalmente, esclareça-se que não vão ser aqui tratados outros tipos de sociedade que nasciam em condições típicas da vida medieval, mas que não visavam a obtenção de proventos e estavam à margem da vida comercial propriamente dita. É o caso das chamadas "companhias de peregrinação", as quais visavam afinal o apoio e auxílio mútuo dos "sócios" durante uma peregrinação. Também existiram, em viagens marítimas, "sociedades de alimentos", as quais, mais uma vez, não tinham em vista a realização de qualquer lucro, antes pretendiam assegurar a aporção dos sócios de quotas de alimentos para as viagens, em especial quando tinham grande duração (50).

Uma prova da divulgação e popularidade das companhias comerciais podemos obtê-la voltando ao manual de aritmética de Gaspar Nicolas (51). Na transição do século XV para o XVI, a existência de sociedades estava tão divulgada que, nos aspectos práticos da "arte" de fazer contas, o autor, entre os muitos exemplos, escolhe os problemas postos na divisão de lucros entre sócios de uma sociedade.

Neste manual, é verdade, só são concebidos casos de distribuição de lucros em função do capital de cada sócio ou do tempo em que cada um deles esteve envolvido nos negócios da companhia (52). G. Nicolas concebe mesmo o caso de uma sociedade em que o capital investido pelos sócios tem diferentes taxas de remuneração (53). Para além da percepção da complexidade que foram ganhando estas companhias, este manual é, também, uma prova do modo como estas formas de organização e intervenção económica se espalharam por Portugal, enfraquecendo a ideia que liga a existência de sociedades comerciais ao mercantilismo.

é certo que uma parte do comércio que Portugal fazia com o Mediterrâneo, nos séculos XIV e XV, era individual. Mas, provavelmente a grande maioria, impunha que os mercadores se associassem na prossecução dos seus negócios. é por isso que, para compreender esse comércio, é indispensável o estudo das sociedades comerciais.

## 2. Sociedades armadoras e companhias mercantis

### a) Sociedades de armadores e copropriedade de navios

Numa sociedade em que o comércio marítimo se tornou rapidamente um dos motores da vida económica, foi natural, tal como já foi dito, a associação, sob muitas formas, dos envolvidos no transporte de mercadorias, no equipamento dos navios e dos próprios proprietários dos barcos. Estas associações ganharam muito depressa uma autonomia jurídica, proporcional à sua importância económica. A força com que estas sociedades irromperam no mundo cristão foi de tal ordem que muitos dos seus princípios perduraram até épocas recentes, sendo abrangidas por legislação especial em muitos países.

Comecemos por observar o que se passava com a copropriedade dos navios, pois envolve problemas especiais. O primeiro é o de saber se esta situação configurava uma verdadeira sociedade. Esta dúvida está ligada à forma como os navios eram construídos no século XIII e parte do século XIV. Como se viu anteriormente a decisão de construir um navio e proceder a todas as diligências necessárias para a sua realização pertencia a um promotor que, na maior parte dos

casos, não tinha, sózinho, capacidade financeira para arcar com todas as responsabilidades (54). Assim, à medida que se impunham novas contribuições, esse promotor ia contratando com outros interessados quotas ideais do futuro barco. Ao capital avançado correspondia uma parte ou lugar específico do navio. Esse capitalista recebia na volta a parte que lhe correspondia dos lucros mas não poderia, em regra, interferir na gestão do navio. Porquê? Porque não havia uma sociedade! De facto o que existia era uma série de contratos bilaterais com um promotor, mas não existiam obrigações e direitos em relação ao conjunto, ou seja, à comunidade de participantes.

Um exemplo desta disponibilidade do "promotor" do navio para ir contratando quotas à medida que necessitava de dinheiro, parece aflorar do contrato de compra e venda do quarto da barca de nome Santa Maria da Arrábida quando o seu "dominus et patronus", Aparício Garcia de Setúbal, vende, em 1 de Abril de 1405, um quarto comum e indiviso do referido navio ao seu concidadão Gonçalo Dias pela soma de 44 libras de Barcelona (55). Não sabemos qual a quota disponível de Aparício Garcia, mas não se refere, como seria normal, que ele se desligasse totalmente da propriedade do navio.

Outro ponto de interesse desta escritura feita em Barcelona



é a referência à parte vendida, em que esta é caracterizada como comum. Este facto é da maior importância pois ele reflecte uma outra forma de gestão económica dos navios.

Com efeito, é fácil de reconhecer que a forma de gestão por partes era bastante complicada e os conflitos tenderiam a ser muito frequentes. Pouco a pouco foi-se desenvolvendo uma prática de gestão dos navios que já não atendia ao "loca" ou parte de cada um, antes geria globalmente e em comum o navio, dando depois a cada um a parte dos lucros que lhe correspondia em função do investimento inicial que tinha feito. Chamava-se a esse novo sistema de "comuniter" (56). E, por isso, nesta fase inicial, era usual um navio ter muitos coproprietários. Em certa medida quantos mais houvesse maior era a liberdade do promotor, que era muitas vezes o patrão do barco, na gestão do navio.

Num frete contratado em Valência, em 21 de Março de 1410, Pedro Gonçalves, vizinho de Lisboa, era apresentado como "dominus et patronus" de uma barca de nome Santa Maria dos Mártires (57). Nessa data ele contratou e aceitou transportar determinada quantidade de vinho para Lisboa que fora comprada por outro cidadão de Lisboa, Gonçalo Afonso, que era "parçonerio dicte barche". Eis um exemplo bem explícito da situação especial em que podiam estar a propriedade e gestão dos navios. Ou seja, apesar de Gonçalo

Afonso ter uma quota no referido navio, ele não se imiscuia na sua gestão e os coproprietários não actuavam obrigatoriamente como sócios de uma sociedade. No final desta viagem o mesmo Gonçalo Afonso poderia então receber a sua quota-parte dos ganhos que a gestão de Pedro Gonçalves tivesse produzido. Pedro Gonçalves não era o único proprietário do navio, pois o significado da expressão "dominus et patronus" está muito mais próximo do gestor do que do proprietário. Todavia, o patrão do navio, como era muitas vezes o seu promotor, era, quase sempre, "parceiro" ou "porcionário" do mesmo.

O alargamento deste sistema não impediu que sobrevivessem resquícios da antiga gestão por lugar ou partes. Um desses vestígios são alguns dos aspectos das "quintaladas" que em Portugal terão plena divulgação no século XVI nas armadas da Índia e que eram correntes nos contratos de afretamento do século XV (58).

Entretanto e ao mesmo tempo, muitas das situações de copropriedade de navios poderiam corresponder a situações de verdadeira sociedade. Ligado ou não à gestão em comum, existiriam algumas situações em que a propriedade de navios configuravam a existência de uma verdadeira sociedade em que o capital investido na embarcação era, afinal, o capital social da sociedade. Esta parece ser o caso de pelo

menos uma situação de propriedade de navios e que diz respeito, nomeadamente a portugueses.

Apesar de existirem alguns exemplos de simulação de vendas de navios que servem outros fins (59), parece razoavelmente seguro que nos meses de Janeiro e Fevereiro de 1391, Pedro Rodrigues e Vasco Peres, ambos cidadãos de Lisboa e proprietários da barca Santo Espírito, venderam-na aos cidadãos barceloneses Pedro Bonmancip e Pedro de Cases Noves pela quantia de 286 libras ternais de Barcelona (60).

O conjunto de escrituras inicia-se em Janeiro com a promessa de compra e venda e o recebimento, como "arra er signo", de 104 libras e 10 soldos da mesma moeda e termina a 4 de Fevereiro com o pagamento (61), já em atraso, de outra parte do preço e o compromisso de liquidar as 46 libras em falta nos próximos dias. Para isso os dois barceloneses, além de dinheiro, entregaram uma certa quantidade de prata, devidamente avaliada.

A dúvida que esta venda pode levantar liga-se aos termos do assento notarial de 1 de Fevereiro, ainda de 1391. Trata-se de uma escritura em que o referido Vasco Peres constitui seu procurador o já mencionado Pedro Rodrigues para o negócio da venda da barca. Ora, no final da procuração, é incluído um parágrafo que dá conta que entre os proprietá-

rios e o pessoal do navio, entre os quais Afonso Eanes ("patronus conducticium dicte barxe"), terão surgido problemas, acerca dos quais o consul castelhano proferiu uma decisão que não constaria da escritura, mas ficou exarada na chamada "cédula" (62). Claro que as questões levantadas pela tripulação podiam ser de vários tipos: desde pôr em causa a legitimidade da venda de um navio, até assegurar o retorno ou o pagamento da contratação. Todavia, não parece, porém deduzir-se das escrituras que qualquer deles participasse da sociedade, única entidade que podia alienar o navio.

A transformação de algumas dessas situações, em que os coproprietários acabaram por se tornar verdadeiros sócios, está ligada a um dos aspectos do desenvolvimento da gestão "em comum" dos navios. Ele prende-se com a consolidação de sociedades de armadores. Muitas vezes o gestor do barco não tinha capacidade financeira para assegurar o equipamento e carregamento de uma embarcação e contratava com outro, ou outros, a sua armação, mesmo que para uma só viagem. Não deixava, em qualquer caso, de se constituir uma sociedade, para além daquela que já poderia existir entre os armadores.

Os exemplos deste tipo de sociedade são vários. Talvez que o mais conhecido e popularizado entre os especialistas nos

tenha sido transmitido por Luís de Cadamosto. No início da primeira navegação ele explica quais eram as regras a que os potenciais viajantes às costas africanas a Sul das Canárias estavam sujeitos (63). Uma das alternativas implicava, na prática, a realização de uma sociedade com o Infante D. Henrique: este armaria a caravela (presume-se que além do navio, equipava-o, incluindo a tripulação), enquanto o interessado entrava no negócio com as mercadorias. A partilha dos lucros, neste caso, seria a de dividir "ao meio tudo o que tirasse daqueles lugares" (64), correndo o risco, segundo parece, por conta do Infante. É o desenvolvimento lógico de uma gestão "em comum" ligada aos cada vez maiores custos que a armação dos navios implicava. E outros exemplos poderiam ser aduzidos.

Vejamos finalmente o caso da "barca do condado" já tanta vezes mencionada. Relembre-se que a documentação que a ela se refere só explicita a forma como os lucros, ou ganhos, eram repartidos: um terço para o rei, outro terço para as donas do mosteiro de Arouca e o último para aqueles que andavam na barca. Nada se esclarece sobre a propriedade da barca, embora se possa inferir que a gestão já seria "comuniter". É seguro ainda que ela teria funcionado desde o tempo de D. Afonso IV e pelo menos até à Peste Negra com algum sucesso, mas, por motivos pouco claros (guerras?

peste?), pelo ano de 1361 encontrava-se em sérias dificuldades (65). Para decidir se estamos em presença de uma sociedade implicaria conhecermos a forma como se chegou a esta associação.

São conhecidas algumas sociedades de armadores que utilizavam navios emprestados, normalmente "públicos" e propriedade da Coroa (66). Poderia ser um caso deste tipo, já que dificilmente o Rei, um mosteiro e um grupo de pescadores participariam, em comum, na construção de um navio. Neste caso, a sociedade existente restringe-se à armação do barco e não à sua propriedade.

Note-se contudo que esta associação do rei a gentes do mar para a partilha de lucro de mercadorias, mesmo exportadas não seria de todo inédita. Um documento publicado por Silva Marques mostra como numa partida de ferro e sal enviada talvez por volta de 1435, dois terços deste último seriam propriedade do rei pertencendo o outro terço à "conpanha da dicta nao" (67).

Outro documento da chancelaria de D. João I e incluído na "Monumenta Henricina" (68) poderia configurar uma situação parecida à da "barca do condado" Em substância ele refere uma doação do monarca a Diogo Fernandes de Almeida, aio dos infantes, de metade das rendas da barca de Punhete.

Note-se que aqui não há uma sociedade visto que, afinal, a doação seria sempre precária e não se trata de um contrato celebrado entre duas partes. Este documento, que configura uma tença, enquadra-se muito mais no âmbito das instituições medievais e menos no das sociedades nascentes prenunciadoras de outras formas de organização económica.

Assim tudo dependeria da propriedade originária da barca e da forma como se constituiu esta partilha das rendas. Também é verdade que o tempo poderia ir transformando uma normal doação régia numa sociedade.

#### b) As sociedades mercantis

Convém relembrar que as sociedades, incluindo as mercantis, não nasceram como uma especificidade do comércio marítimo. Mas não há dúvida que este lhes deu um empurrão decisivo, ajudando à sua sistematização. Pouco a pouco elas vão-se tornando a forma jurídica e económica ideal de organizar o comércio. Dado o desaparecimento de praticamente todos os livros notariais portugueses da época medieval alimenta-se a ideia da inexistência de companhias comerciais em Portugal nesse período. Por razões já antes explicadas também algumas das sociedades conhecidas resultam de situações

fortuitas que as permitiram conhecer. Apesar de tudo, sabe-se que, no início do século XV, segundo as actas da reunião da Vereação de 30 de Dezembro de 1411 (69), o comércio dos couros do Entre Douro e Minho, estava nas mãos de uma sociedade, da qual eram sócios Diogo Afonso, Vasco Afonso e um cidadão genovês.

Não haja dúvidas. A grande maioria do comércio medieval, marítimo em especial, era feito através de sociedades e associações de vários tipos entre os mercadores. Por outro lado, como antes se tentou mostrar, também parece certo que a dependência desses mercadores, terá conduzido a que as sociedades constituídas exclusivamente por portugueses em cidades fora do reino, tivessem um carácter muito transitório, normalmente a duração de uma viagem ou um período muito curto.

Como seria normal, as sociedades portuguesas com mais estabilidade, mesmo que não dispensassem uma escrita mínima, seriam constituídas no reino. A documentação dos arquivos estrangeiros permite-nos só tomar contacto com aqueles que, encontrando-se numa cidade, deparavam com um negócio em que valeria a pena participar.

Um dos tipos mais comuns de sociedade mercantil refere-se à compra de mercadorias num porto estrangeiro, a fim de as



transportar a Portugal, para aqui as vender imediatamente. Do mesmo modo, outros mercadores associavam-se logo em Portugal onde compravam mercadorias para ir vender a uma cidade fora do reino. Alguns exemplos são bem elucidativos, variando a precisão da informação em função da fonte que revela a sociedade.

Por causa da tentativa de introdução clandestina de mercadorias numa zona das costas algarvias, ficamos a saber, por um documento datado de 22 de Junho de 1456 que Rui Lourenço Reixa, Leonel Gil e outros moradores de Lagos (70) se tinham associado - sociedade de que desconhecemos os seus elementos básicos - e armado uma caravela que enviaram para a Guiné.

Também de forma fortuita foi possível conhecer uma outra sociedade entre João Gomes e um certo Gil Eanes, os quais tinham encomendado uma certa quantidade de mercadorias em Valência com as quais surgiram problemas. O facto de a mercadoria não ter chegado a Lisboa e o irmão do primeiro, Fernando Gomes, que actuava como seu procurador, ter obtido na mesma cidade de Valência, em 14 de Novembro de 1460, um testemunho autenticado do inquérito realizado para apuramento da culpa do descaminho das mercadorias permite conhecer a ligação entre os mencionados João Gomes e Gil Eanes, ambos de Lisboa, e pouco mais (71).

Outro caso é bastante anterior aos antes mencionados e é muito diferente quanto ao seu conteúdo. Este género de escrituras é muito frequente, pois a sua aparente clareza permite esconder o verdadeiro negócio. Segundo um assento lavrado em Valência em 21 de Fevereiro de 1408 João Eanes, mercador de Lisboa e sua mulher Boaventura, juntamente com Jacobus Avella reconhecem dever a um tal Amalrich, mercador valenciano, 22 libras de Valência, valor das mercadorias que lhe haviam comprado mercadorias para levar a Portugal (72). O mesmo Amalrich compareceu mais tarde, a 27 de Outubro, no mesmo notário declarando que as libras já lhe teriam sido pagas através de Jacobus Avella.

Se acreditarmos na letra da escritura, tinha-se constituído uma sociedade entre os 3 outorgantes que compraram as mercadorias, sendo as 22 libras o capital social da sociedade que se extinguiria praticamente logo a seguir à chegada a Lisboa. O problema é que, muitas vezes, estas escrituras escondiam, como se verá, simples empréstimos a juros.

Já vimos também como a sociedade que envolvia dois irmãos mercadores de Braga, Diogo Jacome e Tiago Raimundo, parece apresentar um carácter mais estável e permanente (73).

Mas, nas suas ligações a estrangeiros, podemos observar alguns portugueses criando sociedades mais estáveis e ado-

ptar soluções bastante interessantes para rodear muitos dos obstáculos com que deparavam na vida comercial. Há pelo menos dois exemplos que são elucidativos.

O primeiro reporta-se à sociedade existente entre Martinho Esteves, mercador de Lisboa e criado de Afonso Eanes, cambiador de Lisboa, com o mercador de Valência João Castellenes. Não há dúvida quanto a esta sociedade. Segundo uma escritura de Valência de 14 de Dezembro de 1409 (74) Alvaro Gonçalves Cerdo, vizinho de Matosinhos, reconhece dever ao referido Martinho 85,5 florins de ouro de Aragão com os quais comprou 9,5 botas de vinho tinto que carregou na barca de João Martins Camus. Ora Alvaro Cerdo promete pagar essa quantia a João Castellenes em peixe que teria de chegar a Valência até à Páscoa da Ressurreição, em princípio no navio de Pedro Anes do Porto. Caso não conseguisse enviar o peixe, comprometia-se a pagar em dinheiro, mas em Lisboa e a Martinho Esteves 45 florins ! A situação é tanto mais complicada, quanto, 3 dias antes, a 11 de Dezembro outro assento dá conta de que Martinho fretara a barca de João Camusso para enviar 30 botas, provavelmente de vinho, ao Porto.

As questões que este documento permite colocar são muito variadas. Em primeiro lugar o facto de a dívida ser paga indistintamente ao português ou ao valenciano, permite

concluir pela associação dos dois (75). Além disso, o empréstimo concedido não parece esgotar a associação entre os dois, pois, caso contrário, determinar-se-ia uma forma mais rigorosa de pagamento.

Uma hipótese seria a de um deles actuar como procurador do outro. Esta situação exige, em todo o caso, uma ligação com um mínimo de estabilidade entre eles. Caso não seja devida a um mero lapso do notário no que se refere ao pagamento a realizar em Lisboa a Martinho Esteves e que se limitava às 45 libras, essa poderia ser a parte que lhe cabia no empréstimo.

Aliás, os interesses deste Johannes Castellenes em Portugal parecem ser mais vastos do que estas escrituras deixam entrever. No ano seguinte, em 21 e 22 de Março de 1410, ele constituirá seu procurador sucessivamente a Gonçalo Afonso, mercador de Lisboa e porcionário da barca Santa Maria dos Mártires (76), e a Alvaro Gonçalves, referido como escudeiro do rei de Portugal e vizinho de Cascais (77), dando a ambos grandes e gerais poderes.

Mas, o segundo exemplo é talvez mais significativo. Um dos livros do notário de Valência, André Julian, contém, no dia 15 de Fevereiro, dois assentos, lançados um a seguir ao outro, os quais conjugados configuram uma situação inédita

em Portugal (78).

Pelo primeiro destes assentos ficamos a saber que o também notário de Viana João Eanes Macho emprestou, graciosamente, a um conjunto de 7 vizinhos de Caminha e Viana a quantia de 70 florins de ouro de Aragão. Eles comprometem-se a pagar a quantia em dívida nos 3 primeiros dias depois da chegada da barca a Viana, para onde todos se dirigem. Um desses 7, Bartolomeu Eanes, responsabiliza-se ainda a pagar, além da parte dele, a de outros 3 (Martinho Galeote, Fernando Gonçalves e Jorge Marinheiro). Aparentemente um assento igual a tantos outros, embora seja desde logo estranho que não se tenha referido o objectivo do empréstimo.

O segredo desta leitura está no assento seguinte. Através dele fica-se a saber que o mesmo João Eanes Macho reconhece que esses 70 florins foram avançados por Petro Domingo, Petro Avella e Jacob Ferrer, todos de Valência. Destes, os dois primeiros avançaram com 20 florins cada, enquanto J. Ferrer teria emprestado 30 florins. No parágrafo seguinte esclarece-se que é o notário que se compromete a pagar em "peixe salgado" a trazer à cidade de Valência, mas, por toda esta operação receberá "terciam partem lucri" (79) !

Eis uma prova de que o mútuo declarado "gratis et bono amore" nem sempre deve ser como tal considerado. E, afinal,

que tipo de situação estará aqui configurada ? Desconhecendo os motivos do empréstimo, a forma como ele foi feito, que incluía ausentes, permite pensar que a quantia mutuada serviria para comprar o pescado a enviar à cidade de Valência; neste aspecto os sete homens encontrar-se-iam juntos nessa empresa.

A fiscalização da compra e o envio do pescado para Valência não seria, porém, deixada ao acaso e, nesta situação, o notário de Viana funcionaria como o gestor dos interesses daqueles que emprestaram os 70 florins: era o gestor da sociedade. A importância decisiva da sua missão foi-lhe reconhecida pelos sócios ao permitirem-lhe ganhar um terço dos lucros. Era essa a sua participação concreta na sociedade: enquanto uns avançaram com o capital, ele entraria com o seu trabalho pessoal, a sua atenção e conhecimentos.

A repartição dos lucros não corresponde, portanto, às contribuições que cada um teve na sociedade e o papel de João Macho ganha novo alcance. Comparem-se então os investimentos com a forma de distribuição dos lucros:

Sócio	Participação no Investimento	Participação nos Lucros
Petro Domingo	28,6 %	19 %
Petro Avella	28,6 %	19 %
Jacob Ferrer	42,8 %	29 %
João Eanes Macho	0	33 %
Total	100 %	100 %

Neste caso parece estarmos em presença daquilo a que os textos legais chamavam de "societas per commendationem", a qual tinha como base essencial a confiança pessoal entre os seus componentes. Mas aqui encontramos-nos no campo das comandas comerciais que serão abordadas noutra local.

### c) A companhia mercantil de Lisboa

Um interessante exemplo de uma sociedade mercantil é conhecido já há alguns anos por uma informação de J. M. Madurell Marimón. Trata-se de mais um assento notarial lavrado em Barcelona pelo notário Juan Nadal e com data de 25 de Fevereiro de 1395 (80). Segundo este documento 4 cidadãos de Lisboa propunham-se formar uma sociedade tendo em vista transportar "rebus et mercibus mercerie et spece-

rie" que tinham comprado em Barcelona e pretendiam vender em Lisboa.

Os sócios eram Afonso Peres, João Eanes, Fernando Sanches e Martinho Afonso e já tinham trazido a Barcelona, na barca de Viana, patroneada por Nicolau Eanes da mesma vila, pescado e arenques.

Note-se desde já que se trata de uma sociedade e é desta forma que os subscritores do documento se reconhecem na empresa que levam a cabo: Afonso Peres e João Eanes reconhecem que formaram com Fernando Sanches "bonis societatis nostre et vestre ac Martini Alfonso concinis nostri quasque res et merces nos carricamus in barcha de Viana que nunc est in plagia maris dicte civitate Barchinone" (81).

Importa agora perceber quem, de facto, é sócio desta sociedade, determinar qual o seu capital social e tentar entender a forma como eram compartilhados os lucros e os prejuízos.

Segundo a escritura, Fernando Sanches participou com 280 florins de ouro de Aragão na compra das mercadorias. Entretanto, Afonso Peres e João Eanes reconhecem que Martinho Afonso concorreu com 90 florins avançados por Fernando Sanches para a aquisição das mercadorias referidas. Ao mesmo tempo, Afonso Peres confirma que Fer-



nando Sanches pagou 50 florins de ouro que lhe eram devidos por João Eanes e do qual Martinho Afonso era fiador. Finalmente todos reconhecem a dívida do fretamento da barca de Nicolau Eanes no transporte para Barcelona, embora nada se mencione quanto ao regresso.

Em princípio parece que Nicolau Eanes não seria sócio da sociedade, pois o assento afirma expressamente que os sócios se propõem pagar o frete das mercadorias de Lisboa e Setúbal até Barcelona. A omissão de qualquer referência ao retorno não é de estranhar, visto que muitos desses contratos se faziam, conforme se observou, segundo os usos e costumes peninsulares o que dispensava a forma escrita.

Em compensação, a referência expressa ao pagamento de 34 dobras mais um quarto de dobra do frete do pescado justificava-se porque ele passava a fazer parte dos gastos da sociedade e, neste caso, incorporado no capital social. A análise da distribuição do capital desta sociedade implica a admissão de uma alternativa: ou os 50 florins com que Afonso Peres reconheceu entrar na empresa eram uma parte dos 90 avançados por Martinho Afonso, ou esses 50 florins adiantados por Fernando Sanches foram garantidos por Martinho Afonso e, portanto, não devem ser incluídos nos 90 florins que era a quota deste último. Assim, excepto a determinação da quota de João Eanes, quanto ao resto do

capital social, ele poderia ser esquematizado do seguinte modo:

Sociedade mercantil de Lisboa  
(em florins aragoneses)

	1ª Hipótese	2ª Hipótese
Fernando Sanches .....	190	190
Martinho Afonso .....	40	90
Afonso Peres .....	50	50
João Eanes .....	?	?
	-----	-----
TOTAL	280	330

As dívidas referentes à quantia participada por João Eanes deriva do facto de, apesar de mencionado nas várias cláusulas contratuais, não lhe ser outorgada nenhuma verba específica. Tal situação não será muito anormal se João Eanes participasse dos 50 florins de Afonso Peres ou ele fosse aquele que dispunha dos contactos para a venda das mercadorias, funcionando como uma espécie de gestor. Também o facto de ser paga a dívida e esta se ter transferido agora para o fiador poderia ser a razão da inclusão de João Eanes que assim pagaria ao seu avalista. Em termos concretos quem acabou por avançar com todo o capital foi Fernando Sanches. Conforme vários elementos de comparação estamos em

presença de um investimento bastante razoável.

Fosse, ou não, esta a forma como o capital social estava repartido, os lucros seriam, em todo o caso, proporcionais à quota que cada um tinha na sociedade. Este facto é confirmado pelo próprio documento quando Afonso Peres e João Eanes afirmam: "voluimus et asentimus ac nobis placet quam cum dictes res et merces vendere firmiter possitis [Fernando Sanches] et vobis liceat recipere et apprehendere partem inde vobis pertinentes per dictos CCLXXX florenis" (82).

Lucros ou prejuízos adicionais poderiam advir da dívida em relação ao patrão da barca de Viana, Nicolau Eanes, pois as dobras seriam pagas segundo a cotação dos cambios régios de Lisboa, ou como refere o documento, a dívida de 34 dobras e um quarto de dobra seria paga "earum valorem prout valebat cambium regis in civitatem Lisbone infra sex dies postquam dicta barcha applicata fuerit in dicta civitate Lisbone" (83). A única excepção à distribuição equitativa dos prejuízos diz respeito à determinação de quem suportava os riscos da viagem; estes, parece que corriam por conta de Fernando Sanches, ao menos a acreditar numa passagem do assento, em que Afonso Peres e João Eanes confirmam que "voluimus tam quam predicte CCLXXX florenis sicut ad vestri [F. Sanches] risicum prout Deus salvat" (84).

#### d) As Comandas Comerciais

As comandas comerciais foram provavelmente os tipos de sociedades mais populares da época medieval. Estas sociedades são bem um produto da época de crescimento do comércio marítimo pois, pelas suas características, adaptavam-se às mais importantes preocupações dos mercadores.

Para mais, este contrato, pela sua estreita ligação ao câmbio, permitia esconder atrás de um contrato perfeitamente legal as reais intenções dos mercadores, nem sempre muito de acordo com as regras jurídicas do reino.

Do ponto de vista geral a comanda era uma sociedade pela qual se associavam duas entidades: um sócio capitalista (ou comandante) e um sócio gestor (comanditário); enquanto o primeiro fornecia o capital ou a mercadoria, ao segundo cabia a administração da empresa. Os lucros seriam distribuídos de forma desigual, conforme o convencionado, mas, na maior parte dos casos, quem fornecia o capital recebia a maior parte dos proventos (85).

Este aspecto não deve levar à conclusão que se tratava de um negócio desigual e injusto. De facto, numa viagem eram múltiplas as comandas, pelo que o tomador de dinheiro de uma comanda, aparecia, muitas vezes, como sócio capitalista

de outra. Além disso, como só o gestor da sociedade conhecia verdadeiramente os lucros concretos do negócio (84), ele acabaria por não ficar tão prejudicado quanto a divisão dos ganhos poderia deixar transparecer.

Sendo esta a forma mais típica das comandas, elas variavam bastante consoante as formas de partilhar os lucros, os prazos de duração da sociedade, a sua estrutura e a organização dos próprios intervenientes. Existiam assim comandas em que o sócio capitalista tanto era um indivíduo como uma sociedade.

A grande vantagem da comanda era a de ir esboçando os limites precisos da responsabilidade dos intervenientes, contrariando a situação anterior em que os sócios acabavam por responder com todo o seu património às vicissitudes da vida das sociedades.

Para perceber o modo como os mercadores utilizaram este tipo de sociedade, vejamos alguns exemplos. Madurell Marimón e Garcia Sanz deram-nos a conhecer num importante estudo sobre as comandas comerciais um conjunto de documentos que respeitam a comandas enviadas a Portugal.

Em 27 de Junho de 1383, um cidadão de Barcelona, Bernardo Verdera, recebe de um outro barcelonês de nome Francisco Garriga 55 libras de Barcelona para trazer a Portugal e

daqui levar sardinha. No final Francisco Garriga, além do capital, receberia ainda três quartos do lucro (87). Anos antes, a 4 de Junho de 1361 (88), um certo Francisco Puig recebeu em comanda do judeu de Barcelona Salomão Domasic 20 libras investidas em cravo para levar a Lisboa na coca de um Guilherme Cesarauguste e sócios.

Um exemplo de outra comanda foi-nos dado pelos mesmos autores por um conjunto de escrituras de 18 de Agosto a 1 de Setembro de 1374, quando os barceloneses Arnardo Albages e Francisco Rovira receberam um conjunto de comandas, investidas em panos de várias proveniências e num escravo tártaro no valor global de 171 libras, 7 soldos e 6 dinheiros de moeda ternal barcelonesa (89).

Note-se, contudo, que não é o conjunto das comandas que compõem a sociedade por comandita, antes, cada uma das comandas é uma sociedade em que as contas são prestadas em separado. Mesmo no caso do escravo tártaro, apesar de sobre ele existir duas comandas, uma de 25 e outra de 28 libras não estamos em presença de uma sociedade, mas de 2 contratos bilaterais em que os comanditários teriam de prestar contas a cada um dos sócios capitalistas.

Também já se fez referência a comandas enviadas por Jacme Senglada e por Bernardi Valascus a Lisboa com vários pro-

Vasco Lourenço mercador de Lisboa e Gil de Leon  
 estabelecido em Barcelona reconhecem ter recebido em comenda 93  
 libras e 10 soldos barceloneses de Garcia de Muntayners de  
 Aragão.

(Fonte: AHPB, Not. Bernardo Nadal, "Manual" leg. 48,  
 14/11/1394-9/5/1395, fol. 25v).

Fig. 33 - Assento de 4 de Janeiro de 1395, segundo o qual,  
 Vasco Lourenço, mercador de Lisboa, e Gil de Leon, estala-  
 jadeiro de Barcelona, reconhecem ter recebido em comanda 93  
 libras e 10 soldos barceloneses de Garcia de Muntayners de  
 Aragão.

(Fonte: AHPB, Not. Bernardo Nadal, "Manual" leg. 48,  
 14/11/1394-9/5/1395, fol. 25v).

duto para aí serem vendidos (90).

Pelos motivos já expostos estas sociedades, fáceis de organizar e dissolver e com uma responsabilidade das partes bastante definida era excelente para o comércio medieval. Para os portugueses a dificuldade era só a de contornar alguns termos mais ou menos duvidosos e que poderiam ir contra a doutrina estabelecida. Assim, seria complicado referências muito explícitas à exclusividade de risco e às partilhas do lucro que não eram muito bem aceites pelas posições oficiais predominantes. Desse modo, para que a sociedade pudesse existir mascaravam-se comandas atrás de empréstimos e de contratos de comissão gratuitos ou em que se omitiam os proventos dos sócios. No documento já referido (91) da entrega do ferro por parte de 2 irmãos de Braga, Didaco Jacome e Tiago Raimundo, mercadores, a Farialles Nom de Deu de Valência, a relação entre os portugueses e o valenciano podia configurar a de sócios de uma sociedade em comandita.

Noutros documentos em que os portugueses são os sócios gestores e os estrangeiros os capitalistas já foi possível explicitar esse contrato.

É a esta conclusão que conduzem um conjunto de 4 documentos dos finais do século XIV, princípios da centúria seguinte.



Em 4 de Janeiro de 1395, Vasco Lourenço, mercador de Lisboa, associado a Gil de Leon, estalajadeiro de Barcelona, reconhecem terem recebido de Garcia Muntayners, mensageiro do rei aragonês, uma comanda de 93 libras e 10 soldos de Barcelona (92). Dois anos depois, a 6 de Outubro de 1397, Gonçalo de Lisboa, que habitava em Barcelona, recebe de Pedro Augeri, escrivão do mesmo rei e morador em Castro Calleri na Sardenha, a quantia de 6 libras e 1 soldo de moeda barcelonesa a título de "pura comanda et puro ac plano deposito" (93).

Já em 9 de Janeiro de 1405, Johannes Comes, mercador em Valência e vivendo em Sevilha, reconhece que recebera em comanda de Guilherme Petri ça Rovira, mercador barcelonês, 76 libras, 8 soldos e 2 dinheiros investidos em 11 panos "sinereis de la terra" de diversas cores e 6 "tannis de ambolles" que se compromete transportar a Portugal e outras partes na barca do português Vasco Gonçalves (94).

Uns dias depois, a 27 de Janeiro, Garcias del Caudet nomeou Afonso Rodrigues, mercador de Setúbal, seu procurador para obter junto de Gonçalo Eanes de Évora, mercador de Lisboa, as 55 libras em moeda ternal barcelonesa que lhe entregara em comanda (95). Muitos dos assentos notariais que à frente se referem a empréstimos poderão esconder verdadeiros contratos de comanda, embora os termos em que estão redigidos

sejam, por vezes, bastante vagos.

Neste roteiro pelas sociedades medievais, importa avaliar algumas das consequências do que foi possível observar. Sem a sofisticação dos mercadores catalães e italianos (96), os profissionais do comércio do reino não desdenhavam, quando era necessário, a constituição de sociedades. O facto da dimensão dos seus negócios ser muito mais pequena e menos "internacionalizada" do que a dos seus congéneres, ao menos até meados do século XV, permitiu que as sociedades mantivessem um carácter mais familiar e menos organizado, pelo que os seus vestígios são muito mais ténues. Mas eles conheciam-nos e, quando era preciso, usavam-nos. Afinal, os mecanismos comerciais que se utilizavam eram os adequados a esse tipo de comércio.

## NOTAS

- (1) MACEDO, Jorge Borges de "Companhias comerciais" in: "D.H.P." vol. II, Lisboa, 1979, pag. 122.
- (2) MARQUES, A.H. de Oliveira "Portugal na crise dos séculos XIV XV" in: "Nova História de Portugal" dir. de Joel Serrão e Oliveira Marques, vol. IV, Lisboa, 1987, pag. 74/75.
- (3) MARQUES, Oliveira ob. et loc. cit.; MACEDO, J. Borges de ob. cit., pags. 122/123.
- (4) MACEDO, J. B. Ibidem, pag. 123.
- (5) MARQUES, Oliveira Ibidem.
- (6) RAU, Virginia e DIFFIE, Bailey W. "Alleged Fifteenth-century Portuguese Joint-stock companies and the Articles of Dr. Fidler" in: "Bulletin of the Institute of Historical Research" Univ. de Londres, vol. XXVI, nº 74, Nov. 1953, pags. 181-199. No seguimento desta opinião de Virginia Rau, que fez escola, também António Dias Dinis negou que a Companhia de Lagos fosse uma sociedade comercial (MH, VIII, 116, pags. 172/174 e nota 3).
- (7) IDEM, Ibidem. Uma das fantasias que, com razão, os dois autores chamavam a atenção era para a inexistência de um arquivo de Lagos, com abundante material que Fidler dizia ter usado.
- (8) De facto não parece, esta afirmação corresponder à realidade. Oliveira MARTINS ("Os Filhos de D. João I" 1973, pags. 291/292), intuindo o que era novidade, tem até o cuidado de afirmar: "Espontaneamente, criava-se também, para uma acção determinada por motivos novos, a forma de companhias. Imitadas, sem dúvida alguma, das companhias dos pescadores, as sociedades de navegação e comércio, que tiveram na companhia de Lagos o seu primeiro tipo, provaram ser instituições tão adequadas à exploração precária e arriscada das regiões ignotas, que todas as nações coloniais fizeram como nós". Só mais à frente (ob. cit., pag. 297), numa escrita mais livre e bem característica, Oliveira Martins chama "sindicato" ao conjunto de pessoas que se juntaram em torno de Lançarote, na expedição de 1447.
- (9) Esse documento foi publicado em: VITERBO, Sousa "O monopólio da cortiça no século XV" in: "Arquivo Historico Portuguez" vol. II, 1904, Lisboa, pags. 46/47.
- (10) IDEM, Ibidem, pag. 47.
- (11) Ibidem, pags. 49/50.
- (12) Ibidem, pags. 50/52.
- (13) FARO, Jorge de "Receitas e Despesas da Fazenda Real de 1384 a 1481. Subsídios documentais" Lisboa, 1956, pags. 19/26. Martin Vasques arrematou, em 1398, as rendas das alfândegas e das moedas de Lisboa por 55 contos, por 2 anos. Todavia, vistos os prejuizos sofridos, a falta de cobranças e os erros de avaliação das rendas, a arrematação baixou para 42 contos. No cotejo entre as duas arrematações é visível a saída de parceiros na segunda adjudicação. Quanto aos 42 contos - afinal o capital

social da sociedade - foram divididos em 30 quinhões assim distribuídos:

Sócios	Quinhões	% do Capital
O Rei	- 3 quinhões	10 %
Martim Afonso, Afonso Lourenço de Guimarães e Vasco Rodrigues (em conjunto)	- 5 quinhões	16,7 %
Martim Vasques	- 5 quinhões	16,7 %
João Esteves de Valença	- 5 quinhões	16,7 %
Gonçalo Lourenço	- 7 quinhões	23,4 %
João Giraldez,	- 1 quinhão	3,3 %
Fernão Domingues,	- 1 quinhão	3,3 %
Nicolau Dias,	- 1 quinhão	3,3 %
Pero Anes	- 1 quinhão	3,3 %
Mondo	- 1 quinhão	3,3 %

É polémica a caracterização desta sociedade como comercial. Alguns autores retiram-lhe tal classificação, argumentando que neste tipo de sociedades a actividade não é o comércio, apesar de visar o lucro (GARCIA I SANZ, Arcadi e MADURELL MARINÓN, Josep M. "Societats Mercantils Medievales a Barcelona" vol. I, Barcelona, 1986, pag. 237).

(14) IDEM, *Ibidem*, pag. 22.

(15) DP, I, 99, de 15 de Dezembro de 1361 ("Chancelarias Portuguesas. D. Pedro I (1357-1367)" Lisboa, 1984, pags. 280/281); Supl. I, 487, de 11 de Agosto de 1383; I, 186, de 15 de Janeiro de 1394; Supl. I, 54, de 15 de Janeiro de 1399.

(16) O questão dos seguros, na época medieval, remete-nos simultaneamente para dois temas: os seguros propriamente ditos e os empréstimos marítimos (cf. com o que se disse no Cap. III da 1ª Parte e no nº 4, alínea a), do Cap. IV desta 2ª Parte).

(17) Neste caso utilizou-se uma edição, já não muito actualizada da legislação portuguesa, se bem que esse aspecto seja secundário para a questão em análise ("Código Comercial - Anotado" edição de Abílio Neto e Carlos Moreno, Lisboa, 4ª ed., 1978). No artº 104º (pag. 124), esclarece-se que a sociedade comercial deve ter por objecto praticar "um ou mais actos de comércio" e, na anotação respectiva, os autores, em conjugação com o Código Civil, explicam que o contrato de sociedade existe desde que duas ou mais pessoas, contribuindo com bens ou serviços, pretendam encetar uma actividade económica que não seja de mera fruição, dispondo-se a partilhar os lucros. O que do ponto de vista técnico distingue a sociedade é, pois, o seu objecto (operações comerciais) e a forma comercial dessa organização (os vários tipos de sociedade).

(18) MELIS, Federico "Aspetti della vita economica Medievale (Studi nell'Archivio Dattini di Prato" vol. I, Siena, 1962, pags. 112/113 e 277/278. Segundo Melis, as ligações comerciais da casa Dattini (finais do século XIV/princípios do século XV) em relação a Portugal, processavam através de Bruges e de Valência. Lisboa ligar-se-ia à filial de Valência e através dela, à companhia de Barcelona e a Florença, as quais tinham relações comerciais com Bruges e Londres.

(19) Um exemplo muito interessante em Robert LOPEZ ("En 1343: une société génoise pour le commerce eurasien" in: "Horizons Marins, Itinéraires Spirituels (Ve-XVIIe siècles" vol. II, Paris, 1987, pags. 183/188), em que para uma expedição de dois anos, 2 genoveses formaram uma sociedade com uma capital social de 20.000 "genovinos", o que era uma enorme quantia para a época.

