

XXI APHES

XXI Encontro da Associação Portuguesa
de História Económica e Social

Relações Portugal-Europa



Universidade do Minho - Braga
16 - 17 de Novembro de 2001
Complexo Pedagógico 2 - Anfiteatro B1 e B2

Programa

Sábado, 17 Novembro 2001

**XXI ENCONTRO DA AHES
(Novembro 2001)**

**A definição de redes comerciais no *hinterland* de Entre-Douro-e-Minho.
As articulações definidas a partir do porto de Vila do Conde (Séc. XVI)**

**AMÉLIA POLÓNIA
Faculdade de Letras da Universidade do Porto
Email: amelia.polonia@netc.pt**

**A definição de redes comerciais no *hinterland* de Entre-Douro-e-Minho.
As articulações definidas a partir do porto de Vila do Conde (Séc. XVI)**

O percurso delineado no sentido da globalização económica, hoje fenómeno de discussão na ordem do dia, foi longo e complexo, e integrou a criação de redes, comerciais e financeiras, de pequena, média e grande dimensão. A pesquisa internacional e nacional sobre esta matéria tendeu a focar este fenómeno em termos macro-analíticos e a questioná-lo em larga escala, procurando, quando muito, situar praças comerciais e financeiras portuguesas em redes europeias e intercontinentais, menosprezando o nível local, e as articulações regionais internas definidas no espaço metropolitano. Partindo da análise de um particular porto de Entre-Douro-e-Minho no século XVI, Vila do Conde, tendo como base um projecto de investigação que esteve na origem de uma dissertação de doutoramento apresentada à FLUP, o que nos propomos com este trabalho é:

1. Procurar captar redes comerciais definidas neste particular espaço portuário e o *hinterland* que serve;

2. Procurar questionar o papel que um pequeno porto marítimo sem capital comercial activo de volume significativo, mas com força e visibilidade em termos de transporte marítimo, assume na dinâmica comercial regional, a partir de eixos de articulação com o interior: Braga, Guimarães, Barcelos, Chaves, e com outros portos marítimos, em particular o da cidade do Porto.

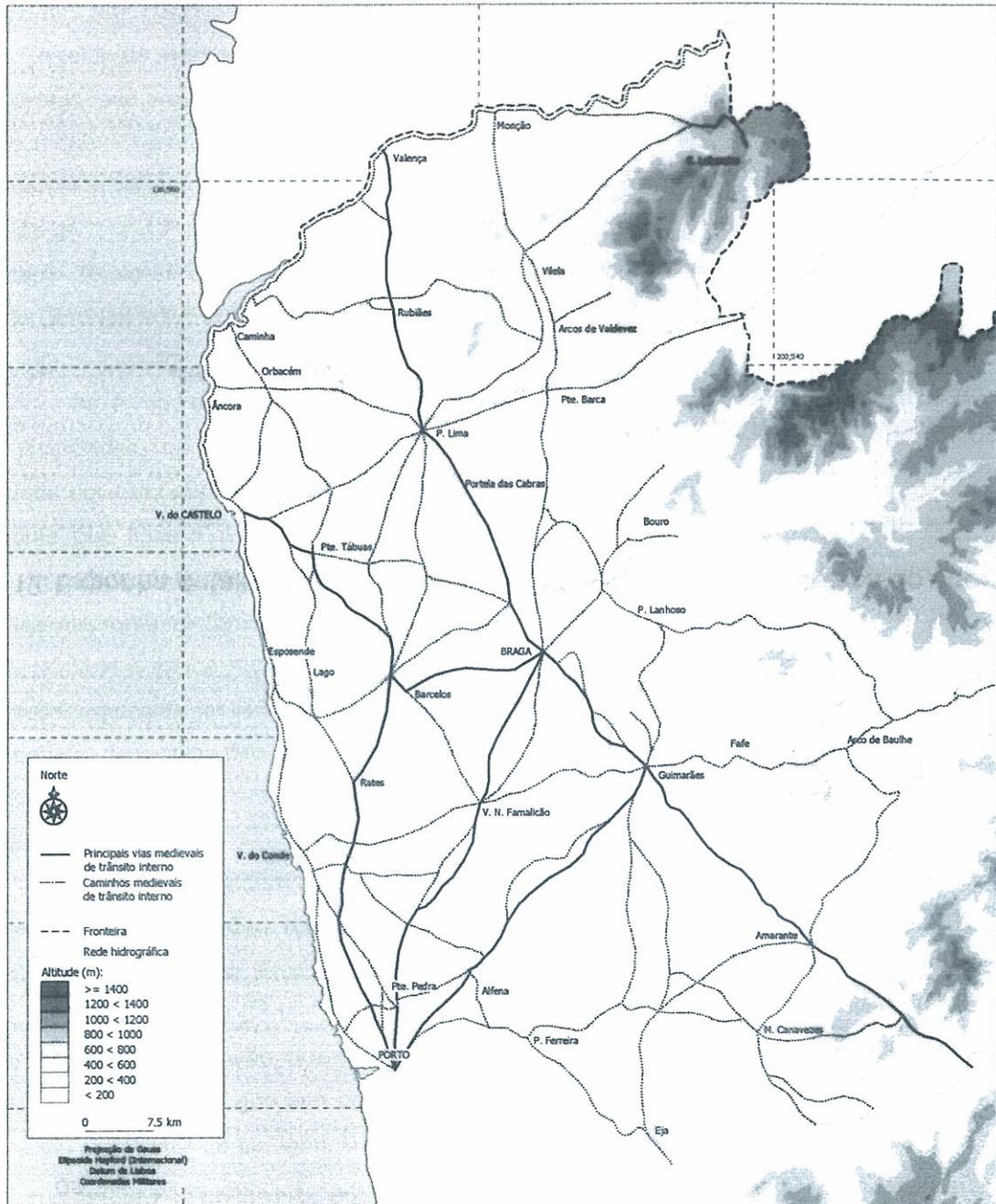
Procurar-se-à, para tanto, partir da compreensão de condicionantes espaciais, integrando a apresentação dos eixos de circulação de homens e de mercadorias; institucionais, interrogando relações de dependência e articulação administrativa e financeira; comerciais, procurando averiguar a existência de redes, formais e informais, de natureza mercantil e financeira, focalizadas em particular a partir de iniciativas de armação comercial ultramarina; e humanas, procurando perspectivar a existência de redes familiares ou pessoais que articulem pólos distintos, mas complementares, em particular a cidade do Porto e Vila do Conde.

O primeiro factor a analisar será o da implantação topográfica de Vila do Conde no território de Entre-Douro-e-Minho, e as suas articulações viárias com alguns dos pólos urbanos mais salientes desse espaço.

1. Vias de acesso

A discussão desta matéria prende-se, antes de mais, com a definição da rede viária da faixa costeira de Entre-Douro-e-Minho, matéria que abordaremos através dos trabalhos de Carlos Alberto Ferreira de Almeida e de Eugénio Andrea da Cunha Freitas. A importância que atribuímos a esta questão poderá, de resto, ser equacionada nas palavras do primeiro desses autores: "*No estudo da viação o mais importante historicamente não é tanto a descoberta do traçado material dos caminhos, mas sim as suas funções e as suas*

Principais vias de circulação em Entre Douro e Minho (séculos XV e XVI)



Fonte: ALMEIDA, Carlos Alberto F., *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, Porto, FLUP, 1968, Dissert. Polic., Figs. 4 e 5.

Carta Administrativa de Portugal (Atlas do Ambiente), escala 1:250.000, Direcção Geral do Ambiente, 1994.

Carta da Hidrografia Continental - Principais Bacias Hidrográficas (Atlas do Ambiente), escala 1:1.000.000, Direcção Geral do Ambiente, 1982.

Hipsométrica (Atlas do Ambiente), escala 1:1.000.000, Direcção Geral do Ambiente, 1982.

*consequências sociais, económicas, culturais, políticas, etc., a quantidade de tráfego e de homens que transitavam por elas."*¹

Neste pressuposto teremos, antes de mais, que distinguir a existência de itinerários inter-regionais (e entre estes, os principais e os secundários) dos circuitos locais, os quais servem estratégias e agentes humanos diversos. No que se refere aos primeiros, e balizando-nos nas conclusões apresentadas para o período romano e medieval por Carlos Alberto Ferreira de Almeida, parece claro que Vila do Conde se apresenta em relativa marginalidade face a esses principais circuitos, que parecem ter sido mais afastados da costa. No espaço que em particular nos importa considerar, entre o rio Douro e o rio Lima, três eixos viários parecem ter dominado a época medieval. Um deles é o que ligava o Porto - Barcelos (via Ponte de Ave) - Ponte de Lima. O outro o que articulava Porto - Braga (via Santo Tirso e Famalicão) - Ponte de Lima. Outro ainda o que ligava Porto- Guimarães (via Alfena)- Braga - Ponte de Lima (ou a sua variante para Ponte da Barca). Em nenhum deles Vila do Conde surge como ponto de passagem (cf. fig. 1)

Se é, por outro lado, verdade que os rios forçam os caminhos a confluir para certas localidades, na época medieval e moderna Vila do Conde não parece ter sido beneficiada por essa circunstância, facto para o qual não deverá ser estranha a ausência de uma ponte que ligasse a localidade à margem sul do rio Ave. Na época romana essa passagem parece ter-se feito preferencialmente pela ponte de Langocinha², como demonstra o mapa das vias romanas de Entre-Doiro-e-Minho que aqui anexamos (fig. 2), enquanto por toda a medievalidade e época moderna a Ponte d'Ave serviria os viandantes de maior curso que não tivessem qualquer localidade costeira como destino final. Isso mesmo é abundantemente documentado, quer pelos itinerários régios (D. Dinis - 1288, 1308; D. João I – 1385; D. Afonso V -1462), quer pelos percursos de peregrinação, quer ainda pelos circuitos efectuados por simples viajantes.

Na época moderna, este panorama tende a relativizar-se. D. Manuel, num percurso misto de intenções religiosas e políticas dirige-se a Santiago através do Porto, passando por Braga, Dume, Arcos de Valdevez e Ponte da Barca³. Na volta, porém, sabemos-lo em Barcelos e em Vila do Conde⁴. Para o século XVI podemos, de resto, comprovar, através da nossa própria investigação, que Vila do Conde não foi totalmente marginal em relação aos itinerários dos peregrinos que iam para, e vinham de Santiago de Compostela. Isso mesmo comprovam os registos de peregrinos assistidos pela Casa da Misericórdia local⁵.

Idênticas tendências, que apontam para uma valorização moderna dos percursos que englobavam localidades costeiras de Entre-Douro-e-Minho, parecem ser sugeridas pelos itinerários de viajantes que percorreram o país nos séculos XV e XVI. Isso mesmo decorre da

¹ ALMEIDA, 1968: 5

² ALMEIDA, 1968: 27 e 181

³ ALMEIDA, 1968: 162

⁴ A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 97v. e 99 e 103

⁵ A.S.C.M.V.C. - *Livros de Receita e Despesa, passim*

análise dos relatos de viagens efectuadas no reino por Leão de Rosmithal, Nicolau Polievolo, Jeronimo Munzer, Dom Edme de Saulier, Erich Lassota de Steblovo e Confalonieri. Da leitura desses relatos, cujos trajectos, vectorizados por Carlos A. Ferreira de Almeida⁶ se encontram sistematizados na figura 3, algumas ideias se destacam.

Em primeiro lugar, é notável o facto de só a partir do século XVI as localidades costeiras se inserirem nesses circuitos de viagem, revelando claramente a importância acrescida que os portos portugueses, em particular de Entre-Douro-e-Minho, passavam a assumir na economia do país, tornando-se apelativos a paragens de viandantes, quer pela sua fama quer, eventualmente, por melhores condições de alojamento e de circulação, sendo de presumir a existência de maiores investimentos na conservação das vias de acesso a essas urbes. Isso é particularmente notório no caso de Vila do Conde. Sintomático é, ainda, o facto de esta vila, ao contrário de Viana, ser atravessada, de entre os itinerários compulsados, apenas por D. Manuel em 1502, e por Confalonieri em 1594, percorrendo este um trajecto manifestamente excepcional em relação aqueles dominantes, como se pode inferir do que até agora expusemos, o que de novo comprova a relativa marginalidade de Vila de Conde em relação aos principais eixos de itinação, mesmo no século XVI.

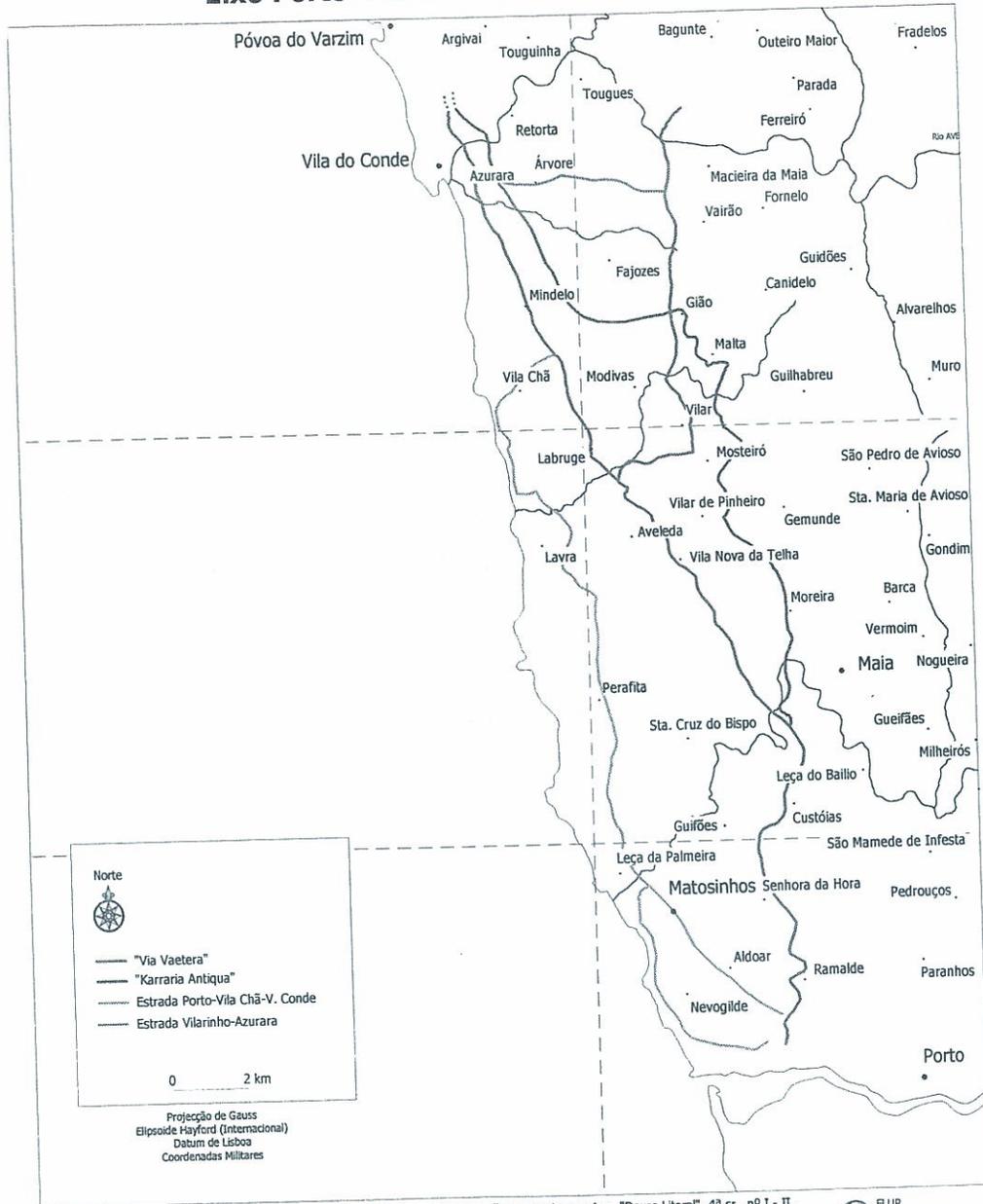
O quadro exposto aponta, ainda, para duas outras considerações. Em primeiro lugar, os rumos seguidos, incluindo ou não, localidades costeiras, poderão ser reveladores, como dissemos, da maior dinamização desses pólos económicos, mas dependem também do perfil dos viajantes e da intencionalidade das viagens. Não é indiferente, pois, que estas fossem empreendidas por diplomatas, como acontece com Leão de Rosmithal; militares, como no caso de Erich Lassota; humanistas, como Clenardo ou Jerónimo Munzer; pelo secretário do núncio papal, Confalonieri; ou por alguém responsável pela visita de abadias de uma ordem religiosa como ocorre com Dom Edme de Saulier. Se exceptuarmos este último, porém, em nenhum dos outros casos os percursos seguidos foram ditados por um objectivo específico. Assim sendo, parece ter sido, de facto, o primeiro elemento do binómio - a maior atracção exercida pelos portos de mar - o maior responsável pelas opções viárias seguidas no século XVI, as quais passaram a incluir trajectos mais costeiros.

Em segundo lugar, a minúcia da descrição da viagem de Confalonieri aponta, com clareza, para a existência de uma alternativa viária que desde Matosinhos acompanha a costa até Caminha. O estudo desse eixo, nomeadamente do troço entre Leça e Vila do Conde, comprovativo da sua existência desde tempos romanos, é feito com minúcia por Eugénio Andrea da Cunha Freitas, e a ele voltaremos. A falta de referências a este caminho no período medieval não deverá ser interpretada como reveladora da sua inexistência, mas antes como sintomática da sua marginalidade em relação aos intuitos daqueles que deixaram registos escritos das suas viagens. E isto prende-se, de novo, com as funções desempenhadas pelos diferentes eixos de circulação. Parece-nos assim claro que, se os três eixos viários que

⁶ ALMEIDA, 1968: 148 - 157

FIGURA 4

Eixo Porto-Vila do Conde. Principais vias de circulação



Fonte: Traçados reconstituídos a partir de FREITAS, E. A. de Cunha - Estradas Velhas entre Leça e Ave, "Douro Litoral", 4ª sr., nº I - II, pp. 50-71.
 Carta Administrativa de Portugal (Atlas do Ambiente), escala 1:250.000, Direcção Geral do Ambiente, 1994.

FLUP
 SDI / Cartografia
 Miguel Nogueira / 2001

referimos, os quais ligavam a cidade do Porto a Braga, Barcelos ou Guimarães, eram os mais calcorreados por viajantes ilustres, ou por caminhantes de longo curso que atravessavam o Norte do país em direcção a Espanha, não menos dinâmico e importante para as populações locais seria a via que articulava, desde o período romano, os diferentes castros e "villas" costeiras. Seguindo os dados fornecidos por Eugénio Andrea da Cunha Freitas, procuremos delinear o seu percurso⁷ (cf. fig. 4).

Aqui se identificam, pois, com clareza, vias costeiras por excelência que com maior regularidade devem ter servido os que, oriundos do Porto ou provindos de outros portos a norte do rio Ave, cruzavam Vila do Conde ou Azurara como pontos de passagem ou de chegada. Muito mais que os melhor documentados eixos referenciados na época medieval, estas duas vias deveriam ter sido nucleares para os acessos a Vila do Conde e para a sua articulação económica com outras povoações de Entre-Douro-e-Minho.

Para além destes eixos verticais, orientados em sentido Norte-Sul, importantes seriam também os trajectos horizontais: os caminhos comerciais projectados na direcção do mar. A busca de pescado e de sal, bens de consumo fundamentais na época medieval e moderna, são móveis nucleares dessa orientação viária, como o seriam também, por toda a época moderna, o transporte de mercadorias que, vindas do interior, se dirigiam aos principais portos de embarque, como é o caso dos cereais, ou daquelas que, por importação, chegavam por via marítima. Vila do Conde é uma peça fundamental nessa dinâmica que a articulava com Guimarães ou Braga, funcionando como seu entreposto marítimo, como comprovam a presença nesse porto de numerosos mercadores daí procedentes, e os próprios registos dos livros da alfândega. Neste sentido este-oeste seriam vias essenciais de acesso a Vila do Conde quer a que, provinda de Barcelos passava por Rates, quer as que, provindas de Braga ou Guimarães, entroncavam em Vila Nova de Famalicão (cf. fig. 1).

Em suma, do exposto parece ficar claro que, não sendo Vila do Conde marginal em relação aos circuitos de trânsito regional, de vocação e objectivos fundamentalmente económicos, em particular comerciais, envolvendo percursos, quer a partir do Porto, quer os que a ligavam a localidades como Viana, Esposende, Caminha ou, mais para o interior, Barcelos, Guimarães ou Braga, era-o, de facto em relação aos itinerários inter-regionais dominantes.

Esta marginalidade relativa de Vila do Conde em relação aos principais circuitos terrestres, somada à sua natural implantação geográfica poderá ter funcionado como mais um factor ou, se quisermos mais uma motivação causal que projectou a vila para o mar e fez depender dessa via a sua pujança interna. A sua importância relativa em Entre-Douro-e-Minho, quer em relação às localidades costeiras, nomeadamente Porto e Viana, quer em relação às do interior (Barcelos/Braga/Guimarães) parece depender da actividade marítima do seu porto, muito mais do que da sua implantação territorial.

⁷ FREITAS, 1950, I-II: 50-71

2. Movimento mercantil da vila. Movimento alfandegário

2.1.1. As alfândegas da vila

A avaliação da existência de redes comerciais que incluam o porto de Vila do Conde implica a compreensão do contexto comercial global em que se movem os seus agentes. Índice por excelência de avaliação dessa dinâmica é, sem dúvida, o movimento alfandegário, ao qual não conseguimos, porém, aproximar-nos de forma inteiramente satisfatória. Esta limitação decorre, antes do mais, do facto de Vila do Conde dispor, até 1550, de duas alfândegas, uma régia e outra do Mosteiro de Santa Clara.

Da casa aduaneira régia subsistem, para o período que estudamos, apenas quatro livros de receita e despesa: os de 1504-1505, já publicados e estudados por Cordeiro Pereira, e os de 1527 e 1532, a par de um livro de registo geral incluso no Arquivo da Alfândega de Lisboa, o qual contém registos desde 1512, mas que remontam, por traslado, até ao ano de 1499. Da segunda aduana da vila não encontrámos, depois de pesquisados os fundos documentais do Mosteiro de Santa Clara existentes no Arquivo Distrital do Porto e no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, qualquer livro de registo. Se atendermos a que foi esta alfândega que cobrou até 1528, senão por direito, pelo menos na prática, as taxas devidas pelo comércio ultramarino, percebemos o carácter insuperável da lacuna documental a que nos referimos.