- (20) LOPEZ, Robert S. "A Revolução comercial da Idade Média. 950-1350" Lisboa, 1980, pag. 84.
- (21) IDEM, Ibidem, pags. 85/87; GARCIA I SANZ, A. e MADURELL MARIMÓN, J. M. ob. cit., cap. II, B e C da Primeira Parte.
- (22) São empresas familiares como a dos Fugger, dos Welser ou dos Affaitati que liderarão o processo de concentração de empresas do século XVI (BRAUDEL, Fernand "La Méditerranée et le Monde Méditerranéen a l'époque de Philippe II" Tomo I, Paris, 3ª ed., 1976, pag.405; VILAR, Pierre "Or et Monnaie dans l'Histoire" Paris, 1974, pag. 103. Para o século XV: COLL JULIA, N. "Companias mercantiles barcelonesas del siglo XV y su estrato familiar" in: "Estudios Historicos y Documentos de los Archivos de Protocolos" IX (1981), Barcelona, pags. 27/104.
- (23) A.R.V., Protocolos, nº 1260, fol. s/nº, assento de 18 de Fevereiro de 1411: "Ffariralles Nom de Deu mediator civis Valencie scienter etc., confiteor etc., me tenere in comanda (...) a vobis Didaco Jacome mercatory de Braga, regni Portugal licet absente centum triginta septem quintaria et tres rovas et decem novem libras ferri de barris parvis peusis Valencie quodam ferrum per vos michi tradidiste in civitate Valencie Jacobus Raymundi fratre vestri et Vasquo Alfonso factor et criatus vestri ad opus vendendi unde renuncio etc., ptomitto etc., ipsum ferrum vendere in civitate Valencie ad precium viginti quatuor solidos monete regalis Valencie".
- (24) A.H.P.B., Not. Bernardo Pi, "55 Manualis Communis", Leg. 3, 9/5/1441-5/2/1442, fol. s/nº.
- (25) IDEM, Ibidem. No seguimento explica-se que o casamento, que se pretende agora dissolver, fora feito "inter me et dictam Caterinam cum qua matrimonium per verbum de presenti ... contraxi".
- (26) A.R.V., Protocolos, nº 1260, fol. s/nº, assento de 18 de Fevereiro de 1411. O contrato era feito por um ano, contado desde 7 de Fevereiro, pela quantia de 15 libras de Valência. No acto da escritura os arrendatários (e fiador/sócio ?) teriam de pagar 100 soldos valencianos e nos primeiros 4 meses mais 100. O resto seria pago em prestações de 100 soldos, todos os 4 meses, até perfazer a quantia de 15 libras. Pedro Domingo de Valência, que se apresentou como "panniperatorem" (certamente padeiro), estava suficientemente empenhado no negócio para, além de fiador, considerar-se solidário, em pé de igualdade, com os arrendatários, pelo que declarou que, perante as dívidas: "obligamus nos omnes simul". Teria relação com a sua profissão ?
- (27) ZURARA, Gomes Eanes "Crónica de Guiné" Introdução, anotações e glossário de José de Bragança, Barcelos, 1973, pag. 97.
- (28) é este o significado que qualquer dicionário ou enciclopédia dá. Companhia também poderia referir-se só à tripulação de uma embarcação (DP, Supl. I, 584 e 700).
- (29) DP, I 33. Um apanhado sobre a legislação acerca as pescas: "Pescarias-Reformas (B.N.L., Res. - Fundo Geral, Cod. 9786).
- (30) VASCONCELOS, José Leite "Etnografia Portuguesa" vol. V, ed. fac-simil., Lisboa, 1982, pag. 360. é considerada uma pesca costeira com a utilização de aparelhos de rede.
- (31) "Noticias das Almadravas do Reyno do Algarve": B.N.L., Res. - Fundo Geral, Mss. 224, fols. 26/30v.

- (32) "Memórias sobre algumas observações dos Peixes do Mar, e Rios do Algarve" (B.N.L., Res. - Fundo Geral, Mss. 247, nº 48, fol. 10. Segundo este observador, uma almadrava poderia envolver cerca de 60 pescadores. Haveria que juntar mestres, contra-mestres, feitor (o que vendia o pescado) e o escrivão, pois, era obrigatório existir livro onde se assentavam contratos de pessoal, capturas, vendas, salários, etc.
- (33) "Regimento das Almadravas que foy dado a Jordão Botelho no ano de 1526" (B.N.L., Res. - Fundo Geral, Cod. 2.700, fol. 10v/11.
- (34) IDEM, Ibidem, fol. 11; IDEM, Mss. 247, fol. 29.
- (35) "Regimento das Almadravas..." fol. 10v.
- (36) Ibidem, fol. 11.
- (37) "Memória..." nº 39, fol. 10.
- (38) "Chancelarias Portuguesas. D. Pedro I (1357-1367)" Lisboa, 1984, pag. 257.
- (39) LOPEZ, Robert ob. cit., pag. 84.
- (40) SANTO ISIDORO "Etymologiae", títulos 24 e 25 do Livro 5, cit. in: GARCIA I SANZ, A. e MADURELL MARIMÓN, J. M. ob. cit., pag 51/52.
- (41) HESAPANHA, António Manuel "História das Instituições - épocas medieval e moderna" Coimbra, 1982, pags. 442/447. GARCIA I SANZ, A. et al. ob. cit., pag. 152.
- (42) "Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V" ed. fac.-simil., Lisboa, 1984, Liv. 4.. Este livro aborda, ao longo dos seus 112 títulos, vários tipos de contratos, sem nunca aí se referirem as sociedades.
- (43) B.N.L., Cod. Alcobacenses, nº 275, fols. 87v/89v.
- (44) CAETANO, Marcelo "História do Direito Português (1140-1495)" vol. I, Lisboa/São Paulo, 1981, pags. 342/343 e 529; ALBUQUERQUE, Ruy de e ALBUQUERQUE, Martim de "História das Instituições do Direito Português" Fac. de Direito de Lisboa, 1981-1982, pag. 108. Para ser rigoroso, as "Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V" (ed. fac-simil., Lisboa, 1984), na enumeração dos contratos considera os de constituição de sociedades, ou companhias como lhe chamava (ob. cit., Livro IV, Título I, nº 9, pag. 9.
- (45) A.N.T.T., Núcleo Antigo, "Livro das Partidas de Castela" Liv. 3, fol. 76: "Companhias fazem os homens huus outros pera gaanhar algo de suum e a carta de tal companhia deve ser feyta em esta guisa: "Sabham quantos esta carta vyrem como Pero d'Arrochela e Dom Alvaro mercaodres de Sevilha fezerom antressi companhinha [sic] per X anos pera comprar panos de coor e de vendelos a rretalhos en a Rua dos Francos de Sevyilha e pera fazer todas aquelas cousas que perteeçem a esta merchandya e na qual companha meteo cada huum mil morabitanos ... prometerom antressi em huum de fazer merchandya bem e lealmente de partir antressi toda a gaança ou o dano ou perda que ouvesse per razom desta merchandia". Ver nota anterior.

(46) IDEM, *Ibidem*, no final: "E todas estas cousas e cada huma delas prometerom de fazer e de guardar assi como destas som e non fazer nem (?) que nen huma delas so pena de mil morabitanos a qual pena ou seja paga ou non e sempre seja firme e estavil esta postuma desta companhia obrigouisse o humm ao outro si meesmo e seus erdeyros renunçandosse a quitandosse de toda ley e de todo foro".

(47) UDOVITCH, Abraham L. "Partnership and Profit in Medieval Islam" Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1970.

(48) IDEM, *Ibidem*, pag. 18. Para o mundo muçulmano medieval, em boa doutrina, existia uma sociedade quando duas pessoas perseguem, juntas, um objectivo comum. Aceitava-se, todavia, que qualquer posse comum fosse uma sociedade, pelo que a herança era uma forma constitutiva de sociedades (pag. 24). Pouco a pouco, a jurisprudência foi-se encaminhando para só considerar sociedade comercial aquela que fosse constituída voluntariamente, visando a junção de capital, o comércio e a partilha dos lucros (pag. 29). Como noutros campos, as questões comerciais, no mundo islâmico são abordadas na perspectiva da "lei sagrada do islão" e da "jurisprudência islâmica", os famosos "fiqh" (pag. 4). Na estruturação do pensamento económico medieval do mundo islâmico desempenhava papel de relevo um tipo de literatura legal que, até finais do século X, foi dando corpo aos princípios básicos do comércio praticado pelos muçulmanos (pags. 10 e 12).

(49) *Ibidem*, Cap. VI, pags. 170 e segts., dedicado ao estudo da "commenda". Esta juntamente com a companhia mercantil, eram os dois tipos de sociedade mais comuns no Islão, cuja origem remontava às práticas das caravanas que atravessavam a península Arábica e conhecidas do próprio profeta e da sua família (pag. 172/173) e que os textos do século XI sobre comércio já referiam (pag. 174). Para os doutores do islão, este contrato preenchia, aliás, as regras essenciais para ser permitido: prática tradicional de acordo com a "sunna", consenso da comunidade e função económica primordial (pag. 175).

(50) GARCIA I SANZ, A. e MADURELL MARIMÓN, J. M. *ob. cit.*, pags. 240/242.

(51) NICOLAS, Gaspar "Tratado da pratica dArismetica" ed. fac.-simil. com estudo de Luis de Albuquerque, Porto, 1963.

(52) São as companhias "chašs", "com tempo" e "com tempos e com duas letras" (IDEM, *Ibidem*, fols. 12/16). É verdade que, neste caso, a denominação da companhia tem mais a ver com a forma de partilhar os lucros e determinar a quota de cada sócio, em função do tempo em que esteve envolvido no negócio, do que com uma análise dos tipos de sociedades.

(53) IDEM, *Ibidem*, fols. 14/15.

(54) Remete-se para o que, a este respeito se disse no Cap. III da 1ª Parte. Sobre esses mestres, ou patrões: COLL JULIA, N. "Aportación al estudio de los patrones y de la propiedad de las naves en Cataluna en la Baja Edad Media" in: "Homenaje a Jaime Vicens Vives" vol. I, Barcelona, 1965, pags. 377/393.

(55) A venda foi feita, de facto, a 1 de Abril de 1405, mas o recibo da venda é do dia 10 do mesmo mês: A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg, 50, 8/11/1404-14/5/1405, fols. 66v/67 e 72; A.H.C.B., Archivo Notarial, IX (Compagnyas), 7, Pasta 1402-1417. É interessante notar a presença desta documentação no fundo de "Companhias" do arquivo municipal. A venda foi feita por Aparicio Garcia "per me et meos" correspondente a "unum quarterium intergritter comuniter et pro indiviso quod ego habeo et habere debeo in dicta navi factis de tota dicta navi cum omnibus et singulis exarciis

corredis fornimentis et apparatus suis quatuor quarteriis integris et equalibus et spetant hanc autem etc. ... precium est XXXXIIII libre Barchinone". Decorre do documento que Aparicio Garcia parece gerir um navio de vários coproprietários e, continuando como patrão, limitou-se a vender a sua quota indivisa. O baixo preço desta operação de compra e venda, que atiraria o preço total da barca para 176 libras, levanta algumas dúvidas sobre o facto de saber se não estamos em presença de um empréstimo "escondido".

(56) GARCIA I SANZ, A. et al., ob. cit., pags. 192/194.

(57) A.R.V., Protocolos, nº 1257, fol. s/nº: " In Christo nomine etc. Petrus Goncalvez, vicinus Lisbonae regni Portugal, dominus et patronus cuiusdam barche vocate Sancta Maria Martirum nunc in plagia maris Valencia ... nauo etc. vobis Gondigalvo Alfonso mercatori parconerio dicte barche, vicino dicte civitate Lisboe presenti et dictam barcham meam per ducendo vobis quadraginta botas et mediam botas vini".

(58) Eis 2 exemplos: o primeiro do início do século XV, num afretamento de uma embarcação portuguesa com destino a Palermo e que foi contratado em Valência, em 15 de Fevereiro de 1400 (A.R.V., Protocolos, nº 1254, fol. s/nº). O segundo, também um afretamento, agora com destino à Berberia e acordado em Barcelona (A.H.C.B., Consellers, III (Politica i Guerra), nº 3, Doc. 81).

(59) BERNARD, Jacques "Les expédients du commerce anglo-gascon après la conquête française: ventes réelles et fictives de navires" in: "Annales du Midi - Hommage à Yves Renouard (1908-1965)" tomo 78, 1966, Toulouse, pags. 263/270. Reportando-se já aos anos que medearam entre 1480 e 1520, no caso das vendas fictícias, o objectivo podia ser duplo: subtrair o navio a eventuais represálias, pelo que cada capitão podia arvorar "duplo pavilhão" ou, segundo caso, já no domínio dos seguros, para fazer deslocar o risco de transporte de mercadorias do vendedor/transportador para o comprador, pois, em caso de perda do navio, o primeiro recebia o preço.

(60) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 13, 14/12/1390-5/6/1391, fols. 20v, assento de 26 de Janeiro.

(61) IDEM, Ibidem, fols. 22v/23, onde é feito o contrato promessa e o pagamento do sinal. Em 1 de Fevereiro seguinte, Vasco Peres, por não poder estar presente, passou procuração a Pedro Rodrigues para que este tratasse do assunto da venda do navio (IDEM, Ibidem, fol. 25). Finalmente, em 4 de Fevereiro, Pedro Rodrigues, em seu nome e actuando como procurador de Vasco Peres, reconhece que o preço acordado não fora pago, faltando ainda 46 libras, pelo que concede aos dois compradores barceloneses um prazo suplementar até à Quarta-Feira seguinte. Os dois cidadãos de Barcelona investiam, de resto, capital que lhes fora emprestado (IDEM, Ibidem, fols. 28v/29v): "Petro Bonmancip et Petrus Cases Noves predicti confitemur et recognoscimus vobis venerabili Gualdo de Palaciolo civi Barchinone quod habuimus et recepimus a vobis et tenemus in vestra comanda et puro et pleno deposito LX libras Barchinone. Et ideo renunciando etc. restituere voluntati etc. sine etc. da pena etc. credatur etc. obligamus in solidum personaliter bona etc. renunciamus etc. hec igitur etc." e logo a seguir: "Petrus Bonmancip predictus confiteor et recognosco vobis dicto Petro de Cases Noves que in illa emptione quam fecimus ego et vos de dicta barxa solvistis vos de vestro proprio CXXXII libras Barchinone. Renunciando etc. in testimonium etc."

(62) IDEM, Ibidem, fol. 25: "Cum questiones materia orta esset venerabilis Petrus Rodriguis et Vascho Periz de civitate Lisbonae dominos et patronos barxe vocate Sancte Spiritus ex una parte et Alfonsum Yuanyes patronum conducticium dicte barxe, Petrum de Lisbona, Alfonsum Perez, Martinum



Dinarra, etc. est in sedula et est sententia lata per Sancium Gonzalis consulum Castellanorum".

(63) As duas hipóteses eram as seguintes: 1ª - O "requerente" armava a embarcação e punha a mercadoria a transaccionar, caso em que ao Infante só caberia 1/4 dos lucros da expedição; 2ª - O Infante D. Henrique armava o navio, mas o potencial viajante punha a mercadoria, caso em que os lucros seriam igualmente repartidos (CADAMOSTO, Luis de "Navegações" Lisboa, 1944, pag. 8).

(64) IDEM, Ibidem.

(65) O documento de 15 Dezembro de 1361 atribui as dificuldades que a barca passava a dois factores: a peste e ao enrolamento da tripulação na armada no reino, contra os privilégios que tinham ("Chancelarias Portuguesas. D. Pedro I (1357-1367)" Lisboa, 1984, pags. 280/281).

(66) Até para o corso eram possíveis situações deste tipo. Segundo documentos datados de 7 de Maio de 1428 e 1 de Abril de 1429, uma galeota que andava ao corso, era propriedade do Infante D. Henrique, mas fora armada por Alvaro Palenço e Alvaro do Cadaval (MH, III, 98, pags. 205/206 e 138, pags. 293/294), em que só o primeiro consta como servidor do Navegador (SOUSA, João Silva de "A Casa Senhorial do Infante D. Henrique" Lisboa, 1990, pag. 118).

(67) DP, Supl. 1, 210.

(68) A.N.T.T., Chanc. D. João I, Liv. 3, fol. 129v; MH, I, 151.

(69) FERREIRA, J. A. Pinto "Vereações: anos de 1401-1449, segundo o Livro das Vereações do Município do Porto existente no seu Arquivo" in: "Documentos e Memórias para a História do Porto" XL, Porto, 1980, pags. 389/390. A questão foi levada à vereação porque o monarca proibira os italianos de se imiscuirem no comércio dos couros, bom sintoma da influência que eles já aí teriam.

(70) DP, Supl. 1, 230. Este género de sociedades, do tipo da chamada Companhia de Lagos que já se referiu, deveriam ser comuns em meados do século XV.

(71) A.R.V., Bailia, nº 1153, fols. 78v/79v.

(72) A.R.V., Protocolos, nº 1254, fol. s/nº.

(73) A.R.V., Protocolos, nº 1260, fol. s/nº, assento de 18 de Fevereiro de 1411.

(74) A.R.V., Protocolos, nº 2606, fol. s/nº.

(75) Uma situação deste tipo poderia configurar uma mera representação. Neste caso, dados os poderes implícitos na "representação", o valenciano seria pelo menos feitor do português, ou vice-versa.

(76) A.R.V., Protocolos, nº 1257 e 2607, fols. s/nº.

(77) A.R.V., Protocolos, nº 1257, fol. s/nº.

(78) A.R.V., Protocolos, nº 1255 e 2606, fols. s/nº, assentos de 15 de Fevereiro de 1409.

(79) IDEM, Ibidem. O assento refere expressamente "illi septuaginta florenis auri Aragonius quos

mutuavi ..." e seguem-se os nomes referidos no assento anterior.

(80) A.H.P.B., Not. Joan Nadal, "27 Manual Contrates Comunes" Leg. 3, 5/11/1394-20/3/1395, fols. s/nº. Resumido, em parte, por MADURELL MARINÓN, Jose Maria "Portugueses en Barcelona (1391-1441" in: "Bracara Augusta" Braga, 1964, vols. XVI/XVII, pags. 250/251.

(81) IDEM, Ibidem.

(82) IDEM, Ibidem, pag. 251.

(83) IDEM, Ibidem.

(84) Ibidem.

(85) Sobre as comandas comerciais é clássica a obra de MADURELL MARINÓN, J. M. e GARCIA SANZ, A. "Comandas Comerciales barcelonesas de la Baja Edad Media" Barcelona, 1973. Ver ainda: IDEM "Societats medievals..." pags. 255/258; LOPEZ, Robert ob. cit., pags. 87/88; SAYOUS, André-E. "Els Métodes Comercials a la Barcelona Medieval", Barcelona, 1975, pags. 68/75 e 118/120.

(86) LOPEZ, Robert ob. cit., pag. 88.

(87) MADURELL MARINÓN, J. M. e GARCIA SANZ, A. "Comandas Comerciales..." pag. 276.

(88) IDEM, Ibidem, pag. 245.

(89) Ibidem, pags. 264/266.

(90) A primeira é de 12 de Julho de 1346, e refere-se a uma comanda enviada a Lisboa na coca do Bailio de Barcelona por um certo Bernardi Valascus com mercadorias no valor de 38 libras, 12 soldos e 2 dinheiros (A.C.B., Libros Extravagantes - Cuentas, "Llibre de deutes, trameses i rebudes de Mitjavila i companyia (1345-70)", fol. 102v). A segunda, de Setembro do mesmo ano, é o registo do envio a Lisboa por Jacme Senlada de uma comanda com mercadorias no valor de 8 libras, 8 soldos e 3 dinheiros (IDEM, Ibidem, fol. 26v).

(91) Ver, supra, notas 23.

(92) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 48, 14/11/1394-9/5/1395, fol. 25v (ver Fig. 33 na entrepágina).

(93) A.H.P.B., Not. Joan de Caselles, "Secundum Manuale" Leg. 1, 1397/1399, fol. s/nº.

(94) A.H.P.B., Not. Tomas de Bellemunt, "Manual de Comandas" Leg. 2, 4/9/1402-14/4/1406, fol. 43.

(95) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 50, 8/11/1404-1/5/1405, fol. 38.

(96) Sobre esses mercadores italianos: SAPORI, A. "Le Marchand Italien au Moyen Age" Paris, 1952.

## CAPÍTULO III

### OS FRETES MARÍTIMOS E O CORSO

#### 1. Os fretes marítimos: de negócio a política do reino

##### a) O enquadramento legal e a estruturação dos fretes

Acompanhando o desenvolvimento comercial que se fazia sentir desde a segunda metade do século XIII, em 10 de Maio de 1293, o rei de Portugal confirmava o primeiro acordo feito entre os mercadores nacionais, no sentido de retirarem certa quantia dos fretes realizados, a fim de criarem uma bolsa comum na Flandres e em Lisboa (1). Segundo essa carta, os navios de mais de 100 tonéis, quer fossem para o Norte da Europa, quer se dirigissem ao Mediterrâneo, pagariam 2 soldos de estrelins, por cada frete, enquanto as embarcações com uma tonelagem inferior só pagariam metade.

Este acordo servia as pretensões ambiciosas dos mercadores do reino e reflecte a sua força, visto que o dinheiro iria servir para defender os seus interesses em eventuais negócios e pleitos, em que todos se propunham empenhar. Este é o primeiro documento conhecido que, em Portugal, mesmo indirectamente, aborda os fretes marítimos para o exterior.

Entretanto, como as cidades de Lisboa e do Porto eram os portos principais do reino, é natural que a legislação sobre os fretes se tenha estruturado em torno de problemas e questões levantadas a propósito destes dois centros urbanos.

A primeira fase do desenvolvimento da política de transportes foi a da sua organização. Além disso, à medida que ficou patente a todos a importância do comércio marítimo, os poderes "públicos" procuraram disciplinar essa actividade e, simultaneamente, definir os benefícios, que, sob as formas de impostos, podiam colher.

Logo em 1324, a cidade do Porto, por acordo entre o Conselho e os homens-bons, o que provavelmente significaria a posição comum dos mercadores e dos proprietários e mestres de navios, definiram um primeiro conjunto de regras (2): corretagem obrigatória dos fretes, através da eleição anual de 4 fretadores, os quais receberiam um salário, estando estes ainda obrigados a realizarem uma distribuição equitativa dos fretes pelos diferentes navios. Para que não houvesse problemas de última hora, os mercadores seriam avisados, com antecedência, do número de embarcações disponíveis e da época do ano em que poderiam ser fretadas, embora o frete fosse negociado com os mestres dos navios. Estebeleciam-se ainda as regras básicas da estiva, incluín-

do o salário dos carregadores, excluindo dessa função os mercadores.

A forma como funcionaram as coisas, a partir de 1324, não terá sido tão pacífica como era desejável. Devia ser comum verificarem-se práticas de favor e conluio entre fretadores e mestres com alguns mercadores, o que levou o conjunto dos comerciantes do Porto, Braga, Guimarães, Chaves, Viseu e outras cidades a queixarem-se da situação a que se chegara. Por isso, por volta de 1355, são tomadas novas medidas para esclarecer o estatuto de 1324. Assim, segundo uma carta de confirmação de 6 de Agosto deste ano (3), proibe-se a revenda, com lucro, aos mercadores das partes das naus ao seu dispôr, visto só beneficiar um número restrito deles em detrimento da grande maioria. Além disso, penalizavam-se os fretadores que não observavam a repartição equitativa das cargas e os mestres que favoreciam mercadores, dando-lhes mais espaço nos navios do que aqueles a que teriam direito.

Com poucas alterações, eram estas as regras que regiam o afretamento de navios e que as Ordenações Afonsinas, mais tarde, consagraram. Com pequenos acrescentos, transcreveram até, no Título V, do Livro IV (4), tanto o acordo de 1324, como o documento de 1355.

Apesar do que D. Fernando prometera ao promover a companhia das naus, ou seja, de que os 12 navios que o monarca empenhava nesse projecto se encontravam em pé de igualdade com os outros, rapidamente se arrependeu e, em 4 de Novembro de 1382, deu instruções ao corretor Gonçalo Anes (5), ao qual deu carta de mercê de ofício de fretador das naus, para dar prioridade, em Lisboa, ao fretamento dos seus próprios navios. Esta medida terá permitido algumas vantagens à Coroa e, a partir de então, os seus navios aparecem mais assiduamente pelos vários portos europeus (6).

Depois da conquista de Ceuta, sob o pretexto das necessidades de defesa, os privilégios régios foram alargados. A partir de certa altura, o monarca impôs aos navios que se deslocassem a Ceuta, a salvaguarda de uma quota de carga para transportar abastecimentos nas armadas de socorro. Mas devia utilizar este expediente demasiadas vezes, chegando ao ponto de, abusivamente, também fazer o mesmo com os navios que se dirigiam ao Norte da Europa (7). Como ficou claro num documento de 21 de Agosto de 1459 (8), e que era destinado a regulamentar matérias sobre Alcácer Ceguer, determinavam-se as mesmas regras que as usadas com Ceuta, ou seja, nos navios que se dirigissem para as duas cidades norte-africanas, transportando ajuda de emergência, não se pagavam os fretes, a não ser na parte que dizia respeito à

tripulação, a qual corresponderia a um terço da capacidade de carga da embarcação.

Estas situações não eram nada apreciadas pelos mercadores, visto que a frequência das esquadras de socorro e as práticas abusivas acabavam só por fazer aumentar os preços do frete, dada a diminuição do espaço disponível (9). Os próprios mestres, apesar de algumas vantagens que poderiam retirar da situação, preocupavam-se com os abusos a que essas situações conduziam. Só em 1455, por exemplo, conseguiram obter do monarca a promessa de anunciar, antecipadamente, as cargas que se propunham carregar a partir do Algarve (10). Pelos vistos, o monarca tinha ido bem mais longe na imposição e utilização dos seus privilégios. Ao contrário dos mercadores, recusar-se-ia a estar sujeito às regras que, em 1355, um seu antecessor tinha homologado, servindo-se, em primeiro lugar e em seu proveito, das cotas e capacidade de carga que os fretadores eram obrigados a, anualmente, anunciar.

A forma como os fretes se contratavam, bem como as práticas deles decorrentes, ficaram, pois, mais ou menos definidas durante o século XIV. A legislação que regulamentava estas matérias foi sendo complementada com usos e costumes de raiz difícil de esclarecer. Parece mesmo ter existido um conjunto de costumes comuns a toda a Península Ibérica, ou

limitados a Portugal e Castela. De facto, num contrato de afretamento de 15 de Fevereiro de 1408, efectuado em Valência, João Peres Doria, vizinho de Lisboa e patrão do navio "Santa Maria da Escada", que se encontrava em Valência, fretou-o a dois cidadãos desta cidade, Gabrieli Rigolf e Petro Solsona (11), invocando-se as regras derivadas dos usos e costumes da "Spanye". Também no contrato de afretamento contratado, em Savona, no dia 5 de Novembro de 1426, perante o notário Branca di Bagara (12), por Rodrigo Afonso de Lisboa, proprietário e mestre do navio "Santa Trindade", se faz referência aos "morem et consuetudines portugalesium".

A base legislativa dos contratos de afretamento, que as Ordenações Afonsinas acolheram, deve ir buscar-se à lei das "Sete Partidas". O Livro 39, na sua Lei XXVII, do Título XVIII, define as regras a que eles deviam obedecer: é a "Ley LXXVIIª em que maneira deve seer feyta a carta de aforramento das naves" (13). Segundo ela, entre as partes deveria ficar ajustado o preço e as condições de pagamento, bem como os portos que a embarcação deveria escalar, dependendo isso da vontade do mercador. Este deveria comprometer-se a carregar o navio, dentro de certo prazo, com as mercadorias que pretendia transportar. Ao mestre ou proprietário competiria zelar pela segurança geral do navio e da



navegação e assegurar que o equipamento e a tripulação corresponderiam às necessidades da viagem. Por fim acertavam-se as penas e o foro judicial a que uma eventual violação do contrato deveria ser submetida (14). Mas, as práticas correntes foram dando alguma especificidade aos contratos de afretamento das regiões do Ocidente da Península Ibérica.

Considerado de uma forma geral, pelo menos para o conjunto do Sul da Europa, um frete podia ser basicamente contratado de duas formas: ou era acordado o transporte de determinada mercadoria, por uma viagem e com escalas mais ou menos fixas, ou o mestre do navio colocava a sua embarcação ao serviço exclusivo de um afretador interessado, durante um certo tempo, ou para uma viagem específica. É assim que, em 11 de Dezembro de 1409, João Martins Camus, de Lisboa e patrão da barca "Santa Catarina", aceitou transportar 30 botas de vinho desde Valência até ao Porto (15). Ao contrário, pelo contrato de 20 de Abril de 1465, Brás Peres, português, dono e mestre da nau "Santa Cruz", contratou com Gaspar Muntenamy, mercador de Barcelona, um preço para transportar mercadorias por uma viagem, a qual estava prevista durar 25 dias (16).

Este último contrato é, aliás, exemplar do tipo de cláusulas que eram estabelecidas. Para que a viagem pudesse ter



lugar de forma segura e no prazo acordado, Brás Peres comprometia-se a aprontar a sua nau para navegar, equipando-a devidamente. Para que, mais tarde, não surgissem problemas, cada uma das partes nomeava alguém para, de comum acordo, atestar que o navio se encontrava pronto para partir. Qualquer demora na partida, e prejuízos daí derivados, correriam por conta de Brás Peres. Durante a viagem, os lucros dos negócios, bem como eventuais privilégios que a embarcação ou o seu mestre tivessem, pertenciam ao afretador. As escalas a fazer seriam da responsabilidade do mercador, o qual, porém, não poderia obrigar o mestre a ir a "terra de mouros". Entretanto, apesar dos riscos referentes ao navio correrem por conta do seu dono (17), a Gaspar Muntenamy eram conferidos alguns direitos sobre a tripulação. Depois de acordado o preço e jurado o contrato, estabeleciam-se as penalidades derivadas da sua violação.

Com pequenas alterações e adaptações são estas as cláusulas que figuram na maior parte dos contratos de fretes conhecidos, embora, pudessem existir condições especiais para cada viagem, como seja o tempo de escala dos navios em cada porto (18). Mesmo no fretamento a dois mercadores, um de Santarém e outro de Setúbal, do baixel "Santiago", inscrito na cidade do Porto (19), do qual era mestre João Ramalho, e datado de 13 de Maio de 1386, que transportava

trigo do Norte para Lisboa, o conteúdo do contrato não variava muito do referido.

Neste aspecto, as particularidades dos contratos celebrados por castelhanos e portugueses parecem dever ir buscar-se às formas de pagamento e aos direitos que a tripulação detinha, ao menos uma parte dela, sobre o espaço do navio. No caso do frete de Brás Peres (20), estabeleceu-se o pagamento do frete, de uma quantia como "calça" (21) e, finalmente, cada marinheiro teria direito a dois quintais de carga (cerca de 100 quilos), por cada período de 30 dias, desde que ele próprio a desembarcasse. O preço, bem como estas "quintaladas", podiam incluir quantias concretas, e à parte, para o piloto (22) e para obras no próprio navio. Assim, por exemplo, João Peres Doria, habitante de Lisboa e patrão do "Santa Maria Delescada", contratou num frete, para transportar mercadorias entre Valência e Palermo, 50 florins de ouro, mais 20 de "calça", as "quintaladas" dos marinheiros e a entrega, em Palermo, de 2 quintais de sebo, acrescido de outros dois quintais de pez e estopa no regresso a Valência (23).

Eram, provavelmente, estes costumes que o rei de Portugal tinha em atenção quando, em 21 de Agosto de 1459 (24), excluiu a terça dos marinheiros da regra que obrigava os navios do reino, que participassem nas esquadras de auxílio

a Ceuta ou Alcácer Ceguer, a levarem, gratuitamente, o que lhes fosse determinado.

Talvez por esta razão, no já mencionado afretamento que Rodrigo Afonso de Lisboa contratou em Savona (25), o qual deveria ir a Valência comprar mercadorias e, no regresso, carregar sal em Ibiza. O afretador, Bertoleto de Crognono da Gasconha, para evitar as "quintaladas", preferiu-as substituir, juntamente com as "calças", por 65 libras de Génova (26). Em compensação, o contrato abrange todo o navio, ou seja, "tam subjus copertam quam super copertam et a dextris et sinistris ab omni parte et lateres dicte navis" (27).

\*

\*

\*

Uma questão que, tanto mercadores como proprietários de navios, estiveram, desde cedo, interessados em esclarecer foi a dos impostos que recaíam sobre a actividade fretadora, e a forma como eles eram arrecadados. Pela inquirição sobre os direitos e jurisdição do bispo do Porto e do rei relativamente a esta cidade, com data de 25 de Julho de 1339, esclarecia-se, no número setenta e três, como se

deveria proceder. Cada embarcação estava sujeita a uma avaliação do sal que poderia carregar, medida em milheiros do Porto. Assim, mesmo que não fosse sal a mercadoria a transportar, poder-se-ia avaliar o imposto que recaía sobre cada frete, provavelmente em função da quota-parte ocupada; segundo este documento, de cada milheiro, pagar-se-ia 20 almudes (28). A esta taxa não escapariam sequer os fretes feitos no estrangeiro, fossem no Norte da Europa, fossem no Mediterrâneo, incluindo os que "forem aalem mar" (29).

Apesar de não ser uma forma muito prática de proceder à cobrança de impostos, só nos finais do século XIV e inícios do século XV o sistema será definitivamente estruturado. Estes impostos, serão "normalizados" através de um acórdão para a cidade do Porto da autoria do juiz do rei, de 24 de Janeiro de 1402 (30), quando ficou decidido que se passaria a cobrar 10 libras por cada tonelada de mercadoria e 20 libras por cada trouxel de tecido. É muito provável que, em Lisboa, se tivesse adoptado o mesmo sistema.

Além destes, a partir de Dezembro de 1380 (31), cada navio fretado, fosse de Lisboa, fosse do Porto, contribuiria para a bolsa das duas cidades com um valor que seria calculado em função das mercadorias transportadas: 2 coroas, por cada 100, do que fora carregado. Tinha ainda lugar um outro pagamento, ao concelho de Lisboa, certamente extensivo ao

Porto, de certa quantia em prata por navio fretado, calculado segundo a sua capacidade. A partir de 9 de Janeiro de 1406, essa taxa baixou para 1 marco de prata para as embarcações com mais de 100 tonéis, pagando metade os que tivessem menos que a tonelagem referida (32). Os próprios mercadores estrangeiros, desde que carregados em navios do reino, não estavam isentos do pagamento dos impostos, tendo, inclusivé, de pagar para a bolsa dos mercadores em Bruges, como é lembrado numa carta de D. Afonso V, de 23 de Fevereiro de 1459 (33).

No âmbito fiscal, tornou-se ainda necessário regulamentar uma série de aspectos mais parcelares ligados aos fretes. O primeiro derivava das contendas entre o bispo do Porto e o rei, para saber a quem competia arrecadar os impostos sobre os fretes dos navios que entravam pela foz do Douro, processo que só terminou pela sentença arbitral de 7 de Junho de 1354 (34). Também a fiscalização dos fretes mereceu alguma atenção. No Porto, por exemplo, era o mordomo da Igreja de S. Nicolau que conferia a saída dos navios da barra (35). Mas continuou a haver ainda dificuldades em cobrar os impostos dos fretes de retorno (36) e em manter a corretagem dos fretes obrigatória (37).

Finalmente, foi preciso definir as autoridades que tinham competência para julgar os casos relativos aos fretes marí-

timos. Até D. João I parece ter sido, ao menos em Lisboa, a vereação e procuradores da Câmara a julgarem, definitivamente, estes casos. Todavia, face às dúvidas levantadas, o rei reconheceu, em Julho de 1392, competência aos sobrejuizes da Casa do Cível para decidir sobre os agravos (38). Como este problema continuaria a não ser pacífico, ao menos para o Porto, numa carta de 19 de Agosto de 1410 (39), o monarca retirou tal competência ao município, colocando, na Alfândega, um Juiz, chamado dos Feitos do Mar, neste caso Alvaro Eanes de Cernache, encarregado, entre outras coisas, de julgar sobre os fretes. Mais uma vez, também aqui é de admitir que o processo se tivesse alargado aos vários portos do reino.

b) A luta dos mercadores contra os fretadores e a vitória da política de transportes

Aparentemente, depois de 1355, ficaram definidas, como se viu, as principais medidas legislativas que regulamentariam os afretamentos durante toda a época medieval.

Todavia, não demoraram mais de seis anos a vir ao de cima algumas divergências entre os diversos interesses que se encontravam ligados aos fretes. Nas Cortes de 1361, que tiveram lugar em Elvas, nos Capítulos Gerais, aparecem os

primeiros protestos: os mercadores do reino queixavam-se de que os mestres dos navios não queriam aceitar as formas "acostumadas" de pagamento. A prática até então seguida, em especial no frete de vinho e fruta, era, segundo os mercadores (40), a de que, caso não fosse possível vender toda a carga, o frete seria pago com um sexto do vinho e um oitavo da fruta. Protestavam agora pelo facto dos mestres pretenderem dinheiro, que eles não tinham, e pediam ao rei para pôr fim a essa situação.

Este documento é, provavelmente o primeiro a dar conta desta luta, que se arrastará por muitos anos, e será essencial para o futuro de Portugal. Este caso, em si, já era de difícil resolução, visto colocar D. Pedro perante o dilema de apoiar os mercadores numa pretensão que retiraria racionalidade ao sistema, prejudicando bastante os mestres, e colocando até problemas na cobrança de impostos sobre os fretes. Na altura o monarca optou por uma resposta bastante evasiva, solicitando que lhe fosse presente a documentação apropriada a fim de ele poder decidir o que conviesse. E, a acreditar numa carta régia de 29 de Julho de 1372 (41), provavelmente já no reinado de D. Fernando, ficou decidido impôr os pagamentos dos fretes em dinheiro.

Segundo essa carta, de 1372, o monarca viu-se obrigado a arbitrar um novo conflito que se levantara entre os merca-



dores e mestres de navios do Porto, acerca dos preços dos fretes de e para a França e Flandres. Os mercadores acusavam os proprietários e mestres de navios de levarem preços tão altos que encareciam os produtos, como os tecidos, de uma forma insustentável para o comércio marítimo. Nesta ocasião, D. Fernando decide a favor dos mercadores, tabelando, como estes pretendiam, o frete do haver de peso em 6 escudos da Flandres, durante o Verão, e em 8 no Inverno.

Para compreender o seguimento desta questão será preciso tentar perceber as motivações do monarca, que era também proprietário de navios e estava, do mesmo modo, empenhado em apoiar o comércio internacional. O comércio, o corso, as necessidades de defesa da costa e o facto de disporem de taracenas, foram ajudando os sucessivos monarcas portugueses, desde o século XIII, a dispôr de uma razoável frota marítima (42). Simultaneamente, por razões conhecidas, a política de incentivo ao comércio era uma realidade. D. Fernando deve ter levado o afã constructor a um ponto tal que, nas Cortes de 1372, os povos protestaram contra esses gastos, considerados excessivos (43), obrigando o rei a prometer que, tão cedo, não se empenharia a mandar construir mais galés.

Terá sido sob a pressão destas Cortes, em que os artigos foram aprovados a 18 de Julho, que o monarca, em 29 do

mesmo mês, tabelou os fretes a favor das pretensões dos mercadores. Mas, o que a estes era perceptível foi a aposta da Coroa, incluindo depois D. João I, na organização da sua frota marítima em termos comerciais (44). Os abusos que os mercadores sofriam do próprio rei levou-os, mais uma vez, a protestar em Novembro de 1372, nas Cortes de Leiria, contra as práticas dos oficiais régios tomarem, sob falsos pretextos, os espaços já fretados pelos mercadores (45).

O passo decisivo tomá-lo-á, ainda D. Fernando, ao aliar-se, na companhia das naus, com os outros proprietários navais do reino (46) e ao impôr a Gonçalo Anes, que nomeou fretador, a prioridade nos fretamentos das suas embarcações. A partir de então, é razoável aceitar que se tenha criado uma lógica que tenderia a prejudicar os mercadores em favor dos donos dos navios. Se até à conquista de Ceuta foi possível, ao menos, evitar o agudizar do conflito entre mercadores e mestres, a partir de então, com D. João I, em caso de confronto, o monarca decidia, quase sempre, a favor dos segundos.

Para mais, as efectivas necessidades de transporte de abastecimentos para Ceuta, as vantagens que o curso sistemático trazia, o facto da maior parte dos membros da família real e de outros nobres terem apostado fortemente no comércio marítimo e no curso, tornando-os, também eles,

proprietários navais e as necessidades e atracção que as navegações atlânticas suscitaram no reino, diminuiu o espaço de manobra dos mercadores ao longo do século XV. Como se verá, as características dos mercadores nacionais e os diversos tipos de concorrência que sofriam, não ajudava a que pudessem modificar a situação. Importa acentuar que o rei não prejudicava ou perseguia os mercadores, mas, em caso de conflito, vinham ao de cima os seus interesses de proprietário.

É interessante acompanhar este processo. Logo após a tomada de Ceuta, D. João I, a pedido do concelho e homens-bons da cidade de Lisboa (47), deu o direito de preferência no fretamento de navios aos que eram oriundos da capital sobre todos os outros, incluindo embarcações estrangeiras. Os próprios mercadores de outras nações ficavam sujeitos às mesmas regras.

Mas, especialmente face aos preços praticados nos fretes nacionais e estrangeiros, a observância da preferência não deveria ser muito grande. Em 1436, nas Cortes celebradas em Évora (48), ainda se pretendeu dar alguns benefícios aos mercadores que respeitassem a decisão de 1416, e, nas Cortes de 1439 (49), foi-se mais longe, permitindo que os fretes fossem contratados em qualquer navio, nacional ou não, desde que não houvesse conluio com mercador estran-

geiro para fugir aos impostos respectivos. Contudo, ainda durante a regência de D. Pedro, depois das Cortes de Lisboa de 1455/56 (50), medida novamente reafirmada com D. Afonso V na assembleia convocada para Lisboa, em 1459 (51), voltou-se ao antigo sistema preferencial, o qual, na opinião dos peticionários, a própria Coroa deveria respeitar.

Esta luta não parou, pois os mercadores dificilmente aceitavam acatar estas decisões. Por mais que os proprietários de navios e mestres protestassem, os mercadores devem ter continuado a fretar navios em função dos preços praticados, subtraindo-se às práticas abusivas dos primeiros a que o rei vinha, constantemente, dando cobertura.

A situação deve ter-se alterado na década de sessenta do século XV. A primeira grande cedência terá oficialmente lugar com a carta de 8 de Outubro de 1470 (52), em que o rei proibiu aos mercadores fretarem navios estrangeiros para o transporte de "aver de peso", açúcar, fruta e outras mercadorias, excluindo-se, expressamente, o sal e a cortiça, a não ser que se tratassem das grandes cocas e urcas, em que se mantinha a proibição. Estas medidas obrigavam também os genoveses e florentinos residentes em Portugal. Uma observação que, desde logo, este documento merece é de que, os produtos passíveis de serem carregados em embarcações estrangeiras são os que tinham por destino os merca-

dos do Norte da Europa, enquanto no Mediterrâneo, se continuava a assegurar uma forte presença portuguesa.

Já no final desse mesmo ano, a 6 de Fevereiro, nova medida atingirá de modo negativo os proprietários de navios, ao obrigá-los a prestar fiança (53) a partir do momento em que tivessem contratados os fretes. Até que a fiança fosse paga, as velas seriam apreendidas. Daí não admirar o discurso de apreensão que, nos capítulos especiais do Porto, apresentados nas Cortes de 1482, fez João Gomes Recovado, em nome dos donos dos navios (54). Segundo ele, a continuar a situação como, nos últimos anos, se vinha desenhando, num prazo de 7 ou 8 anos a construção naval deixava de existir, por falta de serviço. Por isso, haveria que impôr, outra vez, aos mercadores do reino a obrigação de fretar embarcações do reino. Como compreendia que os tempos já tinham mudado, ao menos pretendia que essa preferência fosse obrigatória no caso dos preços dos fretes serem idênticos aos praticados pelos mestres estrangeiros.

Esta fase, que antes se caracterizou como a da vitória e da consolidação de uma política de transporte e era um dos aspectos básicos da política comercial do reino, merece alguma reflexão, até porque as queixas que João Gomes Recovado trouxe a lume não coincidem, aparentemente, com algumas conclusões a que antes se tinha chegado.

Jacques Heers, em dois artigos publicados com vários anos de distância, defendeu que a presença de navios portugueses no Mediterrâneo, começando por ser diminuta, se reforçou a partir da segunda metade do século XV, em especial no final da centúria. Como exemplo, oferece o ano de 1495, em que, durante esse período, pelo menos 10 navios oriundos de Portugal, se dedicaram ao transporte de mercadorias por conta de genoveses (55).

Para este autor, as novas condições favoráveis relacionavam-se com o facto de Portugal possuir bons produtos para oferecer, açúcar e couros, e, no retorno, terem a viagem garantida com especiarias ou outras mercadorias (56). Em qualquer caso os navios nacionais deixaram de ter uma posição de auxiliares das frotas dos outros potentados mediterrânicos, passando a ter maior controlo sobre o preço dos fretes (57). Do mesmo modo, a partir de então, estavam em condições de competir com alguns dos próprios interesses básicos dos genoveses, em especial pelo facto de controlarem uma parte importante do acesso às fontes do ouro sudanês e de desviarem em favor das regiões atlânticas as ricas africanas.

Também Luís Adão da Fonseca mostrou a importância das navegações portuguesas no Mediterrâneo, reconhecendo como, no século XV o crescimento da marinha do reino, excedia em

muito as necessidades de transporte do país, pelo que essa actividade como que transbordou da sua região de origem para as áreas do Mediterrâneo Ocidental (58).

Perante tudo isto, não é, pois, fácil perceber as razões de ser das medidas tomadas em 1470 e de cujos efeitos o procurador do Porto tão amargamente se queixava em 1481. Provavelmente, o atenuar do curso, a deslocação para África de um esforço grande de navegação, as dificuldades, financeiras ou outras, de repôr o número de navios que se iam deteriorando, em especial por parte da Coroa, e as alterações das condições políticas no Mediterrâneo eram elementos que ajudaram a mitigar a capacidade de pressão política dos mestres e proprietários e navios, dando, portanto, aos mercadores do reino um maior espaço de actuação. É verdade que a legislação beneficiava as cidades portuárias e ajudava a garantir ao monarca a recolha dos seus impostos, mas, mais relevante, ajudava a pôr em causa uma prática antiga, em que os interesses dos transportadores determinavam uma parte substancial da política comercial externa do reino.

### c) Gestão e evolução da política de transportes

Durante os anos de 1453 e 1454, segundo a carta de quitação

de 2 de Março de 1456 dada a Gonçalo Pacheco (59), tesou-  
reiro-mor das coisas de Ceuta em Lisboa, os fretes que, só  
à sua conta, teve de pagar elevaram-se a 422.350 reais,  
incluindo os pagamentos para maiores ou menores reparações  
em algumas dessas embarcações. Nesses dois anos, um grupo  
relativamente restrito de navios transportou para Ceuta,  
muitas mercadorias enviadas por Gonçalo Pacheco. Vejamos as  
principais:

Cereais - 1.415.101 kg

Carne - c. 20 pipas

Peixe - c. 17.536 unidades

Vinho - 375.494 litros

Apesar da importância destes números, o abastecimento de  
Ceuta, implicava necessidades de transporte muito maiores,  
para além de produtos alimentares. Nesta relação não cons-  
tam os fretes de alimentos de outras proveniências, armas  
para a guarnição da cidade, a própria passagem de pessoas e  
um vasto leque de produtos que era preciso fazer chegar  
aquela praça. Além disso, a estes fretes devem ser acres-  
centados os que se dirigiam para a Europa do Norte, França,  
Inglaterra e Flandres, e para a região mediterrânica. Com a  
conquista de Alcácer Ceguer, em 1458, e Tânger e Arzila, em



1471, a questão dos abastecimentos tornou-se premente. Daí, provavelmente, o facto de ter sido indispensável acabar pelo menos com o privilégio de transporte de sal e cortiça, desde 8 de Outubro de 1470 (60).

A avaliação deste tipo de negócio é mais complexa do que à primeira vista parece. Importa equacionar o preço do frete, mas é preciso não esquecer os custos do próprio transporte e o rápido desgaste e risco, a que os navios estavam sujeitos. Este último factor contribuirá decisivamente para o encarecimento dos mesmos. Dado que o tempo médio de actividade de um navio era curto (61), a sua amortização teria de ser feita muito depressa, o que onerava bastante o afretamento. Mas, como quase sempre a venda estava assegurada, o alto preço não assustava. Também é verdade que a necessidade de pagar o navio foi levando o próprio patrão a procurar, ele próprio, o frete para a sua embarcação (62).

é que os problemas económicos eram básicos. Jacques Heers dá um exemplo significativo (63). Em meados do século XV, o navio do genovês Leonardo Giustiniani, viajando entre Chio e Génova, apresentava as seguintes contas:

### Despesas da viagem

Pagamento a marinheiros .....	4.679	ducados
Alimentação .....	129	"
Despesas diversas .....	6.007	"
Total	10.815	"

### Lucros da viagem

Frete .....	7.675	ducados
Diversos .....	628	"
Total	8.303	"
Navio catalão capturado .....	11.700	"
Total Final	20.003	"

Resultado, sem a captura: - 2.512 ducados

Resultado, com a captura: + 9.188 ducados

De uma operação comercialmente falhada, a viagem, depois da captura do navio catalão, tornou-se um sucesso. Era, por isso, prática corrente que, nos contratos de afretamento, fosse considerada a possibilidade da prática de corso. No já referido contrato de afretamento, em que Rodrigo Afonso de Lisboa se compromete, perante Bertoleto de Crognano, da Gasconha, a ir a Valência e, na volta, trazer sal de Ibiza para Génova (64), ficou estabelecido que o "Santa Trindade" não poderia atacar embarcações de Génova, Savona, Pisa, Florença, Veneza, Nápoles e Maiorca.

Os riscos, económicos e outros, faziam com que o preço dos

fretes acabasse por ter um efeito decisivo sobre o preço dos produtos transportados. Estes poderiam mesmo ver duplicar o seu preço final, devido aos custos do frete. Não era raro a carga de um navio poder valer quase tanto como o seu frete (65). Claro que os custos do frete variavam muito. Em função da mercadoria ou de acordo com a unidade de peso e medida em que, habitualmente, era medidos. Um exemplo: em 1453 e 1454, o preço do transporte do alqueire de trigo para Ceuta era o dobro do que custava o da cevada: 9 contra 18 reais (66). Nesses mesmos anos, o preço do alqueire de trigo rondaria os 18 reais (67). Entretanto, nos afretamentos internacionais, também importaria considerar os custos comparativos e o valor cambial das moedas (68).

Note-se que os fretes, no Portugal da Baixa Idade Média, evoluíram bastante. Apesar da necessidade de proceder a estudos mais aprofundados, parece possível considerar a existência de três grandes fases na história dos transportes marítimos do reino, durante este período, embora aqui só sejam abordados aqueles que dizem respeito à presença portuguesa no Mediterrâneo.

Na primeira dessas fases, a orientação principal dos navios portugueses são os dois grandes portos do Levante Peninsular: Barcelona e Valência. Em especial nas últimas décadas do século XIV, os navios do reino frequentam, de

uma forma continuada e sistemática, esses mercados, multiplicando-se os fretes. A consolidação dessa presença terá sido tanto mais fácil, quanto a concorrência que os portugueses sofreram não foi muito grande (69).

Entre 1380 e 1415, os preços dos fretes tornaram extremamente vantajoso, para os navios, o transporte de mercadorias para o Levante da Península Ibérica, dado que, com facilidade, garantiam fretes de retorno. Estas vantagens devem ser percebidas em termos comparativos. Tome-se o contrato de frete celebrado, em 18 de Maio de 1386 (70), entre João Ramalho, fretador e mestre do baixel "Santiago" do Porto, e Vasco Martins, de Santarém, e Afonso Rodrigues, de Setúbal, com o objectivo de trazer trigo do Porto para Lisboa. Acordaram em carregar a embarcação com 57 moios, ou seja 3.648 alqueires, de pão, contratando o pagamento em 20 libras, por moio, acrescido de 3 soldos, também por moio, para "calça".

Contas feitas, o frete ficou em 1.148 libras e 11 soldos. Para se ter uma noção do que significava esta quantidade de libras, lembre-se que, neste mesmo ano de 1386, na Golegã, o trigo corria a 80 soldos por alqueire (71). Com o que ganhou no frete, sem contar com as despesas da viagem, João Ramalho poderia, na melhor das hipóteses, comprar 285

alqueires de trigo, uns 4 moios e meio. Entretanto, os mercadores poderiam esperar vender, nas mesmas condições de mercado, os 57 moios por 14.592 libras. Isto significava que o preço do frete não atingia sequer os 10 % do valor da mercadoria transportada.

Para se compreender as vantagens, para os fretadores, do comércio com o Mediterrâneo, compare-se com um contrato firmado, na cidade de Valência, a 21 de Março de 1410 (72). Segundo ficou estipulado, Pedro Gonçalves, vizinho de Lisboa, proprietário e mestre da barca "Santa Maria dos Mártires", fretava a Gonçalo Afonso, mercador de Lisboa e raçoeiro do mesmo navio, para transportar 4 botas e meia de vinho, uns 16.200 litros (73), para Portugal. O preço foi ajustado em 2 florins de ouro de Aragão, caso o vinho se vendesse em Lisboa, mas seriam pagos 2,5 e 3 florins, caso fosse preciso continuar, respectivamente, para o Porto ou Baiona. A este pagamento juntar-se-iam mais 10 florins para outras despesas.

Supondo que o vinho fosse escoado em Lisboa, Pedro Gonçalves receberia um total de 81 florins, ou seja, umas 21.870 libras da desvalorizada moeda portuguesa. Pela tabela de 1416, cada florim aragonês valia umas 270 libras das nacionais (74). Neste mesmo ano, foi calculado que um litro de

vinho, em Portugal, poderia chegar às 7,8 libras (75). Agora, o valor do frete relativamente à carga já ultrapassava os 17 %.

Não se pense que eram fretes raros. Os exemplos poder-se-iam multiplicar. Um ano antes, por idênticas taxas de afretamento, João Martins Camus, vizinho de Lisboa e patrão da barca "Santa Catarina", propôs-se levar 30 botas de vinho de Valência ao Porto, por conta do lisboeta Martinho Esteves (76).

Também não eram raros os casos de fretamento total do navio durante este período, estratégia comercial que poderia ser compensatória. Embora a capacidade de carga dos navios variasse, as quantias em causa eram, nestes casos, avultadas. Em 15 de Julho de 1404, Rodrigo Guterres de Santander, mas vizinho de Lisboa (77), fretou a sua barca, denominada "Santo António", para trazer mercadorias de Valência para Lisboa e Viana, pela quantia de 150 florins de Aragão, cerca de 40.500 libras portuguesas (78). Uns anos depois, em 17 de Fevereiro de 1408 (79), o lisboeta João Alvernaz assinou uma declaração de dívida a Alvaro Vasques, procurador do Conde D. Pedro, o qual o tinha levado de Lisboa para Valência, certamente com mercadorias, tendo sido o preço ajustado de 60 coroas do bom ouro de França, as quais

valeriam, em 1416, umas 26.400 libras portuguesas (80). O rei não desdenhava este tipo de fretes. Em Novembro de 1417, duas naus de D. João I, a "Gabriel" e a "Catarina", cobraram por dois fretes de figo e fruta para a Flandres, respectivamente, 150 e 142,5 libras grossas da Flandres (81), cabendo ao monarca dois terços dos fretes, ou seja, 100 e 95 libras grossas.

Numa altura em que ainda é difícil precisar, as condições em que se processavam os fretes para o Mediterrâneo alteraram-se. Certamente após a conquista de Ceuta, ligada à exportação de pescado para Aragão, relacionada com o crescimento do curso e marcada por uma evolução económica favorável, a presença portuguesa avançou até às costas italianas. Os navios do reino vão então aproveitar plenamente as novas possibilidades para rentabilizarem a sua actividade. Um dos exemplos mais interessantes é-nos dado por Jacques Heers (82), ao reportar-se às viagens do navio "Santa Maria Flor da Rosa", propriedade do Infante D. Fernando, entre os anos de 1456 e 1463, cujas rotas podemos observar no seguinte mapa:

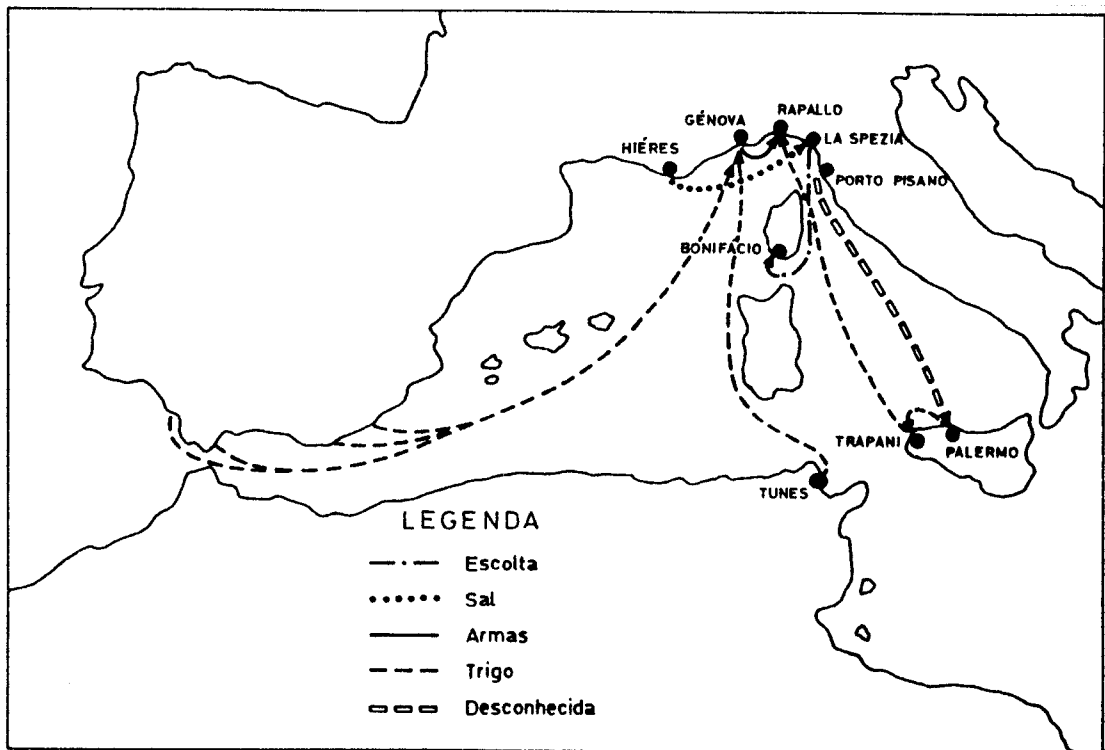


Fig. 34 - Actividade do navio "Santa Maria Flor da Rosa", entre 1456-1463, ao serviço de Génova ou de mercadores desta cidade (seg. J. Heers "Expansion...").

O que é interessante observar são as características dos fretes em causa. A primeira questão diz respeito ao facto dos fretes, como aliás na fase anterior, não serem especializados. O mesmo navio podia transportar trigo, sal, armas ou outros produtos. Os únicos navios que, eventualmente, poderiam realizar fretes mais específicos eram os que levavam o pescado para os portos catalães e valencianos, em que, não só poderiam ser necessárias algumas adaptações da embarcação, como também rapidamente o pescado se impôs como



a mercadoria por excelência a escoar nessas paragens.

Outra conclusão a que nos conduz as viagens da "Santa Maria Flor da Rosa", é a de podermos verificar como os navios do reino penetraram, profundamente, nas rotas comerciais do Mediterrâneo Central, numa actividade auxiliar e supletiva das frotas italianas (83). Este incremento da presença portuguesa corresponde também a uma presença acrescida dos mercadores do reino por essas paragens. Um exemplo: em 9 de Julho de 1426, o castelhano Dídacó Martini de Serpa, patrão da barca "Santa Maria" (84), chega, por fim, a acordo com os mercadores portugueses Egídeo Gonçalves e Martinho Lourenço, ambos de Lisboa, por causa dos problemas surgidos em torno do frete contratado pelos dois mercadores, entre Barcelona e Génova.

é ainda difícil definir o movimento dos preços dos fretes neste período que, de uma forma geral vai de 1415 a cerca de 1470. Os elementos disponíveis parecem indicar que terá havido alguma estabilidade, ou pelo menos só pequenas oscilações nesses preços em Portugal, mesmo que os custos dos fretes contratados ao serviço de italianos ou catalães não dependessem dos portugueses.

Em 15 de Fevereiro de 1408, João Peres Doria, patrão do navio "Santa Maria da Escada" fretou-o a mercadores de

Valência, para uma viagem desta cidade a Palermo, tendo acordado no seguinte pagamento (85):

Frete .....	50 florins de ouro de Aragão
Calça .....	20 " " " " "
Chegada a Palermo ...	2 quintais de sebo
Chegada a Valência ..	2 " " pez e estopa Quintaladas dos marinheiros

Todavia, em 1465 o português Brás Peres, fretou a sua nau "Santa Cruz" (86) a um mercador barcelonês, Gaspar Munte-  
namy, tendo acordado em 50 libras de frete, mais 10 de  
calça e 2 quintais de carga por marinheiro, em cada período  
de 30 dias, embora só estivesse prevista uma viagem de 25  
dias. Comparados os dois fretes as diferenças não eram  
grandes, visto que as 60 libras, cerca de 110 florins, eram  
em parte compensadas com a entrega de sebo, sal e estopa.

Os preços disponíveis para meados do século XV apresentam  
também uma singular estabilidade. Em 1450, um frete de  
trigo ou milho, entre o Porto e Ceuta, custaria cerca de  
300 reais, por cada tonelada, mais 8 reais a tonelada para  
calça (87). Em 1453 e 1454, entre Lisboa e Ceuta, pagava-  
se, nesses mesmos produtos, 257 reais, acrescidos de 7 para  
calça (88).

É durante esta segunda fase que se vão incrementar, depois

da conquista de Alcácer-Ceguer, as necessidades de transporte, o que levará a que a capacidade geral da marinha do reino tenha aumentado substancialmente. O facto de Portugal, desde meados do século XV, conseguir assegurar, com o transporte dos couros e do açúcar, um bom frete de ida para as regiões do Mediterrâneo, veio trazer consequências decisivas. De facto, a partir de certa altura, torna-se nítido que os portugueses optaram por uma especialização nos fretes destes dois produtos. Em certa medida, o já referido documento de 8 de Outubro de 1470 (89), vem consagrar esta preferência nos fretes por certos produtos.

Esta situação de especialização, que anuncia a terceira fase na política de transportes, teve enormes consequências. A partir de então, o reino poderia ficar à mercê de qualquer crise no preço dos produtos, ou de retracção dos mercados. Foi o que aconteceu com a queda dos preços do açúcar nos finais do século (90). Repare-se que, provavelmente para facilitar o comércio da fruta, também objecto de preferência dos navios do reino, o monarca deu carta de seguro geral para todos os navios que iam e vinham de e para Tlemecem (91).

Não foi suficiente. Com os preços do açúcar em baixa, para evitar perdas demasiado grandes, D. Manuel I teve de contingentar a exportação do açúcar madeirense. Juntamente

com o volume do açúcar a exportar (92), aproveitou para

Reino/Cidade	Quantid.	Frete	"Calça"
Flandres	40.000	5,5/ton	0,5/ton
Inglaterra	7.000	5,5/ton	0,5/ton
Ruão	6.000	-	-
Rochela	2.000	-	-
Bretanha	?	-	-
Águas-Mortas	6.000	4/ton	0,5/ton
Génova	13.000	5,5/ton	0,5/ton
Livorno	6.000	5,5/ton	0,5/ton
Roma	2.000	5,5/ton	0,5/ton
Veneza	15.000	6,5/ton†	0,5/ton
Constantin.	15.000	6,5/ton†	0,5/ton

† Fonte: P. Spufford "Dinero...", p. 523/4.

(Fonte: DP, III, 323)

Fig. 35 - Contingentes do açúcar e preço dos fretes, em 1498 (em arrobas/ano e cruzados).

tabelar o preço dos fretes, num valor próximo dos 5,5 cruzados por cada tonelada, como se pode observar (Fig. 35). Os proprietários dos navios aprenderam, juntamente com os mercadores, os perigos que comportava um comércio demasiado especializado. Dai a aventura africana e da Índia se tornar cada vez mais atraente. Os navios esta-

vam ocupados na sua actividade normal e os riscos económicos seriam, talvez, menores. É verdade que, no final do século, as caravelas portuguesas atingiam o Mediterrâneo Oriental, mas, pelos vistos, os lucros que retiravam já não eram tão grandes como antes.

## 2. O corso português: política do reino e negócio

### a) O corso, instrumento básico da política externa medieval portuguesa

Se se pretendesse um indicador sobre a importância do corso na época medieval, bastaria referir que, na troca de correspondência entre os diversos reinos, os problemas relativos às actividades corsárias ocupavam, talvez, o principal lugar.

Em certa medida, o corso era a continuação, no mar, das práticas de pilhagem e razia, tão conhecidas dos povos europeus. Uma das regiões mais afectadas era aquela em que se moviam os interesses e as navegações portuguesas, ou seja, a área que ligava o Mediterrâneo ao Atlântico. Já noutro lugar (93) se explicou, como aí, desde o século XIV, se vivia uma situação que, hoje, pode parecer estranha, mas, antes, era o quotidiano das populações ribeirinhas: a coexistência de tendências de carácter pacífico e cosmopolita (94), com um estado de guerra endémico, tantas vezes difícil de controlar.

O alastrar da violência resultava da conjugação de vários factores: dificuldade de impôr uma autoridade no mar, incapacidade para resistir à tentação de tomar presas

fáceis, busca do simples lucro ou necessidade de complementar os lucros de negócios mal sucedidos, alternativas às crises que atingiam populações costeiras, meio expedito de obter fundos, aventureirismo dos marinheiros e muitas outras. Para mais, o facto de ser uma zona onde se confrontavam duas religiões, aumentava o potencial de violência, pois vinha colocar o problema da legitimidade da própria guerra. Como escreveu Charles-Emmanuel Dufourq, a guerra, nos séculos XIII e XIV, era a situação normal e as pazes só determinavam uma interrupção momentânea do conflito, pelo prazo que fosse acordado, findo o qual as hostilidades recomeçariam (95).

Contudo, não se pense que a violência era usada exclusivamente contra o Islão. As inúmeras queixas existentes nas chancelarias medievais estão aí para o provar. Algumas dessas queixas são bastante detalhadas, lançando-nos directamente nesse ambiente violento e impiedoso. Numa carta de 21 de Junho de 1462, enviada ao Infante D. Fernando (96), irmão de D. Afonso V, é denunciada a forma como Vasco Eanes Corte-Real, comandando uma frota de 3 navios portugueses, atacou uma caravela valenciana, a "Santa Maria", da qual era patrão o mercador Daniel Valleriola. O corsário, não só não hesitou em atirar com bombardas e colombrinas, matando um dos mercadores que seguiam a bordo, como, ainda

por cima, depois do assalto terá cometido sevícias de todo o tipo contra os que seguiam a bordo, apresando umas trinta pessoas. Na carta que, na mesma altura, foi enviada ao monarca português (97), lembra-se que os beneficiários da carta de corso não teriam "licença e comissão" para praticarem excessos destes.

Mas não se pense que o corso era exercido de forma completamente indiscriminada. Apesar das dificuldades em controlá-lo, ele estava ligado a opções políticas do reino. Assim, quando D. Pedro I, cedendo às pressões do monarca castelhano, se pôs a seu lado contra Aragão, logo o corso se fez sentir. Um dos corsários aragoneses mais impiedosos, Mateus Merçedi, foi, por fim, capturado e executado (98).

Contra os muçulmanos, desde 1270, foram lançadas as primeiras armadas (99). Posteriormente D. Dinis e os seus sucessores, deram continuidade a esta política, alargada a outros adversários (100). Em 1303, navios portugueses, em três ocasiões seguidas, capturaram, indiscriminadamente, em águas de Málaga, embarcações mouras e valencianas (101). Situações destas ajudavam a violência a perpetuar-se: o esbulho dava ao ofendido um direito de retaliar contra os bens pessoais, familiares ou nacionais do primeiro presor, o qual retaliaria de volta, numa permanente espiral de agressão.

Ninguém escapava a esta lógica. Mesmo os genoveses e venezianos, aparentemente os grandes beneficiados pela pacificação das vias marítimas medievais, partilhavam essa atitude, que tanto os incluía do lado das vítimas como dos autores do corso ou da pirataria. Génova, em especial, apesar de ter assinado e acordado as pazes com Veneza, com o Tratado de Turim de 1381 (102), continuou a pressionar no Mediterrâneo Oriental o tráfego veneziano com constantes assaltos aos navios da cidade protegida por São Marcos. Entre os cerca de 15 barcos, apresados por genoveses, nos princípios do século XV, contava-se a coca de Nicolo Rosso, tomada, perto de Cadiz, pelo corsário Nicolo de Monégli (103) que a conduziu a Bruges, onde vendeu parte da carga. Mas, o corso genovês visava também outros concorrentes, como os catalães (104) e os próprios portugueses.

Este último exemplo é muito interessante. Contrariando a política de pacificação do rei aragonês Fernando I no Mediterrâneo Ocidental, uma nau castelhana, cujo "conduidor" era o genovês Opessi Fredi, juntamente com uma galera maiorquina, atacaram, em 9 de Setembro de 1413, um navio português, o qual transportava peregrinos muçulmanos de Valência para Bugia (105). Este caso chama a atenção para o facto dos navios serem, muitas vezes, tripulados por gente proveniente de cidades diferentes daquelas a que



pertenciam.

Esta atitude, provavelmente deliberada, ajudava a esconder a origem do corso e procurava evitar eventuais represálias, criando-se até situações em que era difícil saber a quem se poderia reivindicar a reparação dos danos sofridos. Claro que os portugueses terão recorrido também a este tipo de actuação, conforme parecem indicar alguns elementos disponíveis. Numa carta datada de 10 de Fevereiro de 1388, o rei de Aragão explicava ao seu homólogo de Portugal, as queixas que recebera de Jacob Xambell, judeu de Valência, o qual fora despojado das mercadorias que carregara na barca de Guillermo Juliano no porto de Alcudia. Aqui fora atacado por um lenho armado por portugueses de Tavira e com licença régia, comandado por Domingo Barraga de Algeciras e Marcos Alacante de Tarifa (106).

Este género de complicações foram uma constante nos séculos XIV e XV. Em 1400, numa altura em que Portugal e Castela se confrontavam, novamente o rei de Aragão apresentava a D. João I o caso dum mercador de Barcelona, Bartolomeu Mir, que fora expoliado das mercadorias que embarcara no navio do castelhano de Garcia Vaquera (107). Este saíra de Valência e, quando se encontrava em águas portuguesas, fora assaltado por naus régias que regressavam da Flandres. Depois de detalhar a carga que fora apreendida, o monarca

solicitava a reparação dos danos sofridos pelo seu súbdito.

Todas estas práticas davam origem a situações confusas das quais todos procuravam tirar proveito. Repare-se nesta questão suscitada por um acto de corso de uma "fusta" de portugueses, de nome "Calavera", cometido nos mares de Xavea e Ibiza no ano de 1434. Segundo a carta do Baile Geral de Valência ao seu Lugar Tenente em Denia (108), este navio, apresara a barca do barcelonês Salvador Vilana, que transportava mercadorias de vários mercadores de Barcelona. Capturado o navio, este fora levado para Cartagena, mas, o Lugar Tenente do Adiantado castelhano, só o libertaria contra o pagamento de 140 forins.

Noutros casos, porém, foi possível a colaboração entre aragoneses e castelhanos. Eis um deles: por uma carta de 18 de Abril de 1454 (109), dirigida pelo Baile Geral de Valência ao Baile de Alicante, ficamos a saber que, nesse ano, uma nau portuguesa atacara dois navios de galegos e biscaí-nhos, tendo tomado uma delas. Como os presores se encontravam em Alicante, era solicitado que os portugueses fossem impedidos de sair com a carga capturada.

De facto, o corso, era uma arma política, ligada a interesses comerciais evidentes. Neste capítulo os portugueses, na Baixa Idade Média, utilizaram-no profusamente com objecti-

vos muito variados. Como se comprova pela carta, já referida, de Andreas Guardiola, tesoureiro do rei na Sicília (110), os navios nacionais praticavam, com regularidade, assaltos e pilhagem nessa região, ao menos na segunda metade do século XIV. Também a atitude de ataque sistemático junto às costas do Maghreb, terá criado a essas sociedades muçulmanas uma astenia económica estrutural (111).

Tais atitudes não eram exclusivas dos portugueses. O acentuar da presença biscainha e castelhana no Mediterrâneo, está ligada a um forte incremento do corso (112). Do mesmo modo, a rivalidade comercial e política genoveso-veneziana passou por momentos que incluíam alguma violência mútua e de que o corso era o fenómeno mais visível (113).

Um caso que mereceria mais atenção é o da decisão tomada pelo Duque da Borgonha, Filipe o Bom, por volta de 1438, de organizar uma expedição ao Mediterrâneo, com vista a prestar auxílio a Constantinopla. Foi a chamada cruzada de Varna. Vale a pena olhá-la mais de perto, pois ela configura uma estranha comunhão de objectivos entre Borgonha e Portugal, talvez mais subordinada aos interesses estratégicos dos segundos (114). Provavelmente instigado por sua mulher, Isabel de Portugal, o Duque da Borgonha ordenou a construção de duas caravelas, em Bruxelas, enquanto os portugueses construíram outro navio em Antuérpia. Acompa-

nhados de um baleeiro, que se comprara, a expedição largou de Bruges a 8 de Maio 1441.

A primeira fase decorreu junto às costas catalãs, francesas e ligures, em que o comércio, para ajudar a pagar as despesas, foi a principal actividade. Ao passarem por Barcelona uma das caravelas, patroneada pelo português Afonso Dias, foi apresada por galiotas pertencentes a Jacob Laguna de Perpignan. Um longo processo, que impediu este navio de acompanhar a frota, levou à sua restituição, atestada por vários notários (115). O grosso da expedição dirigiu-se ao Levante, onde as embarcações da Borgonha lutaram menos contra os Turcos, tendo-se dedicado mais ao comércio e a uma frenética actividade corsária no Mar Negro, depois de se dividirem em grupos, por todo o Mediterrâneo.

Tudo isto, afinal, prejudicou especialmente aqueles que tinham uma presença importante na região, ou seja, os genoveses, com os quais Filipe da Borgonha se pretendia, então, aproximar. Estranha maneira de o fazer. Após os protestos de Génova, os vinte anos seguintes foram de difíceis relações entre ambos. Para os portugueses, profundamente envolvidos na expedição, quer nas tripulações, quer nos investimentos nas embarcações, ter-se-ão obtido algumas vantagens: reforço da sua presença junto das várias autoridades cristãs (116), angariação de um aliado que passou a

ter que se envolver numa região importante para Portugal e criação de mais dificuldades a um dos seus principais rivais, ou seja, os genoveses (117).

#### b) A necessidade de controlar o corso

Como se viu, as práticas de corso obedeciam a interesses estratégicos que variavam, consoantes os casos. Os reis de Aragão, por exemplo, alternavam bastante as suas atitudes. Uma vez, aceitavam os protestos dos povos, que se insurgiam contra os malefícios do corso (118), empenhavam-se na perseguição a corsários estrangeiros e piratas (119) e limitavam as áreas de corso, bem como as gentes que podiam ser perseguidas (120). Outras vezes, ao contrário, eram eles próprios a promoverem a concessão de cartas de corso e os ataques a rivais e inimigos (121).

Portugal era país de corsários e, ao mesmo tempo, vítima do corso. Nas contas com a Inglaterra, por exemplo, não é certo qual dos reinos ficou mais beneficiado (122). Mesmo junto à costa as frotas do reino não deixavam de ser atacadas, como aconteceu, em 1397, com as seis galés que regressavam de Génova (123). Sendo assim, o uso desta violência tinha de ser controlada, organizada e enquadrada,

pois era um instrumento político fundamental. Estas reformas, feitas em momentos diferentes nos vários reinos, apontaram para quatro grandes objectivos:

1º - Definição das bases legais da actividade de corso.

2º - Garantia da manutenção da regularidade do comércio, em especial dos abastecimentos, apesar do corso.

3º - Necessidade de equacionar eventuais problemas derivados do corso, numa base de apreciação política.

4º - Estabelecimento de um conjunto de critérios sobre a partilha das presas e dos rendimentos em geral derivados do corso, bem como da responsabilização dos que se dedicavam a este tipo de actividades.

O primeiro propósito era essencial para separar o corso da pirataria, actividade teoricamente marginal e criminalmente perseguida. De facto, esta distinção nem sempre era fácil de fazer. Anna Unali, na sua obra dedicada ao corso (124), narra um caso paradigmático: em 1413, uma frota de navios catalães assaltou no porto de Tunes, a embarcação genovesa "Santa Maria", com cuja cidade Aragão estava numa fase de bom relacionamento. Ora, entre essas embarcações catalães, encontravam-se dois navios corsários, que não hesitaram no momento do ataque. Isto significava que "a pirataria e o

curso convivem nas mesmas empresas e pessoas" (125), o que, em certa medida, transformava os corsários em piratas e vice-versa. Afinal, todos eles acabavam por prosseguir um único objectivo: o enfraquecimento, por todos os meios, de inimigos ou concorrentes e a obtenção de rápidos lucros.

Esta situação está, também, bem atestada nas peripécias que a frota luso-borgonhesa, enviada a Constantinopla, sofreu enquanto andou pelo Mediterrâneo. João Pires, cidadão de Lisboa e patroneando um navio do Duque da Borgonha, assaltou, por volta de 1455, no decurso do seu combate contra os Turcos, uma embarcação cristã, de cuja mercadoria se apropriou (126). Como das suas credenciais estava excluído tal direito, só encontrou uma solução: pedir ao Papa que sancionasse os casos passados e até os que, eventualmente, se viessem a passar, dada a grandiosidade e importância da sua acção.

Apesar de lhe só lhe terem sido relevados os erros que cometera, o interessante foi esta necessidade de garantir a legalidade da sua actuação, pelo recurso ao único poder que o poderia fazer. Este episódio revela ainda como, ao menos, se tinha enraizado a ideia de que era preciso respeitar alguma legalidade e ter legitimidade para operar como corsário.

O caso era ainda mais complicado numa região que, por envolver duas religiões, trazia consigo o problema da legitimidade da guerra. Como noutra local se explica (127), neste aspecto, em relação ao mundo muçulmano, as políticas dos diversos reinos cristãos variaram bastante, o que criava desavenças entre eles. Todos estas situações justificavam que a prática do corso e das represálias estivessem dependentes, respectivamente, da concessão da carta de corso ou de marca, sendo as primeiras dadas só por um tempo determinado e para certa viagem de um navio específico.

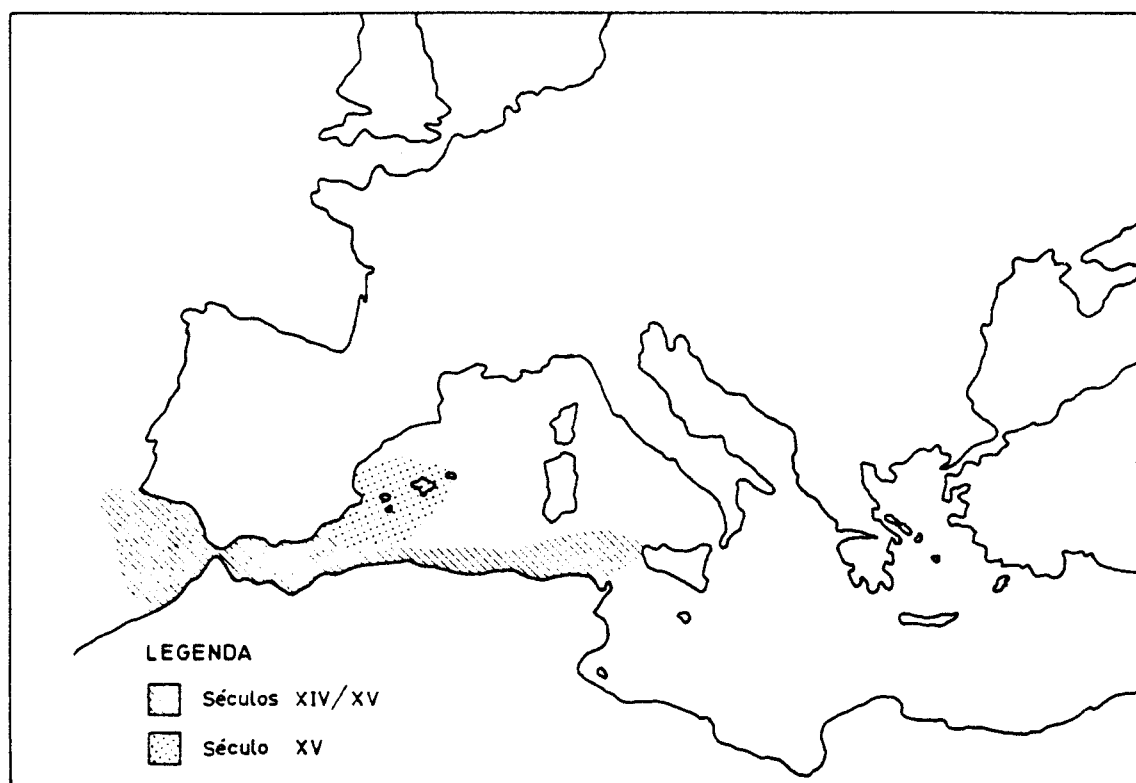


Fig. 36 - Áreas habituais do corso praticado por portugueses nos séculos XIV e XV.



No Mediterrâneo, tendia a haver corso um pouco por todo o lado, todavia, porque as motivações políticas e económicas eram mais ou menos constantes, era natural que as áreas de prática do corso apresentassem alguma regularidade. No caso português, por exemplo, as zonas de corso mais acentuado não foram sempre as mesmas.

Como o mapa indica, a maior alteração no século XV deu-se quando os portugueses, que passaram a frequentar as rotas que os colocavam entre as costas do Levante peninsular e as ilhas Maiorca, Minorca e Ibiza, aproveitavam a situação para atacar o comércio marítimo que corria na região. Contra a navegação e as costas norte-africanas de Orão, Bugia e Tunes o corso, de esporádico no século XIV, tornar-se-á, após a tomada de Ceuta, mais sistemático e devastador. É verdade que, em certos momentos, as vantagens comerciais podiam justificar a protecção especial de certas rotas, excluindo-as dos objectivos dos corsários. Foi o que o monarca português fez, em 1481, dando uma carta de seguro geral para navios e mercadorias que circulassem entre Portugal e Tremletem (128).

Mas, como o corso vivia à sombra do comércio regular, atingia também o abastecimento das cidades e regiões que precisavam de importar alimentos. Por isso, e ainda pela necessidade de controlar o tráfego de produtos estratégi-

cos (129), divulgaram-se as práticas das cartas de seguro, que subtraíam os seus destinatários ao corso e a quaisquer represálias e daí a vantagem de serem solicitadas (130). A generalização das cartas de seguro também se justificava para permitir a mensageiros e embaixadas poderem circular. Em 15 de Março de 1430, por exemplo, João Vasques, escudeiro "da casa do Inclito Infante Don Pedro de Portugal", recebe um "guiatge" do Bailio Geral de Valência para, em segurança, se dirigir à Corte (131). A obrigação de obter esse seguro, não fugiam mesmo aqueles que, em meados do século XV, pretendiam ir lutar contra os Turcos, como o provam documentos referentes a Veneza (132) e Aragão (133).

Entretanto, como o comércio português no Ocidente do Mediterrâneo tinha como base o comércio alimentar (cereais e pescado), era comum os barcos do reino receberem das autoridades aragonesas cartas de seguro (134). Mesmo com esta garantia geravam-se enormes confusões e polémicas. Um desses casos passou-se entre os anos de 1391 e 1409. Vale a pena segui-lo (135).

João Seranyoni, mercador de Valência, carregara certas mercadorias numa barca valenciana e, quando se dirigia a Orão, fora assaltado por um corsário de D. Fernando, Afonso Ramos, o qual o espoliou de tudo. Dadas as dificuldades de reaver o que era seu, obteve uma carta de marca contra

portugueses. Em determinada altura, a pedido dos herdeiros de João Seranyoni, que entretanto falecera, o Bailio Geral de Valência autorizou que certos navios de Portugal, que regressavam de Barcelona, apesar de possuírem cartas de segurança do rei e de trazerem vitualhas ao reino, fossem apresados e os seus bens executados. Perante o protesto dos Conselheiros de Barcelona, João Fujade, substituto do Bailio de Valência, em carta de 20 de Março de 1409, explicou as razões do acontecido: realçou a importância social da herdeira que pedira o embargo, pôs em causa a existência da carta de seguro e a legitimidade dos conselheiros se imiscuirem neste caso, lembrou o cansaço que esta questão acarretava e, por fim, considerava que, mesmo que fosse ilegal, já não era possível repôr a situação, pelo que mais valia dar o problema por encerrado.

A violação das cartas de seguro arrastava, de facto, intermináveis querelas. Em 1450, foram os Conselheiros de Barcelona a defender, junto do governador da mesma cidade, a posição do judeu português Salomão Bono (136), indevidamente preso, apesar de possuir um salvo-conduto em ordem. Só depois desta intervenção, é que foi possível a Salomão Bono chegar a acordo com aqueles que tinham adquirido os seus bens. Outro caso idêntico atingiu, nos primeiros meses de 1470, os portugueses Pedro Eanes e Fernando Rodri-

gues (137), os quais, tendo trazido vitualhas a Barcelona, foram apresados pelo Bailio da cidade, que depois vendeu por preço irrisório, por "vil preu" nas palavras dos espoliados, as suas mercadorias.