Assim, aquilo que nos propomos desde já avaliar são, por um lado, os movimentos comerciais que as fontes, no seu carácter lacunar apresentam e, por outro lado, a amplitude numérica da comunidade dos agentes responsáveis por esse tráfego. Para tanto, utilizaremos, antes de mais, as cartas de quitação passadas, no reinado de D. Manuel, aos almoxarifes da alfândega da vila e já publicadas por Braamcamp Freire⁶, a par dos referidos livro de registo geral⁹ e de receita e despesa¹⁰. Antes, porém, importa que se perceba o processo de criação, manutenção e anulação de uma alfândega particular na vila, ele próprio sugestivo do recrudescente movimento mercantil, fonte de progressivos rendimentos fiscais que se tornaram apetecidos pelo monarca ao ponto de os adquirir, por verba vultuosa, em 1550, ao Mosteiro que os detinha.

Quanto à alfândega régia, estudada por Cordeiro Pereira, é reconhecida a sua dependência, durante todo o período medieval, da alfândega do Porto, não dispondo a de Vila do Conde de edifício próprio, e competindo aos oficiais da alfândega do Porto o despacho das mercadorias que entrassem pela foz do rio Ave, procedimento que deveria estar relacionado, quer com a existência de uma outra alfândega, que cobrava boa parte dos direitos aduaneiros, quer com o eventualmente fraco movimento portuário de Vila do Conde no período medieval e

⁶ FREIRE, 1903 – 1908: Vol. I-VI.

⁹ A.G.A.L. - Livro de Registo Geral da Alfândega de Vila do Conde.

¹⁰ I. A.N. /T.T. - N.A. 511, 512, 513, 514.

ainda no decurso do século XV, como sugere Cordeiro Pereira. A criação, no reinado de D. João II e no ano de 1487, de uma estrutura alfandegária própria, concebida em termos mais estruturados e consistentes, ainda que comportando apenas um recebedor e escrivão, o que lhe conferia pela menos uma autonomia parcial da alfândega do Porto, que Cordeiro Pereira faz remontar ao ano de 1498¹¹, são provas concludentes de um processo de revigoração mercantil que parece acompanhar o incremento do comércio marítimo português do último quartel de Quatrocentos.

O historial da coexistência, em Vila do Conde, das duas estruturas alfandegárias, uma régia, a outra senhorial, é longo, e integra marcos que vão desde as inquirições de 1258, a uma sentença de D. Dinis, de 1315, um acordo de 1435, do reinado de D. Duarte, contendas no decurso do reinado de D. João II e D. Manuel, culminando com uma sentença de 1528, que penaliza fortemente o Mosteiro, obrigando-o a repor uma soma avultada, referente à cobrança secular de direitos alfandegários indevidos, e a anexação da casa aduaneira do Mosteiro de Santa Clara por D. João III, em 1550, oferecendo o monarca como contrapartida, um padrão de juro anual, aplicado à mesma alfândega, no valor de 250.000 reais, pagos às religiosas de St^a Clara¹².

Este é, porém, um ponto de chegada de um processo que tem no reinado de D. Manuel importantes emergências, estabelecendo-se, no ano de 1511, uma composição entre o monarca e o Mosteiro, que em 1512 se concluiria¹³. Desse processo, que implica uma avaliação dos rendimentos dessa alfândega por louvados independentes, resultam algumas perspectivas, destacadas pelos próprios avaliadores, que em particular importam a este estudo:

1º. São consensuais as considerações dos sete louvados acerca da projecção marítima e mercantil de Vila do Conde e Azurara, e das suas relações com os espaços insulares ultramarinos. Tomemos, por todos, as declarações de Gomes Fernandes de Casal d'Avó: "*... achei que o ditto logar de Vylla de Conde hia em muito crescimento de navios e asy se nobrecia quada ves em mais com ho logar de Zurara que esta da outra parte e por todos os navios de hum logar e do outro navegarem todos no ditto rio a ditto allfandega vai em crescimento porque os logares estavam ennobrecendo como ja disse e vão enriquesendo os moradores deles nom tão sobmente tratam em andar em seus navios mas som muitos deles mercadores e trautam ali suas mercadorias o que vai em crescimento...*"¹⁴.

2º. São ainda concordantes as ilações de que o vigor do porto e o movimento alfandegário da vila depende de dois contributos essenciais: o dos ricos mercadores de Guimarães, Braga, Barcelos e Chaves que têm na barra do Ave um ponto de ligação marítima privilegiado, e o de outros agentes comerciais exteriores que, em conluio com os rendeiros, se

¹¹ Vd. PEREIRA, 1983: 39 - 43.

¹² Para uma cabal compreensão deste processo, vd. POLÓNIA, 1999 b, I: 557-567

¹³ I.A.N./ T.T. - Gavetas, XIV, mç. 1. doc. 17, fl. 1.

¹⁴ I. A.N./ T.T. - Conv. St^a Clara V. Conde, cx. 42, mç.14, fl. 12v.

servem das alfândegas da vila para conseguir isenções fiscais e desvios de mercadorias que não conseguiam noutras casas aduaneiras, nomeadamente na do Porto. Atestemos, ainda com referências documentais, o que dizemos.

Quanto aos argumentos agitados pelos procuradores da fazenda régia de que a alfândega do Mosteiro praticava "quitas", isto é, isenções e subterfúgios fiscais para aí cativar mercadores de outras paragens, nomeadamente do Porto, são vários os indícios que parecem confirmá-los. Um deles é registado em carta da própria abadessa inclusa numa miscelânea compilada cerca de 1547, na qual se atribuem as demandas movidas à sua alfândega, no reinado de D. Manuel, ao facto de "*... lhe dizerem que nas ilhas da Madeira e em outras ilhas faziam conluius e se vinham a Vila de Comde pagar suas dizimas...*"¹⁵.

Do mesmo modo, são várias as informações que encontrámos, quer no livro de registo geral da alfândega do Porto, quer no de Vila do Conde acerca da mesma matéria. Neste último está inclusa uma carta de 9 de Abril de 1521 em que D. Manuel explica os motivos que o levaram a arrendar a dita alfândega, nos seguintes termos: "*...nos fomos enformados que por respeito por respeito (sic) d'allfamdegua que hababessa de Villa de Comde tem na dita villa as nossas allfamdegua d'Antre Douro e Mynho recebem muyta quebra por se nellaa naam arecadarem os dereitos segumdo forma de nosso forall e regimento e asy pollos remdeyros della fazerem grandes quytas...*"¹⁶.

Essa mesma prática é documentada para tempos anteriores numa sentença de D. João II, de 1495, esta ainda favorável ao Mosteiro, despoletada pela dupla tributação, nesta alfândega e na do Porto, de uma pinaça que viera da Corunha carregada com cal. São os próprios defensores do Mosteiro que reconhecem a prática de mercadores de múltiplas proveniências desalfandegarem as mercadorias transportadas do exterior em Vila do Conde, dirigindo-se depois, por terra ou por mar, para os seus destinos finais de venda: "*E que esto lhe faziiees por lhe dardes perda e opressam aos mercadores por tall que nom fossem com as mercadorias ao dicto logar de Villa de Comde sabemdo vos muito certo que lhe faziiees agravo porquanto outros muitos mercadores dessa cidade e de Vianna e d'outros muitos logares chegaram com suas mercadorias a dicta villa de Villa de Comde e pagaram hy a dizima e como disso vos mostravam recadaçam lha gardavees e mandavees guardar por ser dirreito o que agora lhe nam queriiees fazer...*"¹⁷.

Que outras razões, senão as quitas e os conluios com os oficiais e os rendeiros dessa alfândega justificariam esta prática abundantemente documentada, que levava agentes mercantis moradores em outras vilas e lugares a virem desalfandegar as suas mercadorias em Vila do Conde? Os próprios factos, relatados nuns autos que correram perante o juiz de fora da cidade do Porto entre Março de 1519 e Maio de 1520¹⁸ são reveladores da provável extensão dessas isenções e benefícios fiscais. Aí se relatam dois outros casos ocorridos no mesmo ano

¹⁵ I. A.N./ T.T. - Gaveta XIV, mç. 1, doc. 17, fl. 7.

¹⁶ A.G.A.L. - Livro de Registo Geral da Alfândega de Vila do Conde, fl. 43v.

¹⁷ I. A.N./ T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 42, mç. 14, s.n., ln. 19-22.

¹⁸ I. A.N./ T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 44, mç. 16, s.n.

de 1519, envolvendo o transporte, por terra, de grandes quantidades de ferro (1500 quintais num dos casos) por mercadores do Porto que os haviam previamente desalfandegado na aduana do Mosteiro. Seguindo um raciocínio de grande acuidade, argumentam os oficiais da alfândega régia do Porto que só grandes conluios e descaminhos justificam que se pague um frete de 10 reais por quintal de ferro para o transportarem de Azurara para o Porto por via terrestre. Atendendo à mercadoria em causa, depreende-se a sua proveniência de Castela e Biscaia, fazendo o Mosteiro valer a sua prerrogativa de cobrar os direitos das mercadorias daí provenientes¹⁹. O esquema desviante passava pelo pressuposto, falso, de que as embarcações que os transportavam viriam fretadas directamente para Vila do Conde, quando o seu destino final era diverso²⁰.

Sirva esta longa e particularizada exposição para provar que o dinamismo do porto e do movimento alfandegário da vila não se deveria, em exclusivo, aos seus próprios agentes, mas a uma diversidade de outros que, por imposições de ordem geográfica, como a sua dependência do porto da foz do Ave, ou por conveniências pessoais e de negócios, se serviam desse porto e das suas alfândegas como local de descarga privilegiado. Esta ilação é, de resto, fundamental para percebermos que as conclusões que apurarmos a partir da análise do movimento alfandegário da vila não poderão ser projectadas de forma global à sua própria comunidade mercantil, merecendo-nos esta uma abordagem particular e individualizada.

Procuremos aproximar-nos dessa matéria a partir da análise comparada dos rendimentos alfandegários do porto de Vila do Conde.

2.1.2. Os rendimentos alfandegários - evolução do movimento comercial

Neste pressuposto, centremo-nos na análise concreta do movimento comercial do porto e dos valores anuais atingidos pelo rendimento das alfândegas da vila, ainda que estes elementos revistam um carácter lacunar e fragmentário. Prosseguiremos, nesta abordagem, uma tríplice perspectiva: 1. a avaliação dos rendimentos da alfândega senhorial; 2. a leitura diacrónica dos índices de crescimento das receitas da alfândega régia, procurando, através deles, captar o dinamismo comercial deste porto; 3. o confronto desses valores com os de outros portos do reino, no intuito de captar níveis de crescimento diferenciais. Esses valores encontram-se compendiados nos gráficos 1, 2, 3, 3A e 3B.

Da sua leitura algumas conclusões se destacam:

¹⁹ Essas ocorrências prevalecem, de resto, até uma data bem próxima da anexação dessa alfândega pela coroa, como prova o traslado de um alvará de D. João III no Livro de Registo Geral da Alfândega do Porto, no qual se penaliza a prática dos conluios referidos envolvendo mercadorias como o ferro, o aço e o breu (Cf. alvará de Lisboa - 06.Fevereiro.1550. I.A.N./T.T. - N. A., 110, fl. 219v.-221).

²⁰ O único depoimento que contraria a frequência e a importância destes esquemas desviantes do pagamento de direitos à alfândega régia é subscrito em 1512 por Afonso Vaz de Caminha, ao declarar, depois de analisados, por incumbência régia, os livros de receita da alfândega do Mosteiro: "...*não se mostra por isso que os dittos portes nem navios que vierom a dita alfandegua som doutras partes todos os navios sam desta Villa de Conde e Zurara e da Povia e asi os portes serem de Vila de Conde e Zurara e Guimaraes e Braga e Barcelos que ordenadamente faziam no ditto logar suas carregações...*" (I.A.N./ T.T. - Conv. St^a Clara de Vila do Conde, cx. 42, mç. 14, s.n., fl. 10v.).

1. É notória a definição de uma linha de crescimento dos proventos da alfândega do Mosteiro de St^a Clara no primeiro decénio do século XVI, sendo isto visível, tanto nos valores globais de arrendamento, quanto, particularmente, nos seus valores de rendimento efectivo. Sublinhemos ainda, tendo como base de trabalho o mesmo gráfico, que o valor pelo qual D. Manuel contrata o arrendamento dos anos 1522, 23 e 24, 300.000 reais, confirma as tendências de crescimento comercial do porto que seriam notórias aos olhos dos avaliadores financeiros do processo.

Deparamo-nos, porém, com um panorama em tudo diverso nos anos 40, descendo os referidos valores de rendimento alfandegário para níveis em muito inferiores aos do arrendamento de 1506. Se atendermos às taxas de inflação conhecidas para estas quatro décadas, este decréscimo torna-se ainda mais revelador do golpe infligido a esta casa aduaneira pela sentença de 1528, que determina a exclusão, da alfândega do Mosteiro, da tributação de mercadorias providas dos portos ultramarinos e exteriores ao reino, com excepção de Castela. Seriam, de resto, os baixos montantes de 1547 e 1548 que teriam motivado o processo de venda dos direitos desta alfândega ao rei, consumado, como dissemos, em 1550, mas por um valor de 250.000 reais de padrão anual, montante inferior, afinal, ao do arrendamento de 1522.

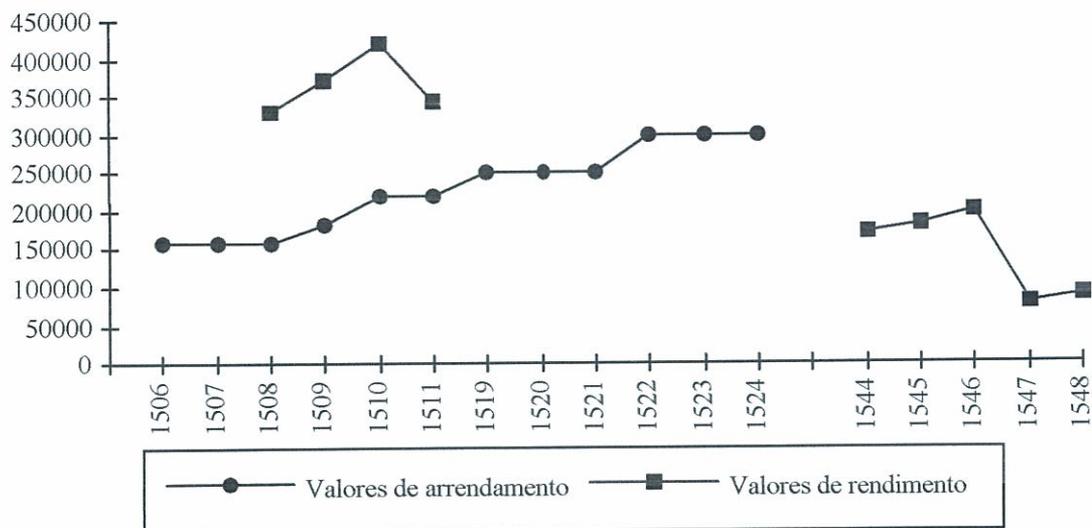
Se atendermos ao interregno cronológico de mais de 20 anos que medeia a menção de 1521 e a de 1544, outras explicações poderão ser levantadas como justificativas do quadro traçado, não sendo de afastar a possibilidade, à partida pouco verosímil, de a quebra de rendimentos a que assistimos poder ser atribuída a um processo de declínio do próprio movimento comercial da vila.

2. Esta hipótese poderá ser aferida mediante a análise da curva de crescimento dos valores assumidos pelo rendimento da alfândega régia, a qual poderá ser traçada a partir dos números projectados no gráfico 2.

Tenhamos uma vez mais em atenção a disparidade de valores entre os arrendamentos e as receitas efectivas. Os arrendamentos crescem moderadamente entre 1511 e 1518, denunciando um aumento mais significativo desde 1523, e maior ainda desde 1524, confirmado, de resto, em 1526 e 1527, pelos valores orçamentados pela fazenda régia. Pelo contrário, os montantes apontados para 1532 e 1533 denotam uma tendência de decréscimo, que para os anos de 1554 a 1557 parece ser confirmada. Se atendermos, porém, às taxas de inflação conhecidas para os cerca de 30 anos que medeiam estas duas datas limite e à circunstância de nestes anos aí estarem já incluídos os valores de colecta da alfândega do Mosteiro, entretanto adquirida pelo monarca, estaremos, sem dúvida, perante um decréscimo real.

Gráfico 1

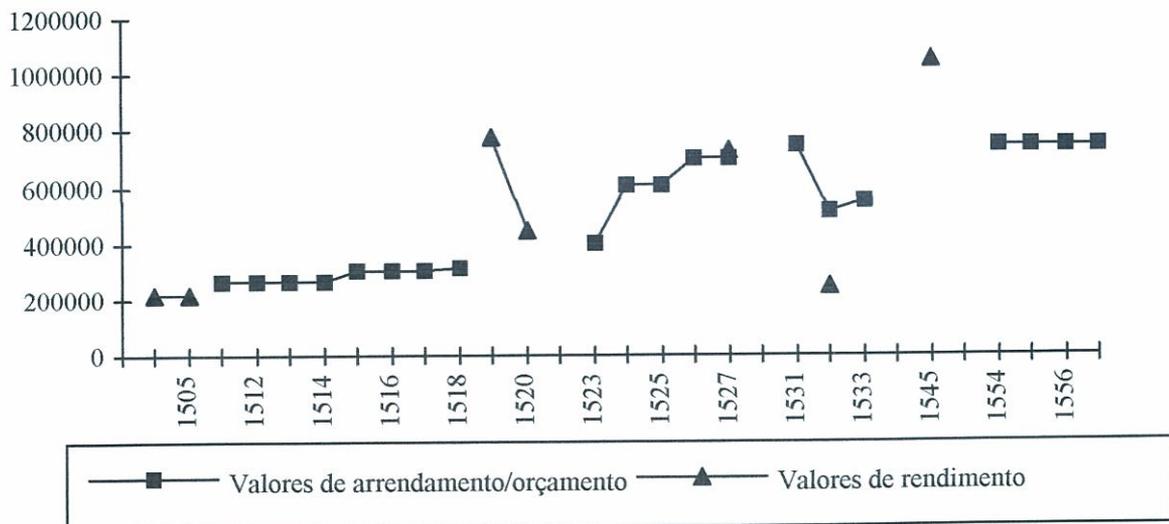
Rendimentos da alfândega do Mosteiro de Stª Clara



Fonte: IAN/TT – Conv. Stª Clara Vila do Conde, cx. 42, mç. 16, s.n.; cx. 43, mç. 15, s.n., cx. 44, mç. 16, s.n.; CC, III parte, mç. 6, doc.120

Gráfico 2

Rendimentos da alfândega régia de V. Conde



Fonte: CORDEIRO, 1984, II: 52-55; CORDEIRO, 1984b, I: 62-65; FREIRE, 1903-08, I-IX, passim

Esta mesma tendência de declínio de receitas é confirmada pela informação paralela de que nos anos de 1552/1553 e de 1555/1556/1557 os rendeiros estariam em dívida à fazenda régia cerca de 250.000 e 200.000 reais, respectivamente, facto devido, segundo declaram, às perdas de que teriam sido vítimas nos anos referidos²¹.

3. O panorama para que os números apontam parece ser sugestivo de um crescimento efectivo de rendimentos alfandegários e, portanto, do movimento de transacções comerciais, notório na primeira metade do século, mormente até cerca de 1530, mas para uma linha evolutiva de sentido contrário apontada desde a década de 30 e indiscutivelmente instalada na década de 50. Esta mesma linha evolutiva parece ser confirmada quando comparamos os rendimentos de algumas alfândegas do reino em 1525 e em 1552/53 (gráfico 3).

Se comparamos os valores de arrendamento coligidos para esses portos nessas duas datas, a perda de protagonismo da vila que estudamos é evidente. Se em 1525 ela assume, no somatório de valores destes portos, 14,3% do rendimento total apurado, ombreando, em pé de igualdade, com Viana/Caminha e Aveiro, em 1554 desce para 9,3%, sendo acompanhada, de forma ainda mais sensível ainda, pela alfândega de Aveiro. Note-se, porém, que o contexto desta segunda metade do século é manifestamente diverso, discutindo-se a liderança de Entre-Douro-e-Minho no que a este domínio se refere, entre Porto e Viana do Castelo. A subida desta, dos 14,3% da receita total em 1525 para 41% em 1554 é bem reveladora da ascensão da comunidade mercantil deste porto, em directa ligação com o comércio do açúcar brasileiro²².

A análise das taxas de crescimento registadas no quadro revela, assim, para a década de 50, quer um decréscimo relativo de rendimentos das alfândegas de Aveiro e de Vila do Conde, quer uma perda de protagonismo desta em relação à de Viana / Caminha / Esposende. Cremos que a leitura efectuada é pertinente quanto à evolução interna do movimento alfandegário de Vila do Conde.

Se a perda relativa de protagonismo, revelada por uma diminuição notória de receitas e por perdas avultadas dos seus rendeiros, se deve a algum tipo de causalidade interna; à incapacidade de rivalizar com o dinamismo e a liderança das comunidades mercantis de Viana e do Porto; à relativa marginalidade dos seus mercadores em relação a um comércio ultramarino de ponta no espaço de Entre-Douro-e-Minho, o do açúcar brasileiro; ou simplesmente à circunstância de, encerrada a alfândega do Mosteiro, terminarem as práticas de conluios que aí faziam confluír mercadores de grosso trato de outros portos, atraídos por isenções fiscais e sub-avaliações de mercadorias, é algo a que não podemos responder de forma concludente.

²¹ Cf. A.M.V.C. - Lv. 121, fl. 246v.-248.

²² É certo que a receita da alfândega de Esposende entra pela primeira vez no somatório das de Viana / Caminha, que sempre haviam andado aglutinadas, não devendo ter aquela, porém, a avaliar por aquilo que se conhece do movimento comercial do porto do Cávado, um peso determinante na alteração das ponderações que analisamos.