A terceira grande razão que levou os monarcas portugueses a imporem algumas regras no domínio do corso, dizia respeito à necessidade de poderem equacionar os problemas dele derivados de uma forma eminentemente política. Com efeito, a actividade corsária poderia ser economicamente compensadora, mas era, sem dúvida, uma ameaça permanente à paz entre os diversos reinos.

Como já se mostrou, muitos dos problemas emergentes do corso eram de difícil resolução e colocavam delicadas soluções. Tome-se o caso discutido numa das sessões de Setembro de 1461 do Conselho dos Vinte do Consulado do Mar de Barcelona (138). Em apreciação estava o caso de 3 navios desta cidade terem apresado uma nau, pertença do rei de Portugal, na qual existiriam mercadorias de dois cidadãos de Barcelona, o mercador Jacme Bertran e o notário Matheu çá Font. O Conselho decidiu que o navio ficasse retido e, até se dissiparem as dúvidas sobre a proveniência das mercadorias, os dois queixosos prestariam uma caução. Como o rei de Aragão se interessou pelo assunto, foram enviados dois mensageiros ao monarca, a fim de explicarem as razões das

decisões tomadas e obterem deste o seu apoio. Afinal, a embarcação portuguesa pertencia a um rei, e os conselheiros percebiam bem que não se podiam abstrair da dimensão política do caso.

No fundo, não foi uma atitude muito diferente daquela que, século e meio antes, o Almirante de Aragão tomou, quando encontrou um lenho de corsários portugueses nas águas de Bona, na Berberia. Como o Baile de Valência então informou, em carta de 19 de Julho de 1308 (139), no navio, comandado pelos corsários Vicente Martim e Domingos Vicente, foram encontrados bens roubados a aragoneses, pelo que o lenho foi apesado. Todavia, todos acharam melhor informar o rei do acontecimento.

Como nem sempre foi possível manter uma parte substancial do corso dentro de limites politicamente aceitáveis, em momentos de maior distensão, como a negociação e celebração de tratados, procuravam-se resolver as sequelas deixadas pelo corso e as represálias a que davam origem. No texto de muitos desses tratados constavam até cláusulas que previam a constituição de comissões de arbitragem entre os beligerantes. Assim, no acordo negociado entre Castela e Aragão entre Janeiro e Março de 1372, Alvaro Garcia de Albornoz e Ramon Alamani ficaram de apreciar e indemnizar os prejuízos sofridos, reciprocamente, por castelhanos e aragoneses, em

razão das marcas e queimas impostas (140).

Nestas ocasiões, os reinos tentavam também negociar algumas regras para o exercício do corso. Num aditamento de 20 de Setembro de 1427 ao Tratado de Paz de Portugal com Castela, definiram-se alguns grandes princípios (141). Os navios e os portos de Portugal e Castela deveriam ser excluídos do corso, mesmo que transportassem mercadorias de inimigos de um deles, a não ser que levassem os próprios inimigos ou fossem apanhados num ataque a porto de inimigo. Em segundo lugar, as autoridades das cidades onde o navio se armara respondiam como fiadoras. Por fim, cada um dos reinos comprometia-se a não receber embarcações que tivessem capturado navios de qualquer deles.

Não se pense que estes acordos eram letra morta. A introdução de regras, mesmo no corso, a aceitação do complexo e caro processo que poderia levar à concessão de cartas de marca e o respeito pelos salvo-condutos eram razoavelmente respeitados. Na sessão da Vereação do Porto de 11 de Agosto de 1431, concluiu-se pela necessidade de pagar uma dívida ao duque da Borgonha dado que este poderia provocar "dampno e perda que se a esta terra recrecera se o duc filhar todallas mercadorias deste regno ataa aver comprimento do que lhe ha de seer pagado..." (142). Os mercadores, fossem de que nacionalidade fossem, quase sempre apoiados pelo seu

monarca, ao solicitarem deste uma carta de marca, tinham a preocupação de esclarecer os passos que já haviam dado para reaver de outro modo os seus bens (143).

O passo final foi o de organizar o corso enquanto empresa. Mas, esta perspectiva de olhar esta actividade como um negócio, em especial pela importância que ele teve em Portugal, merece uma análise em separado.

### c) O corso, um negócio popular

Se quisessemos medir a importância que, em termos económicos e financeiros, o corso representava nos séculos XIV e XV, vale a pena lembrar as conclusões a que Luís Adão da Fonseca chegou para o reinado do Condestável D. Pedro em Aragão, ou seja, de 1464 a 1466 (144). Segundo este autor, a actividade de um só barco de corso poderia significar rendimentos mais elevados que as controladas por alguns dos seus tesoureiros. Mesmo dentro do quadro político excepcional em que o Condestável actuou, todos os elementos apontam para que o corso devia ser considerado como uma das grandes fontes de rendimento da época. E, se houve reino onde esta conclusão tem mais pertinência, foi o português.

A rápida obtenção de rendimentos que implicava, face aos riscos que comportava e ao investimento que exigia, fazia

do corso um negócio ou uma actividade que poderia ser considerada popular. Popular no sentido em que todos aqueles que tinham disponibilidades financeiras para investir, ou os que, de alguma forma, frequentavam as diversas rotas estavam interessados em a promover ou nela participar. A este propósito é interessante verificar o quase silêncio das questões relativas ao corso, nos temas apresentados nas Cortes do século XV (145). Actividade que envolvia gentes de diversas proveniências, estava, pelos vistos, suficientemente organizada para não suscitar grandes conflitos entre os seus mais empenhados intervenientes.

é claro, para quem consulta a documentação disponível, que, ao longo dos séculos XIV e XV, houve momentos em que variava a intensidade do corso. Assim, se no último quartel do século XIV se assiste a um crescendo da intervenção portuguesa no assalto à navegação comercial que frequentava as rotas do Mediterrâneo e do Atlântico, a partir dos anos que se seguem a 1470 pode observar-se como este tipo de actuação foi rareando. Entre estes dois marcos, alternaram os períodos de maior violência, com outros em que as acções corsárias tiveram menos importância. Não admira também que, quando a opção pela expansão dirigida para a costa da África Ocidental se tornou primordial, a presença portuguesa no Mediterrâneo tivesse diminuído e, com ela, a confli-



tualidade que acarretava.

Para os monarcas portugueses, além dos aspectos relativos ao controlo político do corso, rapidamente se impôs a necessidade de definir algumas regras que visassem regular problemas surgidos com o lado económico desta actividade. Aqui, havia que acautelar questões fundamentais: definir o regime de partilha das presas, organizar as jurisdições que tratavam dos problemas do corso, defender os interesses económicos do reino, em confronto com os dos outros, e até garantir rendimentos para a Coroa da acção dos corsários nacionais.

Poucos anos depois da sua chegada ao poder, D. João I emitiu uma Ordenação que regulamentava a partilha das presas feitas em terra ou no mar (146). Este verdadeiro regimento do corso, como o atesta Fernão Lopes (147), vinha pôr cobro às disputas que havia com a partilha dos saques. Determinando os quinhões a constituir e formas da sua divisão, estipulava as regras a seguir na repartição de presas, consoante a acção se tivesse desenrolado em terra ou no mar, esclarecia os critérios a respeitar em função do tipo de navio capturado e definia a parte que cabia ao rei. Esta última era especialmente relevante, visto o monarca guardar para si a parte das presas mais ricas: ouro e prata, pedras preciosas, os navios, os seus aparelhos e

tripulações, os panos mais ricos e os prisioneiros que valessem mais.

O valor da parte que cabia ao rei não era de desprezar. Por isso, a concessão do quinto do rei das presas, que, por exemplo, D. Duarte fez aos seus irmãos, D. Pedro e D. Henrique (148), não eram meros actos simbólicos, antes significavam importantes doações (149).

Além da partilha das presas, os monarcas portugueses procuraram intervir também no sentido de disciplinarem os inevitáveis problemas surgidos entre os diversos interessados e intervenientes neste negócio. Como acontecia noutras paragens, é muito provável que os juizes do mar tivessem, entre as suas competências, jurisdição sobre as presas realizadas por acções corsárias e que, ao conceder a carta de corso, se exigisse ao corsário o depósito de uma fiança, como garantia do respeito pelas regras existentes (150).

A par desta regulamentação directa, algumas práticas foram sendo ajustadas ao longo dos anos. Uma delas era a tendência dos reis portugueses para controlarem a circulação de certos produtos, considerados de valor estratégico. Assim, mesmo quando se concediam cartas de seguro, não era raro permitir que se apresassem estas mercadorias, desde que se dirigissem ou viessem de terras inimigas. Um exemplo: em

1338, em carta outorgada aos florentinos, como em 1341 noutra dirigida aos prazentins, D. Afonso IV segurou-os contra o corso português, mesmo quando capturados em terras de muçulmanos, excepto no que respeitava a pez, remos, armas, linho, estopa, farinha e cereais (151).

Afinal, o que valia o corso como negócio? Já antes se tentou avaliar o valor do mercado de escravos e cativos, a maior parte deles, apresados em acções de corso (152). Mas é ao nível da acção individual que melhor se percebe o significado económico do corso. Observe-se um caso que começou em 1366.

No mês de Agosto deste ano o judeu Jacob Xambell, mercador de Valência ou de Maiorca, juntamente com outros cidadãos valencianos, carregara várias mercadorias na barca de um certo Guilherme Juliano. Quando o navio se encontrava em Alcudia, aparecera um lenho armado de portugueses que se apoderou de tudo. Levaram depois a barca para Mozena, terra de Sarracenos, e aí venderam os judeus e parte da mercadoria, enquanto o resto foi transportado para Tavira (153).

Como as cartas enviadas a Portugal, pedindo a devolução dos bens ou a sua indemnização, não fossem atendidas, Jacob Xambell, obteve, do monarca aragonês, carta de marca contra portugueses, várias vezes renovada (154), no valor das

mercadorias perdidas, 962 libras, 2 soldos e 6 dinheiros barceloneses, acrescida das despesas que efectuara e dos juros a que tinha direito.

Independentemente das desgraças pessoais que Jacob Xambell passou, o negócio acabava por funcionar para todas as partes. Por um lado, os corsários portugueses tiveram a sua presa, enquanto, por outro, Jacob Xambell possuía um documento que não só lhe garantia que o seu investimento não se desvalorizara e se transformara em investimento de longo prazo, como passava a ter um interesse muito especial sobre o conjunto da navegação comercial entre os dois reinos.

Ao lado (Fig. 37), podemos ver como se processou a evolução do valor das cartas de marca de Jacob Xambell.

Data	Dívida			Juros		
	Montante †	% da Dívida	% de Aumento	Montante †	% da Dívida	%/ano
Agosto 1366	962 2 6					
+ 5 anos				814 15 10	84,6	17
Agosto 1371	1777 8 1	184,7	37			
+ 10 anos				1984 13 3	111,6	11
1382	3762 1 4	211,6	21			
+ 5 anos				2006 9	53,3	10,6
Fev. 1388	5768 10 1	153,3	30			

† Em libras, soldos e dinheiros valencianos.

(Fonte: ACA, Chanc. Real, nº 2010, fol. 3033)

Fig. 37 - Evolução da dívida correspondente à tomada de um navio valenciano, com mercadorias pertencentes a Jacob Xambell.

Em termos gerais a dívida aumentou cerca de 600 %, a um ritmo médio anual de 15 %. As cerca de 960 libras iniciais tinham-se transformado em quase 6.000 ! Esta dívida trouxe vários atritos entre os oficiais aragoneses e o monarca. Em 1371, Pedro IV, o Cerimonioso, mostrou-se agastado com o governador de Maiorca, Olfo de Procida, que tinha concedido salvo-conduto a João Salvador, patrão português do navio "Santa Maria", que o fretara para uma viagem de ida e volta até Alcudia, esquecendo-se dos direitos de Xambell (155). O monarca ordenava ao funcionário encarregado de executar a marca, Filipe de Cumbis, que cumprisse a sua missão, lembrando-lhe que acima do governador estava o rei.

Em Maiorca não devem ter obedecido a esta ordem, pois, como a Fig. 37 mostra, a dívida nunca foi amortizada. Uns anos depois invertia-se a situação. Em documentos de 12 de Setembro de 1380 e de Outubro e Novembro desse ano (156), somos postos perante o caso do apresamento, em Valência, de outro navio português, patroneado por João Bono, o qual, a pedido de Nicolaus Felices, procurador de Jacob Xambell, foi arrestado. Neste caso, o monarca argonês pretendia a libertação de Bono argumentando, primeiro com os superiores interesses do reino, ou a "utilitate res publicae nostrorum" como diz a carta, e depois com o facto do português ter direito a entrar na cidade, visto trazer trigo. Dada a

forte opposiçãõ do Bailio de Valência, o rei pedia que pelo menos se averiguasse, com algum rigor, se João Bono trouxera, ou não, trigo à cidade e se haveria legitimidade para executar a carta de marca. Esta impotência de fazer valer esses direitos, levava, muitas vezes, a coberto das cartas de marca, ao exercício indiscriminado da violência que a aproximava de verdadeiros actos de pirataria (157).

é curioso acompanhar a verdadeira evolução do valor desta dívida. As 962 libras, 2 soldos e 6 dinheiros de Barcelona, à medida que, no reinado de D. Fernando, a moeda portuguesa se desvalorizava, ia-se tornando cada mais difícil de pagar. A preços de 1416, estas libras valeriam uma 468.000 libras nacionais, enquanto a dívida, em 1388, já andaria pelas 2.800.000 libras (158). Para perceber o alcance desta quantia, basta dizer que as rendas das alfândegas e moedas, em 1398-1402, foram arrematadas, em segunda avaliação em 42 contos por dois anos (159). Isto quer dizer que, um só navio capturado poderia ultrapassar 10 % de uma das melhores fontes de rendimentos régios !

Não se pense que estamos em presença de um caso excepcional. Numa carta datada de 12 de Maio de 1389 (160), D. João I promete a Ambrogli de Manni, enviado especial de Génova, pagar, em 3 anos, as 2.107.425 libras portuguesas que eram devidas, em razão do valor das mercadorias apresadas em

navios de Génova que tinham sido capturados junto à costa por corsários do reino.

Para obter um valor médio das cargas transportadas nas embarcações que navegavam entre o Mediterrâneo e o Atlântico, basta acompanhar o quantitativo das multas a pagar por desrespeito das cartas de seguro concedidas por monarcas. O navio típico português, transportaria cargas cujo valor oscilava, para datas que vão de 1432 a 1456, entre os 1.000 e os 2.000 florins de Aragão (161).

Noutros casos poder-se-iam atingir quantias bem maiores. No caso, já antes referido, do assalto em que foi vítima João Seranyone, reclamavam-se dos portugueses, em 1394, 108.210 soldos barceloneses, ou seja, 5.410 libras e meia de Barcelona (162).

Quando as embarcações eram maiores, o valor das cargas alcançava números superiores, e reclamava-se, algumas vezes, o custo do navio. O navio "São Cristóvão", patroneado por Afonso Eanes de Cascais, vizinho de Lisboa, capturado por Roderico Didaco e levado para Maiorca, e que o rei de Aragão, por carta de 19 de Fevereiro de 1401, mandou restituir, juntamente com a sua mercadoria, que foi arrolada, valia 10.000 florins (163). Uns meses depois, em 10 de Março, o mesmo monarca reclamava do seu homólogo português 18.000

florins. Este dinheiro correspondia ao valor de uma embarcação de Aragão que, vinda de Málaga e Sevilha com trigo e azeite, tinha sido assaltada junto ao cabo de S. Vicente por 3 navios de Portugal comandados por João de Berneda (164). Pelo menos neste último caso, dois anos depois, uma parte dos bens já tinham sido devolvidos aos mercadores de Barcelona, proprietários da carga e do navio (165).

Outro exemplo para meados do século: a caravela "Santa Maria", patroneada pelo mercador de Valência Daniel Valeriola, capturada, quando navegava entre Orão e Alcudia, por uma frota portuguesa de que era capitão Vasco Eanes Corte-Real, valia com a sua carga, segundo documento de 21 de Junho de 1462, 15.000 florins (166). É também por volta destes montantes que se situa o valor da carga da caravela portuguesa que, segundo carta de 5 de Fevereiro de 1455, foi apresada perto de Denia (167). Depois de mortos 12 súbditos do rei de Portugal no combate, os sobreviventes só se terão resgatado com a venda do navio. Protestando contra o acidente, D. Afonso V reclamava a devolução de 12.000 florins de ouro de Aragão.

Tudo isto fazia do corso uma actividade que, em última análise, todos praticavam. Foi certamente baseado nos proventos derivados do corso, que o primeiro Governador de Ceuta, D. Pedro de Meneses, ergueu a fortuna da sua casa



senhorial (168). Excluindo os muitos negócios a que se dedicou (169), não é fácil avaliar o valor das imensas presas de que se apoderou com a ajuda dos seus corsários (170). O que não há dúvida é que o corso o tornou um dos homens ricos de Portugal no primeiro quartel da centúria de Quatrocentos.

As vantagens meramente económicas do corso alargavam-se, assim, a todos os grupos. Reconhecendo a importância que tinham, o rei fazia valiosas doações aos seus corsários. Como já D. Fernando e D. João tinham procedido com Afonso Ramos (171) e conforme atesta a documentação publicada por Jorge de Faro (172), D. Afonso V, em 4 ocasiões, entregou 22.000 dobras ao corsário Culão, chegando mesmo a encontrar-se com ele em Lagos.

Seguindo o exemplo régio, as grandes casas senhoriais lançaram-se, em especial desde o século XV, na promoção de acções de corso, que lhes traziam boas rendas. Como é sabido, os Infantes D. Henrique e D. Pedro, como depois D. Fernando, irmão de D. Afonso V, tinham os seus próprios corsários (173). Se, como se viu, os mercadores e navegantes em geral, nas suas viagens, não hesitavam em capturar outros navios para arredondarem os lucros, os oficiais da administração não perdiam eventuais oportunidades. Segundo documento de 14 de Fevereiro de 1444 (174), Fernão Seixas,

almoxarife de Faro, armou um barinel, que tinha como capitão Diogo Nunes e capturou, junto ao cabo de S. Vicente, um navio de galegos com sardinha, pertença de um vizinho de Valência.

Todos estes exemplos servem para mostrar como o corso era, de facto, um negócio popular: para os armadores das embarcações, nobres ou não, para os mercadores que arredondavam os seus lucros, para as tripulações que partilhavam o saque e até para as populações ribeirinhas que não desdenhavam deitar mão de uma presa de ocasião.

## NOTAS

(1) DP, I, 29. Este documento explicava, além disso, a forma como deveria estar organizado o fundo financeiro: das receitas, 100 marcos de prata, ou o seu valor, seriam depositados na Flandres e o restante ficaria em Portugal.

(2) DP, I, 50. Aparentemente, o frete para transportar mercadorias para Lisboa era livre, tudo dependendo da forma como os mercadores "se avelhessem com os Meestres".

(3) DP, I, 82. A primeira vista, os protestos dirigiram-se contra um número restrito de mercadores os quais, juntamente com os proprietários e mestres, estavam a dominar completamente o mercado do transporte marítimo de mercadorias. Estas restrições tocavam, por vezes, a generalidade dos exportadores do Norte, gerando inúmeros protestos (SOUSA, Armindo de "As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1496)") INIC, Porto, 1990, vol. II, pag. 320).

(4) "Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V" ed. facsimil., Lisboa, 1984, Livro IV, Título V, pags. 55/63.

(5) DP, I, 154, doc. de 4 de Novembro de 1382.

(6) Como o rei era, certamente, o maior proprietário individual de navios, o resultado era transferir uma parte dos riscos e dos custos para a Bolsa de Lisboa (DP, I, 147). Talvez por isso, enquanto a Bolsa da "capital" teve pouco tempo de vida, a do Porto ainda merecia, em finais do século XIV, o interesse dos donos dos navios (DP, I, 193).

(7) DP, Supl. I, 213.

(8) DP, I, 439 e III, 55.

(9) Ver supra nota 7.

(10) DP, Supl. I, 227, doc. de 25 de Junho de 1455.

(11) A.R.V., Protocolos, nº 1254, fol. s/nº. Pouco se sabe das particularidades do direito costumeiro peninsular sobre o afretamento de navios.

(12) A.S.G., Arch. Notarile, Not. Bianca di Bagnara, fol. LXXXII. Também Claude CARRÈRE faz referência a esta legislação específica ("Barcelone. Centre économique à l'époque des difficultés (1380-1462)") Paris, 1967, tomo I, pag. 238).

(13) A.N.T.T., Núcleo Antigo, "Livro das Partidas de Castela", Livro 3, fol. 75v. CARRÈRE, C. ob. cit. I, pag. 232.

(14) IDEM, Ibidem. O navio deveria estar devidamente apetrechado ("nave bem guisada de velas e de mastros e de sotilhas e d'âncoras e de restas com dous novees"), tripulado ("con LX marynheyros e com

X sobesalontes armados e guisados com ssas beestas e com III sergentes") e equipado ("com huum batel e com todolos outros governhos e garnimentos que pertencem a sseu mester a esta nave").

(15) A.R.V., Protocolos, nº 2606, fol. s/nº. Neste caso a viagem era de Valência ao Porto, mas poder-se-iam prever escalas concretas, em função do interesse do proprietário das mercadorias em escoar estas. Em 21 de Março de 1410, no contrato de frete da barca "Santa Maria dos Mártires", patroneada por Pedro Gonçalves de Lisboa, o afretador Gonçalo Afonso pretendia transportar vinho primeiro a Lisboa, depois ao Porto e, por fim, a Ribadeu, na Galiza (A.R.V., Protocolos, nº 1257, fol. s/nº).

(16) A.H.C.B., Consellers, III (Politica i Guerra) nº 3, doc. 81.

(17) IDEM, Ibidem: "a tot risch, perill e fortuna de mar de gens".

(18) A maior parte dos contratos conhecidos, relativamente ao século XV, são semelhantes. Ver, entre outros, A.R.V., Protocolos, nº 1254 (contrato de 17 de Fevereiro de 1408), 2604 (15 de Julho de 1404) e A.H.P.B., Not. Tomas de Bellemunt, "Manual de Comandas" Leg. 2, 4/9/1402-14/4/1406, fol. 43 (contrato de 9 de Janeiro de 1405). Mas, os dias que a embarcação parava em cada porto eram muitas vezes indicados. No contrato de 15 de Fevereiro de 1408, em que era João Perez Doria era patrão do "Santa Maria da Escada (?)" (A.R.V., Protocolos, nº 1254) para a viagem de Valência a Palermo e daqui a Lisboa e depois ao Porto, estabeleceram-se as seguintes paragens: Valência 6 dias, Palermo 12 dias, Lisboa 8 dias e Porto 8 dias.

(19) DP, Supl. I, 50.

(20) A.H.C.B., Consellers, III (Politica i Guerra) nº 3, doc. 81.

(21) Sobre o significado de "calça" ver, no Anexo III, o Glossário.

(22) No contrato de 11 de Dezembro de 1409 (A.R.V., Protocolos, nº 2606) acordava-se o pagamento, em separado, de 5 florins aragoneses ao piloto.

(23) A.R.V., Protocolos, nº 1254.

(24) Ver supra nota 8.

(25) A.S.G., Arch. Notarile, Not. Branca di Bagnara, fol. LXXXII.

(26) A expressão é que as 65 libras se destinavam a "caligis et alliis".

(27) IDEM, Ibidem.

(28) DP, I, 60: "que corram o mar com carregas de quaesquer que sejam uezinhos da dita Cidade, e ffilhem fretes ou náaos carregadas, ou uenham com aueres e com quaaesquer merchandias daquelles cujas as ditas naaos baixees e nauyos son, ham de pagar de quantos milheiros forem estimados que podem levar sal pello milheiro do porto. De cada milheiro uijnten almudes, ajnda que sal nom tragam".

(29) IDEM, Ibidem.

(30) DP, I (Aditamento), 204.

(31) DP, I 147.

(32) DP, I, 211.

(33) DP, I, 436.

(34) DP, Supl. I, 170.

(35) Contra a opinião de várias testemunhas, ficou estabelecido que, se os barcos saírem sem autorização do Mordomo da igreja de S. Nicolau, este irá a casa dos Mestres e tomará a fiança que calcular mais 60 soldos de multas (artº 76º da "Inquirição sobre direitos e jurisdição do Bispo e Rei no Porto" - DP, I, 60, doc. de 25 de Julho de 1339). As dificuldades de cobrança dos impostos portuários era uma constante. A cidade de Lisboa, em 7 de Novembro de 1422 (DP, Supl. I, 76) queixava-se dos mercadores e mestres das embarcações que, de comum acordo, fugiam ao pagamento do marco dos navios.

(36) DP, I, 193, doc. de 11 de Julho de 1397.

(37) DP, I, 154. A utilização de fretadores deparava com os mesmos obstáculos da corretagem em geral que muitos tentavam evitar, apesar de obrigatória (DP, Supl. I, 83, carta de 8 de Julho de 1428). Provavelmente com o intuito de haver maior coordenação na intermediação dos fretes, em 6 de Junho de 1454 (DP, Supl. I, 132) o rei nomeia um fretador para todo o reino.

(38) DP, I, 182.

(39) DP, I, 217.

(40) "Cortes Portuguesas. Reinado de D. Pedro I (1357-1367)" INIC, Lisboa, 1986, pags. 43/44 (Artº 259). Segundo explicavam, estas práticas deviam-se ao facto dos preços dos fretes serem proibitivos, ou na linguagem de então, "porque acaecia muytas vezes que non valia tanto essa frujta e vinhos quanto montava no frete que auiam de pagar" (Ibidem, pag. 44).

(41) A.N.T.T., Chancelaria de D. Fernando, Livro I, fols. 109 r/v.

(42) Por razões evidentes e que se prendiam com as próprias necessidades de defesa, o monarca era o maior proprietário singular de navios do reino (cf. nota 6 deste capítulo).

(43) "Cortes Portuguesas. Reinado de D. Fernando I (1367-1383)" vol. I, INIC, Lisboa, 1990, pag. 95, artº 17 dos capitulos gerais.

(44) Foi, de facto, por esta altura que o monarca começou a organizar a gestão dos navios e da frota que lhe pertencia (cf. DP, I, 120, 121 e 122 de 23 de Maio de 1371; DP, Supl. I, 192, de 5 de Outubro de 1394, e 199, de 28 de Março de 1414, nomeando "gestores" para as suas embarcações).

(45) "Cortes Portuguesas..." pags. 129/130, artº 12 dos capitulos gerais.

(46) DP, I, 154, mercê de ofício de 4 de Novembro de 1382. Ver, sobre a companhia das naus, o Cap. III da 1ª Parte.

- (47) DP, I, 235, carta de 10 de Setembro de 1416.
- (48) SOUSA, Armindo op. cit., vol. II, pag. 322. Pretendia-se que os mercadores que carregassem em navios nacionais, só ao fim de 1 ano, precisavam de trazer o retorno, sob pena de pagarem sisa e não dizima.
- (49) IDEM, Ibidem, pag. 331.
- (50) Ibidem, pag. 357.
- (51) Ibidem, pag. 366.
- (52) DP, III, 58.
- (53) DP, III, 62.
- (54) DP, III, 163. A intervenção de João Gomes Recovado empolou, seguramente, os agravos dos proprietários dos navios. Esta tática, perante os interesse em jogo, fazia parte da encenação. Por isso, mais do que uma eventual queixa é a quase surpresa destes homens habituados, há muito, a serem protegidos da Coroa.
- (55) HEERS, Jacques "L'expansion maritime portugaise à la fin du Moyen-Âge: la Méditerranée" separ. da "Revista da Faculdade de Letras" de Lisboa, tomo XXII, 2ª série, nº 2, 1956, pag. 21.
- (56) IDEM, Ibidem, pag. 22/23.
- (57) IDEM "Portugais et Génois au XVe Siècle; la rivalité Atlantique-Méditerranée" Lisboa, 1960, pag. 146, separ. das "Actas do III Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros" (Lisboa, 1957) vol. III.
- (58) As suas obras fundamentais sobre a navegação portuguesa no Mediterrâneo são: FONSECA, Luís Adão da "Navegación y Corso en el Mediterraneo Occidental - los portugueses a mediados del siglo XV" Pamplona, 1978; IDEM "O Porto nas rotas do Mediterrâneo Ocidental (vésperas da época moderna)" separ. da "Revista de História" vol. III, Porto, 1982.
- (59) DP, Supl. I, 228, carta de quitação de 2 de Março de 1456.
- (60) DP, III, 58.
- (61) MELIS, Federigo "La situazione della marina mercantile all'inizio dell'epoca arricchina: fattori tecnici ed economici di sviluppo" Lisboa, 1961, pags. 4/5 separ. das "Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimetos" vol. V.
- (62) HEERS, Jacques "Gênes au XVe siècle" Paris, 1961, pag. 228.
- (63) Ibidem, pag. 231. Note-se que os portugueses não tinham comportamento diferente. No chamado "manuscrito" de Valentim Fernandes, afirma-se que durante 12 anos, como o Infante D. Henrique fizera muitas despesas para passar o cabo Bojador, era habitual os seus capitães, nas suas viagens dedicarem-se ao curso (BAIXO, António "O Manuscrito «Valentim Fernandes»" Academia Portuguesa de História,

Lisboa, 1940, pags. 39/40).

(64) A.S.G., Arch. Notarile, Not. Branca di Bagnara, fol. LXXXII.

(65) Ver, supra, nota 40.

(66) DP, Supl. I, 228.

(67) MARQUES, A. H. Oliveira "Introdução à História da Agricultura em Portugal" Lisboa, 2ª ed., 1968, pag. 222.

(68) Ver, à frente, o capítulo IV.

(69) Como o grande comércio das cidades italianas não passava por Portugal, a real concorrência que os mercadores do reino sofriam era muito menos forte, semelhante ao tipo de embarcações que, como a de Bernat Gasch de Tolosa, em 1381 aportou a Valência e carregou algumas mercadorias com destino a Lisboa (CABANES PECOURT, M. Desamparados "Coses vedades en 1381" Valência, 1971. Cf. Anexo I, Quadro 18).

(70) DP, Supl. I, 50.

(71) MARQUES, Oliveira ob. cit., pag. 221.

(72) A.R.V., Protocolos, nº 1257 e 2607, fol. s/nº.

(73) Sobre as equivalências ver o último ponto, do nº 1, do Cap. II, da 1ª Parte.

(74) (TAVARES) FERRO, Maria José "Estudos de História Monetária Portuguesa (1383-1438)" Lisboa, 1974, quadro entre pags. 124/125.

(75) MH, II, 133, pag. 160.

(76) A.R.V., Protocolos, nº 2606, fol. s/nº.

(77) A.R.V., Protocolos, nº 2604, fol. s/nº.

(78) (TAVARES) FERRO, Maria José ob. et loc. cit.

(79) A.R.V., Protocolos, nº 1254, s/nº.

(80) (TAVARES) FERRO, Maria José ob. et loc. cit.

(81) DP, Supl. I, 202.

(82) HEERS, Jacques "L'expansion maritime ..." pags. 10, 16 e 18.

(83) IDEM "Portugais et Génois ...".

(84) A.S.G., Arch. Notarile, Not. Branca di Bagnara, fol. XXXVI. Em alguns casos os portugueses

chegavam a transportar mercadorias do Norte da Europa. Num assento de 1445 refere-se a chegada a Génova de um navio português vindo dessas paragens e patroneado por João Afonso: "De Anglia et Frandria et Ulisbona et Cadix in nau Johannes Alfonsi portugalesi" (A.S.G., Banco di S. Giorgio, "Caratorum Veterum" nº 1552, fol. CV verso).

(85) A.R.V., Protocolos, nº 1254, fol. s/nº.

(86) A.H.C.R., Arc. Notarial, IX, 10 (Naus i Frets), Pasta 1460-1469.

(87) AZEVEDO, Pedro "Documentos das Chancelarias Reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos" I, Lisboa, 1915, 364, pags. 413/414; DP, Supl. I, 218.

(88) DP, Supl. I, 228.

(89) DP, III, 58, (acerca do exclusivo de transporte de fruta e açúcar).

(90) Ver Cap. II, nº 2, da 1ª Parte ("Produtos alimentares").

(91) DP, III, 148.

(92) DP, III, 323.

(93) BARATA, Filipe Themudo "Comércio e Navegação de Portugal com o Levante Peninsular (1280-1415)" Provas de Aptidão Científica, Universidade de Évora, 1987, pag. 168.

(94) DUFOURCO, Charles-Emanuel "Chrétiens et musulmans durant les derniers siècles du Moyen Age" in: "La Peninsula Ibérica y el Mediterráneo. O Centro-Occidental (siglos XII-XV. Actas del I Congreso Internacional de Historia Mediterránea" (Palma, 17-22 Dezembro de 1973), Barcelona/Roma, 1980, pags. 207/208.

(95) Ibidem, pags. 210/211.

(96) A.R.V., Bailia, nº 1153, fols. 319v/320.

(97) A.R.V., Bailia, nº 1153, fols. 320v/321.

(98) LOPES, Fernão "Crónica de D. Pedro I" Porto, 1965, pag. 123.

(99) PINA, Rui de "Coronica Del Rey D. Afonso III" in: "Crónicas" Porto, 1977, pag. 193.

(100) IDEM "Coronica Del Rey Dom Diniz" in: ob. cit., pags. 222/223; IDEM "Chronica d'el-Rei D. Afonso IV" in: ob. cit., pag. 399.

(101) SEVILLANO COLON, Francisco "De Venecia a Flandes" in: "Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana" tomo XXXIII, Palma, 1968, pags. 27/28.

(102) BRAUNSTEIN, Philippe "La capture d'une coque vénitienne sur la route de Flandre au début du XVe siècle" in: "Horizons Marins. Itinéraires Spirituels (Ve - XVIIIe siècles)" vol. II ("Marins, Navires et Affaires" estudos reunidos por H. Dubois, Jean-Claude Hocquet e André Vauchez, Paris,



1987, pag. 123.

(103) Ibidem, pag. 127.

(104) Ver notas 62 e 63 deste capítulo.

(105) TINTÓ, M. "Un genoves interviene en actos de piratería en el Mediterraneo durante el reinado de Fernando I" in: "Actas del IX Congreso Storico Liguria-Cataloqnia" Bordighera, 1974, pags. 397/410. A documentação referida a este caso, já foi estudada e publicada noutros locais: ARRIBAS PALAU, Mariano "Musulmanes de Valencia apresados cerca de Ibiza en 1413" Tetuan, 1955; NH, I, 19-24, pags. 64-71.

(106) A.C.A., Canc. Real, nº 2010, fols. 31v: "quidam lenibus armatus gentibus Portugalie cuius erant patroni Dominicus Barraga de Algezira d'alfadra et Marchus Alacant de Tarifa terre Castelle".

(107) A.C.A., Canc. Real, nº 2241, fol. 95v: a nau de Garcia Vaquera, depois de apresada, foi "aduzida al puerto de Portugal por ciertas naves vestras e de vestros vassalos qui venien de Fflandes".

(108) A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 589v: "la dita barqua ere stada presa per una fusta de potogueses e menada aquell al dit port de Cartagena ma de ffet a la ciutat de Cartagena".

(109) A.R.V., Bailia, nº 1152, fol. 863. Segundo a queixa dos mercadores galegos e biscainhos "una nau de portogueses havua [sic] pres en los mars de Alacant de dues una nau les quals venien carregades de peixça e altres mercaderies".

(110) A.C.A., Canc. Real - C.R.D., Juan I, Cx. 11, nº 1147.

(111) Ao longo do século XIV, era através das trocas comerciais que o ouro africano era canalizado para a Península Ibérica (DUFORCO, Ch-Em. "Les relations de la Péninsule Ibérique et de d'Afrique du Nord au XIVE siècle" in: "Anuario de Estudios Medievales" nº 7, Barcelona, 1970/1971, pags. 56/57). Posteriormente, foi a favor de Portugal que foram desviadas as correntes do ouro sudanês (RIERA I VIADER, Sebastia "L'expansió comercial catalana a la Baixa Edat Mitjana" Barcelona, 1980, pags. 78/79, separ. do vol. XXI dos "Cuadernos de Quaderns d'Historia Economica de Catalunya"). Esse movimento de biscainhos e castelhanos detecta-se nos próprios livros notariais. Para os biscainhos: A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "II Manual" Leg. 19, 23/1/1393-4/7/1393; IDEM, Not. Pedro Roig, "Manual" Leg. 5, 12/1/1430-5/2/1431. Para os castelhanos: IDEM, Not. Antonio Vilanova, "5 Manual", Leg. 3, 9/6/1440-14/11/1440; IDEM, IDEM, "Primi Libri Securitates", Leg. 1, 12/10/1436-30/12/1446; para os finais do século XIV: A.H.C.B., Archivo Notarial, IX (Naus i Frets), 10, 1392-139 e 1400-1402. Sobre esta presença ver ainda: TRINDADE, Maria José Lagos "Marchands étrangers de la Méditerranée au Portugal pendant le Moyen Age" in: "Estudos de História Medieval" Lisboa, 1981, pag. 215/216.

(112) Ver, por exemplo: SUAREZ FERNANDEZ, Luis "Navegacion y Comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la politica marinera de la Casa de Trastámara" CSIC, Madrid, 1959.

(113) TINTÓ, M. ob. cit., 398/399.

(114) PAVIOT, Jacques "La piraterie bourgignonne en mer Noir à la moitié du XVe siècle" in: "Horizons

Marins... pags. 203/214. Sobre este assunto ver ainda: COLL JULIA, N. "Aspectos del Corso Catalán y del Comercio Internacional el siglo XV" in: "Estudios de Historia Moderna" vol. IV, Barcelona, 1954, docs. I, II e III pags. 183/187; MH, XII, 69, pag. 134 em nota.

(115) Uma das embarcações, como o atesta J. PAVIOT (ob. cit., pag. 203 e nota 12), teria sido apresada e pilhada na costa da Catalunha. Segundo documentação dos arquivos de Barcelona, refere-se, por estes anos, um processo de devolução de uma caravela do Duque da Borgonha que tinha sido apresada por Jacobo Lagima de Perpignan, e de que era patrão o português Afonso Dias. Em 17 de Outubro de 1441, os notários Pedro Bastat, Bernardo Pi e Antonio Vilanova, com mais outros dois cidadãos de Barcelona, testemunham a entrega da caravela a Afonso Dias (A.H.P.B., Not. Bernardo Pi, "55 Manualis Communis" Leg. 3, 9/5/1441-5/2/1442, fol. s/nº), o qual tomará posse da sua embarcação só em 29 de Janeiro do ano seguinte (A.H.P.B., Not. Bernardo Pi, "55 Manualis Communis" Leg. 3, 9/5/1441-5/2/1442, fol. s/nº).

(116) O vice-tenente da frota, Martim Afonso de Oliveira, teve uma actuação completamente autónoma, não respondendo sequer perante o capitão da expedição, Waleran de Wavrin (PAVIOT, J. ob. cit., pag. 207).

(117) Sobre essa rivalidade, remete-se para o já citado artigo de J. HEERS "Portugais et Génois...".

(118) "le sia estat offert altre partit satisfadio a la dicta seguretat de les mars e extirpacio de cossaris" ("Cortes de los Antiguos Reinos de Aragón y Valencia" Madrid, 1901, vol. IV, pag. 373).

(119) Os exemplos são múltiplos, desde o século XIV: já no início do século XIV, navios do almirante do rei de Aragão em Valência, capturaram corsários portugueses que andavam ao corso no Norte de Africa, em Bona (A.C.A., Canc. Real - C.R.D., Jaime II, Cx. 115, nº 115, fol. 1/3 e Cx. 149, Extra Series, nº 528); ver, no Anexo I, Quadro XII. Em Setembro de 1461, reuniu-se o Conselho dos Vinte do Consulado do Mar de Barcelona para, entre outros assuntos, apreciar a captura de uma nau portuguesa, que transportava mercadorias de cidadãos barceloneses, por navios catalães. A única dúvida derivava do facto de saber se as mercadorias estavam legitimamente a bordo da embarcação lusa, ou tinham sido capturadas num acto de corso, caso que os conselheiros reprimiriam (A.H.C.B., Consolat de Mar, "Registre de Deliberacions" vol. I, fols. 89/90v). Um exemplo dessas campanhas organizadas contra o corso: FERRER I MALLOL, Maria Teresa "Els corsaris Castellans i la companya de Pero Nino al Mediterrani. Documents sobre «el Victorial»" separ. do A.E.M., nº 5, Barcelona, 1968, pags. 265/338.

(120) A.R.V., Bailia, nº 193, fol. 210, doc. de 14 de Julho de 1433. As Ordenanças do rei Pedro de Aragão de 1356 referem especificamente que os corsários "no farán mal ne dany à amichs del Senyor Rey, sino à aquells quel dit Senyor los dona de bona guerra" (AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, Jose Luis de "El corso marítimo" CSIC, Madrid, 1950, pag. 237).

(121) Veja-se: FONSECA, Luís Adão da "Navegación y Corso..." em especial, o Cap. II, dedicado à navegação militar na Catalunha durante o governo do Condestável D. Pedro.

(122) Vários documentos da "Monumenta Henricina" fazem eco, ainda em meados do século XV, dessa actividade corsária de ingleses e portugueses: em 1450, os nacionais conseguiram, por fim capturar um corsário inglês que molestava a navegação lusa (MH, X, 66, pag. 101/104 e 245, pags. 326/328). Só para o reinado de Ricardo II (1377-1399) vejam-se os "Calendar of Close Rolls" Vol. I Londres, 1914, pag. 268 e os "Calendar of Patent Rolls" vol. III, Londres, 1904, pag. 9, e vol. VI, pags. 361 e 367.

(123) SUAREZ FERNANDEZ, Luis "Relaciones entre Portugal y Castilla en la época del Infante Don Enrique (1393-1460)" Madrid, 1960, pag. 22.

(124) UNALI, Anna "Mariners, pirates i corsaris catalans a l'època medieval" Institut Municipal d'Història, Barcelona, 1985, pag. 121/123.