Gráfico 3

Valores de arrendamento de algumas alfândegas do reino. Perspectiva comparativa

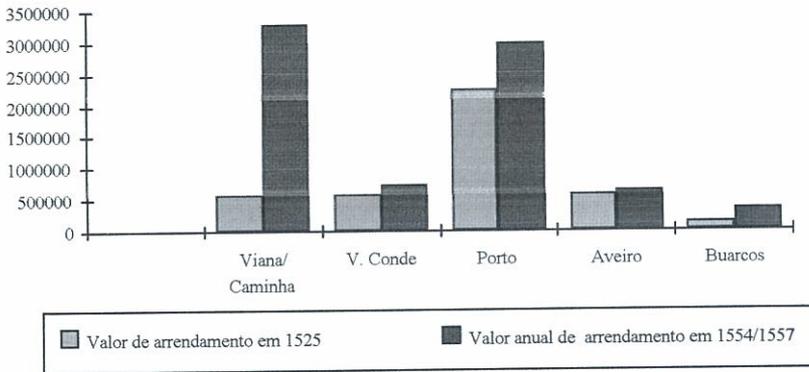


Gráfico 3A

Valores de arrendamento de algumas alfândegas do reino em 1525. Leitura percentual

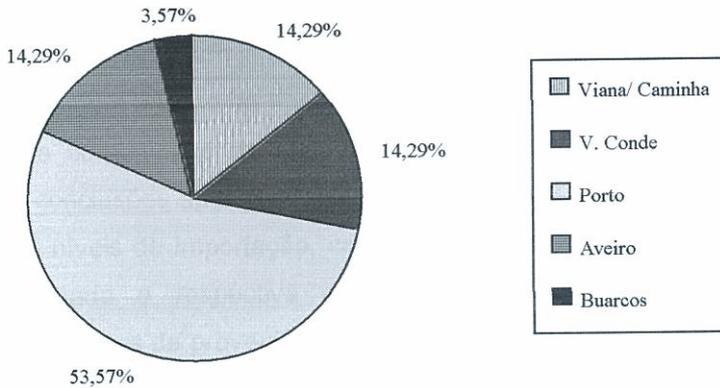
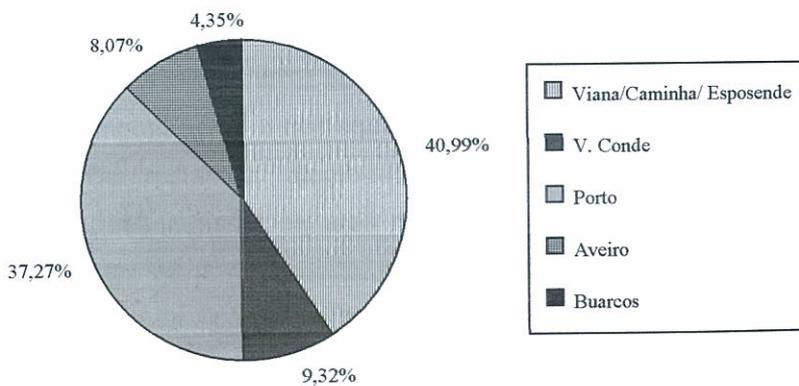


Gráfico 3B

Valores de arrendamento de algumas alfândegas do reino em 1554 / 1557.

Leitura percentual



Fonte: IAN/TT – NA 590; ADP – Contadoria da Comarca do Porto, lv. 20, fl. 341-348v

2.1.3. O movimento alfandegário: perfil dos importadores

Traçada a evolução possível do quadro de rendimentos, procuremos retratar de uma forma mais particularizada o movimento aduaneiro da vila, do duplo ponto de vista dos capitais movimentados e do perfil da comunidade que os dinamiza. Para tanto, teremos que recorrer aos poucos exemplares dos livros de contabilidade da alfândega régia conhecidos para o período que estudamos, os quais se resumem aos livros de receita da dízima de 1504, 1505, 1527 e 1532²³ e a três truncadíssimos extractos de livros de receita e despesa do almoxarifado, um de 1531²⁴, um outro de 1532, e um terceiro não datado²⁵. Os primeiros foram já tratados por João Cordeiro Pereira²⁶ e por Manuel Fernandes Moreira²⁷. Ainda que essas abordagens não se revelem totalmente satisfatórias para as nossas interrogações, já que constituem estudos orientados por outros objectivos, é nelas que basearemos a explanação que de seguida intentaremos, no pressuposto de que não se justificaria um tratamento das mesmas fontes *a nihilo*, existindo já uma análise dos seus conteúdos.

Deixemos a análise da tipologia de mercadorias importadas e sua proveniência, e centremo.-nos na comunidade de importadores, aspecto que em particular nos interessa. Retenhamos as conclusões apuradas pelos dois autores citados em torno das duas vertentes de análise: 1. os níveis de importação, calculados pela definição de intervalos de valores de mercadoria importada e respectiva distribuição dos importadores; 2. a presença de mercadores/importadores de proveniência geográfica exterior ao núcleo constituído por Vila do Conde / Azurara / Póvoa de Varzim.

No que se reporta ao segundo ponto ventilado, os dados sintetizados por Cordeiro Pereira estabelecem a correlação entre o número de importadores e respectivos valores totais de importação. Da sua leitura algumas ideias se destacam. Assinale-se, em primeiro lugar, a clara prevalência de importadores da própria vila que, quer em número, quer em montante global de importações, dominam o movimento alfandegário. Se somados os valores relativos aos moradores na vila, àqueles apresentados pelos de Azurara e Póvoa, atinge-se um total de 607 em 705 importadores, o que equivale a 86,1% do total.

Dos restantes, atente-se à grande diversidade de proveniências geográficas, de implantação predominante na área metropolitana interior até Braga e num raio litoral que atinge, a Norte, Viana do Castelo, embora só a título excepcional, mas que se estende de forma dominante de Esposende até ao Porto. Reportando-nos exclusivamente ao número de

²³ I.A.N./T.T. - N.A. 511, 512, 513 e 514.

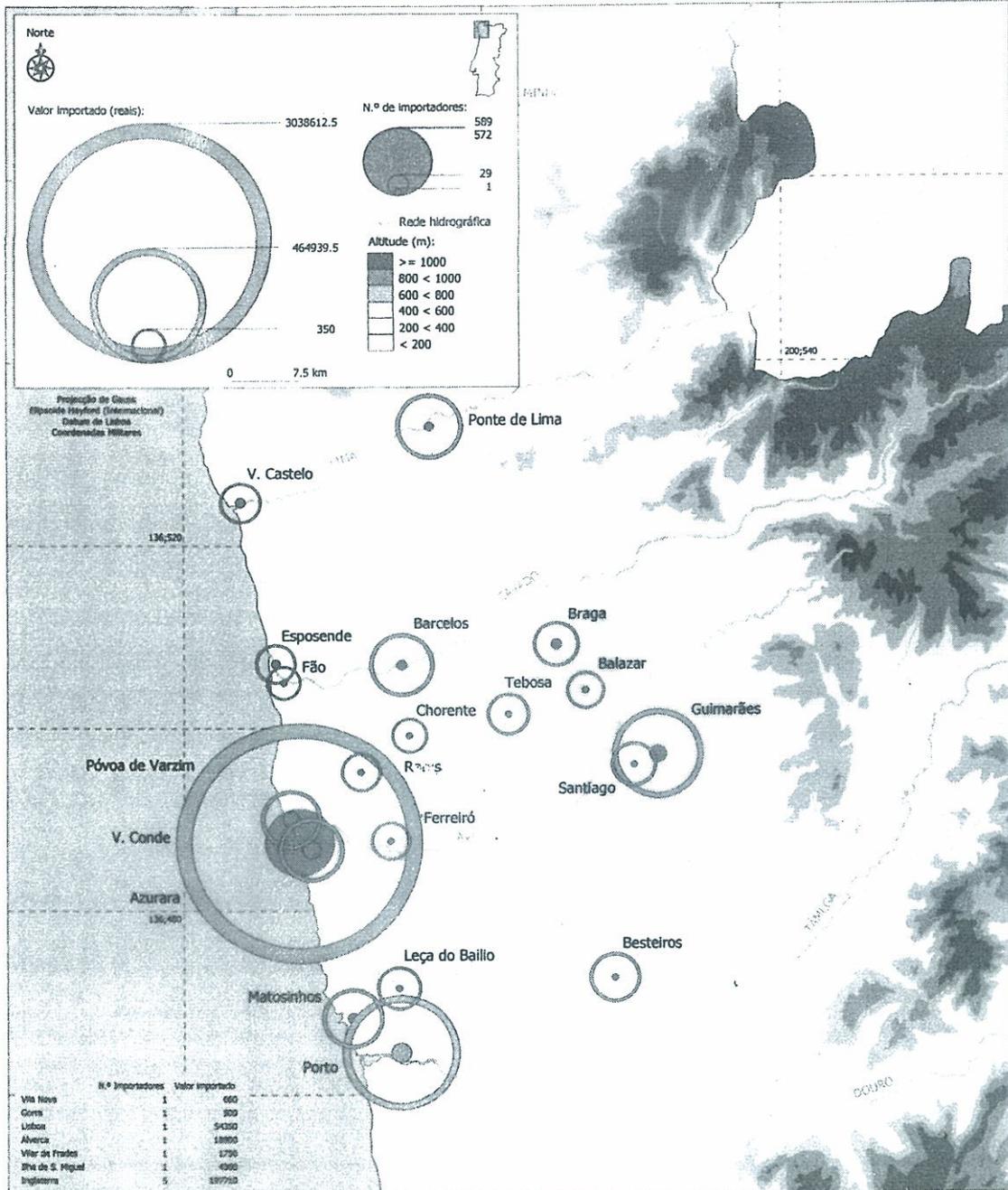
²⁴ I.A.N. / T.T. - N.A. 576.

²⁵ I.A.N. / T.T. - C.C., III Parte, mç. 11, doc. 109 e 100, respectivamente. Note-se que esta é uma atribuição nossa, baseada na letra do escrivão e na menção aos detentores de cargos, como o de Patrique Carneiro, almoxarife que sabemos ter sido da alfândega de Vila do Conde.

²⁶ PEREIRA, 1983

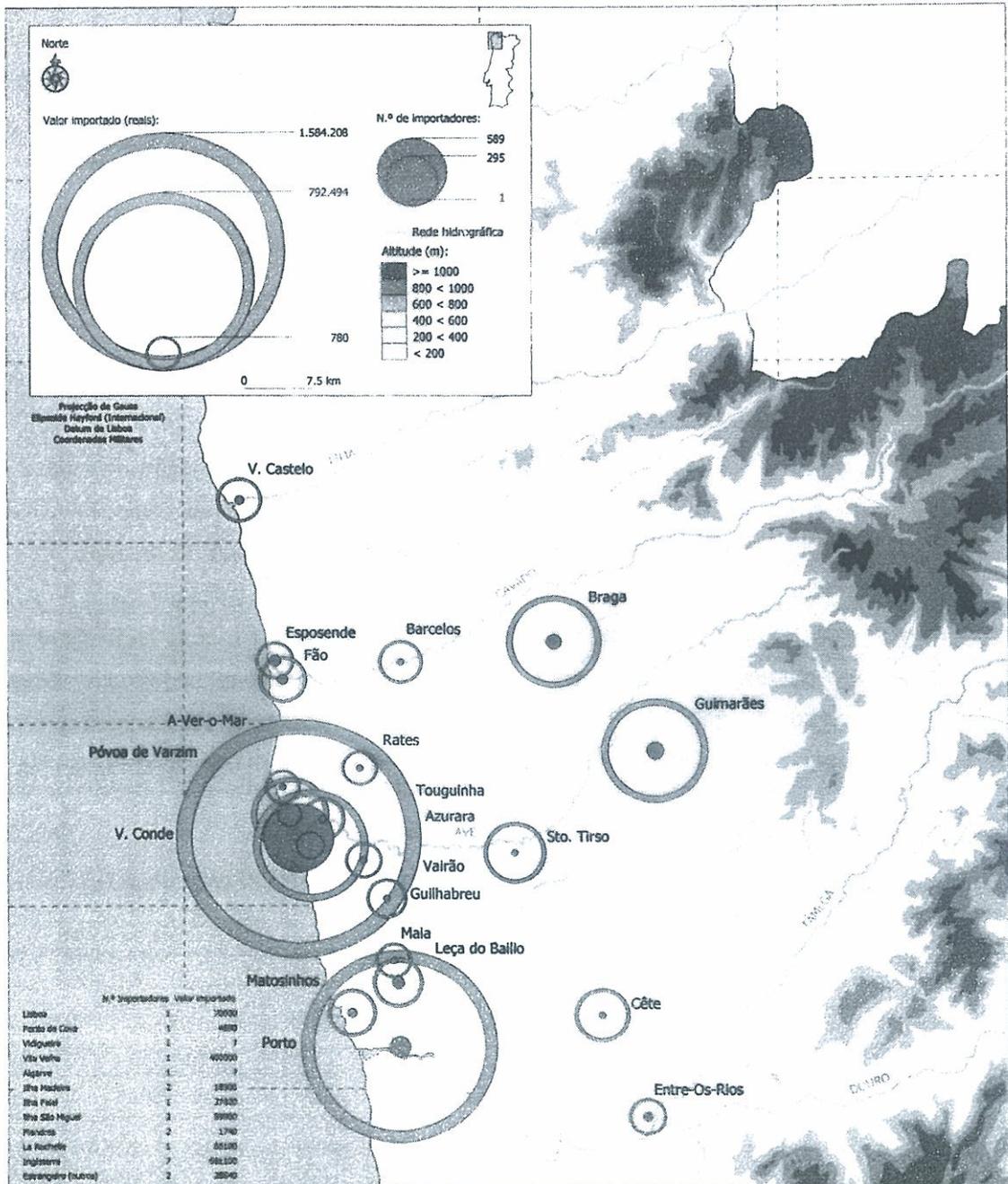
²⁷ MOREIRA, 1992

Distribuição geográfica dos importadores portugueses, em 1504-05



Fonte: Carta Administrativa de Portugal (Atlas do Ambiente), escala 1:250.000, Direcção Geral do Ambiente, 1994.

Distribuição geográfica dos importadores portugueses, em 1527



Fonte: Carta Administrativa de Portugal (Atlas do Ambiente), escala 1:250.000, Direcção Geral do Ambiente, 1994.

importadores, apenas há a assinalar, para além do núcleo da foz do Ave e Póvoa de Varzim, os quantitativos atingidos pelo Porto e Guimarães, revelando-se Barcelos e Braga, duas importantes vilas interiores, menos representadas, com apenas três importadores. Destaque-se, por fim, a presença de um importador residente na Ilha de S. Miguel, o que mais uma vez atesta as ligações marítimas entre esses dois espaços, e um de Lisboa, o qual é tributado sobre o mais alto valor de importação individual. Este último dado suscita-nos mais dúvidas do que explicações, podendo aventar a possibilidade de o dito importador, Francisco Camacho, morador na capital, ter interesses comerciais no porto da foz do Ave, ou parceiros marítimos e/ou comerciais aí residentes.

Analisado o quadro a partir dos totais de importação fica claro que os numerosos importadores individuais residentes em pequenos aglomerados próximos de Vila do Conde não são senão muito pequenos importadores, ao contrário do que ocorre com os do Porto, Guimarães, Barcelos ou Ponte de Lima, que apresentam taxas médias de importação das mais elevadas. No total, os 30,2% do valor das importações mediatizadas por pessoas não residentes em Vila do Conde confirmam o atrás se sublinhou: o papel do porto de Vila do Conde como placa giratória de distribuição de mercadorias provindas do exterior, não só a vastas áreas do *hinterland* de Entre-Douro-e-Minho, mas também a povoações costeiras situadas, como vimos, de Esposende ao Porto.

Saliente-se, por fim, a presença de estrangeiros. Nos anos em análise regista-se a presença de cinco ingleses, os quais se situam nos mais elevados níveis de tributação, como se pode verificar no quadro 1 e gráfico 4, em que se distribuem os importadores por intervalos de totais de importação, em reais. Pelo seu número, são, porém, os importadores de Vila do Conde os que determinam o perfil do importador que domina a alfândega da foz do Ave, como do estudo de Cordeiro Pereira igualmente se depreende.

Quadro 1

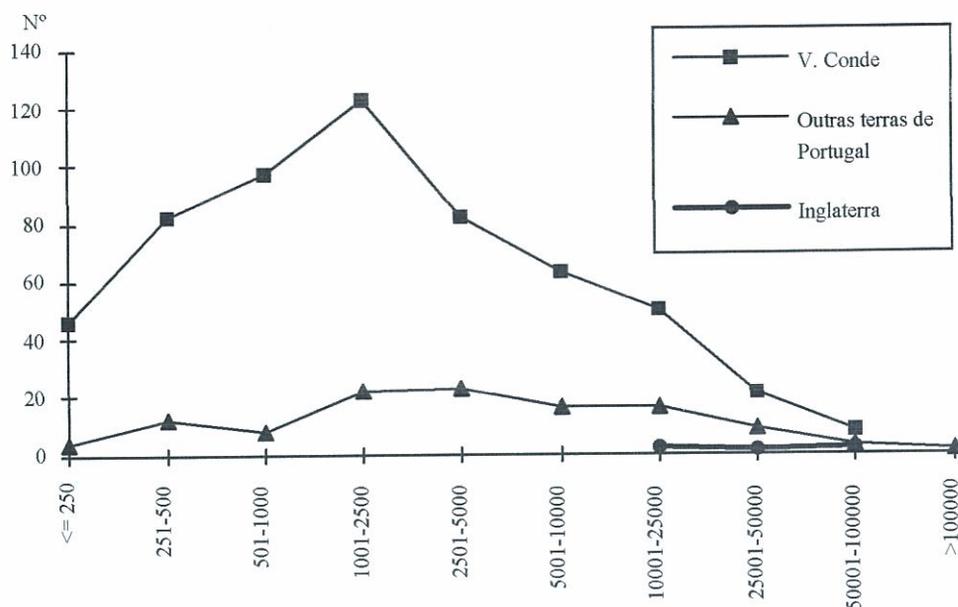
Distribuição de importadores por valores de importação (1504/05)

| Intervalos de importação (em reais) | V. Conde | Outras terras de Portugal | Inglaterra | Total | % |
|-------------------------------------|------------|---------------------------|------------|------------|------------|
| <= 250 | 46 | 4 | | 50 | 7,3 |
| 251-500 | 82 | 12 | | 94 | 13,6 |
| 501-1000 | 97 | 8 | | 105 | 15,2 |
| 1001-2500 | 123 | 22 | | 145 | 21 |
| 2501-5000 | 82 | 23 | | 105 | 15,2 |
| 5001-10000 | 63 | 16 | | 79 | 11,4 |
| 10001-25000 | 50 | 16 | 2 | 68 | 9,8 |
| 25001-50000 | 21 | 9 | 1 | 31 | 4,5 |
| 50001-100000 | 8 | 3 | 2 | 13 | 1,9 |
| >100000 | | 1 | | 1 | 0,1 |
| Total | 572 | 114 | 5 | 691 | 100 |

Fontes: I AN/TT - N.A. 511 e 512. Base de sistematização: Dados fornecidos por PEREIRA, 1983: 143-145.

Gráfico 4

Distribuição dos importadores por valores de importação (1504/1505)



Fonte: Quadro 1

Dos dados coligidos pelo autor²⁸, os quais apresentamos no referido quadro, é possível aferir que cerca de 3/4 dos 691 importadores, cujos montantes de importação são identificados, corporizavam valores de importação que não ultrapassavam os 5.000 reais, percentagem que ascende a 83,7% se englobarmos os que importam até 10.000 reais. Os meros 2% que totalizam os que se situam em níveis de importação acima dos 50.000 reais são bem reveladores de uma estrutura de importação em que dominam os pequenos e médios compradores e em que os grandes investidores são minoritários ou mesmo excepcionais.

O quadro que agora traçamos a partir do estudo detalhado apresentado por Cordeiro Pereira para os anos de 1504/05 não parece divergir em nada daquele que poderemos delinear a partir dos livros de receita de 1527 e 1532. Partindo, por um lado, de uma abordagem pessoal dessas fontes, e, por outro lado, dos dados coligidos por Fernandes Moreira²⁹ no que se refere aos mercadores aí tributados e a valores de importação, é possível confirmar as tendências assinaladas:

1. a prevalência clara, em número e valores de importação, de residentes em Vila do Conde;
2. a acção assinalável, quer em número, quer em valores de importação, de mercadores do Porto e de Guimarães, sendo bem menor a daqueles residentes em Barcelos ou Braga;

²⁸ PEREIRA, 1983: 143-144.

²⁹ MOREIRA, 1992: 125-146.

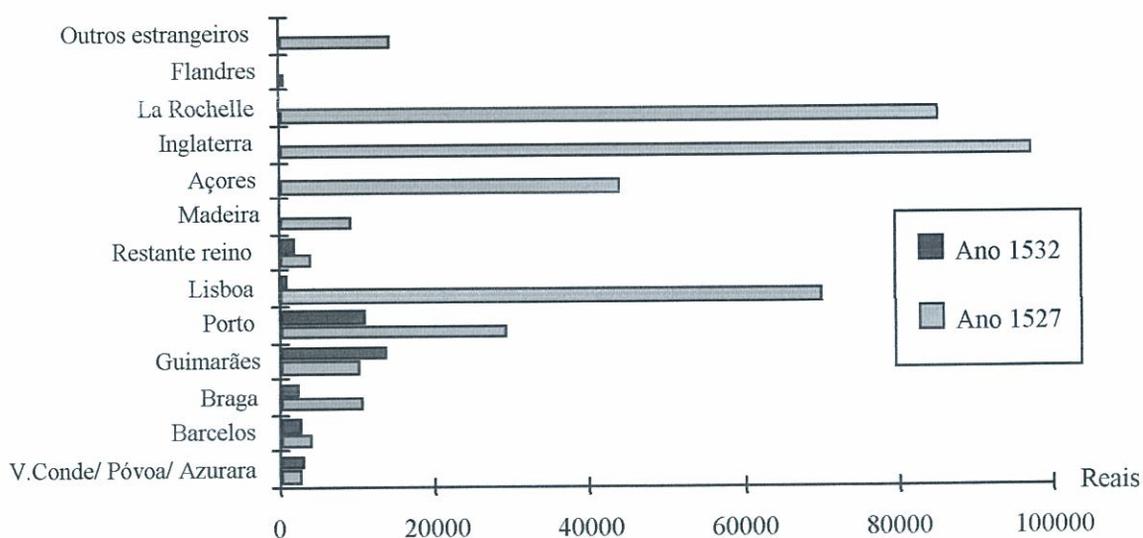
3. a permanência da presença, em 1527, de mercadores e importadores das Ilhas da Madeira e Açores;

4. a tributação de estrangeiros, encontrando-se registados em 1527 sete ingleses, a par de franceses, de La Rochelle.