(125) Ibidem, pag. 123/124. Nesta obra (pag. 10) é indicada outra bibliografia sobre o corso e a pirataria. Mais antigos, mas ainda importantes: MOLLAT, Michel "Course et Piraterie a la fin du Moyen Age: aspects économiques et sociaux. Positions du problème" in: "Hansischegeschichtblätter" vol. 90. Munique, 1970; IDEM "Le Commerce Maritime Normand a la fin du Moyen Age" Paris, 1952; GOSSE, P. "The History of Piracy" Londres/N.Y./ Toronto, 1932. Para Portugal: FERREIRA, Ana Maria Pereira "O essencial sobre o corso e a pirataria" Lisboa, 1985; FERREIRA, Maria Emilia Cordeiro "Pirataria" in: D.H.P., vol. V, pags. 397/401; BARROS, H. Gama "História da Administração Pública em Portugal dos séculos XII a XV" tomo X, Lisboa, 2ª ed., 1954, pags. 333/342; SHILLINGTON, V. e CHAPMAN, A. "The Commercial Relations of England and Portugal" Londres, 1907, a qual, apesar de não ser dedicada ao corso, contém elementos de interesse para este tema. Merece, porém, particular destaque: ALBUQUERQUE, Ruy de "As Represálias - Estudo da História do Direito Português (séculos XV/XVI)" vol. I e II (tomo I, Lisboa, 1972; COLL JULIA, N. "Aspectos del corso catalan y del comercio internacional en el siglo XV" in: "Estudios de Historia Moderna" IV (1954), Barcelona, pags. 159/181.

(126) Esta peripécia pertence ainda aos acontecimentos que envolveram a expedição borgonhesa ao Mediterrâneo e vem descrita em: MUNES, Eduardo "Guerra Santa - Santa «Pirataria»: um caso português de 1455" Lisboa, 1970, separ. de "Brotéria" Vol. XC, 242-248 (1970).

(127) Ver, supra, nota 120 e, no cap. I, nº 1, da 3ª Parte o ponto dedicado à guerra a partir de Ceuta.

(128) DP, III, 148, documento de 10 de Janeiro de 1481.

(129) DP, I, 68.

(130) Eis um caso respeitante ainda às relações luso-catalãs: em 30 de Novembro de 1443 é solicitado à cidade de Barcelona um salvo-conduto para a nau "Santo António", cujo mestre era um certo Vasco Gonçalves (DP, Supl. I, 113).

(131) A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 131.

(132) NH, XI, 119 (pags. 144/145), 120 (pags. 145/146) e 121 (146/147), todos com data de 14 de Novembro de 1452.

(133) NH, XI, 163 (pags. 225/226) e 164 (pags. 227/228). Segundo estes documentos, também em 14 de Novembro de 1452, o monarca de Aragão concedia ao cavaleiro João de Queirós, patrão de um barinel armado, licença para se abastecer nos portos sob sua jurisdição a fim de continuar caminho contra os turcos. Como prémio o rei concede-lhe os direitos sobre eventuais "quintos reais".

(134) No Anexo IV (através do números entre parênteses [1]) podem ser conferidos vários exemplos:

- [59] Autorização a Rui Guterres de Santa Clara, de 21 de Julho de 1404, para ir a Valência (A.R.V., Bailia, nº 1144, fol. 38v);
- [128] Salvo-conduto a João Vasques de 15 de Março de 1430 (A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 131);

- [132] Salvo-conduto a Alvaro Vasques 25 de Agosto de 1432 (A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 416 r/v);
- [135] Salvo-conduto a Alvaro Esteves de 14 de Fevereiro de 1433 (A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 472 r/v);
- [154] Salvo-conduto para Alvaro Vasques de 20 de Dezembro de 1434 (A.R.V., Bailia, nº 1147, fols. 685v/686);
- [148] Salvo-conduto para João Lourenço de Outubro/Dezembro de 1434 (A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 671);
- [149] Salvo-conduto para Pero Vicente de 13 de Outubro de 1434 (A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 669 r/v);
- [161] Salvo-conduto para Fernando Janeiro e Afonso Fernandes de 30 de Setembro de 1440 (A.R.V., Bailia, nº 1151, fol. 113 r/v).
- [193] Salvo-conduto para Nuno Vasques de 28 de Janeiro de 1456 (A.R.V., Bailia, nº 1152, fol. 1217).
- [194] Salvo-conduto para Andre Galart de 28 de Junho de 1456 (A.R.V., Bailia, nº 1152, fol. 1261v).

(135) A documentação referente ao caso de Seranyoni está espalhada por vários fundos e arquivos: A.R.V., Bailia, nº 1144, fol. 257 r/v; A.C.A., Canc. Real, nº 2011, fol. 143 r/v; A.C.A., Canc. Real, nº 2287, fol. 16 r/v; A.C.A., Canc. Real, nº 2286, fol. 79/80v.

(136) A.H.C.B., Consellers, VII (Armades i Port), 22, Pasta 6 - Requerimientos. A prisão de Salomão Bono fora ordenada pelo Governador sob o vago pretexto de que o português não invocara o "guitatge" que possuía. Ora, os conselheiros da cidade avisavam o Governador de que tais práticas violavam as regras básicas do comércio internacional.

(137) A.H.C.B., Consellers, III (Politica i Guerra) nº 3, doc. 81 de 13 de Abril de 1470. Outro caso similar passou-se em Maiorca no ano de 1454 (A.H.C.B., Consellers, VII (Armades i Port), 22, Pasta 6, doc. de 30 de Abril 1454).

(138) A.H.C.B., Consolat de Mar, "Registre de Deliberacions" vol. I, fols. 89/90v.

(139) A.C.A., Canc. Real - C.R.D., Jaime II, Cx. 115, nº 115, fol. 1.

(140) A.C.A., Canc. Real - C.R.D., Pedro III (IV de Aragão), Cx. 53, doc. 6436. Essa "comissão mista" tinha, no fundo, como objectivo avaliar os prejuízos derivados do corso. Sobre as regras do processo de represálias e a concessão de cartas de marca ver a obra já citada de Ruy de Albuquerque.

(141) MH, III, 82, pags. 165 e seqts. Confirmado em 27 de Janeiro de 1432 (MH, IV, 15, pags. 60 e seqts.) e em 30 de Outubro de 1432 (MH, IV, 9, pags. 18 e seqts.); DP, Supl. I, 84.

(142) FERREIRA, J. A. Pinto "Vereações: anos de 1401-1449; o segundo Livro de Vereações do Município do Porto existente no seu Arquivo" in: Documentos e Memórias para a História do Porto Porto, 1980, nº XL, pag. 33.

(143) Num caso ocorrido por volta de 1434 com Génova, perante os protestos da Senhoria face aos actos de guerra contra navios e património da cidade, D. Duarte explicou os passos que já haviam sido dados para repôr a situação (MH, V, 22, pags. 52/53 e 50, pags. 115/117). Outro processo conhecido foi o que envolveu os mercadores portugueses "estantes" em Harfleur (DP, Supl. I, 512 e 513). No mesmo

sentido vai o processo citado das embarcações portuguesas apresadas em Maiorca em 1454 (A.H.C.B., Consellers, VII (Armadas i Port), 22, Pasta 6).

(144) FONSECA, Luis Adão ob. cit., pags. 89/91.

(145) No levantamento levado a cabo por Armino de SOUSA (ob. cit., vol. II) nunca os povos levantaram qualquer questão relativa ao curso do reino.

(146) DP, I, 170.

(147) LOPES, Fernão "Crónica del Rei Dom João I da Boa Memória" INCM, Lisboa, 1968, parte segunda, Cap. CXXVII, pags. 263/265.

(148) DP, I, 259 e MH, IV, 79, pag. 266 e 88, pag. 281.

(149) Esta questão não tem sido muito estudada pela historiografia. Todavia, alguns cálculos que à frente se fazem apontam para conclusões similares às de L. Adão da Fonseca (ob. cit., pags. 89/91), o que tornava estas doações bastante atraentes.

(150) AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, J. L. ob. cit., pag. 91.

(151) ALBUQUERQUE, Luis de "Introdução à História dos Descobrimientos Portugueses" Mem Martins, 3ª ed., s/d, pags. 24/25 e DP, I, 53.

(152) Cf. com o ponto dedicado à "intervenção portuguesa no mercado de escravos" (Cap. II, nº 2, da 1ª Parte).

(153) Segundo documento de 10 de Fevereiro de 1388, o caso começara em 1366 (A.C.A., Canc. Real, nº 2010, fol. 31/33) e foram sendo concedidas sucessivas cartas de marca (Fig. 37). Ver Fig. 22.

(154) Em 13 de Janeiro, o rei tinha mandado o seu escrivão renovar a carta de marca contra portugueses (A.C.A., Canc. Real, nº 2010, fol. 30v).

(155) DUFOURCO Ch-Em. "Aspects Internationaux de Majorque" in: "Mayurqa" vol. IX, Palma, 1974, doc. B, pags. 47/49.

(156) A.C.A., Canc. Real, nº 1486, fol. 168v/170.

(157) A.C.A., Canc. Real, nº 1486, fols. 172/173v e 175/176v. Ver sobre esta questão: ALBUQUERQUE, Ruy de ob. cit., vol. I, pag. 30.

(158) (TAVARES) FERRO, Maria José ob. et loc. cit.. Sempre que se utiliza moeda estrangeira tem-se vindo a converter as quantias para unidade do reino português. A intenção é a de permitir ter uma percepção mais real dos montantes em causa e poder compará-los. Dada a falta de equivalências cambiais seriadas, optou-se por proceder à deflação em função do ano de 1416 (época de instabilidade monetária) e 1433 (anos menos agitados do ponto de vista monetário). Esporadicamente, recua-se até aos dias agitados da crise de fianis do século XIV, para realçar os contornos da crise monetária e financeira de Portugal, na transição do século XIV para o XV.

(159) FARO, Jorge de "Receitas e Despesas da Fazenda Real de 1384 a 1481. Subsídios documentais" Lisboa, 1956, pags. 19/26.

(160) A.S.G., Archivio Segretto, nº 2729, doc. 30.

(161) Multas de 1.000 florins: quem violasse os "quiatges" concedido a Alvaro Vasques (A.R.V., Bailia, nº 1147, fols. 685v/686), a Fernando Janeiro (A.R.V., Bailia, nº 1151, fol. 113 r/v) e a Andre Gallart (A.R.V., Bailia, nº 1152, fol. 1261 r/v). Multas de 2.000 forins: quem violasse os salvo-condutos concedidos a Alvaro Vasques (A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 416 r/v), a Alvaro Estevão (A.R.V., Bailia, 1147, fols. 472 r/v) e a Pero Vicente (A.R.V., Bailia, nº 1147, fol. 669 r/v). Note-se que não é seguro que a multa fosse correspondente ao valor real da carga.

(162) A.C.A., Canc. Real, nº 2265, fol. 105/107v. Em 1343 o valor de um navio inglês, segundo reclamação apresentada por Eduardo III de Inglaterra a D. Afonso IV, andaria à volta de 36.000 libras tornesas (DP, Supl. I, 358).

(163) Era mais um assunto que se vinha arrastando. Por sentença de 23 de Novembro de 1396, foi decidido proceder à devolução dos bens; como demorasse a cumprir a ordem judicial, em 31 de Março de 1397, o Governador de Maiorca fora intimado a devolver os bens dos portugueses (A.C.A., Canc. Real, nº 2265, fol. 105/107v). Posteriormente, sob pressão de enviados de D. João I, em carta de 10 de Janeiro, o monarca aragonês começou por considerar o acto de apresamento uma acção pirática e avisava os compradores das mercadorias que se arriscavam a ficar sem elas (A.C.A., Canc. Real, nº 2287, fol. 147 r/v). Três dias depois, em carta enviada ao rei de Portugal, informava-o que se prestava a resolver o assunto (A.C.A., Canc. Real, nº 2247, fol. 39/40). Ver, no Anexo I, Quadro XIII.

(164) A.C.A., Canc. Real, nº 2287, fol. 19 r/v.

(165) A.C.A., Canc. Real, nº 2287, fol. 139v/140.

(166) A.R.V., Bailia, nº 1153, fol. 319v/320.

(167) MORENO, Humberto Baquero "Carta de D. Afonso V aos Conselheiros de Barcelona sobre o apresamento dum navio português" in: "Revista de Ciências do Homem" Univ. de Lourenço Marques, Junho 1970, vol. III, nº 1, série A, pags. 173/175, onde são referidos mais alguns casos de corso contra embarcações portuguesas.

(168) SOUSA, João Silva de "A Casa Senhorial do Infante D. Henrique" Lisboa, 1990, pags. 266/267.

(169) No ponto dedicado ao comércio de escravos (Cap. II, nº 2, da 1ª Parte) deram-se exemplos desses negócios que envolviam o Governador de Ceuta. Do mesmo modo, no Cap. I, nº 2, desta 2ª Parte, também se avalia a intervenção do Conde D. Pedro no comércio mediterrânico.

(170) Ver, no Anexo I, Quadros XXIII a/b.

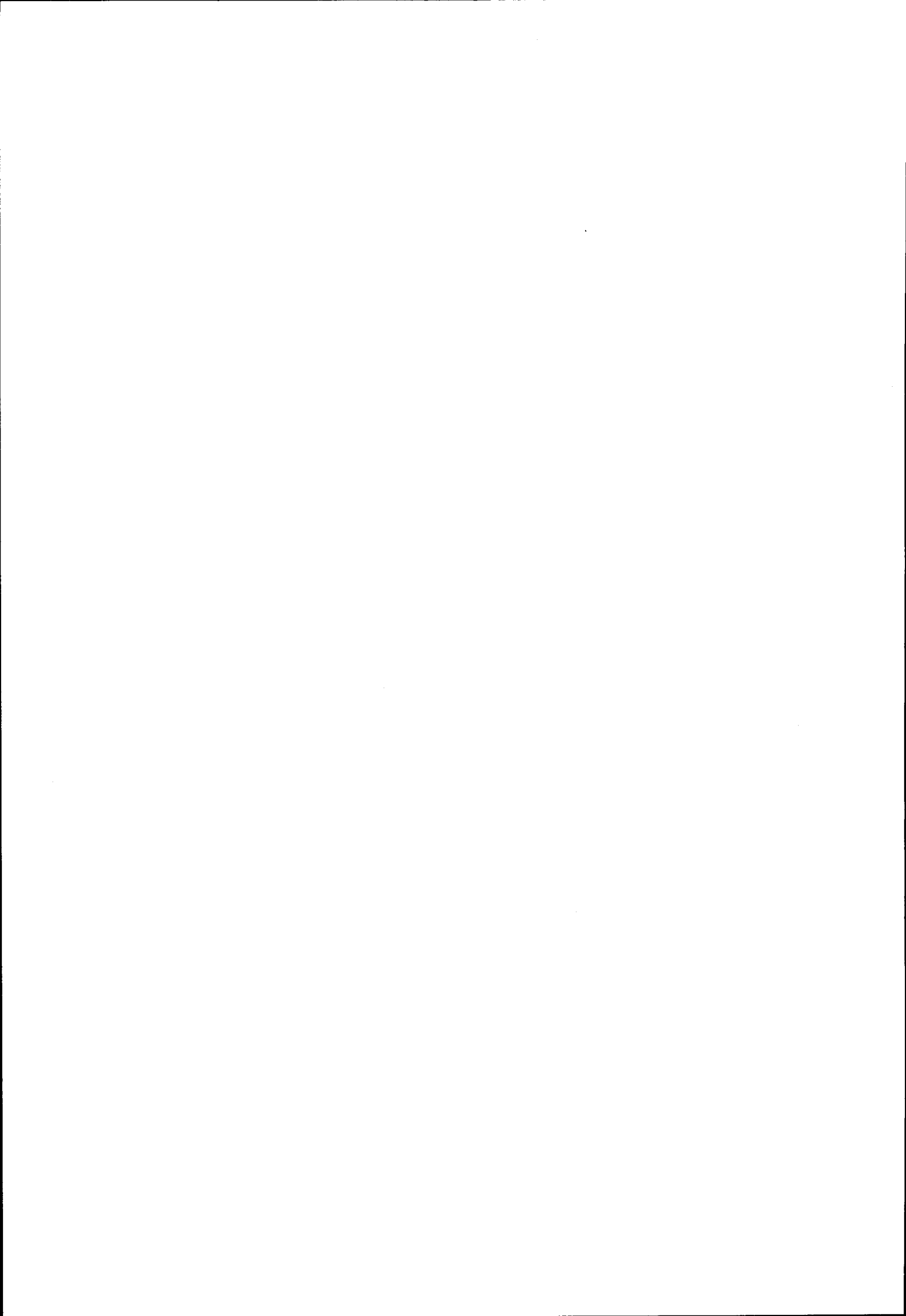
(171) DP, Supl. I, 422 e cf. com o nº 2, do Cap. I, da 2ª Parte.

(172) FARO, Jorge de ob. cit., pag. 73.

(173) Numa carta ao rei de Portugal, com data de 8 de Março de 1442, o Bailio de Valência queixava-se

dos atropelos praticados por corsários do Infante D. Henrique (A.R.V., Bailia, nº 1149, fol. 170 r/v). Noutra carta, vinte anos depois (21 de Junho de 1462), a mesma autoridade, denunciava agora os corsários do Infante D. Fernando, irmão do monarca de Portugal (A.R.V., Bailia, nº 1153, fols. 319v/320). Cf. Cap. I, nº 2, desta 2ª Parte.

(174) DP, I, 342.





## CAPÍTULO IV

### O FINANCIAMENTO DO COMÉRCIO: OS NEGÓCIOS DO DINHEIRO E DOS CAMBIOS

#### 1. O crédito e o mercado do dinheiro

##### a) Comércio, crédito e investimentos

é interessante notar que no prestigiado "Dicionário de História de Portugal" não existe entrada para o termo crédito, enquanto empréstimo só tem direito a uma breve referência (1). Este dicionário remete os assuntos do crédito para "fazenda pública" (2). Isto é tanto mais sintomático quanto, afinal, os temas de crédito são remetidos para a análise dos problemas das finanças públicas, ficando totalmente em silêncio tudo o que se refere ao crédito entre privados, apesar de ser este último campo creditício que mais estreitamente esteve ligado às grandes transformações comerciais da Idade Média. Provavelmente esta lacuna reflecte o peso excessivo que a Coroa tinha neste campo, como acontecia noutras áreas.

Neste capítulo, a obra de Mário Júlio de Almeida e Costa que trata do censo consignativo (3) é dos poucos exemplos

dentro da historiografia portuguesa a abordar o crédito, embora se centre especialmente sobre um instituto próprio dos meios rurais. Também Robert Durand mostrou como, nas regiões entre o Douro e o Tejo, o recurso ao crédito era, desde o século XII, uma constante, fosse por parte dos senhores laicos, fosse dos eclesiásticos, lembrando, neste aspecto, a actuação de famílias como os Rabaldiz, oriundos de Coimbra (4).

Todavia, em Portugal, no que se refere ao crédito comercial, responsável pela grande revolução da economia medieval, como gostava de vincar Robert Lopez (5), pouco tem sido feito (6). Como acontece noutros casos, é nos manuais de direito, em especial nos de direito comercial, que ainda se pode encontrar alguma informação sobre a forma como eram utilizadas, na Idade Média, as letras de câmbio, feitos os empréstimos e, de uma forma geral, concedido o crédito (7). Aqui, alguns textos já antigos de Moses Amzalak (8), Vitorino Magalhães Godinho (9) e de Oliveira Marques (10), bem como outros de Álvaro Ramos Pereira (11) e de Maria José Ferro Tavares sobre os judeus portugueses (12), ainda são a excepção.

Mais uma vez, a complexidade do assunto, face ao silêncio das fontes, teria contribuído para isso. Mas esta é uma questão essencial para compreender aspectos cruciais do

desenvolvimento do Portugal medieval. O seu interesse tem um especial significado se fôr colocado em termos económicos e particularmente comerciais. Comércio significa, e significava, dinheiro disponível e acesso ao crédito. Por melhores que fossem as intenções e disponibilidade dos mercadores da época medieval para fazerem negócios com algum significado, era preciso juntar dinheiro, ou seja, capitais, e investir. Investir em barcos, em sociedades ou em produtos, mas investir.

Ora, como noutras regiões da Europa, os mercadores portugueses viram-se obrigados a recorrer ao sistema de crédito para poderem levar a cabo a sua actividade. Também é verdade que rapidamente aprenderam os mecanismos de funcionamento desse mercado e eles próprios passaram a saber manobrar o dinheiro sob todas as formas e, como os seus congéneres europeus, perceberam que seria necessário ultrapassar as restrições de todo o tipo que os limitavam. Muitas vezes mesmo, era problemático reduzir a escrito alguns negócios. Esta a razão pela qual muitas escrituras notariais escondem os verdadeiros negócios, sob a capa de outros bem mais inocentes.

Claro que não se poderá comparar o volume de negócios do Portugal medieval com o das regiões mais desenvolvidas da Cristandade. Também é verdade que, como se viu, a estrutura

social portuguesa pesará bastante na hora de distribuir e disponibilizar os lucros desse comércio. Tudo isso ajudará a criar situações específicas que importa analisar e demarcar, mas o depósito, o empréstimo a juros, o negócio dos câmbios, os penhores do mais variado tipo e muitos outros, eram instrumentos bem conhecidos dos mercadores portugueses do século XV.

Por isso, a pertinência de algumas questões: sendo certa a não existência de bancos em Portugal nos séculos XIV e XV, como se estruturava o mercado de crédito? Quais os mecanismos que asseguravam a fluidez permanente dos capitais no apoio ao comércio? Que instituições e pessoas estavam envolvidas na concessão regular de crédito? Na prática do dia a dia como se processava a contratação dos empréstimos? Como eram determinados os seus juros? Todavia, pelo facto de não existirem bancos, não deixava de haver um conjunto de operações que configuravam uma actividade própria de instituições bancárias. Mas, então, resta a questão de saber porque é que estas práticas bancárias não levaram ao aparecimento de verdadeiros bancos no Portugal medieval.

Note-se desde logo que, apesar da proibição da usura (13), os empréstimos a juros entre particulares eram uma prática corrente. O próprio facto de sucessivas leis lhe terem tentado pôr cobro, só revela o desrespeito de que estas

proibições eram alvo. Um bom exemplo disso foi a livrança, emitida na cidade do Porto, no século XIII, e estudada por Moses Amzalak, em que os juros estavam consubstanciados num título de crédito à ordem (14), tentando-se, desta forma, transformar numa letra um negócio que era considerado ferido de usura.

No comércio com o Mediterrâneo, o papel que o crédito desempenhou não deve ser menosprezado. Nas escalas que faziam, os mercadores do reino, para realizarem alguns negócios, recorriam bastantes vezes a compatriotas, que com eles partilhavam a viagem, no sentido de obter empréstimos, fosse para investimentos directos, fosse para pagar as despesas da viagem. Também os estrangeiros recorreram, quando necessário, a empréstimos dos portugueses. De um modo geral, os nacionais do reino da mais variada condição, como todos os que se envolveram no comércio da região, recorreram a prestamistas, ou financiaram eles próprios a actividade comercial.

Quer-se um exemplo? O primeiro governador de Ceuta, o Conde D. Pedro de Meneses, emprestava dinheiro a juros dentro e fora do reino. De um desses casos ficou-nos o rasto. Em 13 de Janeiro de 1434, João Lamego, procurador de D. Pedro, entregou uma memória aos conselheiros da cidade de Barcelona na qual certificava que obtivera na Audiência

Real uma sentença de condenação contra um certo Jacme Ferrer de 440 libras, acrescida de despesas, que calculava em 100 libras (15).

Este barcelonês era mercador e patroneava uma galera de Mosser Johan de Guerra. Apresentara-se em Ceuta, onde lhe fora emprestado dinheiro, sem juros, segundo João Lamego, para comprar abastecimentos. Todavia, havendo passado 20 meses sobre a sentença, ainda o lesado não tinha conseguido nenhuma providência de execução contra o referido Ferrer. Era por isso que vinha solicitar aos Conselheiros que providenciassem para que fosse feita justiça.

Além disso, ao longo de todo o século XV, o recurso da Coroa e das casas senhorias ao financiamento junto dos bancos e mercadores de muitas cidades, nomeadamente italianas, será uma constante. Em certa medida, o curso foi, algumas vezes, um meio mais expedito de obter os créditos que faziam falta nas trocas internacionais. Um caso interessante passou-se pouco depois da crise de 1383/85.

Num documento de 12 de Maio de 1389 (16), Portugal e a Senhoria de Génova assinaram um acordo, na presença de D. João I e do embaixador Ambrogli de Manni, cujo objectivo principal tratava da indemnização a pagar aos italianos pelo apresamento de uns navios genoveses capturados junto à

costa portuguesa, por gente do rei e seus súbditos. Arroladas as mercadorias, foi estimado que elas valeriam 2.312.393 libras portuguesas, quantia que deveria ser acrescentada de 100.000 libras, despesa calculada com a embaixada genovesa, e que D. João I prometia liquidar.

A novidade desta situação, para além das questões políticas (17), é que, ao contrário do que era habitual, o monarca não procurava obrigar os seus súbditos a reparar os danos, evitando eventuais represálias, nem negou a sua responsabilidade pelo esbulho efectuado. Agora o rei considerou-se na situação do devedor de um empréstimo, que admitia ter sido forçado. Assim, a dívida passou a ser da Coroa, logo do reino. Nestas novas bases, o acordo previa que fossem entregues mercadorias, que se encontravam na alfândega de Lisboa, no valor de 204.968 libras, prometendo pagar as restantes 2.207.425 libras nos 3 anos seguintes, em prestações anuais iguais, sendo a metade entregue no mês de Janeiro e a outra no de Junho de cada ano.

Esta agilidade no domínio dos vários instrumentos e mecanismos do crédito, público ou privado, corresponde, afinal, às práticas correntes no Mediterrâneo. Aqui, mais uma vez, devemos resistir à tentação das grandes generalizações e antes realçar as especificidades do capitalismo comercial português, com métodos comerciais adaptados à escala dos

negócios do reino e aos obstáculos de muitos tipos que defrontavam.

Esta ideia, aliás, nem sequer é uma novidade. André Sayous e Jean Combes já há muito tempo mostraram como os comerciantes e capitalistas de Montpellier cresceram mais lentamente que os seus congéneres mediterrânicos, desenvolvendo mecanismos locais apropriados para os seus níveis de riqueza, que não se poderiam comparar aos seus homólogos genoveses ou catalães (18): separação dos negócios de crédito dos de risco e continuação, no século XIV, do recurso às "societas maris", em que o comerciante também participava no capital da sociedade, embora de forma minoritária.

Por essa mesma razão, o esboço dos negócios dos cambios e do dinheiro na época medieval não pode ser só encontrado na utilização dos instrumentos de crédito corrente, antes deve ser procurado em instituições, grupos e indivíduos que não funcionam de uma forma articulada e em práticas quotidianas muito variadas.

#### b) Tensões entre a prática mercantil, a doutrina e a moral

Numa sociedade fortemente marcada pela Igreja e pela moral cristã, os problemas da adequação entre as necessidades de



desenvolvimento comercial e a ética económica eram fundamentais. No centro desta discussão estava a usura, ou, posto em termos económicos, o do crédito. Era arrastada por esta questão que outros temas eram chamados à colação. No final, tratava-se de saber da licitude dos negócios em que os mercadores se envolviam e as condições em que lhes era permitido lucrar com o comércio.

Em Portugal, nos séculos XIV e XV, o pensamento doutrinal da Igreja neste campo vai ser sucessivamente dominado por dois teólogos: D. Alvaro Pais, com o seu "De Planctu Ecclesiae" (19), e Frei João Sobrinho, através da obra "De Justitia Commutativa" (20). Se, de um ponto de vista teórico, ambos procuraram seguir os ensinamentos de S. Tomás de Aquino, as influências que sofreram, caso de Raimundo de Penhaforte, veio radicalizar as posições que defenderam. O exemplo mais evidente relaciona-se com a própria actividade comercial.

S. Tomás defendia que era lícita a venda que implicasse uma melhoria da mercadoria, mesmo que fosse só no tempo ou no espaço; quanto à venda em que o aumento do preço não introduzia uma melhoria ao produto, ela só seria válida na medida em que o comerciante precisava de manter a sua família (21). Todavia, influenciado por Raimundo de Penhaforte, que condenou o lucro comercial, só considerando legítimo o

lucro obtido com a actividade industrial, porque era a única forma legítima de realmente aumentar o valor da mercadoria (22), Alvaro Pais lançou um verdadeiro anátema contra o comércio, afirmando que a profissão de mercador era sempre caracterizada pela cobiça, pela fraude e pela mentira; a consequência lógica de tais conclusões foi a proibição taxativa dos clérigos exercerem o comércio (23).

Partindo daqui a abordagem dos problemas do crédito já estava traçada: "É heresia asseverar que a prática da usura não é pecado" (24). Esta conhecida fórmula de Alvaro Pais teve pleno acolhimento na legislação portuguesa. Assim, D. Afonso IV, numa lei de 1340, contrariando o seu avô, determinou que como "onzenar e fazer Contrautos usureyros he contra o madado de Deus e das almas (...) stabellecemos e ordinhamos por Lei que nunhuu christão. nem mouro. nem Judeu nom onzene nem ffaça contraucto usureyro per nenhua guisa que seia" (25).

Com esta lei ficava demarcada, aparentemente eliminada, a instituição básica do crédito medieval, ou seja, o empréstimo a juros. Para os dois teólogos, cuja preocupação se estendeu aos lucros encobertos (26), que era certamente uma prática corrente, só não eram usurários os empréstimos cujos acréscimos ao capital mutuado derivassem de danos emergentes do não pagamento da dívida, lucros cessantes

para o mutuante e em casos de pretensões ostentatórias por parte do mutuário (27).

Note-se que S. Tomás de Aquino introduzia um critério legitimador de algum tipo de lucros quando se referia ao facto de que o dano poderia advir da subtracção ao mutuante de um bem ou quantia, pelo que se poderia encarar a hipótese da sua indemnização (28). Nos domínios aragoneses, por exemplo, as excepções à usura acompanham mais de perto esta ideia do Aquitano, pelo que são mais numerosas as hipóteses de cobrança de juros (29).

As consequências lógicas deste "radicalismo" dos dois portugueses acompanha a análise e condenação que, especialmente Fr. João Sobrinho, faz dos lucros derivados da "arte cambiária" (30), exceptuando o pagamento que é lícito ao cambista reter para remunerar o seu trabalho (31).

Porém, no reino, esta ideia chocava com as dificuldades régias para defender os câmbios e a moeda, dispôr de crédito e atrair os metais preciosos que sempre escasseavam. Por isso, nas Ordenações Afonsinas só foram aceites parte das conclusões da doutrina. Segundo as Ordenações eram lícitos os câmbios em que os juros, ou lucros, fossem pagos no local em que o crédito foi aberto, "quando se logo dá maior quantidade em hum Lugar, por lhe darem em outro Lugar, e

pagarem mais pequena" (32), e só ficavam proibidos aqueles em que "dando-se primeiramente alguma quantidade mais pequena por receber ao depois maior, ainda que esse, que dá a mais pequena quantidade, receba em sy todo o perigo, que possa acontecer de qualquer guisa d'hum Regno, ou Lugar pera outro" (33).

Cerceada a liberdade de emprestar, os prestamistas tinham nos negócios do comércio marítimo um boa forma de camuflar os seus lucros. Se o empréstimo marítimo, o "foenus nauticum", fora equiparado, em 1236, à usura (34), o câmbio marítimo dava outras oportunidades de mascarar, através da utilização de mais do que uma moeda, os lucros (35). Também aqui os portugueses não se fizeram rogados; juntando no mesmo acto um contrato de empréstimo a outro de câmbio, podiam "garantir" a inexistência de usura.

É, aliás, este facto que torna hoje difícil a compreensão de alguns documentos. Veja-se o seguinte caso: em 16 de Fevereiro de 1408, Vasco Martins Ferreira, mercador de Lisboa, em seu nome e de seu pai, reconhecia que recebera, "gratis et bono amore", de Luís Eanes, patrão de uma barca ancorada no porto de Barcelona, a quantia de 71 libras e 10 soldos de moeda ternal barcelonesa, que prometia pagar em moeda de ouro de França ou Aragão, consoante a vontade do referido Luís, seis dias após a chegada a Lisboa, em que

todos regressavam (36).

Que contrato é este ? Um simples mútuo gratuito, já que não havia juros e o negócio podia ser fechado na mesma moeda ? Um câmbio marítimo, dado estarmos em presença de a conjunção de um contrato de empréstimo com outro de câmbio ? Um seguro, em que, no fundo, o patrão da barca, limitou-se a pagar um prémio, parte do qual podia ser devolvido (as 71 libras e 1 soldos) no regresso a Lisboa ? Claro que não é fácil definir o objectivo último deste contrato. O que parece evidente é que a forma propositadamente vaga de redigir muitos documentos deste género era uma maneira hábil de escapar a eventuais restrições, legais ou doutrinárias e esconder ganhos baseados nas diferenças dos valores no câmbio.

Ao deparar com estas restrições, a primeira tendência é a de considerar que Portugal, ao contrário do que se passaria com o resto da Europa, constituía um caso excepcional. Puro engano. Os mesmos monarcas que promulgavam as leis restritivas, no confronto com a realidade do comércio, viam-se obrigados a abrir excepções e a alterar o que antes tinham determinado. Em 1449, os mercadores do Porto reconheciam perante D. Afonso V que só era possível prepararem-se para cada uma das suas viagens, tomando dinheiro a câmbio. Ora, tinha chegado ao seu conhecimento que havia pessoas que

pediam ao rei a "expropriação" dos que tomavam esses câmbios, argumentando que tal prática configurava o exercício da usura. Não pretendendo discutir os fundamentos desta questão, os mercadores limitavam-se a solicitar ao monarca que este autorizasse a fazer "como até aqui" (37). D. Afonso V não só concedeu o que lhe foi requerido como expressamente revogou eventuais leis anteriores que pudessem prejudicar estas práticas !

Como se pode perceber, o lugar das leis que proibiam a usura não é o da permanente ribalta e da atenção por parte dos poderes públicos. Perante esta situação não admira que os empréstimos e investimentos do mais variado tipo se tenham alargado a sectores cada vez mais vastos da sociedade medieval e, como noutros locais, os mercadores do reino, quantas vezes com a cumplicidade de quem competia punir esses crimes, aprenderam a contornar essas proibições, desenvolvendo instrumentos de crédito, adaptados à sua situação e às suas necessidades. São esses aspectos que importa observar.

## 2. Práticas bancárias portuguesas no comércio com a bacia do Mediterrâneo. Os agentes do crédito.

### a) Banca e operações bancárias na época medieval

Agostinho Barbosa, em 1611, no seu dicionário português-latin, definia banco como a instituição onde se guarda o dinheiro (38); logo a seguir, como muitos outros autores do seu tempo, fazia equivaler como sinónimos "cambiador, collybistes, argentarius, nummularius, trapezita" (39), palavras que, afinal, significam banqueiro, cambista e, no caso de "collybista", usurário. Era, aliás, nesse duplo sentido que a grande maioria dos bancos medievais actuava: recebendo depósitos que depois investiam ou intervindo no câmbio das moedas.

Para perceber como estas actividades se desenvolviam em Portugal, vale a pena primeiro observar como actuavam algumas das casas bancárias mais conhecidas, fossem privadas, como a dos Peruzzi, fossem de carácter público, como a Taula de Barcelona, ou até bancos que tinham características tanto públicas como privadas, caso do Banco de S. Jorge de Génova.

O banco dos Peruzzi, como a maior parte dos bancos italia-

nos medievais, era um banco de depósito e de conta-corrente (40). Também como outros bancos italianos (41), os capitais eram reembolsáveis mas os depósitos não eram remunerados. No campo da concessão de crédito, os Peruzzi emprestavam preferencialmente a curto prazo, quase sempre crédito real, ou seja, contra um penhor ou hipoteca, tendencialmente especulativo (42), embora também concedesse crédito improdutivo a soberanos e cidades, em regra visando a obtenção de privilégios (43).

Muitos dos depósitos que conseguiam, juntamente com capitais próprios, os Peruzzi investiam-nos no comércio, imobilizando, desta maneira, muitos capitais, o que lhes diminuía a liquidez. A sua forma de actuar foi prejudicando ainda a capacidade financeira global da casa Peruzzi, diminuindo-lhe a sua margem de manobra, e levando-a, por isso mesmo, a investir cada vez com maiores riscos (44). Todos estes factores, juntamente com a má gestão e os aumentos dos custos de exploração, serão fatais para este banco que, ainda no século XIV, falirá. Repare-se: no primeiro quartel do século XIV, a média de lucros da companhia, cerca de 17%, ficava reduzida a um valor que oscilava entre 10 a 12% ao ano (45).

As razões que estiveram na base do aparecimento da Taula de Canvi de Barcelona, como depois a de Valência, ligam-se



muito mais à necessidade de resolver os problemas da dívida do município. A Taula de Canvi de Barcelona, a funcionar a partir de 20 de Janeiro de 1401 (46), centralizava as cobranças e pagamentos da cidade, financiava as compras de abastecimentos e administrava a dívida pública municipal, actuando, teoricamente, como banco público de depósito e câmbios. Todavia, como a Taula estava proibida de conceder créditos a privados, de antecipar pagamentos e de realizar operações com o estrangeiro, a sua actividade ficou muito restringida e dependente de outros bancos privados.

Contudo, como uma das formas de assegurar a liquidez do banco foi o ter-se decretado a obrigatoriedade de depósito de bens de execuções, testamentarias, tutelas e sequestros, muitas fortunas foram immobilizadas, perdendo, com isso, o carácter dinâmico que levava à sua própria formação. Em certa medida, a criação deste banco corresponde a um período de menor expansão, por vezes até de crise, da economia catalã.

O caso do banco de S. Jorge de Génova apresenta, simultaneamente semelhanças e diferenças com os dois exemplos anteriores. Como a Taula barcelonesa, pode afirmar-se que ele nasceu da incapacidade da cidade gerir a sua própria situação financeira, mas, ao contrário desta, o Banco de São Jorge nunca perdeu o seu carácter privado. De facto,

esta Casa, cuja actividade data de inícios do século XV, era uma associação de credores do estado genovês que tinha em vista defender os seus interesses, ao mesmo tempo que regularizava a dívida pública (47). Como outros bancos, agora a uma escala muito maior, aceitava depósitos que não eram remunerados; para o depositante a vantagem advinha-lhe do banco poder desenvolver as famosas "giri di partite", ou seja, transportar as dívidas activas de um credor para outro, consoante os negócios que ia fazendo.

É facilmente perceptível, que o caso da banca catalã e italiana, pelo volume de negócios envolvido, pela sofisticação das técnicas comerciais e financeiras utilizadas, pelos critérios de gestão postos em prática e até pelo aperfeiçoamento de organização que evidenciaram, estavam muito distantes das formas como, em Portugal, se financiava o comércio. Não era caso único. Raymond de Roover, a propósito de Bruges, já mostrara que os negócios do dinheiro podiam ter origens muito diversificadas (48).

Segundo este autor podiam ser detectados diferentes tipos de negociantes de dinheiro. Em primeiro lugar, os mercado-res-banqueiros, muitos deles italianos, os quais, mediante um privilégio, combinavam o comércio com o financiamento de letras de câmbio (49). Também estavam envolvidos no mundo do crédito os lombardos, ou cahorsinos. Estes trabalhavam

basicamente com capitais próprios, provenientes de uma actividade mais tolerada do que permitida: a de penhoristas (50). Era neste mundo de empréstimos e penhoras que, como em outras praças da Europa, actuavam os judeus, em especial no crédito a cristãos, remunerado, por volta de 1369, em cerca de 10% (51). Acção estritamente financeira estava reservada aos cambistas flamengos e, mais uma vez, italianos, os quais, além do câmbio de moedas, aceitavam depósitos (52).

Este exemplo flamengo é interessante porque mostra que os capitais e o crédito não precisavam de estar enquadrados por instituições específicas para poderem ser canalizados para operações bancárias, ou para financiarem o comércio. É mais neste contexto que deve ser percebida a história da banca e do crédito no Portugal medieval.

É difícil avaliar os efeitos desta situação. Assim, o facto de, no reino, não se terem constituído bancos à semelhança dos italianos e catalães, que immobilizavam capitais e retiravam liquidez aos circuitos comerciais, permitiu a Portugal manter uma agilidade e liberdade financeira e um dinamismo que ia faltando às grandes casas bancárias. Em compensação, a dispersão dos capitais e a falta de ligações bancárias colocava o comércio português na dependência dos credores estrangeiros, como foi o caso dos Cambini. Em

1439, os homens-bons da cidade do Porto ainda se consideravam em enorme desvantagem quando comparados com os seus congéneres italianos; segundo os capítulos especiais por eles apresentados às Cortes, os "genoeses e florentijs que sam muyto posantes de dinheiro" (53) conseguiam caucionar negócios e avançar lucros, "dando dinheiro dante mão", o que colocava os cidadãos portuenses incapazes de concorrer com esses estrangeiros.

Um exemplo típico é o do comércio dos couros. Apesar da produção nacional e do facto de passar por Lisboa (54) uma grande parte dos circuitos comerciais de couros irlandeses que se dirigiam ao Mediterrâneo, os maiores beneficiários deste negócio acabavam por ser as casas italianas que, como os Cambini, estavam profundamente implicados no seu financiamento e nos seus lucros.

Mas, no Portugal de Trezentos e Quatrocentista, não é possível ignorar o papel da Coroa no mercado creditício. Ela era não só o principal utilizador individual do crédito, como também desempenhava um papel preponderante na sua concessão. Assim, os vários monarcas contraíam empréstimos, forçados ou não, junto das populações, ou de nacionais individualmente considerados, dos judeus do reino e de muitos estrangeiros (55). Os motivos eram óbvios e comuns: pagamento de exércitos, despesas várias da Casa Real e

compras no estrangeiro.

Por vezes, os credores da Coroa conseguiam mesmo associar-se, pelo menos de forma temporária, para acautelarem os seus interesses. Nas Cortes de Lisboa de 1389 (56), por exemplo, os credores de D. Fernando ter-se-ão concertado o suficiente para terem conseguido obter de D. João I satisfação parcial das reivindicações: aqueles a quem tinham sido tomados bens, poderiam ser restituídos por dedução nas rendas que deviam ao monarca.

Por outro lado, como os reis portugueses pretenderam chamar a si o exclusivo do negócio dos câmbios, só deixaram legalmente aberto aos cidadãos o precário campo ligado aos depósitos, muito mais difícil de rentabilizar. Dadas estas condicionantes, juntamente com as doutrinárias, também em Portugal a Igreja ganhará um peso excepcional no mercado do crédito.

é entre estas limitações, legais e estruturais, que devem ser procuradas as mais antigas formas de operações e práticas bancárias portuguesas e as características que a banca veio a ter em Portugal. São, pois, estas diversas formas de conceder crédito, tomar empréstimos, negociar em câmbios, juntar capitais e investi-los que importa analisar.