Por fim, quanto aos intervalos de distribuição de valores de importação, mantém-se como traço marcante a prevalência dos pequenos e, numa menor escala, de médios importadores, mantendo-se em nítida inferioridade numérica, ou sendo mesmo excepcionais os que adquirem mercadorias num valor total superior aos 100.000 reais. É, de resto, sugestivo que, nos anos de 1504/05, se destaque um único mercador acima desta fasquia, Gomes Paz, cidadão do Porto, com 119.400 reais de mercadorias recebidas do estrangeiro³⁰. Os resultados patentes no gráfico 5 respeitantes a valores médios de importação por importador e por localidade são, por seu lado sugestivos, para 1527 e 1532, dessa mesma prevalência. Apenas aqueles naturais de Inglaterra, La Rochelle, Açores, e de Lisboa se salientam, em 1527, dos restantes.

Gráfico 5

Valores médios de importação por importador



Fonte: IAN/TT – NA 513 e 514

Os valores médios atingidos por mercadores do Porto ou de Guimarães revelam-se, por sua vez, sintomaticamente superiores aos restantes, identificando elevados níveis de importação, ao contrário do que ocorre com os importadores de Vila do Conde, os quais, com raras exceções, se localizam entre aqueles que totalizam os mais baixos valores. O perfil do importador de cada uma destas localidades, o qual se apresenta, no primeiro caso, como intermediário de actos de revenda de mercadoria nos espaços de origem, Porto e Guimarães e,

³⁰ Cf. PEREIRA, 1983: 145.

no segundo, como directo consumidor dos bens tributados, explica parcialmente as tendências apuradas.

Todavia, este quadro não pode deixar de ser, em paralelo, revelador da limitada capacidade de intervenção comercial da comunidade mercantil da vila, parecendo ajustado o juízo formulado na sequência de uma contenda, em 1540, segundo o qual se afirma: "(...) *se nom rende a alfandega de Sua Alteza he porque nesta villa nom ha mercador que coregese hum navio de cento e tantos < tonees > que aqui pode aver salvo se for hum barco pequeno se podese hir a Frandes e ainda este vera nom aver homem que ho coregese todo salvo se for Pedro Afonso que ora aqui veio casar morador em a cidade do Porto...*"³¹. A esta questão voltaremos oportunamente.

Delineado o quadro relativo ao movimento alfandegário da vila, centremo-nos agora no estudo concreto da sua comunidade mercantil, no pressuposto, previamente formulado, de que, constituindo-se o seu porto e alfândega como placa giratória de distribuição de mercadorias a um vasto *hinterland* interior e costeiro, a vila capta capitais e acções individuais que lhe são exteriores e que radicam em dinâmicas que lhe são estranhas.

Procurando distinguir, neste quadro referencial, a real capacidade financeira e o significado numérico do universo dos mercadores da vila, a ele dedicaremos uma abordagem mais específica.

2.2. Comunidade mercantil

2.2.1. Ensaio de quantificação

Procuramos coligir, para o período de 1500 a 1620 todas as referências a mercadores contidas em numerosos corpos documentais locais. Entre as fontes usadas contam-se as actas de vereação, em particular os actos de eleição e nomeação de oficiais concelhios, os livros de receita e despesa da alfândega régia dos anos referidos, todas as referências coligidas por Ana Maria Ferreira em torno das vítimas do curso francês na primeira metade do século XVI, os processos do Tribunal do Stº Ofício, toda a documentação consultada no Arquivo da Casa da Misericórdia de Vila do Conde, os registos das derramas de sisas dos anos de 1568 e 1570 e de sisas de bens de raiz, os tombos urbanos do Mosteiro de Stª Clara e, por fim, os registos paroquiais e notariais. Para além destes, menções esparsas das chancelarias régias permitem identificar, episodicamente, mercadores da vila que integrámos também na contagem apresentada.

Torna-se claro que nenhuma delas projecta qualquer levantamento sistemático dos agentes económicos que procuramos captar, e assim se compreende que os resultados que

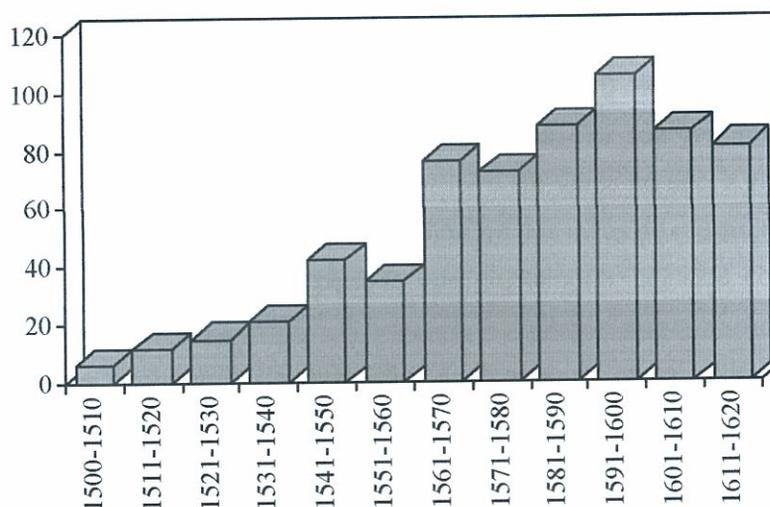
³¹ I.A.N./ T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n., fl. 2.

apresentamos tenham uma representatividade limitada e correspondam à aproximação possível a uma realidade difícil de medir e quantificar. Neste quadro global apenas os registos notariais apresentarão uma imagem mais próxima da realidade, dado que, pela natureza da sua actividade, os mercadores não poderiam dispensar o recurso a contratos públicos como garantia dos seus negócios, os quais se baseavam, lembremo-lo, em bens de natureza móvel e actos de intercâmbio em que os intermediários e os actos escritos eram instrumentos nucleares. Assim, cremos poder acreditar na fidedignidade dos números para o período que medeia 1560 e 1620, âmbito cronológico integralmente coberto pelos registos de actos notariais, devendo servir-nos dos restantes com a cautela imposta pelo carácter fragmentário e lacunar do corpo documental disponível. Dito isto, avaliemos o significado dos cômputos projectados no gráfico 6.

Nesta contagem apenas se incluem aqueles que a documentação identifica, de forma explícita, ou inequivocamente implícita, com o estatuto de "mercadores", o que equivale a dizer que não estão aqui considerados muitos segmentos mercantis conhecidos como almocreves, marseiros, tendeiros, vendeiros, regatões, assim como uma série de profissionais com loja aberta, na qual comercializavam os produtos de seu fabrico.

Gráfico 6

Evolução cronológica do número de mercadores recenseados



Fonte: POLÓNIA, 1999 b, II: 251-260

Enquadrados por estes critérios, analisemos o significado dos números apresentados. Os 434 nomes registados entre 1500 e 1620 apontam para uma média de 36 indivíduos por década. Mais do que este valor médio, importa apontar os quantitativos apurados para o período mais cabalmente documentado: 1560-1620. Aí a média por decénio

ascende a 85 mercadores, sendo que o valor mais alto apontado, o da década de 90, ultrapassa a centena dos agentes registados. Que ilações se podem daqui extrair? Qualquer análise em termos de números absolutos só ganha sentido se cotejada com outros valores referenciais, e estes procurá-los-emos nos dois burgos marítimos com que sistematicamente temos comparado a dinâmica interna de Vila do Conde: a cidade do Porto e Viana do Castelo.

No que se refere ao Porto, informa Francisco Ribeiro da Silva que, segundo informação da câmara da cidade, o número daqueles que se dedicavam ao comércio em 1578 excedia os 300 agentes, nestes se incluindo, porém, alguns dos grupos que por opção excluímos, já que nesse quantitativo se abrangia os chamados "mercadores de loja", entre os quais se consideravam mercadores de pão e retalhistas de panos e outras mercadorias. Note-se, de resto, que este número deveria ter decrescido, na cidade, em consequência das purgas inquisitoriais de finais do século e da década de 1610, de que falaremos, o que leva Francisco Ribeiro da Silva a defender que o seu número se aproximaria, no período filipino, das duas centenas e meia, englobando marseiros, sem que uma quantificação mais rigorosa possa ser efectuada³².

Quanto a Viana do Castelo são ainda os trabalhos de Manuel Fernances Moreira aqueles que oferecem algumas pistas de avaliação. O tipo de tratamento que este autor apresenta dos livros de receita e despesa da alfândega de Viana /Caminha dos anos de 1504/1519/1527 e 1532 não nos proporcionam, porém, uma perspectiva segura de conjunto³³. Em apêndice, este investigador apresenta, porém, uma listagem em que figuram, entre os importadores de mercadorias nesse período de tempo, 39 mercadores de Viana (neste número incluímos aqueles que aí são mencionados como cristãos novos), 10 de Caminha e 8 de Ponte de Lima, sem que estes valores sejam, em nada, conclusivos. Por sua vez, no trabalho que dedica aos mercadores e ao comércio do açúcar brasileiro em Viana no séc. XVII³⁴, aponta 76 mercadores que considera ser de grosso trato, identificados nos livros de registo notarial e com actuação comercial documentada para o período que globalmente coincide com a primeira metade do século (1598-1643).

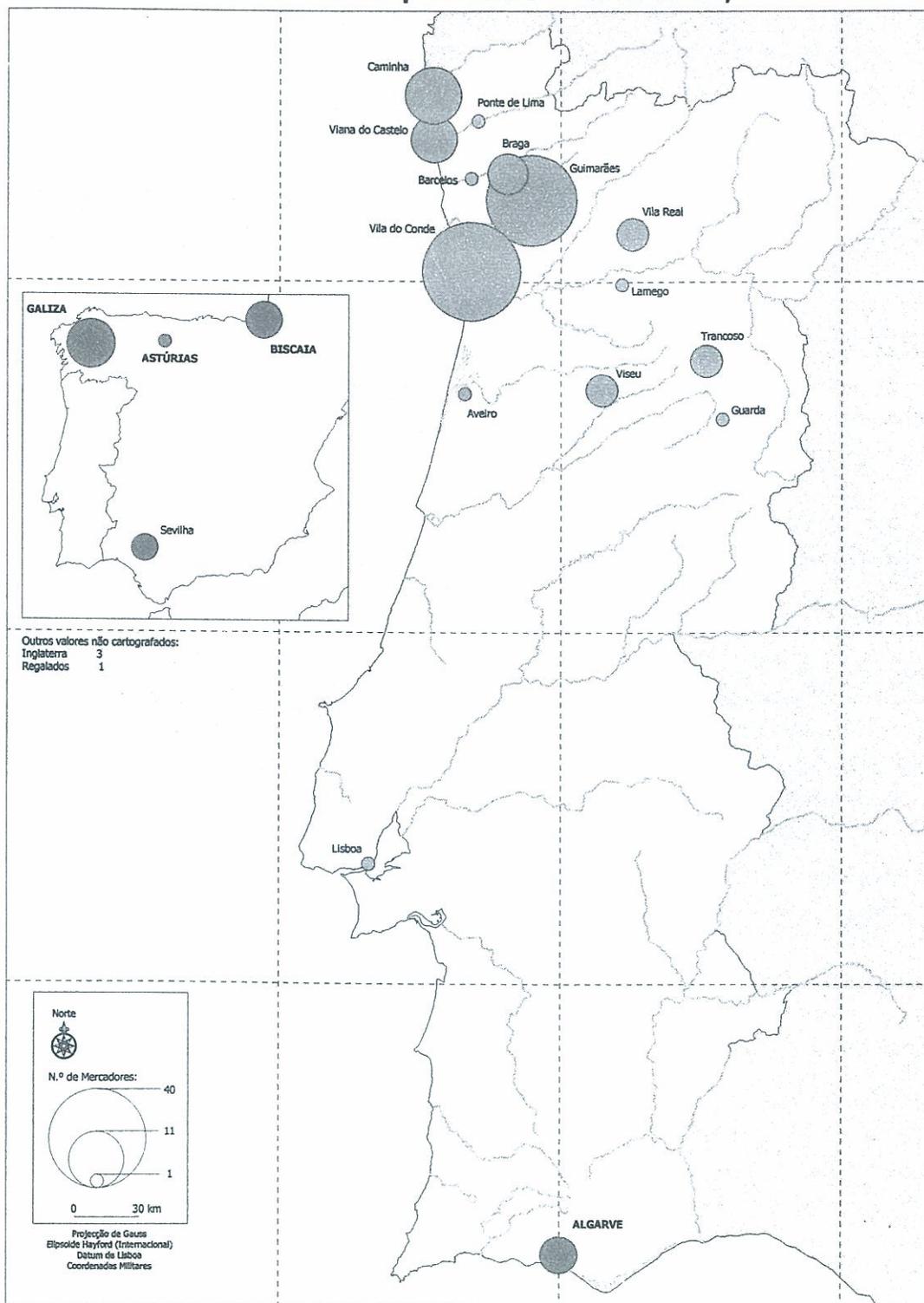
Os distintos parâmetros de avaliação, num e noutro caso, dificultam qualquer leitura comparativa, mas permitem-nos, pelo menos, cotejar, ainda que de forma grosseira, ordens de grandeza. Se atendermos à dimensão e estatuto comercial da cidade do Porto, burgo mercantil por excelência do Norte, e só suplantado em grandeza por Lisboa, e ao vigor mercantil de Viana no século XVII associado ao comércio do açúcar, cremos poder afirmar que os valores que apurámos para Vila do Conde atribuem a este burgo marítimo uma vitalidade e um dinamismo mercantil que seria, proporcionalmente, tão ou mais intenso do que aquele que se definia nos dois outros portos considerados. Referimo-nos, porém, ao número de agentes comerciais. O mesmo não se aplica, como vimos, ao volume de negócios. Neste domínio o