## b) Mercadores-banqueiros e cambistas

Num contrato de 4 de Janeiro de 1395, Vasco Lourenço, mercador de Lisboa, e Gil de Leon, estalajadeiro de Barcelona, reconhecem que receberam em comanda como puro e pleno depósito a quantia de 93 libras e 1 soldo de moeda ternal barcelonesa de Garcia Muntayners, mensageiro do rei de Aragão (57). Aparentemente trata-se de um contrato de comanda como outro qualquer. Todavia, no contrato presente o capital não é, como de costume, investido em mercadorias, antes é considerado como depositado e à guarda dos dois sócios. Em princípio, as obrigações destes era a de investirem essa quantia como melhor achassem e, depois, fazerem contas com Garcia Muntayners repartindo os lucros.

Sendo mercador, um homem como Vasco Lourenço tenderia a investir esta quantia numa empresa comercial que considerasse proveitosa, ou investi-la-ia financiando empreendimentos comerciais de outros mercadores.

Mas a primeira questão que importa levantar é a de saber se este tipo de contratos releva do comércio propriamente dito, ou tem mais ligação com uma actividade que se aproxima da de tipo bancário. Note-se que Madurell Marimón e Garcia Sanz, no seu estudo acerca das comandas, defendem

que este tipo de comandas visavam, antes de mais, transferir dinheiro com fins especulativos (58) e devem ser considerados verdadeiros depósitos.

Regra geral, os depósitos recebidos envolviam quantias pequenas e o depositário era normalmente um mercador, o qual só acessoriamente à sua profissão recebia e geria esses capitais. Eis um exemplo: em 6 de Outubro de 1397, o português Gonçalo de Lisboa, vivendo então em Barcelona, recebeu em "pura comanda et puro ac pleno deposito" (59) 6 libras e 1 soldo de moeda ternal barcelonesa que lhe foram entregues por um certo João Burguês, procurador de Pedro Augeri, escrivão do rei e morador em Castro Calleri, na Sardenha.

Não é ainda possível apurar a frequência destes depósitos e os montantes em causa. O que é certo é que, desde finais do século XIV e ao longo da centúria seguinte, não é excepcional a presença de mercadores portugueses como aceitantes de depósitos. Em 1405, o consul castelhano Garcia del Caudet, em escritura de 27 de Janeiro lavrada em Barcelona (60), confessava que tinha entregue, certamente como depósito, a Gonçalo Eanes de Évora 55 libras em moeda da cidade condal e, receando o destino que fora dado ao dinheiro, nomeia Afonso Rodrigues de Setúbal seu procurador, a fim de tratar da questão.

Nem sempre, sequer, os depósitos eram titulados com contratos notariais deste género. Quer isto dizer que, não seria sempre sobre a forma de contratos de comanda que o dinheiro poderia ser depositado. De facto, o depósito podia assumir uma forma menos solene, baseado na confiança entre as partes. Foi o que provavelmente terá acontecido com Bernardo Lobera, "magister axie" de Barcelona, que, em 12 de Julho de 1440 (61), indicou o seu filho, João de Lobera, como seu procurador e a quem encarregou da missão de recuperar de um João de Lisboa, patrão de uma "coque", o dinheiro que lhe era devido.

Independentemente do pouco que se conhece sobre esta forma de financiamento do comércio, bem como das actividades bancárias subjacentes, não há dúvida de que muitos dos capitais assim obtidos serviam para financiar, através do crédito, o comércio com o Mediterrâneo. Numa carta de 9 de Setembro de 1464, Martim Leme a quem, entre outras coisas, fora concessionado o monopólio da exportação da cortiça, confirma (62) que, a par da venda, a dinheiro ou a crédito, de panos de ouro e prata bem como de mercadorias a judeus, dedicava-se a emprestar a estes dinheiro.

Sendo assim, o que distinguia os mercadores-banqueiros portugueses dos italianos que Roover e Renouard estudaram? Em primeiro lugar o volume dos depósitos aceites, mas, acima



de tudo pelo facto de, em principio, lhes estar vedada a actividade de cambistas, o que tornava a gestão dos depósitos menos interessante em Portugal do que, por exemplo, na Flandres. É verdade que, como se verá, os mercadores não abandonaram totalmente nas mãos dos oficiais régios o negocio dos câmbios, mas aí tinham que defrontar a constante vigilância dos monarcas, o que os limitava na ocasião de aproveitar as oportunidades que iam surgindo.

Não há dúvida, porém, que estas poupanças e pequenos investimentos serão canalizados para o comércio externo e, pela liberdade que os depositários dispunham, adaptavam-se bastante bem ao tipo de comércio em que, pesando os riscos, se poderia rentabilizar rapidamente o dinheiro.

\*

\*

\*

Mas ficava oficialmente de fora a actividade cambiária. Com efeito, desde muito cedo, como o negocio dos câmbios marchava a par do comércio dos metais preciosos, o que, por sua vez, influenciava o sistema monetário, os reis de Portugal sentiram-se na contingência de se imiscuirem nesta

questão. Fizeram-no, contudo, de uma forma limitada.

A grande preocupação era a de, dada a escassez de metais preciosos, restringir e controlar o comércio do ouro e prata, assegurando que a maior parte desses metais fossem parar às oficinas régias. Foi isso que veio lembrar a lei de 5 de Março de 1414, com que D. João I organizou os câmbios de Lisboa e do Porto, com o privilégio exclusivo da compra e venda de ouro e de prata (63). Essas duas casas régias também detinham o exclusivo de uma outra componente essencial do negócio bancário medieval: o câmbio manual das moedas.

A lei de 16 de Abril de 1471, que deu novo regimento aos "cainbos" da casa de Lisboa e provavelmente do Porto, não deixou margens para dúvidas (64). Os câmbios régios não podiam aceitar qualquer espécie de depósitos, limitando-se à compra e venda de moedas e metais preciosos, pelo que, afinal, o cambista mais não era do que um corretor especializado. Por isso, aliás, detinha uma percentagem sobre as intermediações, mas estava-lhe vedada a possibilidade de alterar os preços oficiais dos câmbios (65). Como uma das suas funções se relacionava com a captação da matéria-prima para a produção monetária, o cambista era simultaneamente o primeiro funcionário da casa da moeda, mas esta não tinha nenhuma função bancária relacionada com o crédito. No prin-

cípio do ano de 1486, a 6 de Janeiro, também instituiu, em Évora, um câmbio régio com as mesmas funções dos anteriores, cuja exploração foi concedida a Gonçalo Fernandes de Évora (66) contra uma fiança de 100.000 reais. Agora, a principal preocupação foi a de determinar com algum rigor o desconto a fazer nas moedas que já viessem "minguadas de peso" (67).

Daqui resulta que às mãos dos cidadãos, juntamente com os depósitos, só teria sido deixada liberdade de actuação no financiamento das letras de câmbio, onde a falta de meios e organização não dava aos nacionais do reino grandes hipóteses de concorrerem com os estrangeiros.

É verdade que nem sempre foi respeitado este monopólio régio do câmbio manual de moedas (68), mas não há dúvida que essas restrições limitaram também a capacidade de actuação dos portugueses financiarem o seu comércio externo de uma forma mais eficaz. As transferências de créditos por conta-corrente, por exemplo, na ausência de casas bancárias de origem lusa, só poderiam ser feitas através de casas comerciais e bancárias italianas, catalãs, flamengas ou outras, bastando para tal terem agentes em Portugal (69).

Esta situação obriga, portanto, a que se dê uma especial atenção à intervenção dos mercadores e banqueiros estran-

geiros no reino.

### c) Judeus, penhoristas e estrangeiros

Com efeito, era provavelmente entre judeus e estrangeiros que se repartia a maior parte do crédito que financiava o comércio português medieval. A sua organização, ligações e meios ajudaram, como se verá, a consolidar o papel que uns e outros vieram a ter nesse terreno. A inclusão dos penhoristas entre eles deve-se ao facto de ser uma actividade normalmente considerada como específica dos judeus, ou pelo menos onde estes tinham uma larga intervenção.

Comecemos então pelos penhoristas. É mais fácil perceber a penetração destes nos meios rurais do que nos comerciais. Assim, no Portugal medieval, por mais pobre que fosse, era normal os camponeses terem um objecto em prata, como uma taça ou um copo, último recurso a que deitavam mão para defrontar as épocas de crise, como o atestam os vários inventários por morte e consequentes partilhas (70).

Mas porque dependente da crise, nos meios rurais, o penhor tendia a crescer nas ocasiões de restrição e nos momentos de recessão e menos nos de crescimento, como o parecem atestar alguns exemplos (71). Em princípio, o penhor como

instituição de crédito com intervenção nos circuitos comerciais podia ter um sentido diferente, correspondendo à necessidade de disponibilizar capital para os negócios. é importante lembrar que, em si mesmo, o penhor não é mais do que um empréstimo feito contra um depósito (o bem penhorado). O lucro do depositário advem-lhe da subavaliação da garantia em função do seu valor real, pelo que nem sempre precisa de envolver expressamente o pagamento de um juro (72).

À acreditar na documentação, ao contrário do que se passava na Flandres (73), em Portugal, os lombardos e cahorsinos não se especializaram como usurários ou penhoristas, antes exerciam o comércio como qualquer outra nação (74). Mas, pelas mesmas razões que Roover expôs para a cidade de Bruges (75), onde os lombardos viviam numa zona própria da cidade, definida como "hostal" (76), também é natural que estes se dedicassem, no reino, à actividade de penhoristas.

Não será por isso de afastar a hipótese de que o "hostal", situado no porto de Valência, cujo arrendamento o lisboeta João de Portel e a sua mulher, uma certa Agneti Gonzalvez, contrataram, em 18 de Fevereiro de 1411, com o pescador, também de Valência, Francisco Marti (77) servisse como base de uma actividade de penhoristas, relacionada com o crescimento comercial que se fazia sentir entre Portugal e a



costa catalano-valenciana.

Todavia, a maior parte do crédito que financiou a expansão comercial, incluindo para o Mediterrâneo, começou por ser de origem judaica, dominado pelas mais importantes famílias que então viviam no reino como os Negro, os Abravanel, Guedelha Palaçano e Moisés Latam, como o demonstrou Maria José Ferro Tavares (78). O ódio que sobre si atraíam, não os impedia de continuarem ligados aos grandes negócios e empresas régias. Um bom exemplo foi o próprio David Negro, o qual, apesar da inimizade que por ele nutria o Condestável Nuno Alvares Pereira (79), acumulou uma enorme fortuna.

Finalmente, perante a competição das grandes casas comerciais e bancárias italianas ou flamengas, os judeus, ao longo do século XV, aliaram-se a esses seus concorrentes, partilhando a maior parte do mercado de crédito português e, com isso, os lucros dos negócios mais significativos e importantes (80).

A outra face desta aliança, ou seja, a actuação dos estrangeiros, no caso os italianos, foi já posta em realce por Virginia Rau, ilustrada com grande profusão de documentos, quando esta historiadora, nos seus estudos sobre Bartolomeu di Iacopo e sobre os Lomellini, os mostrou a transaccionarem créditos com mosteiros (81) e, com outros mer-

cadores, a financiarem casas senhoriais (82), e a envolverem-se em negócios rentáveis, como a pesca do coral e as letras de câmbio (83).

Entretanto, o que outra documentação vem pôr em realce é o facto de, algumas vezes, os mercadores e casas bancárias italianas actuarem, no mercado português, associados ou como procuradores de mercadores de outras proveniências, nomeadamente catalães. A este respeito serve de exemplo um processo por dívidas que correu entre Lisboa e a cidade de Valência nos meses de Abril, Maio e Junho de 1450 (84).

A questão foi despoletada em 27 de Maio quando, perante o Bailio de Valência, se apresentou um mensageiro de D. Afonso V, chamado João do Infante, o qual era portador de uma carta do monarca, datada de 27 de Abril desse ano, em que este informava as autoridades da cidade de uma controvérsia que opunha o mercador genovês Cosinam Lomellini ao mercador milanês, morador em Lisboa, Antonio Moresino.

A querela era de uma enorme confusão. O genovês apresentara-se na justiça portuguesa como procurador de cidadãos valencianos (85) e reclamava de Moresino 277 libras, 2 soldos e 4 dinheiros respeitantes a uma partida de mercadorias (86), transaccionadas em Valência em 10 de Maio de 1449, e que, segundo ele, não haviam sido pagas. Moresino

contestava esses direitos e, como lhe fora certificado pelo Bailio de Valência, alegava que ele é que representava os cidadãos valencianos e despachara para Portugal as mercadorias, sendo que, na ocasião, o genovês tinha sido procurador de cidadãos castelhanos e tentara arrestar e embargar essas mercadorias.

Depois de um rápido inquérito, dado que o notário que certificara a carta já tinha falecido, as autoridades da cidade informavam o rei de Portugal, ainda em 27 de Maio, de que não fora possível encontrar a carta. Finalmente, com data de 10 de Junho, o Bailio pedia a D. Afonso V que esperasse novas informações, visto que novas diligências permitiram recolher mais informações.

Lamentavelmente não é possível continuar a seguir este pleito, já que o processo termina com a carta de 10 de Junho, antes referida. Contudo, no caso presente, o que toda esta questão demonstra é como as actividades mercantis e financiadoras do comércio caminhavam a par uma da outra, provando, ao mesmo tempo, como os valencianos, a coberto de sociedades e procuradores italianos, investiam também no comércio com Portugal.

Esta conclusão reforça, curiosamente, os resultados a que Federigo Melis tinha chegado, quando estudou a actuação e



estrutura da casa Dattini (87): a cidade de Valência funcionava como um dos principais centros a partir do qual se fazia o comércio com o Ocidente da Península Ibérica, nomeadamente com Portugal. O que as fontes de origem aragonesa parecem indicar é que a utilização de Valência como placa giratória no comércio com o reino lusitano, era um dado estrutural que se pode alargar ainda às casas comerciais de outras cidades italianas, caso das de Génova e de Milão.

#### d) Homens da Igreja e fundos de proveniência eclesiástica

Instituição fundamental da sociedade medieval, a Igreja, dona de muitos senhorios e de um enorme património, não podia deixar de fazer sentir a sua presença, também no mercado de crédito. Como muitos outros, os senhorios eclesiásticos e os homens da Igreja, quando necessário, recorriam a empréstimos, mas tem especial interesse a actividade por eles desenvolvida como concessionários de créditos, mesmo para fins comerciais.

As condições não faltavam. Recolhiam capitais sob várias formas, possuíam tesouros próprios que garantiam os financiamentos que faziam, tinham, por toda a Europa, uma rede

de relações privilegiada e, ainda por cima, o conjunto de homens mais cultos e conhecedores do seu tempo. As suas práticas quotidianas não eram sequer diferentes. Eis um exemplo que, aliás, parece ter subjacente um empréstimo concedido por uma casa religiosa: em 8 de Julho de 1429, um certo Vasco Gil obriga todos os seus bens móveis e imóveis, actuais e futuros, até à entrega, ao mosteiro de S. Vicente de Fora, de 1 arroba de cera "reçebuda de mercador a mercador em paz e em salvo" (88).

Este tipo de actuação inclui os homens da Igreja individualmente considerados e a cuja atracção não fugia mesmo o alto clero português. Num testamento de 26 de Setembro de 1348, um cônego da Sé de Lisboa, D. Jacob, reconhecia ter, em depósito, na mão de uma certa Joana Rodrigues, "mil petiaz de ouro", além de outras quantias emprestadas (89).

Mais de cem anos depois, no testamento que ditou em 1468, D. Fernando Guerra, arcebispo de Braga, deu destino aos cerca de 500 marcos de prata que tinha em seu poder, ao fundo em moeda de ouro e prata que dispunha e deu conta dos empréstimos que fizera (90). Entre estes merecem destaque os vários depósitos que tinha em nome de alguns dos seus escudeiros (91) e os 40.000 reais que emprestara a Leonel de Lima (92), o qual estava profundamente envolvido com o comércio mediterrânico.

Além desta intervenção pessoal, merecem atenção alguns fundos eclesiásticos próprios ou à sua guarda. A primeira referência vai para os chamados Montes da Piedade. Em Portugal estas instituições foram especialmente conhecidas por funcionarem como uma espécie de institutos reguladores da produção, em especial de cereais. Fosse por testamento, ou fosse por acto de vontade de alguém, constituía-se um fundo cerealífero donde os agricultores em dificuldades podiam retirar antecipadamente cereal num montante que tinha por base a expectativa da sua própria colheita. Depois desta colheita o agricultor era obrigado a devolver o que tinha levantado do monte, acrescido de uma pequena porção de cereal, o juro, correspondente às despesas de armazenagem (93).

Esta assimilação dos Montes da Piedade ao crédito de cereais é muito forte pois, alguns deles, ter-se-ão transformado ou participado na fundação de muitos celeiros comuns. No relatório de 1855 sobre os Celeiros Comuns, o relator, Rodrigo de Moraes Soares, não faz qualquer distinção entre Montes e Celeiros (94).

Note-se, porém, que esta instituição foi concebida, na sua génese, não como um fundo de produtos, mas como um fundo em dinheiro, o qual serviria para apoiar aqueles que, sendo relativamente pobres, não conseguiam fazer face a dívidas

inesperadas. O seu objectivo primordial era o de socorrer "os mais necessitados com a ajuda dos mais ricos" (95). Apesar das estritas obrigações religiosas, era reconhecido que estes montes podiam obter grandes lucros, os quais deveriam, porém, ser guardados para os tempos de aflicção (96). Deste ponto de vista, uma instituição destas, face aos juros que se cobravam e aos objectivos que visava, estaria a meio caminho entre uma associação de solidariedade e um banco. é desta ideia que nascerão, depois, os Montepios e a actuação das Misericórdias no mundo dos empréstimos.

Ao contrário do que se passou em Castela e desconhecendo a existência de arcas de esmolas no reino (97), não é seguro que tenham existido Montes da Piedade em Portugal no século XV (98). Todavia, sabemos que os monarcas portugueses, desde D. João I conheciam a instituição e tinham até investido no Monte da Piedade de Florença e, por vezes, socorriam-se dele para fazer face a gastos inesperados. A soma então depositada era razoável e, em vários testamentos do século XV (99), vem ao de cima a preocupação de definir o destino desse investimento. A acreditar no documento de Dezembro de 1461, quando D. Afonso V vendeu a Giovanni Guideti um sétimo dos 41.582 florins então aí depositados, o valor deste fundo rondaria os 3.500.000 reais bran-

cos (100). Era através deste Monte da Piedade que, muitas vezes, se subvencionavam viagens e deslocações de embaixadores portugueses que circulavam pelo Mediterrâneo (101).

As actividades e a criação destes montes eram acarinhadas e incentivadas pela própria Igreja, pelo que beneficiavam, ainda por cima, de um cunho de insuspeita, que lhes dava alguma liberdade.

Como se pode perceber, o papel que, neste aspecto as instituições religiosas desempenharam em Portugal mereceria uma atenção mais cuidada. Outra questão a que tem sido dada pouca importância era a denominada Arca da Piedade, destinada à angariação de fundos para remir cativos. Segundo era costume, em todas as igrejas do reino haveria um cofre destinado à recolha de esmolas dos fiéis para libertar cativos presos, em especial por muçulmanos, o que levava à acumulação de quantias bastante importantes de dinheiro, de cuja gestão nada se sabe.

Em princípio, ficou assente desde 1454 que o dinheiro recolhido deveria ser encaminhado para Ceuta, onde o Tesoureiro régio o deveria gastar em resgates. Entretanto, o juiz ou mamosteiro que guardasse as quantias dadas pelos fiéis só poderia fazer qualquer gasto mediante autorização escrita do monarca. Contudo, os mamosteiros não deviam "prometerem

aos mouros ouro nem prata nem fazerem resgates senom a mercadorias ou ha moeda dterra de mouros" (102).

Esta situação implicava que o resgate de cativos se entrelaçava com o comércio corrente, sendo até indicados como preferidos para tais fins os panos de Bristol, o sal, o azeite e vinhos do Algarve (103). Os abusos na gestão destes fundos foram bastantes para que, nas Cortes de Santarém de 1468, os povos exigissem de D. Afonso V o fim da distorção das práticas que vinham sendo seguidas, pois concluíam "que tirar cativos para fazer cativos nom é mercê" (104).

Finalmente, também ligado com as práticas de tipo bancário como são os depósitos, é preciso lembrar que, como o provam testamentos de reis e burgueses (105), aos conventos e igrejas eram dados a guardar cofres com dinheiro, cujo destino e mesmo formas de protecção são-nos totalmente desconhecidas. A guarda destes cofres era onerosa, ou não? Poderiam os cónegos e priores, em algum momento, usar destas verbas postas à sua guarda? Em caso afirmativo como era isso feito?

### 3. A utilização de instrumentos de crédito correntes

#### a) Os empréstimos entre privados

Das épocas anteriores ao século XV, em que os judeus tinham praticamente o monopólio dos empréstimos e da manipulação do crédito, muita vezes através das lojas de penhores, outras vezes da simples usura, ficaram fortes traços na memória dos povos. Numa cantiga de escárnio da autoria de Joan Baveca, troçava-se do judeu que fora enganado:

"mais diss' o mouro: - Sol non é pensado  
que vós paguedes ren do meu aver,  
meos d'eu carta sobre vós fazer,  
ca un judeu avedes enganado" (106)

Todavia, desde finais do século XIV, ao menos no comércio com o Mediterrâneo, os judeus foram sofrendo, no pequeno crédito, a concorrência de muitos daqueles que, viajando, estavam em boas condições para investir pequenas economias. Por isso não é raro ver os próprios judeus a socorrerem-se desses pequenos empréstimos.

Em 10 de Fevereiro de 1410, na cidade de Valência, um marinheiro do Porto, Nuno Rodrigues, emprestou "amigavel-

mente" a Abrasim Leão, sua mulher e filho, e a Minse e Santo, todos vizinhos do Porto, 50 florins de ouro de Aragão, que estes se propunham pagar no regresso à taxa de 300 libras cada florim (107). Claro que este empréstimo implicava um juro. Como o florim aragonês corria então, em Portugal, por 270 libras (108), caso Nuno Rodrigues fosse ao câmbio régio poderia obter um lucro de 1.500 libras. Neste caso a taxa do empréstimo rondava os 11,1 % (109).

Os exemplos podem-se multiplicar. Nos primeiros meses do ano de 1433, conhecem-se pelo menos dois negócios do mesmo tipo. Entre Fevereiro e Março, celebrou-se, em Barcelona, um contrato de mútuo entre Afonso Eanes do Porto e o judeu de Braga Abraão Corroç (110), pelo qual o primeiro avançou ao segundo a quantia de 10.000 reais brancos investidos em 25 libras de açafreão. Em compensação o judeu do Porto prometia devolver a quantia emprestada, em moeda portuguesa, livre de qualquer imposto. Excelente negócio para ambos. Afonso Eanes receberia os seus juros e Abraão Corroç prometia ganhar 2 florins em cada libra de açafreão (111), ou seja, uns 50 florins no total, cerca de 4.000 reais brancos a preços de 1428 (112).

O segundo negócio foi realizado em 10 de Março, ainda em Barcelona, e nele Eduardo Afonso, mercador do Porto mutuou a dois judeus portugueses, Ançanel, de Leiria, e Franco,



judeu de Lisboa, 10.700 reais brancos (113), recebidos em moeda ternal de Barcelona e investidos em mercadoria para levar ao Porto. Mau-grado desconhecer-se as condições deste negócio é provável obedecer a critérios semelhantes ao anterior. Nestes casos, poder-se-ia pôr a hipótese de estarmos em presença de uma sociedade de comanda. Mas, o facto de não se referir especificamente a existência de uma sociedade, de se omitir a forma da partilha de lucros e de não se determinar o responsável pelos riscos da operação, retira a esses negócios o carácter de associação entre os contratantes.

Como se pode perceber, no pequeno e médio comércio, a concessão de crédito era mais aberta. De facto, neste campo, aparecem contratos em que mutuários e mutuantes não têm nacionalidade, profissão ou característica específica, a não ser o facto de disporem de capital, em regra pequenas quantidades. Também as taxas de juro, por essa razão, podiam variar bastante, tudo dependendo da oportunidade do negócio.

Se acompanharmos uma série de empréstimos contratados na primeira metade da centúria de Quatrocentos é essa a conclusão a que se chega. Em Fevereiro de 1408, Vasco Martinho Ferreira, em seu nome e de seu pai, Martinho Ferreira, ambos mercadores de Lisboa, reconhecem dever a Luís Eanes,

patrão da barca "Santa Maria da Graça", a quantia de 71 libras e 10 soldos em moeda ternal de Barcelona, em razão do mútuo "gratis et bono amore" que este lhes fizera e que prometem restituir em moeda aragonesa ou francesa, conforme a vontade do mutuante (114). No mesmo mês e ano, é um mercador de Lisboa e sua mulher, respectivamente João Eanes e Boaventura, que declaram, agora na cidade de Valência, em conjunto com o cidadão valenciano Jacob Avella, ter recebido de Amalrich, ainda de Valência, 22 libras para adquirir mercadorias (115).

Ainda outros dois casos. Sempre em Valência, a 7 de Fevereiro de 1411, Afonso Martins, cidadão de Caminha, emprestou através do seu procurador, o marinheiro, também de Caminha, João André, a Afonso Domingues, mercador do Porto, a quantia de 200 florins, que este se propunha pagar em moeda portuguesa, calculando, por cada florim, 300 libras de Portugal (116). Como aconteceu no negócio em que foram intervenientes Nuno Rodrigues do Porto e um conjunto de judeus da mesma cidade, também aqui a taxa de juro calculada alcança os 11,1 %.

Muitos anos depois, em 3 de Setembro de 1435, Frei João Correia, cavaleiro e comendador de Poiares, assinou um contrato reconhecendo uma dívida a favor da barcelonesa Maria Rodrigues, que promete pagar no prazo de um ano, a

qual terá provavelmente avaliado um empréstimo contraído pelo português na "taula camvi" de Barcelona (117).

Na prática corrente do comércio, os mercadores e investidores misturavam os seus negócios de forma tal que nem sempre é possível perceber o real valor do negócio, o volume dos empréstimos e as taxas de juro cobradas. De facto, na maior parte dos casos, empréstimos, câmbios e compra e venda de mercadorias eram, por junto, incluídos na mesma escritura, em que os juros podiam estar escondidos no fornecimento de géneros.

Num assento de 15 de Fevereiro de 1409 João Eanes Macho, notário de Viana, poderia afirmar, com legitimidade, que tinha emprestado graciosamente a vários cidadãos de Caminha e Viana 70 florins de Aragão (118). Como o pagamento foi acordado pelas partes ser feito em pescado, os lucros do negócio (119), ou seja, do empréstimo e da compra e venda de mercadorias acabavam por estar confundidos, podendo até ser omitidos dessa escritura, o que permitia afastar qualquer suspeita de se estar em presença de um acto usurário.

Antes de acabar esse ano de 1409, a 14 de Dezembro, dois portugueses assinam uma escritura em Valência, através da qual Alvaro Gonçalves Cerdo, vizinho de Matosinhos, reconhece dever a Martinho Esteves, criado e procurador do

cambiador de Lisboa Afonso Eanes, 85 florins e meio do cunho de Aragão, que este emprestara e que foram investidos em 9,5 botas de vinho tinto para trazer a Portugal (120). Alvaro Gonçalves prometeu pagar uma parte em dinheiro (45 florins), e o resto em pescado. Como o preço deste era calculado segundo moeda e valores praticados no mercado de Valência (121), mais caro do que em Portugal, ganhava-se nos dois lados: estipulando o preço do peixe no local onde ele era mais caro e tirando vantagem da transacção ser efectuada em moeda mais forte do que a nacional.

O grande empréstimo, como as compras de tecidos, de armas e de alimentos, cujas quantidades e custos implicava uma actuação mais especializada e maiores disponibilidades financeiras é que estava na mão das casas de origem judaica e estrangeira, ou ao alcance de homens, como os eclesiásticos, cujos conhecimentos lhes permitia manobrar nos meandros desse complexo mundo do dinheiro, dos câmbios e do crédito.

**b) O crédito "público": censos e títulos da dívida pública.**

No dia 10 de Julho de 1428, em Barcelona, o cartório do notário Bernardo Pi conheceu um dia importante. Neste dia,

perante ele, esteve um príncipe de sangue, o Infante D. Pedro de Portugal, a confirmar um importante negócio. Este negócio foi repartido por diferentes escrituras, configurando uma situação aparentemente desconhecida no reino português.

Na primeira escritura (122), Afonso João, da casa do rei de Portugal, vendeu a Joaneta, barcelonesa, mãe de dois filhos e mulher de Jacob Xatanti, um "censual mortuo" de 117 libras, 17 soldos e 1 dinheiro, em moeda de Barcelona, por 33.000 soldos da mesma moeda, apreçado em 14.000 soldos, cada mil, por ano. Passados os respectivos recibos, na segunda escritura (123), Joaneta lavrou um instrumento de remissão do mesmo "censual mortuo".

Por fim, na terceira (124), ainda o mesmo Afonso João vendeu, em nome do Infante D. Pedro, que confirma esta venda, uma partida de panos à referida Joaneta por 30.000 soldos, sempre de Barcelona. Testemunharam este acto Estevão Afonso, "doctor cancellarius" da casa do Infante, e Diogo Gonçalves "miles, magister aule dicti domni Infantes". A fechar a escritura, o corretor Bartholomeu Scuderi confirmou estar na posse dos panos que, aparentemente, tinham sido vendidos.

Estranho negócio. Mas, como se poderá observar por outros

documentos depois assinados no mesmo cartório, o Infante D. Pedro limitou-se a utilizar um meio de acesso ao crédito muito em voga no século XV. Chamava-se de "censal" e, em certa medida, assemelhava-se aos censos, comuns em Portugal desde o século XIII.

Numa das raras obras dedicadas à análise dos instrumentos de crédito medieval, Mário Júlio de Almeida e Costa, ao estudar o censo consignativo (125), mostrou como, nos meios rurais, foi possível mobilizar capitais contra o pagamento de uma renda anual perpétua, garantida, ou consignada, por determinado imóvel (126). Este tipo de instrumentos vinha de encontro às necessidades fundamentais das partes. Por um lado, permitia disponibilizar dinheiro, mas, por outro lado, proporcionava ao capitalista a remuneração do seu investimento, seguro, ainda por cima, com um determinado bem imóvel (127).

Como em Portugal, no reino de Aragão este instituto era muito popular. Como o seu resultado era, em última análise, aumentar o volume de crédito em circulação, não admira que os meios comerciais e urbanos dele tenham feito um uso alargado. Afinal, o "censal" era um empréstimo mascarado de uma venda. Aquele que emprestava comprava uma renda anual, garantida com um imóvel (128).

Este mecanismo foi também aquele que mais facilmente se adaptava às necessidades de obtenção de empréstimos por parte dos municípios. Quando, por volta de 1340, a cidade de Barcelona, como depois a de Maiorca (129), começou a vender "censals", ou seja, a contrair empréstimos públicos, em vez de os garantir com propriedades imóveis, fazia-o através dos impostos que para o efeito lançava. Também por volta da mesma data, a cidade de Génova conheceu uma situação semelhante. Aqui, o facto dos credores se terem associado foi o passo essencial para a formação do poderoso Banco de São Jorge que dominou, durante séculos, a vida da comuna (130).

Esta evolução foi fundamental para a aproximação do "censal" ao comércio, visto que o transformava num puro instrumento financeiro. Agora os mercadores, mesmo aqueles cuja fortuna era maioritariamente constituída por bens móveis, tinham à sua disposição um investimento relativamente seguro e um instrumento de crédito bastante eficaz.

Voltemos então às escrituras promovidas pelo Infante D. Pedro, filho do rei de Portugal. Antes de transcorrer um ano desde a constituição do censo, concretamente a 6 de Abril de 1429 (131), a mulher do mercador Jacob Xatanti, a mencionada Joaneta, agindo também como tutora dos seus filhos Guilherme e Ludovico, reconheceu que o mesmo Afonso

João, da casa do rei de Portugal, lhe pagara 1.736 libras, 7 soldos e 5 dinheiros em moeda ternal de Barcelona, que lhe devia. Esta quantia, segundo o assento notarial, correspondia a 8 meses e 26 dias do "censual mortuo" acordado (132), e fora paga, antecipadamente: 1650 libras pagas com o censo e 86, que só teriam de ser pagas até 10 de Julho desse ano, haviam sido avançadas pelo português Mendo Rodrigues, através de um certo Francisco Prats.

Tudo acabou no dia 28 de Abril desse mês com o levantamento dos panos que, reconhecidamente, garantiam a dívida do censo e foram apreçados em 30.000 soldos (133). O lote de tecidos, veludos e damascos preciosos, devidamente arrolados, foram recebidos ainda por Afonso João, embora por procuração que lhe passou Aires Gomes da Silva, "miles" e Estevão Afonso, "decretorum doctore de Portogalia", os quais exibiram uma procuração, passada em Arraiolos a 5 de Abril desse ano, por João Velasco, escrivão da câmara do Infante D. Duarte (134).

Descrito o seu conteúdo formal, aproximemo-nos agora da realidade negocial subjacente a estes contratos. Lembre-se, contudo, que, na Catalunha, vigoravam duas espécies de "censals" (135): os "censals" propriamente ditos, constituídos por uma renda perpétua, que atingia cerca de 7,12 % da soma avançada e os "violaris", uma renda vitalícia,



acordada sobre a vida das duas partes, que poderia atingir os 14,24 %. Apesar dos termos, qualquer deles podia, a todo o momento, ser remido pelo devedor, podendo, por sua parte o credor transaccioná-lo.

Muitas vezes, a dificuldade de definição do real conteúdo destes contratos relaciona-se com as cláusulas complementares que os contratantes acordavam. A razão de ser de algumas destas cláusulas relacionava-se com o facto dos "censals" serem, por vezes, considerados ilícitos, por usurários, o que dificultava a vida dos credores e até a recusa do pagamento (136). Por razões inversas, e compreensíveis, era um instrumento largamente utilizado pelos judeus desde o século XIV (137).

A discussão em torno desta questão chegou a ser levada perante o papa, tendo Nicolau V, em 1452, a pedido de Afonso V de Aragão, pela bula "Sollicitudo pastoralis", considerado válido o "censal" e limitado a sua taxa a 7 e 14 %, consoante se tratasse do "censual mortuo" ou do "violaris" (138).

No caso em análise, qual seria, afinal, o negócio feito e qual a taxa que foi aplicada? É, talvez, importante não esquecer que, todas estas escrituras, serviram para comprar os panos, avaliados em 30.000 soldos. A primeira vista, a

compra do "censual" por mais 3.000 soldos, colocaria a taxa nos 10 %. Todavia, a forma como o negócio foi acordado aumentou a remuneração do crédito para os 13,6 %. De facto, a quantia final acordada, as 1736 libras, 7 soldos e 5 dinheiros de Barcelona, valiam cerca de 236 mais do que o preço atribuído aos tecidos (139). Desta forma aproximava-se esta taxa da dos "violaris", a qual era bastante mais vantajosa.

Mas, em tudo isto, o mais interessante era a forma, dir-se-ia natural, como o negócio foi feito. Quando se justificava, os portugueses lançavam mão dos instrumentos de crédito mais sofisticados. É verdade que se pode arguir que os intervenientes eram gente com uma preparação muito acima da média dos mercadores que frequentavam a região; mas, é provável que estes mecanismos não fossem de todo desconhecidos e usados, quando fosse o caso.

A propósito dos censos e do papel que os municípios jogaram na evolução deste instituto, vale a pena chamar à colacção um outro documento. Datado de 22 de Novembro de 1378, foi constituído, em favor da Infanta Dona Maria de Portugal, um censual de 4.500 soldos, garantido pelo rei de Aragão, então D. Pedro IV (140). Este rendimento foi-lhe dado em troca da desistência da Infanta dos seus direitos da vila de Fraga e suas aldeias, os quais detinha como viúva do

Infante D. Fernando, entretanto falecido. Este caso, apesar dos fins a que se destinou, serve para nos introduzir no mundo dos títulos da dívida pública e dos mecanismos do crédito a ele ligados.

Dada a escassez de fontes, este tema tem sido pouco tratado na historiografia portuguesa. Todavia, ao estudar as finanças municipais do Porto, na segunda metade do século XV, Iria Gonçalves já apontou o recurso à criação de rendas perpétuas e vitalícias (141), como um dos meios a que o município do Porto lançaria mão para pagar as suas dívidas. Como a autora não desenvolveu este assunto, não foi possível determinar as condições deste tipo de empréstimos, os métodos usados para os pagar, a forma como eram titulados e não esclareceu se esses créditos podiam ser, ou não, transaccionados.

Também ao estudar os pedidos medievais, a mesma autora (142), dado estarmos em presença de impostos extraordinários, sem lugar a qualquer devolução, não tocou neste tema. Todavia, como para os pedidos, nos empréstimos, as quantias recolhidas eram assentes em livro (143), e seria natural que os credores ficassem com um recibo do que entregaram.

Não são raras as provas de que esses empréstimos eram pagos

pelo rei (144). Apesar de não ser possível aprofundar aqui esta questão, valerá a pena indagar como se processavam estas restituições e, afinal, saber se esses títulos eram estritamente nominativos, ou poderiam ser usados livremente, como parece ter sido o caso, pelos seus titulares. Além de que, como no negócio concluído por Aires Gomes da Silva, nos pagamentos internacionais os portugueses, não raras vezes, utilizavam instituições bancárias, como a "tabula cambii" de Barcelona, como o fez Mendo Rodrigues. Já se referiu, por exemplo, que em 1391, na venda da barca dos cidadãos de Lisboa Pedro Rodrigues e Vasco Peres, a "Espírito Santo" (145), parte do preço fora depositado na mesma "tabula".

O primeiro caso em especial mostra como, com toda a probabilidade, haveria nacionais do reino com depósitos e conta-corrente na "tabula canvi" de Barcelona. De facto, como esta não podia, segundo os seus estatutos, envolver-se em operações com o estrangeiro (146), os pagamentos efectuados através dela só poderiam ser efectuados por compensação entre particulares. Esta situação não deve admirar visto que, como outras casas bancárias, a captação de depósitos era um dos objectivos deste tipo de instituições e alargava-se muito para além das fronteiras de cada Estado (147).

c) O aperfeiçoamento dos mecanismos: compra e venda de créditos. Os negócios de João Afonso da Silveira

A utilização de métodos e técnicas específicas do comércio não pode ser vista, já se disse, de uma forma demasiado formal. Afinal, os caminhos e as formas usadas para se realizar determinado negócio não era uma simples opção jurídica, antes devem ser percebidas em função dos objectivos económicos que se pretendiam atingir (148). Como já se referiu, a cultura geral e específica dos intervenientes é um elemento decisivo (149). Ao fazer um negócio havia que garantir os lucros, mas sem defraudar as leis civis e religiosas, o que nem sempre era fácil.

Os negócios do crédito, como todos aqueles que envolviam a manipulação do dinheiro, eram objecto de alguma desconfiança mas, ao mesmo tempo, tornavam os negócios mais seguros, expeditos e rentáveis, caso se conhecessem e dominassem bem os seus mecanismos.

O exemplo das actividades que João Afonso da Silveira desenvolveu em Barcelona a mando do Arcebispo D. Pedro de Lisboa é elucidativo (150). Provavelmente por volta de Dezembro de 1432 chegou à cidade de Barcelona este português natural de Évora e mordomo do Arcebispo D. Pedro (151). Te-

ria transportado uma grande quantidade de peixe, mais concretamente "congres e merlusas", que rapidamente vendera.

A partida de peixe devia ser bastante grande pois, no conjunto, somou 490 libras e 17 soldos de moeda barcelonesa, uns 893 florins, ou seja, 71.418 reais brancos portugueses. Só que o procurador do Arcebispo era um homem de recursos e conhecedor dos meandros da economia e das finanças. Em vez de pura e simplesmente receber o dinheiro, elaborou contratos-promessa com os compradores. E, pelos meses de Março e Abril, desenvolveu uma frenética actividade para vender os créditos que detinha sobre esses compradores de pescado (152).

Mas não ficou por aqui a sua habilidade comercial. Fugindo a qualquer possível condenação ou simples reprovação eclesiástica, escondeu esta venda de créditos atrás de inocentes contratos de troca. Como o fez? Muito simplesmente recebendo a maior parte dos pagamentos em mercadorias em vez de aceitar só dinheiro. Acompanhemos então mais de perto os seus negócios.

A primeira escritura é de 10 de Março de 1433. Por ela o procurador do Arcebispo compra cevada no valor de 45 libras ao hortelão barcelonês Joham Nicholay cedendo-lhe, em compensação, esse valor dos créditos que possuía contra Joham

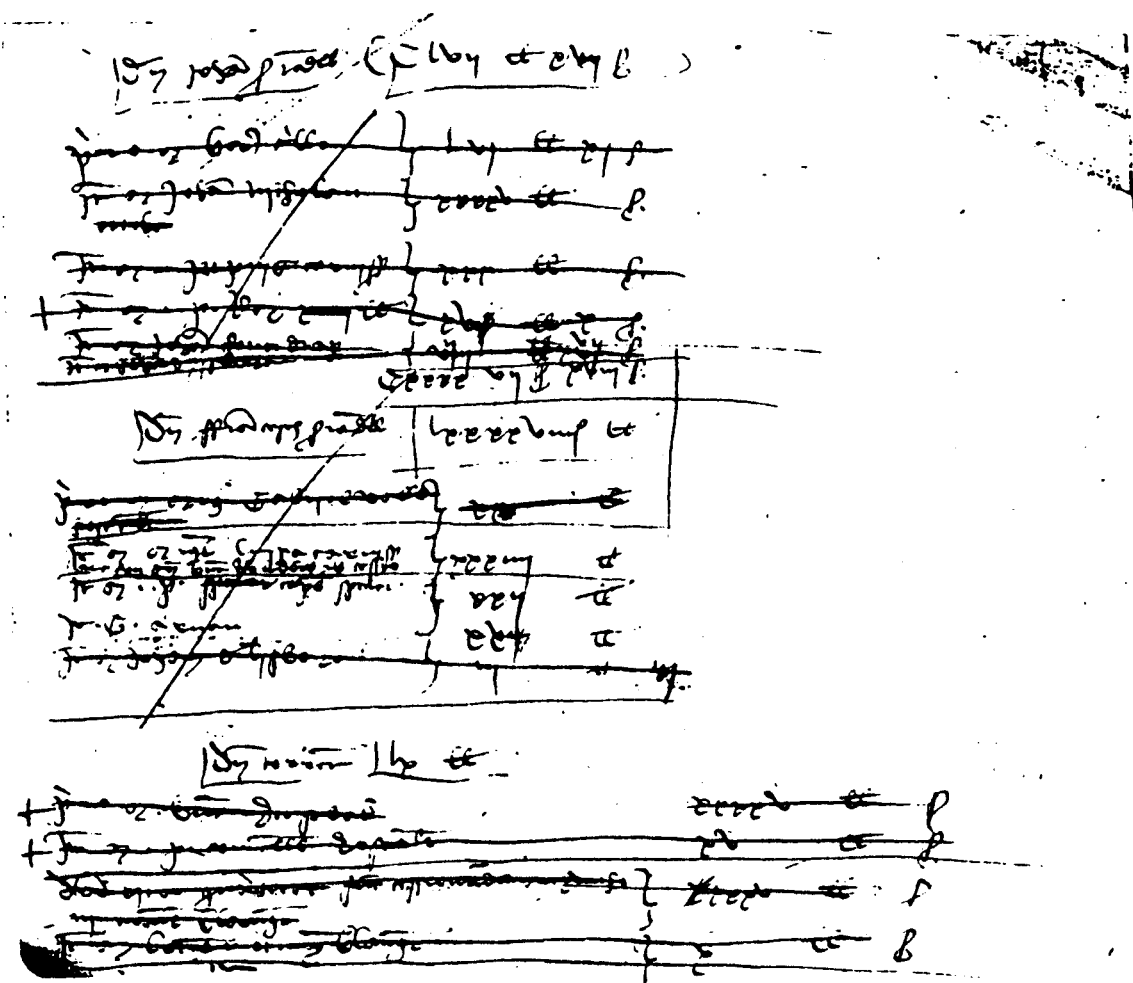


Fig. 38 - Página do caderno preso ao livro de assentos, pertencente ao notário Juan Reniu, referente a parte das vendas dos créditos sobre alguns dos compradores da carga de peixe vendida, em Barcelona, e Dezembro de 1432, por João Afonso da Silveira, procurador do Arcebispo D. Pedro de Lisboa.

(Fonte: AHPB, Not. Juan Reniu, "Manual" Leg. 4, Fev/Mai de 1433, fols. soltos)

Serradelli, o qual lhe comprara a maior partida de peixe (153).

Os termos dos contratos são bem inocentes. No segundo contrato por exemplo, João Afonso reconhece, como procurador do Arcebispo, dever 84 libras em moeda barcelonesa "vobis Arnaldo de Alsamora mercatori de sivada civi Barchinone ratione et pro precio certe sortis de sivada et de vino" e, em contrapartida, "do, concedo et mando vobis eisdem Arnaldo de Alsamora" os direitos que possuía "contra Dominicum Ferdinandi guarbellatorem bladi civitate Barchinone domnam Caterina eius uxor" e outros mercadores devido "ratione et pro precio certe sortis de congres et de merlusses", segundo podia ser comprovado pelo assento notarial lavrado no mesmo cartório a 29 de Dezembro de 1432 (154).

Sucessivamente vai realizando operações idênticas em relação a todos os créditos de que dispunha. É verdade que, uma ou outra ocasião, em vez dessa "troca" utilizava os créditos que detinha para efectuar directamente simples vendas de créditos e até pagamentos com a sua estadia e alimentação. Foi o caso das 20 libras que pagou a Gabriel Valls, estalajadeiro de Barcelona, e das 15 libras que entregou a Pedro Comelles, também estalajadeiro; estas 15 libras eram



devidas em razão de "palles e de posada vel hostal" (155).

Muitos desses créditos comprados e obtidos junto de João Afonso da Silveira, vemo-los depois a serem transaccionados pelos primeiros compradores. Claro que havia regras processuais que importava respeitar. A venda desses créditos não podia ser efectuada contra os direitos de preferência que os compradores de peixe tinham para reaverem os próprios créditos e ficarem publicamente conhecedores daqueles que eram seus credores. Por isso regularmente constam registos de notificação dos interessados, em princípio um para cada venda que iam realizando, mesmo que incluísse uma parte do que deviam.

Estes negócios foram suficientemente complicados para que o próprio notário, Juan Reniu, apensasse ao livro um caderno, onde ia resumindo a venda dos créditos, controlando também assim aquela parte que ainda estava disponível. O resultado desses negócios ainda hoje podem ser mais facilmente percebidos num quadro muito parecido com aquele que há cerca de 570 anos o notário elaborou (156):

Devedor: Johan Serradelli (157 libras e 17 soldos)

Johan Nicholay (hortelão)	- 45 lib.	- Cevada
Bartholomeu Trillo	- 56 lib. 11 s.	- Cevada
Pedro Puig (carniceiro)	- 30 lib.	- Peles
Petro Ramos	- 15 lib. 10 s.	- Panos
Johan de Lisboa (mercador)	- 8 lib. 16 s.	- Peixe
Johan Font	- 2 lib. 7 s.	- ?

Devedor: F. Serradelli (99 libras)

Gabriel Valls (estalajadeiro)	- 20 lib.	- Hospedagem (?)
Michael Lucas (carniceiro)	- 34 lib.	- Peles
Petro Camps (farmacêutico)	- 22 lib.	- Cera e óleos
Guillermus Arnaldi (patrão)	- 20 lib.	- Madeira (?)
Johan de Lisboa	- 3 lib.	- ?

Devedor: A. Torrent (60 libras)

Bernardus Martini	- 45 lib.	- Calçado e panos
Petro Comelles (Estalaj.)	- 15 lib.	- Peles (?) e hospedagem

Devedor: D. Fernandi (100 libras)

Arnaldo Alsamora	- 80 lib.	- Cevada e vinho
Arnaldo Alsamora	- 20 lib.	- Cevada e vinho

Devedor: N. Serradelli (74 libras)

Petro Ramos	- 74 lib.	- Panos
-------------	-----------	---------

Fig. 39 - Vendas de créditos de João Afonso da Silveira, procurador do Arcebispo D. Pedro de Lisboa, em Barcelona, entre os meses de Março e Abril de 1433.

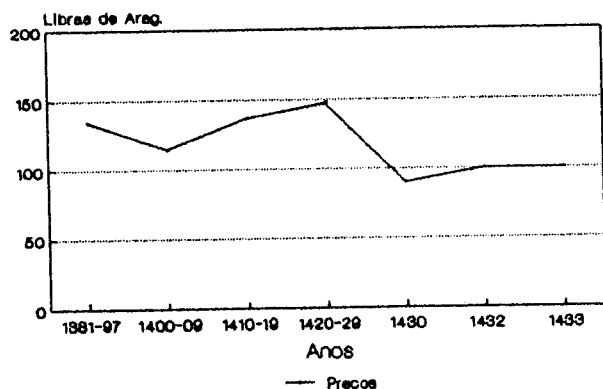
(Fonte: AHPB, Not. Juan Reniu, "Manual", Leg. 4, 6/2/1433-15/5/1433)

Para além de se eximir às eventuais reprovações de se ter envolvido em negócios próximos da usura, o que ganhava João Afonso da Silveira em proceder deste modo ? Ao olhar para o quadro é mais simples de compreender.

Em primeiro lugar é preciso não esquecer que o peixe vendido já lhe teria rendido uma boa maquia. Voltar com o dinheiro e trocá-lo por unidade de conta portuguesa, mesmo que com algum lucro no acerto do câmbio, era um risco e impróprio para um homem ligado a uma importante figura da Igreja (157). A opção que tomou era muito mais vantajosa: ao comprar mercadorias com a venda dos créditos, assegurava que, no retorno, iria obter um lucro suplementar. Bastava que para tanto o procurador ou o seu mandante conhecessem minimamente o mercado português. Jogando em produtos seguros e que garantiam um escoamento fácil, estava assegurada a eficácia da operação.

Não se estranhe neste caso encontrar-se uma ou outra mercadoria, sapatos por exemplo, que não eram aqueles que normalmente os mercadores adquiriam. Nestes casos o seu mercado também não seria o de um comerciante normal; de resto pela posição que ocupavam, ele e o Arcebispo, eram os que mais aptos estavam a saber avaliar a importância de produtos tão específicos.

Tomemos como exemplo o caso das aquisições de cevada. Embora os processos de controlar os lucros nestes negócios sejam indirectos, não deixam de ser suficientemente elucidativos. A



(Fonte: E. Hamilton "Prices...")

Fig. 40 - Preços da cevada em Aragão, entre 1381 a 1433 (1433 = Base 100).

evolução dos preços da cevada para o reino aragônês foi, nas suas grandes linhas aquela que o gráfico mostra. Como é perceptível, pelos anos de 1432/1433 os preços da cevada tinham entrado numa fase de estabilização com valores muito abaixo dos até aí praticados (150). A média do preço do "cafiço", unidade utilizada para o transporte e medição da cevada, andava, nas duas últimas décadas do século XIV, pelos 150 dinheiros aragoneses.

O valor médio dos preços nas décadas seguintes continuarão a atingir valores muito próximos: 127 (entre 1400 e 1409), 154,6 (entre 1410 e 1419) e 167,8 (entre 1420 e 1429). A partir de 1430 a queda dos preços da cevada era um fenómeno pelos vistos perfeitamente conhecido, ao menos em Portugal. Para mais, ao contrário do que se passava em Aragão, no

reino assistia-se a um movimento de preços inverso. Ao menos a partir de 1430 tornou-se perceptível uma deterioração dos preços dos cereais, cevada incluída. Por estes anos acabou o período de relativa estabilidade que esses preços tinham conhecido durante os primeiros 30 anos do século XV, entrando ao menos numa fase de grande instabilidade que durará cerca de 40 anos (159).

Outra vantagem que os contratos efectuados deste modo traziam era o de permitirem não fugir, em Portugal, à legislação que restringia a exportação de produtos alimentares e que obrigava a introduzir na cidade de Lisboa o equivalente ao que se sacara (160). E não há dúvida que a parte da cevada e vinho era, no conjunto bastante significativa: pelo menos cerca de 210 libras de Barcelona.

Estes negócios não dispensam ainda uma observação final. Segundo lançamentos lavrados à margem de cada um, os compradores dos créditos vinham declarar em certa data que pretendiam o cancelamento da escritura por lhes terem sido pagas as quantias em dívida. Assim, por exemplo, numa Sexta-Feira, dia 9 de Outubro de 1433 "ffuit cancellatus sequens instrumentum de voluntate infrascripti Petri Puig"; estava deste modo concluído o ciclo do negócio que começara em Dezembro de 1432 e passou pela venda, em 15 de Abril do ano seguinte, ao referido Pedro Puig, de um crédito de 30

libras que J. A. da Silveira tinha sobre João Serradelli e vendido sob a forma de um "carvium de bou de vadell".

Mesmo nos assentos em que eram transaccionados simultaneamente créditos de diferentes devedores a anotação marginal era devidamente lançada; naquela em que o comprador foi João de Lisboa, o notário escreveu: "Açi ha dues cessions: Es ja pagada la quantitat que en Johan Serradelli devia an Johan de Lisbona, ço es les VIII llibres XVI solidos. Divendres a XVII de Juliol anno d'asus dit...Item es stada pagada a quantitat den Francesch Serradelli supra" (161).

Se documentos deste género dificilmente se encontram nos arquivos portugueses é preciso realçar que se tratava de uma prática bastante comum na Europa medieval. Outro documento resumido em anexo (162) conta uma história muito parecida. Trata-se de uma escritura de 16 de Novembro de 1446 pela qual António Valentim, mercador de Colliure, reconhece que um mercador barcelonês, Guillermo Martini, possuía 200 florins de ouro de Aragão dos 6.000 que lhe foram capturados.

Esta quantia resultava do apuramento do valor das mercadorias que lhe tinham sido capturadas num navio que navegava em águas portuguesas e fora atacado por um barco galego, mas com tripulação lusitana. O referido Valentim já obtive-

ra, porém carta de marca contra portugueses. Ora um negócio razoável era a perspectiva de vender esses créditos, ou parte deles, a alguém que se achasse em melhores condições de reaver essa quantia. Esta solução era, pois, largamente praticada como uma interessante forma de movimentar futuros pagamentos. O procurador do Arcebispo de Lisboa, João Afonso da Silveira, limitava-se a ser um homem conhecedor de alguns dos mecanismos básicos da economia do seu tempo.

#### 4. O mercado de capitais e o negócio dos câmbios

##### a) Letras de câmbio e empréstimos marítimos

é conhecida a estreita ligação entre o incremento da circulação de pessoas e bens, ou seja do desenvolvimento do comércio internacional, e a utilização de letras de câmbio. Aqui, também Portugal não fugirá à regra (163). Muito antes da Rota do Cabo estar a funcionar já os mercadores nacionais conheciam as vantagens do uso dessas letras e, ao menos na bacia mediterrânica e na Flandres, delas fizeram largo uso.

Note-se que a instituição da letra de câmbio em si mesma foi usada no reino pelo menos desde o século XIV. Numa carta de quitação datada de 25 de Junho de 1389 e passada ao cónego Estevão Vasques, D. João I refere-se ao pagamento de 3.200 florins florentinos recebidos em Bruges e pagos em Lisboa, em letras de câmbios, através de genoveses estantes na capital (164). É interessante realçar que é por esta altura que se depara o primeiro vestígio de uma letra emitida e paga numa actividade comercial "privada". Num recibo de 2 de Março de 1395 emitido em Barcelona, um mercador do Porto, João Peres, reconhece ter recebido 125



florins em moeda de ouro aragonesa de Jacob Axenderi, em razão do pagamento correspondente ao câmbio feito ao cidadão valenciano de nome Michael (165). Se o estado muito degradado deste documento impede a sua cabal leitura, ele ajuda a consolidar uma ilação, que era a de que, como mostrou Raymond de Roover para outras regiões da Europa (166), os mercadores portugueses nesta altura ainda não teriam autonomizada totalmente a letra do contrato de câmbio, sendo este ainda obrigatoriamente escrito por um notário e devidamente testemunhado, obrigações que lhe tiravam a agilidade que todos reconhecem nesta instituição de crédito.

Para perceber o impacto desta situação de mais lenta evolução da letra de câmbio é imprescindível não esquecer que as letras de câmbio foram um dos pilares básicos do crédito medieval. Ainda hoje impressiona o número de letras de câmbio que se encontram no Arquivo da Casa Dattini ou averbadas nos livros de contabilidade, que ultrapassam o milhar, resultantes da actividade de mercador e banqueiro de Marco Francesco, desaparecido nos inícios do século XV, e referentes a pagamentos por toda a Europa (167), quando, em Portugal só então se começava a desenvolver a instituição.

é verdade que não há muitos estudos sobre este tema em Portugal. Como acontece noutros casos, foram os mestres de direito comercial como José Gabriel Pinto Coelho (168), José Marques de Sá Carneiro (169) ou José Gonçalves Dias (170) que a propósito da análise da evolução das letras, livranças e cheques teceram as poucas anotações existentes acerca das letras de câmbios na época medieval. Ora, para perceber as razões da sua fraca utilização importa observar o seu funcionamento.

Eis um exemplo clássico (171): um mercador de Lisboa, A, tendo importado especiarias de Aragão, deve a B, o fornecedor de Barcelona, 100 florins. Para adquirir florins para pagar procura na "capital" quem seja credor de florins sobre um devedor da praça de Barcelona, ou seja alguém que tenha florins a receber ou disponha desta moeda em Barcelona. Supondo que era o caso de C, também de Lisboa, credor de D, mercador de Barcelona, a quem vendera uma partida de pescado no valor de 100 florins, A, entregando a C o contravalor em moeda portuguesa de 100 florins, recebe dele uma letra sacada sobre D, na qual B será indicado como tomador.

Neste negócio, como ensinam todos os autores (172), entraram as 4 partes, clássicas na letra de câmbio: o que

transfere (dador), o tomador, o sacador e o sacado.  
Esquemáticamente a situação seria a seguinte:

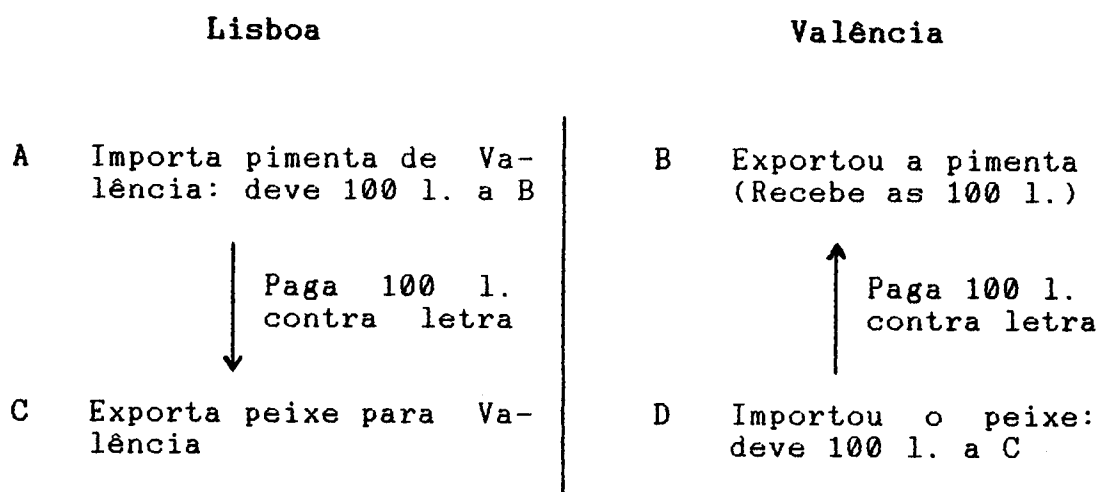


Fig. 41 - Esquema do funcionamento de uma letra de câmbio entre as praças de Lisboa e Valência, com a indicação dos vários intervenientes.

Mas, perguntar-se-á, onde existia lucro nesta operação, quando, aparentemente, este esquema pressupunha uma mera transferência de fundos? A intervenção de diferentes moedas permitia esconder, com facilidade, o lucro. O processo era simples: das espécies monetárias que intervinham, uma era, em regra, uma moeda forte e prestigiada, como a Coroa Velha francesa, por exemplo, que dava o chamado "certo" do câmbio; a outra, o "incerto" era a que oscilava em função da equivalência que lhe era dada (173).

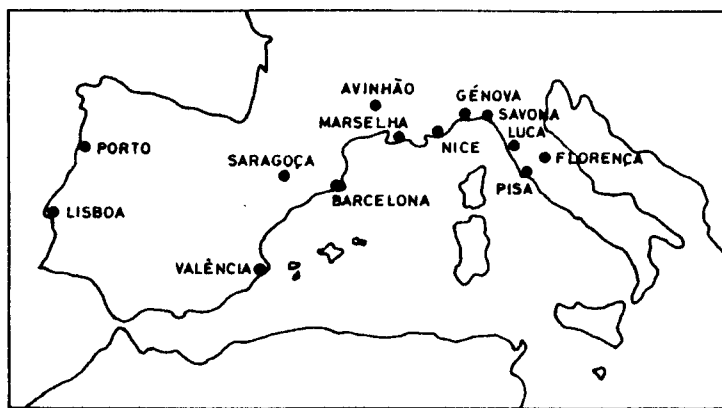
Entre as duas moedas haveria uma relação paritária, ou seja

de simples equivalência, mas, muitas vezes, determinava-se o valor do "incerto" acima da paridade real, o qual podia atingir valores bastante diferentes (174). Em alternativa, bastava que a taxa de câmbio da cidade que cotava o "certo" fosse superior em alguns pontos à taxa da que cotava o "incerto" (175). Aí estava o lucro da operação. É bem verdade que não era raro estipular-se, desde logo a taxa a cobrar na operação. Do mesmo modo, ao contrário do que defendia Hoover e do que, em parte, ensinava J. M. Sá Carneiro (176), muitos contratos cambiários, em especial aqueles em que eram parte reis e grandes senhores, limitavam-se, de facto, a transferirem fundos para o estrangeiro, contra uma pequena taxa de despesas (177). Será esta, aliás, como se viu (178), uma das razões para as dificuldades económicas de várias instituições bancárias italianas.

Claro que este sistema de letras de câmbio beneficiava as grandes companhias e bancos. Eles dispunham dos capitais necessários e podiam-nos disponibilizar, eram eles que melhor conheciam, e tantas vezes influenciavam, os mecanismos financeiros e os vários mercados e eram ainda eles que dispunham de agentes espalhados um pouco por todo o lado, facilitando assim a obtenção e pagamento dos créditos, ou,

posta a questão doutro modo, tinham dimensão internacional suficiente.

A este respeito importa chamar à colação um documento lavrado em Porto Pisano, a 14 de Abril de 1429, referente a um câmbio de 21 e 1/2 coroas velhas de França de homens da casa do Infante D. Henrique (179) e que se encontrava em dívida. Na escritura especificavam-se os seguintes locais em que era possível liquidar a dívida e que são, afinal, as principais praças financeiras do Mediterrâneo com as quais



(Fonte: ANTT, Antiga Col. Esp.,  
Ordeu de Cristo, Maço 6, Doc. 17)

Fig. 42 - Praças do Mediterrâneo Ocidental e Central,  
habitualmente frequentadas por portugueses, e onde  
estes poderiam transaccionar letras de câmbio.

ser efectuada "in tota (...), in tota Provincia, in tota Cathelonia, in tota Francia, in tota Spania et in quocum-  
quae alio loco ...).

Portugal tinha re-  
lações comerciais  
preferenciais (Fig  
42). Para que não  
houvesse hipótese  
de invocar uma des-  
culpa para não pa-  
gar, especificou-  
-se que além des-  
sas praças a li-  
quidação poderia

De poucas destas condições beneficiavam os mercadores e homens de negócios do reino para poderem ser os grandes manipuladores de dinheiro e, portanto, das letras de câmbios. Mas, á medida que, desde finais do século XIV, progrediu o comércio externo, foi-se divulgando a utilização das letras de câmbio em Portugal que em meados da centúria seguinte eram um instrumento de utilização corrente: são pagamentos a embaixadores (180), a membros do clero sediados na Santa Sé ou no estrangeiro (181), a estudantes beneficiários de bolsas para frequentarem universidades italianas e castelhanas (182), em compras efectuadas no exterior (183) e até em fazer chegar dinheiro, através dos genoveses, ao Infante D. Fernando, entre os anos de 1438 a 1441 (184).

Uma boa medida da forma como as letras de câmbio foram rapidamente incorporadas nas práticas comerciais do reino, é-nos dada por uma carta de 11 de Junho de 1428 em que Rafael Fogaga, vivendo em Bruges, escreve a Afonso Eanes, então em Itália (185), dando-lhe conta de que recebera dele uma missiva e, dentro, vinha uma "letra de caybo segunda" para receber de um certo Galiago Boramym 800 florins. Esta era a prática habitual dos mercadores da região: por uma questão de segurança, eram emitidas para cada negócio 3 letras de câmbio, esperando-se que uma delas pudesse chegar

ao destino (186). Neste caso, só se perdera a primeira, mas a "segunda letra" atingira o destinatário. Lembre-se, aliás, que os portugueses foram dos primeiros a usar, de forma habitual, o endosso das letras (187).

\*

\*

\*

As limitações que os mercadores portugueses sofriam não os impediam de realizar os seus negócios, nomeadamente o de desenvolverem a actividade de prestamista. Ora o facto de lidarem com mais do que uma moeda facilitava tal situação. Neste caso, o mútuo, sendo devolvido noutra moeda, permitia evitar as dúvidas de usura: era o câmbio marítimo (188), o qual ao contrário do empréstimo marítimo não caía na condenação de negócio usurário que contra este levantara o papa Gregório IX, em 1236 (189).

Os exemplos deste tipo de câmbios marítimos, muitas vezes configurando práticas seguradoras são numerosos. Num documento de 16 de Fevereiro de 1498, Vasco Martins Ferreira, cidadão de Lisboa reconhece dever a Luís Eanes, patrão da barca que o transportaria de Barcelona a Lisboa, 71 libras

e 10 soldos barceloneses, emprestados sem juros que se comprometia a liquidar nos primeiros dias após a chegada ao reino, no caso de chegar a salvo, em moeda francesa ou de Barcelona (190). Dada a forma seca como o assento foi redigido tanto é possível estarmos em presença de um empréstimo como de uma forma de seguro.

Noutras ocasiões, referem-se os objectivos concretos do empréstimo contraído. Assim, em 15 de Janeiro de 1437, o judeu do Porto Moisés Bono recebeu 7.000 reais brancos, em moeda de Barcelona e que se propunha pagar até 15 de Agosto desse ano, de um pescador de Matosinhos chamado Pedro Bernardo, os quais iria investir em especiarias que pretendia trazer para a sua cidade (191). Muitos anos depois era esta a prática ainda usada. A 10 de Março de 1433, Ançanel, judeu de Leiria, e Franco, morador em Lisboa, tomaram de empréstimo (192), a Eduardo Afonso do Porto, 10.700 reais brancos, recebidos também em moeda de Barcelona, com que pretendiam comprar mercadorias para venderem na cidade de Lisboa.

Note-se que, todos estes contratos, como era comum, não especificavam os juros, chegando mesmo os contratantes ao cúmulo de incluir cláusulas de mútuo gratuito, como a expressão "gratis et bono amore", como foi o caso do contrato celebrado entre Vasco Martins Ferreira e Luís



Eanes. Claro que, em tais situações na quantia mutuada já constavam os juros cobrados ou a cobrar.

#### b) Mercado de capitais e especulação no Sul da Europa no século XV

Como se pôde observar uma parte substancial dos negócios dos séculos XIV e XV envolviam problemas cambiais e monetários. Ora como explicou Yves Renouard, ao comentar um texto de Raymond de Roover (193), a evolução dos câmbios dependia de factores muito variados: flutuações das taxas de juro, movimentos do mercado monetário, mutações das moedas nacionais e estrangeiras, desordem nas balanças de pagamentos entre diferentes praças e especulação baseada em previsões, justas ou erradas, dos cambistas ou da acção, mais ou menos criminosa dos agiotes. Este facto acarretava que, no conjunto da Europa, uma grande parte dos capitais disponíveis circulavam, muitos deles com intuitos especulativos, em direcção às regiões onde as hipóteses de negócios existissem. Além disso, numa época em que era evidente a falta de metais preciosos, o conhecimento das moedas e seus valores relativos permitia obter lucros bem interessantes.

Nenhuma destas hipóteses de intervenção era então desconhe-

cida. Quando se aprofundavam, entre dois reinos, os diferenciais do valor do ouro e da prata, abria-se caminho à especulação contra uma moeda. Ficaram famosas as pressões que os mercadores franceses, entre 1409 e 1416, exerceram contra as espécies monetárias barcelonesas. Apoderavam-se dos "croats", moedas de alto teor de prata, e introduziam na circulação os "escudos" franceses de baixa qualidade, os quais, dada a fuga da prata, tinham um valor nominal superior ao real. Entretanto, o florim de ouro era exportado para França, onde aí servia para comprar os escudos sobrevalorizados, que eram introduzidos na Catalunha (194). O resultado foi dramático não só para o erário régio, que via desta forma desvanecerem-se os rendimentos das cunhagens, como ainda para a estabilidade do sistema financeiro e do próprio comércio regular.

Também o Portugal medieval conheceu situações semelhantes e envolveu-se nestas "guerras monetárias". Num documento de "informação" elaborado para D. Afonso V, foram expostos e descritos com algum detalhe os momentos mais difíceis da história monetária portuguesa, nomeadamente as pressões a que o sistema estivera sujeito por parte dos especuladores, pelo menos desde os tempos de D. Fernando (195).

Expressamente reconheceu que em vários momentos os mercadores, portugueses e estrangeiros, levavam as espécies

monetárias nacionais para Castela, Aragão ou Génova. No tempo do rei Formoso, a permanente manipulação das moedas e a confusão em que viveu o reino levou a que aragoneses e italianos, vendidas as suas mercadorias, não compravam outras para o retorno, preferindo antes levar as espécies monetárias dado que os valores da prata em bruto ou em moeda andavam muito longe um do outro (196). As contas são até simples de fazer. A morte de D. Fernando, 1 marco de prata da lei de 11 dinheiros valia um pouco mais de 22 libras. Mas, amoedado em reais, o seu valor alcançava as 30 libras e 16 soldos, ou 35 libras e 4 soldos, consoante as versões que se aceite do número de moedas que se talhavam no marco (197). Como se sabe, era esta diferença entre o metal amoedado e em bruto que dava o lucro da cunhagem e pagava as operações.

Aliás, o autor do documento citado, chamava a atenção de D. Afonso V para o facto de que, já no seu reinado, se vinha verificando um fenómeno semelhante, em especial com os reais. Segundo ele, o facto do real branco valer 10 dos pretos, era completamente despropositado, visto que como estes últimos eram todos em cobre, a verdadeira proporção deveria andar em torno dos 30 reais pretos por cada um dos brancos (198), a população só usava os reais de menor valor, guardando os reais brancos ou enviando-os a Castela,

onde eram melhor valorizados nos câmbios locais.

Era por aqui que ganhava caminho o mercado paralelo dos metais preciosos. Maria José Ferro Tavares, num artigo dedicado à análise da história monetária portuguesa entre 1448 e 1495 e à avaliação de alguns dos seus efeitos financeiros (199), mostrou como face à conjuntura peninsular, durante o reinado do rei Africano, nunca a moeda de prata portuguesa conseguiu gozar de estabilidade e, em muitos momentos, foi drenada para Castela.

Claro que a falta de confiança de uma moeda ou as constantes mutações desta, reforçavam a tendência para os mercadores a recusarem nos seus negócios preferindo refugiar-se na utilização de metal precioso. Foi o que aconteceu em 4 de Fevereiro de 1391 (200), quando dois cidadãos de Lisboa, Pedro Rodrigues e Vasco Peres, ao venderem a sua barca "Espírito Santo" a dois cidadãos de Barcelona, aceitaram como garantia de parte do preço 13 marcos de prata em baixela, avaliada em 58 libras e 10 soldos barceloneses. Dificilmente ficariam prejudicados. Em Portugal a instabilidade e desvalorização do real era tal que, entre 1384 e 1397, o valor do marco da prata passara de 22 para 259 libras (201). Mais uma vez, como em todos os tempos de crise da moeda, o metal precioso era um bom refúgio para os que se dedicavam ao comércio internacional.

Era assim que funcionava, propositadamente ou não, a especulação. Aqui o negócio não era a compra e venda de mercadorias ou a obtenção de lucros através de empréstimos, pois o objectivo era só o de aproveitar os diferenciais de preços das espécies monetárias e dos metais preciosos. Mas não se deve confundir estes negócios baseados na especulação, com a tendência ancestral e quase natural dos capitais se dirigirem para as áreas e regiões onde a remuneração dos investimentos fosse mais favorável ou com as características sazonais de certos negócios, como era o caso do funcionamento, nos inícios do século XV, do mercado de câmbios de Veneza para as operações com Florença, mais activo durante os meses de Junho a Agosto (202).

Não devem, portanto, estas situações de investimento serem confundidas com a típica especulação. Em última análise, para além do factor cambial eram as melhores taxas de juro que tendiam a atrair os capitais europeus. Como o demonstrou Gérard Sivéry (203), numa cidade como Arras, nos finais do século XV, taxas de 20 % eram consideradas de "grande lucro" (204). Como já antes se referiu (205), os investimentos financeiros, nomeadamente dos portugueses, se excetuarmos as actividades especulativas que obedeciam a lógicas de lucro quase sempre próximas da usura (206), poderiam render entre 4 a 14 %, ou chegar mesmo aos 16 %,

quase seguramente um pouco abaixo das taxas de lucro que um mercador diligente do reino, conseguiria obter na sua profissão no comércio com o Mediterrâneo. Eis mais outras das razões para o aparente desinteresse dos "financeiros" do reino competirem à escala europeia.

## NOTAS

- (1) GONÇALVES, Iria "Empréstimo, ou Empréstido" in: D.H.P., vol. II, Lisboa, 1979, pags. 374/375.
- (2) MARQUES, A. H. de Oliveira "Fazenda Pública - Na Idade Média" in: D.H.P., II, Lisboa, pags. 533/535.
- (3) COSTA, Mário Júlio de Almeida "Raizes do Censo Consignativo - Para a História do Crédito Medieval Português" Coimbra, 1961.
- (4) DURAND, Robert "Les campagnes portugaises Entre Douro et Tage aux XIIe et XIII Siècles" Paris, 1982, pags. 266 e 269.
- (5) Ficou famosa aquela passagem em que refere que "O crédito ilimitado foi o grande lubrificante da Revolução Comercial, constituindo ao mesmo tempo um fenómeno novo" (LOPEZ, Robert S. "A Revolução Comercial da Idade Média (950-1350)" Lisboa, 1980, pag. 83).
- (6) Como se pode comprovar pela Bibliografia (vd. no fim), são escassas as obras que se dedicam a estes temas.
- (7) A título exemplificativo: COELHO, José Gabriel Pinto "Lições de Direito Comercial" Lisboa, vol. I, 2ª ed., 1945 e II, 1942; DIAS, José Gonçalves "Da Letra e da Livrança - segundo a Lei Uniforme e o Código Comercial" Famalicão, vol. I, 1939.
- (8) é justo reconhecer a importância que tiveram os estudos de Moses Bensabat AMZALAK para a história económica e financeira portuguesa medieval, em especial pela forma razoavelmente sistemática com que os levou a cabo. Uma primeira aproximação ao problema em "Anciens économistes portugais - Du Moyen Age au XVIIe siècle" in: "Bulletin des études Portugaises et de l'Institut Français au Portugal" Tomo 7, fasc. especial, nº 1, 1940, pags. 154/176. Na bibliografia, no final, vai citada uma parte importante dessas suas obras.
- (9) GODINHO, Vitorino Magalhães "Os Descobrimientos e a Economia Mundial" vol. I, Lisboa, 2ª ed., 1981, em especial os 3 primeiros capítulos com interesse para a história financeira portuguesa da Baixa Idade Média.
- (10) MARQUES, A.H. Oliveira "Para a história dos seguros em Portugal. Notas e Documentos" Lisboa, 1977, em especial o capítulo I.
- (11) PEREIRA, Alvaro Ramos "Sobre o Processo Histórico do Crédito e da Banca" separ. do vol. 139 da revista "O Instituto" 1979, embora com poucas referências para a história do crédito e da banca em Portugal.
- (12) (TAVARES), Maria José Ferro "Os Judeus em Portugal no século XIV" Lisboa, 1979, pags. 111 e segts.; IDEM, "Os Judeus em Portugal no século XV" Lisboa, 1982, em especial o capítulo V; IDEM, "O crescimento económico e o antijudaísmo no Portugal medieval" in: "Actas das III Jornadas hispano-

portuguesas de Historia medieval. La Peninsula Iberica en la era de los Descubrimientos. 1391-1492" (no prelo). Agradeço à Professora Doutora Maria José Ferro Tavares ter-me proporcionado o acesso a este seu texto, antes da sua publicação.

(13) "Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V" facsim. da ed. de Coimbra 1786, Livro IV, Título XIX, pags. 93 e segts.

(14) AMZALAK, Moses B. "As Livranças na Idade Média" Lisboa, 1964, separ. do "Boletim da Academia das Ciências de Lisboa" vol. XXXVI (1964)

(15) A.C.H.B., Consellers, VII (Armadas i Port), 22, Pasta 6, Requerimientos. Até há pouco tempo, neste arquivo, não estava ainda disponível à consulta o importante fundo "Veguer", onde seria possível seguir este ou outros processos judiciais em que estiveram envolvidos cidadãos portugueses.

(16) A.S.G., Archivio Segretto, nº 2729, doc. nº 30. Este documento, um enorme pergaminho, está indicado em: LISCIANDRELLI, Pasquale "Trattati e Negoziazioni Politiche della Republica de Genova (1758-1797)" Génova, 1950, nº 680, pags. 132/133.

(17) Cf. com o nº 2 do Cap. I da 3ª Parte e com o Cap. I, nº 1 desta 2ª Parte.

(18) SAYOUS, André-E. e COMBES, Jean "Les Commerçants et Capitalistes de Montpellier aux XIIIe et XIVe siècles" in: "Revue Historique" Ano 65, tomo CLXXXVII/IX (Jul-Dez), Paris, 1940, pags. 348/9 e 373. Uma das particularidades, e também potencial, do comércio de Montpellier era a sua ligação espacial a Avignon, sede do papado durante tanto tempo.

(19) Sobre as teorias económicas de Alvaro Pais: AMZALAK, Moses Bensabat "O Pensamento Económico em Portugal na Idade Média" Lisboa, 1958, pags. 15/16 e 32/33; IDEM, "D. Alvaro Pais e o pensamento económico em Portugal na Idade Média" ed. da Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa, 1954. Existem edições das obras doutrinárias mais representativa do antigo Bispo de Silves, para além do "De statu et planctu Ecclesiae", em que se baseiam os estudos de M. Amzalak: PAIS, Fr. Alvaro "Colirio da Fé contra as Heresias" Lisboa, 1954/56, 2 vols.; IDEM, "Espelho dos Reis" Lisboa, 1955/63, 2 vols.

(20) Sobre esta obra de Frei João Sobrinho: AMZALAK, M. "Frei João Sobrinho e as Doutrinas Económicas da Idade Média" Lisboa, 1945. Ver ainda: IDEM, "O Pensamento económico ..." pags. 16/17, 28/31 e 33/37.

(21) TOZZI, Glaucio "S. Tommaso: sul commercio e sul credito" in: "Studi in onore di Amintore Fanfani. Medioevo" vol. II, Milão, 1962, pag. 671.

(22) AMZALAK, M. "O Pensamento Económico ..." pag. 35; IDEM, "D. Alvaro Pais e o pensamento ..." pag. 35.

(23) IDEM, "O Pensamento ..." pags. 32/33 e IDEM, "D. Alvaro Pais ..." pag. 257.

(24) PAIS, Fr. Alvaro "Colirio da Fé contra as Heresias" Vol. II, Lisboa, 1954, 4ª Parte, pags. 22/23, 329 Erro. Mais à frente (ob. cit., vol. II, pag. 131, 139 Erro) reforça esta ideia considerando que "a usura é uma rapina".

(25) "Cortes Portuguesas. Reinado de D. Afonso IV (1325-1357)" INIC, Lisboa, 1982, pag. 113.



(26) ANZALAK, M. "O Pensamento ..." pag. 29 e IDEM, "Frei João Sobrinho e as Doutrinas ..." Cap. Terceiro, pag. 197.

(27) IDEM, "O Pensamento ..." pags. 29/30 e IDEM, "Frei João Sobrinho ..." pags. 204 e segts. Nestes casos, Fr. João Sobrinho considera que aquilo que se paga a mais "se pode fazer sem pecado de injustiça e sem malícia de usura" ( *Ibidem*, pag. 208).

(28) TOZZI, Glauco *ob. cit.*, pag. 692.

(29) HERNANDO, Josep "El problema del crédito i de la moral a Catalunya (segle XIV)" in: "Acta/Mediaevalia" Annexos d'Historia Medieval, Annex I ("La Societat Barcelonina a la Baxa Edat Mitjana"), Barcelona, 1982/1983.

(30) ANZALAK, M. "O Pensamento ..." pag. 36 e IDEM, "Frei João Sobrinho ..." Cap. Quinto ("Se é licito ou ilícito a arte cambiária", pags. 260 e segts.

(31) "Portanto, esses tais negociantes devem atender a isto, quanto fazem os seus câmbios: não estabeleçam para si lucros de dinheiro pelo dinheiro que dão, mas só pelo seu próprio trabalho e actividade e pela segurança do dinheiro" (IDEM, *Ibidem*, pag. 261).

(32) "Ordenações ..." Liv. IV, Título XIX, nº 6, pag. 98. Em sentido aparentemente contrário, a legislação de D. Duarte, e os trabalhos preparatórios para a elaboração das futuras Ordenações, recuperou um diploma de D. Dinis, de 11 de Maio de 1314, bastante restritivo para as práticas cambiais, segundo o qual eram proibidos os contratos-promessa de emprazamento e de cambio não implicassem pagamento efectivo em dinheiro ("Ordenações de D. Duarte" edição preparada por Martin de Albuquerque e Eduardo Borges Nunes, ed. fac.-simil., Lisboa, 1988, pag. 294).

(33) *Ibidem*, nº 7. Esta limitação ao crédito não é, portanto, absoluta, ao contrário do que há alguns anos se defendeu (BARATA, Filipe Themudo "Comércio e Navegação de Portugal com o Levante Peninsular (1280-1415)" Provas de Aptidão Científica, Univ. de Évora, 1987, pags. 206/207).

(34) ROOVER, Raymond de "Money, Banking and Credit in Mediaeval Bruges" Cambridge, 1948, pags. 54 e 70, citando o "Decretum Gratiani". Sobre a posição da Igreja face ao mútuo oneroso: IBANES, Jean "La doctrine de l'église et les réalités économiques au XIIIe siècle" Paris, 1967, pag. 90 e MARQUES, A. H. Oliveira *ob. cit.*, pag. 17.

(35) ROOVER, Raymond de "The Organization of Trade" in: "The Cambridge Economic History of Europe" vol. III ("Economic Organization and Policies in the Middle Age") N.Y., 1979, Cap. II, pags. 53/56.

(36) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 5, 1407-1408, fol. 83.

(37) MH, IX, 66, pags. 101/104, carta de 18 de Julho de 1449.

(38) CLAVERO, Bartolomé "Antidora - Antropologia católica de la economía moderna" Milão, 1991, pag. 140.

(39) IDEM, *Ibidem*.

(40) MURÉ, Giuseppe "Note sulla gestione bancaria e sul dallimento della Compagnia mercantile dei

Peruzzi" in: "Studi in Memoria di Federigo Melis" Roma, 1978, vol. II, pags. 147/148.

(41) HEERS, Jacques "Gênes au XVe siècle" Paris, 1961, pags. 94/94.

(42) MURÉ, G. ob. cit., pags. 147 e 151.

(43) IDEN, ob. cit., pags. 147 e 149.

(44) Ibidem, pags. 153 e 157.

(45) ROOVER, Raymond de "Money, Banking and Credit in Mediaeval Bruges" Cambridge, 1948, pag. 42. O cálculo dos lucros e das despesas foram feitos, lembra-se, a partir do "livro secreto" de Giotto di Arnaldi de Peruzzi. O facto dos lucros ilíquidos variarem entre os 14,5 e os 20 % e os líquidos ficarem pelos 10/12 % só mostra o crescendo de despesas que conduziu essa casa mercantil ao impasse e à falência.

(46) SALRACH, José M<sup>a</sup> "La Corona de Aragon" in: "Historia de Espana" vol. IV ("Feudalismo y Consolidación de los Pueblos Hispánicos (siglos XI-XV)") Barcelona, 3<sup>a</sup> ed., 1<sup>a</sup> reimp., 1982, pags. 321 e segts.; MARTÍN, José Luis "La Península en la Edad Media" Barcelona, 3<sup>a</sup> ed., 1984, pags. 872/875. Ver em especial: SAYOUS, André-E. "Els Mètodes Comercials a la Barcelona del segle XIV" in: "Els Mètodes Comercials a la Barcelona Medieval" Barcelona, 1975, pags. 95/99 e 130/137; IDEN, "Une caisse de dépôt: la «Table des Changes» de Valence (1407 et 1418)" in: "Annales d'Histoire économique et Sociale" n<sup>o</sup> 26, Paris, 1934.

(47) HEERS, Jacques ob. cit., pag. 103. Sobre o Banco de S. Jorge: RENOARD, Yves "Les Hommes d'Affaires Italiens du Moyen Age" Paris, 1968, pags. 306 e segts. Clássico é ainda o estudo de SIEVEKING, H. "Studio Sulle Finanze Genovesi nel Medioevo e in Particolare sulla Casa di San Giorgio" Génova, 1906.

(48) ROOVER, Raymond de "Money, Banking ..." obra que é considerada um marco no estudo do sistema bancário medieval, bem como dos problemas do crédito a ele ligados.

(49) IDEN, Ibidem, pag. 345.

(50) Ibidem, pags. 99, 113, 117 e 345.

(51) Ibidem, pags. 118.

(52) Ibidem, pag. 202 e 345.

(53) DP, I, 310.

(54) Num documento publicado por Federigo MELIS ("Documenti per la Storia Economica dei secoli XIII-XVI") Florença, 1972, pag. 260), datado de Julho de 1461, dá-se notícia da forma como os italianos controlam esse comércio: uma partida de couros irlandeses, comprados pelo mercador florentino Giovanni Guidetti, residente em Lisboa e correspondente da companhia Cambini de Pisa, é reexportada precisamente para Pisa. Algo semelhante acontece com outros produtos; o mesmo autor (ob. cit., pag. 440), através de documentação de 1462, mostra como os Cambini, associados a outros italianos e alguns portugueses, apropriaram-se do monopólio do comércio do coral, que, em 1443, fora dado, por 5 anos, a

Bartolomeu Florentim (VITERBO, F. M. Sousa "A pesca do coral no século XV" in: "Arquivo Historico Portuguez" vol. I, 1903, pags. 315/320; acerca de "Bartolomeu Florentim" ver: RAU, Virginia "Bartolomeo di Iacopo di Ser Vanni mercador-banqueiro florentino «estante» em Lisboa nos meados do século XV" in: "Do Tempo e da História" vol. IV, Lisboa, 1971, pags. 97/117).

(55) Nos pontos seguintes deste capitulo abordar-se-ão a acção destes operadores financeiros.

(56) SOUSA, Armindo de "As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1490)" vol. II, INIC, Lisboa, 1990, pag. 233.

(57) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 48, 14/11/1394-9/5/1395, fol. 25v: "Vascho Laurencii, mercator civis civitatis Lisbone regni Portugalie, et Gilius de Leon, hostalerius civis Barchinone, confiteamur et recognoscimus vobis Garcia Muntayners ... quod habuimus et recepimus a vobis et tenemus in vestra comanda et puro ac plano deposito nonaginta tres libras et decem solidos monete Barchinone de terno. Et ideo renunciando ..."

(58) MADURELL MARIMÓN, José M<sup>a</sup> e GARCIA SANZ, Arcadio "Comandas Comerciales barcelonesas de la Baja Edad Media" Barcelona, 1973, pags. 108/114. A legislação portuguesa contemplava e admitia como legitimo o contrato de depósito ("Ordenações do Senhor Rey ..." Livro IV, Título I, nº 45, pag. 23).

(59) A.H.P.B., Not. Joan de Caselles, "Secundum Manuale" Leg. 1, 1397-1399, fol. s/nº. Mais à frente refere: "promiteo solvere et tradere quod cumquam vobis vel vestris placuerit etc.".

(60) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 50, 8/11/1404-1/5/1405, fol. 38. O consul declarava que tinha entregue esse montante a Gonçalo d'Évora, como comanda, especificando até que esse contrato fora feito no cartório de Bernardo Nadal.

(61) A.H.P.B., Not. Antonio Vilanova, "5 Manuale", Leg. 3, 9/6/1440-14/11/1440, fol. s/nº.

(62) VITERBO, F. M. Sousa "O monopólio da cortiça no século XV" in: "Arquivo Historico Portuguez" vol. II, Lisboa, 1904, pags. 48/49, documento de 9 de Setembro de 1464.

(63) ARAGAO, A. Teixeira de "Descrição geral e história das Moedas cunhadas em nome dos Reis, Regentes e Governadores de Portugal" vol. I, Lisboa, 1874, doc. 17, pag. 359. A situação anterior era diferente. Fernão LOPES descreve como no reinado de D. Pedro ("Crónica de D. Pedro I" Porto, 1965, pag. 54) a rede de câmbios era maior e mais aberta. Então os câmbios principais estavam localizados em Lisboa, Porto, Coimbra, Santarém e Almodovar, os quais, por seu turno, possuíam as suas próprias redes de captação de moeda de ouro: "acabado o anno tragia cada huum quanto comprara aaquelles logares onde avia de seer posto em tesouro, e aviam estes cambadores certa cousa de cada peça douro que compravam, e o que sobejava em moeda poinhanno isso mesmo em deposito" (Ibidem). Sobre os câmbios ver: (TAVARES), Maria José Ferro "Estudos de História Monetária Portuguesa (1383-1438)" Lisboa, 1974, capítulo III da 1<sup>a</sup> Parte, pags. 69 e seqts.

(64) ARAGAO, A. Teixeira ob. cit., doc. 35 de pags. 384/386.

(65) IDEM, Ibidem, pags. 384: "e por cada huū quilate de peso de dobra que o amrique ou moeda tener contarees dezaseis reaes e nove pretos e meio, que he o seu justo valor; e feita a conta de todo o que na dita peça montar, vos filhares pera vós huū real, que ordenamos que ajaes de cada huā peça, que julgardes, e do mais que ficar tomará o cainbador pera sy huū por cento" e mais à frente (Ibidem,

pag. 385): "de toda peça que julgardes, arriel, ou moeda que pesar quatro dobras, e d'y pera fundo, leves soo huū real; e de quatro dobras ataa dez levarees dous reaes; e de dez dobras ataa vinte levarees tres reas; e de vinte dobras acima, pelo arriel seja muito grande, levarees quatro reaes; e mais nam".

(66) A. D. Évora, Livro 72, fols. 174/175.

(67) A. D. Évora, Ibidem, fol. 174. Esses descontos previam:

1 grão de cruzado - Descontaria 5 reais + 2 ceitis

1 grão de espadim, coroa, ducado e anrique - Descontaria 5 reais

1 grão de dobra de banda, escudo e florim - Descontaria 4 reais

Na moeda de prata: 1 grão - Descontaria 3 ceitis

A lei de 1486 insere-se num conjunto de medidas cuja principal preocupação foi a defender a moeda portuguesa perante a castelhana ("Subsídios para o Estudo da História Monetária do Séc. XV (1448-1495)") separ. de "Nummus" 2ª série, vol. IV/V/VI, Porto, 1981/1983, pags. 25/28).

(68) Cf. com o que se diz, a seguir, no nº 3 deste capítulo.

(69) Um exemplo passar-se-á com a compra de tecidos, em Barcelona, e que à frente será estudado. Ver o documento [23] do Anexo IV (A.H.P.B., Not. Bernardo Pi, "34 Manual Comum" Leg. 23, 1428-1429, fols. 35/35v), segundo o qual, parte do preço foi pago por um português através da "tabula cambii" de Barcelona.

(70) Em 6 de Janeiro de 1401, por exemplo, Lourenço Anes e sua mulher Maria Anes, proprietário de 2 courelas perto de Sintra "trocaram-nas" por 2 taças e um copo de prata (A.N.T.I., Col. Especial, Penha Longa, M. 2, doc. 1). Várias situações deste tipo podem ser observadas em: VILAR, Herminia Vasconcelos e BARATA, Filipe Themudo "A casa e o navio: o confronto de dois espaços do quotidiano dos mercadores da Baixa Idade Média" actas do congresso "O Quotidiano na História Portuguesa" organizado pela Fac. Ciências Sociais e Humanas da Univ. Nova de Lisboa (Abril-93) - no prelo.

(71) VILAR, Herminia Vasconcelos e BARATA, Filipe Themudo "Os protegidos de Mercúrio - Em torno de famílias e fortunas de mercadores no Portugal Medieval" in: "A Cidade - Jornadas Inter e Pluridisciplinares" organizada pela Univ. Aberta (Junho de 1993) vol. II, Lisboa, 1993. Neste artigo, na documentação relativa a famílias de Santarém, para a segunda metade do século XIV, pode-se observar como, pelo menos um mercador, João Freire, a par da sua profissão, teria desenvolvido uma outra: a de penhorista, pelos vistos especializado em objectos fabricados com metais preciosos.

(72) Não é fácil determinar os juros do penhor ou os lucros directos. Sobre esta questão ainda são as obras já citadas de Raymond de Roover aquelas que tratam mais de perto o papel e lucros dos penhoristas.

(73) ROOVER, Raymond de ob. cit., pag. 99.

(74) Na enumeração de "nações" com alguma representação em Portugal, Fernão LOPES referia os "corciins" no mesmo plano dos genoveses, aragoneses, lombardos, milaneses e biscainhos ("Crónica de D. Fernando" Lisboa, 1975, pag.6), ou seja, mercadores.

(75) ROOVER, Raymond de ob. cit., pag. 117.

(76) Ibidem, pag. 113.

(77) A.R.V., Protocolos, nº 1260, fol. s/nº.

(78) TAVARES, Maria José Ferro "Os Judeus em Portugal no século XV" Lisboa, 1982, em especial o capítulo V; IDEM, "O crescimento económico e o antijudaísmo no Portugal medieval" in: "Actas das III Jornadas hispano-portuquesas de Historia medieval. La Peninsula Iberica en la era de los Descubrimientos. 1391-1492" (no prelo).

(79) A.N.T.I., Convento do Carmo, "Livro de Escrituras", nº 18, doc. 39, fols. 25/26. Este documento tem um título elucidativo: "Estas ssoe as coussas que o Condestabre mandou screeper por nembramento dos factos de David Negro". Esse verdadeiro rol de acusações incluía uma cerrada denúncia acerca da atitude que David Negro tomara na guerra contra Castela, apoiando, primeiro D. Leonor, e depois o próprio monarca castelhano.

(80) TAVARES, M<sup>a</sup> José Ferro "O crescimento económico ..." pag. 30.

(81) RAU, Virginia "Bartolomeo di Iacopo Ser Vanni mercador-banqueiro florentino «estante» em Lisboa nos meados do século XV" in: "Do Tempo e da História" IV (1971), pag. 104 e docs. I e III do Apêndice documental.

(82) Ibidem, pag. 105. Já noutro artigo a mesma autora apontava estas conclusões: IDEM, "Uma família de mercadores italianos em Portugal no século XV: os Lomellini" Lisboa, 1956, separ. da "Revista da Faculdade de Letras" de Lisboa, tomo XXII, 2ª série, nº 2, 1956.

(83) Ibidem, pag. 116. Ver, à frente, o ponto dedicado aos câmbios.

(84) A.R.V., Bailia, nº 1151, fols. 81/85.

(85) A.R.V., Ibidem, fol. 82/82v. Em carta de 5 de Junho, mas de 1449, exibida por João do Infante, o Bailio de Valência certificava aos oficiais do rei de Portugal, em especial de Lisboa, que em Março desse ano recebera um protesto de Jacobo Danya, Jacobo Sborlac, Ugo Vespre, Guillermo Seguer, Jacome Topi, Bernardo Blanch e Bartholomeu Gianer, segundo o qual A. Moresino despachara para Lisboa certas mercadorias, arrestadas a pedido de Cosimo Lomellini.

(86) A.R.V., Ibidem, fol. 82v. A partida de mercadorias era importante e compreendia:

- 5 balas de panos da terra
- 48 panos
- 53 costais de pastel
- 3 costais de especiaria
- 1 costal de mercearia
- 1 bala de "couremarena"
- 2 cantaros
- 4 cofres
- Roupa
- 2 camas completas

(87) MELIS, Federigo "Aspetti della vita economica medievale (Studi nell'Archivio Datini di Prato)" tomo I, Siena, 1962, pag. 112/113.

(88) A.N.T.T., Col. Especial, S. Vicente de Fora, M. 26, doc. 39.

(89) "Livro do Cartório da Sé" in: "Documentos para a História da Cidade d Lisboa" Lisboa, 1954, pag. 49.

(90) MARQUES, José "O testamento de D. Fernando Guerra" Braga, 1979, separ. de "Bracara Augusta" tomo XXXIII, fasc. 75/76 (1979), pags. 21/26. A lista das moedas de ouro que juntou vão arroladas na pag. 16. Não era raro as instituições eclesiásticas contratarem arrendamentos em moeda de ouro estrangeira. Eis um caso: em 15 de Fevereiro de 1424, Gil Martins Ferreira, mercador de Lisboa, trazia arrendado um moinho ao mosteiro de S. Vicente de Fora, pelo que pagava 4 coroas de ouro, velhas, de França, em contrato anualmente actualizado (A.N.T.T., Col. Especial, S. Vicente de Fora, Maço 26, Doc. 9.

(91) IDEM, Ibidem, pags. 22 e 24.

(92) Ibidem, pag. 25.

(93) Um bom exemplo do modo como funcionavam os Montes da Piedade pode ser obtido em: COSTA, Francisco Carreiro da "O Monte da Piedade, do Nordeste (A história de um antigo organismo regulador de cereais, na Ilha de Sam Miguel)" S. Miguel/Açores, 1945. Sobre a instituição dos Montes da Piedade: CASTRO, Manuel Mendes "Repertorio das Ordenações do Reyno de Portugal novamente Recopiladas. Com as Remissões dos Doutores do Reyno, que as declarão, e concordia das Leis de partida de Castella" Lisboa, 1604; FRAGOSO, R. P. Baptista "Regiminis Reipublicae Christianae, ex sacra Theologia, et ex utroque jure, ad utrumque forum coalescentis" Colónia, 1737, pags. 833/835 do vol. I. Mais recentemente: CLAVERO, Bartolomé ob. cit., pags. 151/155.

(94) SOARES, Rodrigo de Moraes "Celeiros Comuns" in: "Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria" 19 Semestre, 1855, pags. 149 e segts. Este relatório traça um panorama bastante completo da situação dos Celeiros Comuns e Montes da Piedade à data existentes. [O conhecimento deste relatório devo-o ao Prof. Doutor Helder Fonseca, da Universidade de Évora, a quem agradeço].

(95) MARIA, Fr. Domingos de Jesus "Monte de Piedade e concórdia Espiritual" Lisboa, 1647, pag. 3.

(96) IDEM, Ibidem, pag. 15.

(97) Ver, por exemplo: LOPEZ YEPES, José e SAGREDO FERNANDEZ, Félix "Las arcas de Limosnas del Conde de Haro y las instituciones de préstamo benéfico (siglos XV-XVI)" in: "A Pobreza e a Assistência aos Pobres na Península Ibérica durante a Idade Média. Actas das 1ª Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval" (Setembro 1972), tomo II, Lisboa, 1973, pags. 547/574.

(98) É esta a opinião expressa em Manoel d'Almeida e Souza LOBÃO: "Tractado Pratico Compendiario dos Censos" Lisboa, 1815, pag. 9.

(99) Acerca do "movimento" dessa conta: FARO, Jorge de "Receitas e Despesas da Fazenda Real de 1384 a 1481. Subsídios documentais" Lisboa, 1956, pag. 67; MH, III, 70, pag. 133, doc. de 4 de Outubro de 1426; MH, IV, 65, pag. 235, doc. de 1415/1433; MH, XII, 14, pags. 20/21, doc. de 29 de Julho de 1454. Ver as notas seguintes.

(100) RAU, Virginia "Relações Diplomáticas de Portugal durante o Reinado de D. Afonso V" in: "Aufs-

tze zur Portugiesischen Kulturgeschichte - Portugiesische Forschungen der Görresgesellschaft" dir. Hans Flasche, vol. IV, Münster, 1964, pag. 249.

(101) Entre vários exemplos: DP, Supl. I, 821; MH, XIV, 73, pags. 199/206.

(102) A.D.évora, Cód. 72 ("Regimento da Rendição dos Cativos Cristãos"), fols. 13, 17 e 22.

(103) A.D.évora, Ibidem, fol. 22.

(104) SOUSA, Armino ob. cit., vol. II, pag. 377.

(105) Num documento de Santarém, uma certa Domingas Pires, uma viúva de um mercador da cidade, no seu testamento, de meados do século XIV, referia que depositara no convento de S. Domingos de Santarém, ao qual se encontrava profundamente ligada, uma arca com boa moeda de ouro portuguesa e estrangeira (VILAR, H. V. e BARATA, F. T. obras citadas, notas 70 e 71).

(106) LAPA, Manuel Rodrigues "Cantigas d'escarnho e de mal dizer dos cancioneiros medievais galego-portugueses" Coimbra, 2ª ed., 1970, cantiga nº 189.

(107) A.R.V., Protocolos, nº 2607, fol. s/nº.

(108) (TAVARES), Maria José Ferro "Estudos de História Monetária Portuguesa (1383-1438)" Lisboa, 1974, quadro entre-páginas 124/125.

(109) A taxa declarada os 50 florins aragoneses renderiam 15.000 libras portuguesas, enquanto pelos preços praticados em Portugal ficariam pelas 13.500 libras. A taxa de lucro reporta-se, portanto, às 13.500 libras, o preço "oficial".

(110) A.H.P.B., Not. Juan Reniu, "Manual" Leg. 4, Fevereiro-Maio de 1433, fol. s/nº.

(111) Em Valência, por esta altura, cada libra de açafreão custava cerca de 33 soldos (GIRAL-HADZI IOSSIF, Jacqueline "Valencia - puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)" Valência, 1989, pag. 422). Sendo assim, uma libra (peso) de açafreão custava, de facto, 3 florins, contra os 5 que eram declarados.

(112) Segundo Mª José Ferro (TAVARES) - ob. et loc. cit - em 1428, 1 florim valia 80 reais brancos.

(113) A.H.P.B., Not. Juan Reniu, "Manual" Leg. 4, 6/2/1433-15/5/1433, fol. s/nº, assento de 10 de Março de 1433.

(114) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 5, 1407-1408, fol. 83, assento de 16 de Fevereiro de 1408.

(115) A.R.V., Protocolos, nº 1254, fol. s/nº, assento de 21 de Fevereiro de 1408. Num acrescento ao assento, datado de 27 de Outubro, Amalrich vem afirmar que a dívida fora paga pelo cidadão valenciano.

(116) A.R.V., Protocolos, nº 1260, fol. s/nº. Ver acima nota 109.

(117) Este documento foi resumido por: MADURELL MARIMÓN, José M<sup>e</sup> "Portugueses em Barcelona (1391-1441) - Notas dispersas para su historia" in: "Bracara Augusta" vol. XVI/XVII, Braga, 1964, pag. 252.

(118) A.R.V., Protocolos, nº 1255 e 2606, fol. s/nº. Ver o Cap. II desta 2ª Parte.

(119) A.R.V., Protocolos, nº 1255 e 2606, fol. s/nº, assento também de 15 de Fevereiro de 1409 e imediatamente anterior ao celebrado por João Eanes Macho. Note-se que este tipo de situação aproxima-se bastante do que a doutrina chamou, nos finais do século XV, o «contractus trinus» ou «triple»: LÉVY, J-Ph "Un palliatif à la prohibition de l'usure: le «contractus trinus» ou «triplex»" in: "Révue Historique de Droit Français et étranger" nº 3-4, Paris, 1939, pags. 423/433. Tratava-se de juntar num só documento 3 contratos: constituição de uma sociedade, contratação de um seguro através do abandono, pelo segurado, duma parte dos seus lucros, e venda, pelo capitalista, de lucros eventuais contra uma soma fixa. É verdade que esta última soma, para configurar a pureza do contrato, deveria ter a forma de renda anual; ao mesmo tempo, também é certo que a sociedade preferencialmente escolhida para a celebração destes contratos seria a de comandita. Todavia, discutindo-se ainda se este tipo de situação não é um mero problema doutrinário, é interessante notar como este caso poderia prefigurar o que seria o "contractus trinus".

(120) A.R.V., Protocolos, nº 2606, fol. s/nº.

(121) IDEM, Ibidem. Alvaro Cerdo prometia pagar os 45 florins do seguinte modo: 12 milheiros de sardinha, "salse de cofi" do Porto, à razão de 1 florim/milheiro. O restante pagaria em pescada "salsis" à razão de 13 soldos valencianos/dúzia. Este peixe chegaria a Valência pela Páscoa e só no caso de não aparecer se previa o pagamento em dinheiro.

(122) A.H.P.B., Not Bernardo Pi, "32 Manual Comum" Leg. 23, 18/12/1427-19/7/1428, fols. 96 r/v.

(123) A.H.P.B., Not Bernardo Pi, "32 Manual Comum" Leg. 23, 18/12/1427-19/7/1428, fols. 96v/97.

(124) A.H.P.B., Not Bernardo Pi, "32 Manual Comum" Leg. 23, 18/12/1427-19/7/1428, fols. 97 r/v. A primeira vista, estas escrituras como implicavam o pagamento de 33.000 soldos, ou seja 1650 libras, à taxa de 14.000 soldos/cada mil/ano, significariam, no final do primeiro ano, que se recebessem 1716 libras. As 66 libras de diferença, entre estas 1716 libras e as 1650, dariam uma taxa de 4 %. Como a seguir se verá não é assim.

(125) COSTA, Mário Júlio de Almeida "Raizes do Censo Consignativo" Coimbra, 1961. Vale, mais uma vez, chamar a atenção para a importância desta obra, uma das poucas que abordou os problemas do crédito, neste caso rural, medieval.

(126) IDEM, Ibidem, pag. 86.

(127) Ibidem, pag. 79.

(128) DUFOURCO, Ch.-Em. e DALCHÉ, J. Gautier "L'Espagne chrétienne au Moyen Age" pag. 214.

(129) IDEM, Ibidem, pag. 215.

(130) HEERS, Jacques "Gênes au XVe siècle" Paris, 1961, pags. 97/106.



(131) A.H.P.B., Not. Bernardo Pi, "34 Manual Comum" Leg. 23, 1428-1429, fols. 35 r/v.

(132) A.H.P.B., Ibidem: "Nomine tutorio predicto confiteor et recognosco vobis venerabilis Alfonso Johannes de domo Illustri domini regis Portugaliae licet absente quid in modum subscriptum dedistis et solvistis michi dicto nomine recipienti omnes illas mille septuagentas triginta sex libras septem solidos et quinque denarios monete Barchinone de terno que michi debebantur rationibus infrascriptis videlicet mille sexcente quinquaginta (sic) libre per quibus sine quorum precio vos vendidistis michi dicto nomine dictis filiis meis et suis et quibus ipsi velint perpetuo instrumento tamen gratie redimendi mediante centum decem septem libras decem septem solidos et unum denarium Barchinone de censuali mortuo ...".

(133) A.H.P.B., Not. Bernardo Pi, "34 Manual Comum" Leg. 23, 1428-1429, fols. 52v/53.

(134) IDEM, Ibidem: "... Ego Ayras Gomez de Silva, miles, procurator ad ad hec una in solidum cum honorabile Steffano Alfonsi, decretorum doctore de Portugalia, legitime constituimus a venerabili Alfonso Johannis, de domo Illustrissimi domini regis Portugaliae, prout de ipsa procuracione plene constat instrumento publico inde factoin villa de Arrayolos ... confiteor et recognosco vobis venerabili domnie Johannete uxori venerabilis Jacobi Xatanti ... tradidistis et delliberanistis michi dicto nomine recipienti et ego eodem nomine a vobis habui et recepi realiter et de facto pecias pannorum auri et ciriçi ...".

(135) Seguimos aqui as explicações, de resto geralmente aceites, de DUFORCO, Ch.-Em. e DALCHÉ, J. Gautier ob. cit., pag. 215.

(136) COSTA, Mário Júlio de Almeida ob. cit., pag. 90.

(137) DUFORCO, Ch-Em e DALCHÉ, J. Gautier ob. cit., pag. 214.

(138) COSTA, Mário Júlio de Almeida ob. cit., nota da pag. 81.

(139) A diferença entre os 33.000 soldos e as 1736 libras, 7 soldos e 5 dinheiros aproxima-se de 236 libras, daí a taxa de 13,6 %.

(140) A.C.A., Canc. Real, nº 1625, fol. 140 r/v. Dada a forma lacónica como está redigido o documento não é possível garantir a forma como seria pago o censual, o qual, neste caso, poderia ser uma renda de qualquer tipo.

(141) GONÇALVES, Iria "As finanças municipais do Porto na segunda metade do século XV" in: "Documentos e Memórias para a História do Porto" XLV, Porto, 1987, pag. 54/56 e 116.

(142) IDEM, "Pedidos e empréstimos públicos em Portugal durante a Idade Média" Lisboa, 1964, separ. de "Ciência e Técnica Fiscal" nº 52/54 e 56/57 (1963).

(143) "Livro dos Conselhos de El-Rei D. Duarte (Livro da Cartuxa)" edição diplomática de A. H. de Oliveira Marques e João José Alves Dias, Lisboa, 1982, pag. 17; DP, Supl. I, 214/215, docs. de Fevereiro de 1443.

(144) SOUSA, Armindo de ob. cit., pags. 229 e 233. Para as dividas municipais: GONÇALVES, Iria "As finanças municipais do Porto ..." pags. 115/116.

(145) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 13, 14/12/1390-5/6/1391, fols. 20, 22v/23, 25 e 28v/2v.

(146) SALRACH, José M<sup>a</sup> "La Corona de Aragón" in: "Historia de España" vol. IV ("Feudalismo y consolidación de los pueblos hispánicos (siglos XI-XV)") dir. M. Tunon de Lara, Barcelona, 3<sup>a</sup> ed., 1<sup>a</sup> reimp., 1982, pag. 321.

(147) HEERS, Jacques ob. cit., pag. 96 e segts.

(148) COSTA, Mário Júlio de Almeida ob. cit., pags. 29/30.

(149) Os problemas da cultura dos mercadores foi tratado na segunda parte do Cap. I, da 1<sup>a</sup> Parte. Também no início deste capítulo foi possível abordar algumas das restrições a que os mercadores estavam sujeitos no desempenho da sua actividade.

(150) A.H.P.B., Not. Joan Reniu, "Manual" Leg. 4, 6/2/1433-15/5/1433. Trata-se de um conjunto de mais de duas dezenas de escrituras, as quais, aliás, ocupam uma grande parte do livro notarial. Sobre os documentos notariais importa ver o que se refere no final, em "Fontes" ("Arquivos, Fontes e Bibliografia"), a fim de melhor poder compreender as actividades de João Afonso da Silveira.

(151) Esta interessante figura do Arcebispo D. Pedro mereceu algumas referências no n.º 2, do Cap. I desta 2<sup>a</sup> Parte. Estas operações de que encarregou o seu procurador não eram esporádicas. Em carta de 12 de Maio de 1440 dirigida à vereação de Lisboa (DP, Supl. I, 107), o Infante D. Pedro informava que o Arcebispo fora à Sicília comprar trigo e ainda não voltara.

(152) Com pena constatou-se que parecem estar irremediavelmente perdidas, por inexistência dos livros notariais, as escrituras de venda do pescado realizadas pelo procurador do Arcebispo. As correspondentes à venda, ou "troca", do pescado podem ser conferidas na Fig. 39. Além dessas escrituras, foram ainda identificados os seguintes assentos notariais, todos de 1433: 12 de Março (notificação a Dominico Ferdinandi, para que pagasse as 80 libras, das 100 que devia a J. A. da Silveira pela compra da partida de peixe); 1 de Abril (J. A. da Silveira nomeia seu procurador João Amigo, receptor e colector das Comendas do Arcebispado de Lisboa); 6 de Abril (acompanhado por 2 testemunhas, J. A. da Silveira notifica J. Serradelli para pagar as 56 libras e 11 soldos barceloneses a Bartholomeu Trillo das 157 libras e 17 soldos que lhe devia); 16 de Abril (notificação de Nicholao Serradelli, feita por J. A. da Silveira e Pedro Ramos a quem, no dia anterior, já o procurador do Arcebispo havia vendido o crédito de 74 libras); 21 de Abril (duas escrituras onde são transaccionados os créditos pelos primeiros compradores a outros cidadãos de Barcelona).

(153) A.H.P.B., Not. Juan Reniu, Ibidem. O assento começa com a identificação do procurador: "Johannes Alfonso habitator civitatis d'Evora, Regni Portugalie, maiordomus Reverendi in Christo Patris et Domini Domni Don Pedro, Archiepiscopus Lisbone, procurator ad hec" e continua especificando a dívida de 45 libras "... monete Barchinone de terno quas dictus Domni Archiepiscopus debet vobis Johanni Nicholay, ortolano civi Barchinone, rationem et pro precio certe sortis de civada", por isso, o procurador concede todos os direitos ("do, cedo et mando omnia jura") que o Arcebispo tinha sobre Johanni Serradelli "mercatozem civem dicte civitatis et euis bona rationem et accionem aliorum quadraginta quinque librorum dicte monete ex illis videlicet centum quinquaginta septem libris et decem septem solidis"; Serradelli devia esta quantia "pro precio certe sortis de congres et de merluses".

(154) IDEM, Ibidem.

(155) Há assentos que se limitam a uma aparente venda do crédito, sem aquisição de qualquer mercadoria de retorno. Uma parte dessas verbas poderia ter sido utilizadas para pagar viagens, alojamento e manutenção de João Afonso da Silveira e seus acompanhantes. Essas vendas são as seguintes: as 20 libras de crédito vendidas a Gabriel Valls contra os direitos que possuía sobre F. Serradelli das 99 que devia; do segundo tipo é, certamente, a realizada a Petro Comelles, que incluía pousada e albergue.

(156) Este quadro, provavelmente elaborado pelo próprio notário, dado os tipos de letra, parece especialmente interessante (Ver Fig. 38 e Imagem 2 do Anexo II). Note-se que, como era hábito nos livros notariais barceloneses, este documento se encontra preso junto a uma das páginas em que o interveniente era João Afonso da Silveira (A.H.P.P., Ibidem).

(157) Sobre a questão dos câmbios e das letras de câmbios cf. com o ponto seguinte.

(158) HAMILTON, Earl J. "Money, Prices and Wages in Valencia, Aragon, and Navarre, 1351-1500" Cambridge, Massachusetts, 1936, Apêndice IV ("Commodity Prices in Aragon"), pags. 223/224. Note-se que é bastante difícil uma comparação mais directa, tanto pela multiplicidade das medidas de capacidade a comparar e os problemas de equivalências, como pela impossibilidade de determinar com toda a exactidão os valores cambiais das moedas. Em qualquer caso, parece bastante elucidativa a conclusão que se pode extrair a partir dos valores da comparação que foram propostos.

(159) MARQUES, A. H. de Oliveira "Introdução à História da Agricultura em Portugal" Lisboa, 2ª ed., 1968, pags. 219/220. Sobre o movimento dos preços: MOLLFF, Philippe "Réflexions sur l'histoire des prix dans la peninsule ibérique aux XIV et XV siècles" in: "Studi in onore di Federigo Melis" vol. III, 1978, pags.73/90.

(160) IDEM, Ibidem, pags. 168 e seqts.

(161) A.H.P.B., Not. Joan Renu, "Manual" cit.

(162) A.H.P.B., Not. Bernardo Bastat, "3 Manuale Comune" Leg. 2, 1446-1447, fol. 13 r/v.

(163) A única obra sobre a utilização regular de letras de câmbio em Portugal é, já para o século XVI: SILVA, J. Gentil da "Marchandises et Finances. Lettres de Lisbonne: Les Gomes (1564-1578)" Paris, 1959.

(164) DP, Supl. I, 190.

(165) A.H.P.B., Not. Juan Nadal, "Manual de Contrates Comunes" Leg. 27, 1394-1395, fol. s/nº. O que é possível ler-se é o seguinte: "Johannes Periz, mercator de Portu Portugalie, confiteor et recognosco vobis Jacobo Axenderii, mercatori civi Barchinone, presenti que solvistis michi bene (...) etc. centum viginti quinque fflorenis auri Aragone quos Michael (...), mercator civis Valentie, a me receperat in civitate Valentie ratione cambii (...) et inter me et ipsum feci in dicta civitate quos pro michi per vos solui (...) facere pro (...) in hac civitate ut pacat de ipso cambio per literis cambii per ipsum Michelem vobis directam quam vobis restituo. Renunciando etc. Finere etc. Testes Jacobus Fusti, mercator, et Efranciscus de Serra Longa, cord..., cives Barchinone".

(166) ROOVER, Raymond de "L'évolution de la Lettre de Change (XIVe - XVIIIe siècles)" Paris, 1953, pags. 43/49. Ver as considerações e outros exemplos que, a propósito das letras de câmbio teceram: LAPEYRE, Henri "Une Lettre de Change endossé en 1430" in: "Annales - économies, Sociétés et Civilisations" nº 2, 1958, pags. 260/265; COLL JULIA, N. "Una letra de cambio y de su recambio originales de 1461; transferencia de la segunda" in: "Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos" IV (1974), Barcelona, pags. 447/454; CONDE Y DELGADO, Rafael "Seis letras de cambio cuatrocen-tistas giradas contra Barcelona" in: ob. cit. V (1977), pags. 63/74; SAYOUS, André-E. "Els Métodes Comercials a la Barcelona del Segle XV" in: "Els Métodes Comercials a la Barcelona Medieval" Barcelo-na, 1975, pags 120/129.

(167) MELIS, Federigo "Aspetti della vita economica medievale (Studi nell'Archivio Datini di Prato)" tomo I, Siena, 1962.

(168) COELHO, José Gabriel Pinto "Lições de Direito Comercial" vol. I, Lisboa, 2ª ed., 1945.

(169) CARNEIRO, José Marques de Sá "Da Letra de Câmbio na Legislação Portuguesa" Porto, 1919.

(170) DIAS, José Gonsalves "Da Letra e da Livrança - segundo a Lei Uniforme e o Código Comercial" Vol. I, Farnalício, 1939.

(171) Este exemplo foi extraído de J. Gabriel Pinto COELHO (ob. cit., pags. 13/14), embora com a alteração das localidades (Londres por Barcelona) e das espécies monetárias envolvidas.

(172) LAPEYRE, Henri "Alphonse V et ses banquiers" separ. de "Le Moyen Age" nº 1-2 (1961), em especial pag. 97; SPUFFORD, Peter "Handbook of Medieval Exchange" University College of London, Londres, 1986, Introdução, pags. XXX e seqts.; ROOVER, Raymond de "L'évolution de la Lettre ..." pags. 45 e seqts.

(173) ROOVER, Raymond de ob. cit., pags. 53/55; GARCIA I SANZ, Arcadi e FELIU I MONFORT, Gaspar "Estudi introductorio" a "Els Métodes Comercials a la Barcelona Medieval" de André-E. Sayous, Barcelo-na, 1975, pags. 28/29.

(174) O ducado, por exemplo, conheceu, só no ano de 1465, duas paridades diferentes: respectivamente 300 e 350 reais (HEERS, J. "L'Expansion maritime portugaise à la fin du Moyen-Age: la Méditerranée" Lisboa, 1956, separ. da "Revista da Faculdade de Letras" de Lisboa, tomo XXII, 2ª série, nº 2, 1956, pag. 94).

(175) MUELLER, Reinhold C. "«Chome l'ucciello di passagio»: la demande saisonnière des espèces et le marché des changes à Venise au Moyen Age" in: "études d'Histoire Monétaire" textos reunidos por John Day, Lille, 1984, pag. 202.

(176) CARNEIRO, José M. de Sá ob. cit., pag. 17. Este autor lembra que a letra de câmbio tinha como funções: realizar o câmbio trajectício, servir de instrumento de circulação e de instrumento de crédito.

(177) É o que, correctamente, lembra Peter SPUFFORD (ob. cit., pag. XL/XLI) comentando as posições de Raymond de Roover. Também José Sá Carneiro (ob. et loc. cit.) nunca se terá apercebido dessa função da letra de câmbio.

(178) Cf. com o que no nº 2 deste Capítulo se disse acerca desta questão.

(179) A.N.T.T., Col. Especial, Ordem de Cristo, M. 6, Doc. 17.

(180) MH, XIV, 73, pags. 199/206, quitação a João Fernandes da Silveira referente aos anos de 1456-1460; MH, IX, 126, pags. 169/171, relativa à ida à corte pontificia, em 1443, do bispo de Ceuta, D. João Manuel, para tratar de vários assuntos; AZEVEDO, Pedro de "Documentos das Chancelarias Reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos" tomo I, Lisboa, 1915, nº 285, pags. 322/324. Outro exemplo é o protesto de uma letra de 30 de Junho de 1421 apresentado por G. C. MARRI ("I Documenti Commerciali del fondo diplomatico Mediceo nell'Archivio di Stato di Firenze (1230-1492) - Regesti" Florença, 1951, pag. 36): "Johannes Vincencii Medici can. eccl. Ulixbonensis in regno Portugalie protestat occasione duarum litterarum cambii...".

(181) HEERS, J. ob. cit., pag. 93, referente a actos entre 1426 e 1464; DP, Supl. I, 985, doc. de 3 de Junho de 1446, ainda envolvendo a viagem do bispo de Ceuta.

(182) Há vários estudos acerca das bolsas concedidas a estudantes a estudar no exterior: RAU, Virginia "Studenti ed Eruditi Portoghesi in Italia" in: "Estudos Italianos em Portugal" 36 (1973), onde publicou documentação acerca das contas e câmbios efectuados; MELIS, Federigo "Sul finanziamento degli allievi portoghesi del Real Colegio de Espana di Bologna nel XV secolo" separ. de "Studia Albornotiana (El Cardenal Albornoz y el Colegio de Espana)" vol. XIII, Publ. do Real Colegio de Espana, 1973, pags. 419/434, onde também publicou documentação relativa às transferências de verbas para pagamento a bolseiros do reino; MORENO, Humberto Baquero "Um aspecto da politica cultural de D. Afonso V: a concessão de bolsas de estudo" in: "Revista das Ciências do Homem" Univ. de Lourenço Marques, vol. III, nº 1, série A, 1970, em especial pags. 200/205, onde o autor listou, em quadro, os bolseiros conhecidos. Conhece-se, todavia, menos a presença de estudantes e eruditos italianos em Portugal: RAU, Virginia "Italianismo na cultura juridica portuguesa do século XV" separ. da "Revista Portuguesa de História" tomo XII, Coimbra, 1969.

(183) DP, I, 319, carta de 28 de Novembro de 1440 em que o rei português ordena ao seu tesoureiro o pagamento de letras de câmbio; DP, I, 337, documento de 23 de Junho de 1443; DP, Supl. I, nº 143 e 154.

(184) Alvarez, Fr. João "Chronica do Infante Santo D. Fernando" ed. de Mendes dos Remedios, Coimbra, 1911, pag. 46.

(185) MH, III, 104, pags. 215/216.

(186) SPUFFORD, Peter ob. cit., pag. XXXII.

(187) COELHO, José Gabriel Pinto ob. cit., pag. 14 e LAPEYRE, Henri "Une Lettre de Change endossée en 1430" in: ob. cit., pags. 260/261.

(188) ROOVER, Raymond de "The Organization of Trade" in: "The Cambridge economic History of Europe" N.Y., 1979, pags. 53/56; PELAEZ, Manuel J. "Cambios y Seguros Maritimos en Derecho Catalan y Baleares" Bolonha, 1984, pag. 93; PERELS, Leopold "L'apparition des prêts, changes et assurances maritimes dans les pays de la Couronne d'Aragon" in: "Revue Historique de Droit Français et étranger" Paris, 1945, pag. 280/286.

- (189) MARGUES, A. H. de Oliveira "Para a história dos seguros em Portugal - Notas e documentos" Lisboa, 1977, pag. 17.
- (190) A.H.P.B., Not. Bernardo Nadal, "Manual" Leg. 5, 1407-1408, fol. 83.
- (191) Resumido por José M<sup>a</sup> MADURREL MARIMÓN "Portugueses em Barcelona (1391-1441) - Notas dispersas para su historia" in: "Bracara Augusta" vol. XVI/XVII, Braga, 1964, pag. 252.
- (192) A.H.P.B., Not. Juan Reniu, "Manual" Leg. 4, 6/2/1433-15/5/1433, fol. s/n<sup>o</sup>.
- (193) RENOUD, Yves "Le commerce de l'argent au Moyen Age" in: "études d'Histoire Médiéval" vol. I, Paris, 1968, pag. 220.
- (194) DAY, John "études d'Histoire Monétaire. Introduction" Lille, 1904, pag. 17; SALRACH, J. M<sup>a</sup> ob. cit., pag. 320.
- (195) ARAGÃO, A. Teixeira ob. cit., I, pags. 374/381.
- (196) Ibidem, pag. 375.
- (197) (TAVARES) Maria José Ferro "Para o Estudo da Numária de D. Fernando" Porto, 1982, separ. de "Estudos Medievais" n<sup>o</sup>2, Porto, 1982, pag. 29.
- (198) ARAGÃO, A. Teixeira ob. cit., pag. 376; "Livro dos Conselhos de el-Rei D. Duarte" Lisboa, 1982, pags. 139/141.
- (199) TAVARES, Maria José Ferro "Subsídios para o Estudo da História Monetária do Séc. XV (1448-1495)" separ. de "Nummus" 2<sup>a</sup> série, vol. IV/V/VI, Porto, 1981/1983, pags. 12/13 e 18.
- (200) Ver nota 145.
- (201) MARGUES, A. H. Oliveira "A moeda portuguesa durante a Idade Média" in: "Ensaios de História Medieval Portuguesa" Lisboa, 1980, pag. 214.
- (202) MUELLER, R. ob. cit., quadro da pag. 202.
- (203) SIVERY, Gérard "Mouvements de capitaux et taux d'intérêt en Occident au XIII<sup>e</sup> siècle" in: "Annales - E. S. C." n<sup>o</sup> 1, 1983.
- (204) IDEM, Ibidem, pag. 147.
- (205) Cf. com o n<sup>o</sup> 2 deste Capítulo, no início.
- (206) SIVERY, Gérard ob. cit., pag. 140.