³² SILVA, 1988, I:112-117.

³³ MOREIRA, 1992: Apêndices.

³⁴ MOREIRA, 1990: 143-172.

Mercadores externos presentes em Vila do Conde, entre 1560-1620



Fonte: Carta Administrativa de Portugal (Atlas do Ambiente), escala 1:250.000, Direcção Geral do Ambiente, 1994.

dinamismo mercantil da vila parece depender, em grande medida, de agentes comerciais externos, definindo, em Entre-Douro-e-Minho, articulações geográficas e redes de circulação de mercadorias e de capitais que importa apurar.

2.2.2. Articulações geográficas

Com efeito, este universo de mercadores não actua isoladamente, mas recebe impulsos e acciona negócios em que actuam por vezes em parceria com mercadores residentes em áreas exteriores à própria vila. Esta tendência é confirmada pela presença, nesse porto, de agentes comerciais provindos de uma vasta área de Entre-Douro-e-Minho, como se pode atestar pelas informações coligidas em registos notariais. Aí encontramos frequentes referências a estes indivíduos como fretadores de embarcações, credores, parceiros em contratos comerciais, ou como simples testemunhas de actos públicos. O seu número e local de residência confirmam, afinal, tendências de longa duração que apontámos para um período que remonta a princípios do século.

Quadro 2

Proveniência geográfica dos mercadores externos com actividade registada em Vila do Conde (1500-1620)

| Proveniência | Nº | % | Proveniência | Nº | % |
|---------------|----|------|--------------|------------|------------|
| Algarve | 4 | 3 | Porto | 40 | 29,9 |
| Aveiro | 1 | 0,7 | Regalados | 1 | 0,7 |
| Barcelos | 1 | 0,7 | Trancoso | 3 | 2,2 |
| Braga | 5 | 3,7 | Viana | 7 | 5,2 |
| Caminha | 11 | 8,2 | Vila Real | 3 | 2,2 |
| Guarda | 1 | 0,7 | Viseu | 3 | 2,2 |
| Guimarães | 33 | 24,6 | Astúrias | 1 | 0,7 |
| Lamego | 1 | 0,7 | Biscaia | 4 | 3 |
| Lisboa | 1 | 0,7 | Galiza | 8 | 5,9 |
| Ponte de Lima | 1 | 0,7 | Sevilha | 2 | 1,5 |
| | | | Inglaterra | 3 | 2,2 |
| Total | | | | 134 | 100 |

Fonte: POLÓNIA, 1999 b, II: 263-269

Avaliemos, de forma sintética, as menções recolhidas nesse particular *corpus* documental a estes agentes, as quais se apresentam no quadro 2³⁵. Uma primeira organização

³⁵ O que neles se apresenta são valores totais de referências a actos por eles protagonizados, alguns dos quais

dos dados por local de residência aponta para a já sublinhada prevalência de agentes económicos radicados no Porto e em Guimarães e, em menor escala, apesar da proximidade geográfica, dos residentes em Barcelos ou Braga. Será, ainda, de assinalar a presença significativa de mercadores de Caminha, a par de outras, de menor significado, de agentes provindos de Viana e Ponte de Lima, os quais poderiam, com vantagens de proximidade geográfica, servir-se de Viana da Foz do Lima. A sua presença em Vila do Conde deverá radicar, pois, em motivações de outra natureza, que não a estritamente geográfica.

De notar, ainda, o estatuto do porto da vila como via de ligação marítima com um espaço interior disperso que engloba, para além de Braga, Guimarães e Barcelos, já referidos, também a Guarda, Trancoso, Vila Real, Viseu, Regalados ou Lamego. A posição relativa destes espaços nas comarcas de Trás-os-Montes e Entre-Douro-e-Minho sugerem, de novo, a opção por Vila do Conde como estratégia deliberada, já que Viana do Castelo ou Esposende poderiam ser, de igual modo, portos de eleição. Os registos que nas fontes localizam agentes do Algarve, Aveiro ou Lisboa sugerem actos accionados em trânsito por mercadores que aí se deslocavam na prossecução de outros negócios.

Quanto a mercadores estrangeiros, as referências comprovam a prevalência daqueles oriundos de Espanha, 15 no total, com particular incidência dos provenientes do Norte de Espanha: Galiza, Biscaia e Astúrias, e consubstanciam as relações de longa data que o Norte de Portugal sempre manteve com esse espaço económico³⁶. As duas menções a agentes de Sevilha na década de 80 prendem-se, ao que cremos, com os rumos da navegação e dos contactos comerciais que agentes de Vila do Conde encarnam durante o período filipino, de que não cabe aqui falar. Note-se, porém, que nenhum desses agentes parece ter estabelecido uma acção regular na vila, não estando, de igual modo documentada a fixação de qualquer comunidade de estrangeiros no porto da foz do Ave. Os que aí fixam residência parecem pertencer a níveis sócio-económicos mais modestos, e são, em particular, pescadores, como se destaca da análise do corpo documental compulsado.

As menções a formas de fixação de estrangeiros na vila são, de facto, escassas, e para além de um Jacome Caminha, procedente de Baiona, referenciado em 1617 como casado com uma Maria João, de Vila do Conde³⁷, apenas pudemos referenciar, para o início do século, a integração em Vila do Conde de um Pedro Ortiz, mercador, o qual obtém, de resto, uma carta de naturalização de D. Manuel³⁸, encontrando-se posteriormente referenciado como um activo agente económico da vila.

Para além dos procedentes de Espanha, há que referenciar a presença de alguns outros que esporadicamente interferem em actos de natureza comercial. A acrescer, porém, aos já referenciados nos livros de receita e despesa da alfândega régia, apenas três ingleses

envolvem um mesmo mercador.

³⁶ Dado também confirmado por MOREIRA, 1985, III: 79-85 e, no que se refere às relações com Castela, e por MARQUES, 1978, XXXII, 21: 7-40.

³⁷ A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª sr., lv. 30, fl. 76-77.

³⁸ I. A.N./ T.T. - Chanc. D. Manuel, lv. 16, fl. 47v.

são referidos em registos notariais, todos envolvidos num mesmo acto de quitação, do ano de 1578, de uma dívida contraída por três mercadores de Caminha, e não de Vila do Conde³⁹. Com efeito, da consulta de toda a documentação com que trabalhámos parece ficar claro que em nenhum momento o porto de Vila do Conde exerceu apelativos suficientes para que agentes de comunidades mercantis estrangeiras aí fixassem residência e daí dirigissem os seus negócios, desse modo contribuindo para o dinamismo interno da vila, ao contrário daquilo que se conhece para a cidade do Porto e, desde o séc. XVII, para Viana do Castelo⁴⁰.

Deste panorama, que pretendeu quantificar e distribuir geograficamente a presença de agentes mercantis externos, duas comunidades parecem sobressair, como ficou claro da exposição anterior: a de Guimarães e a do Porto. A compreensão das motivações de cada uma delas deverá, porém, ser individualizada, já que a sua presença em Vila do Conde parece obedecer a dinâmicas e a estratégias diversas. Com efeito, se os mercadores de Guimarães se servem deste porto como entreposto inevitável nas suas relações marítimas com o exterior, já no caso daqueles procedentes do Porto assim não acontece, parecendo decorrer de estratégias de mercado que importa compreender. A simples distribuição cronológica das menções a cada uma destas comunidades, patente no quadro 2 sugere isso mesmo. Assim, se os mercadores procedentes de Guimarães marcam presença em todas as décadas (com exclusão da de 1611 a 1621) com uma estabilidade de registos indiscutível, já o Porto revela uma oscilação notável (de 2 a 16 referências por década) só compreensível à luz de conjunturas específicas, que, todavia, nos escapam, à falta de estudos monográficos centrados sobre a vida comercial da cidade do Porto nesse período de tempo.

No que se refere às intervenções económicas específicas accionadas a partir da vila por esses agentes, apurámos as conclusões que de seguida se manifestam. No caso de Guimarães, dos 33 actos que envolvem mercadores aí residentes, 18 são de fretamento de embarcações, 5 de importação de mercadorias, 4 referem-se a procurações para cobrança de dinheiro no exterior, em particular em espaços ultramarinos, 2 constituem contratos de parceria a perda e a ganho, 1 um instrumento de crédito, sendo os 3 restantes referências de natureza não especificamente económica. De notar, ainda, que em 6 destes registos se assinalam parcerias com agentes económicos de Vila do Conde. O facto de 54,5% dos actos se referirem a actos de fretamento e 15,1% se articularem com actos de importação a partir da alfândega da vila é bem revelador, ao que cremos, do papel de plataforma marítima que Vila do Conde exercia em relação ao movimento mercantil de Guimarães.

No caso de contratos, envolvendo agentes mercantis residentes no Porto, 8 apontam para importação de mercadorias através da alfândega da vila, 9 são instrumentos de crédito, ou referências a eles, relacionados com a venda de mercadorias, 5 constituem fretamentos de embarcações da vila, 2 apontam para cobranças no exterior, 2 referem-se a

³⁹ A.D.P. - Fundo Notarial, 1º cart., 1ª sr., lv. 8, fl. 58v.-60.

⁴⁰ Vd. a este propósito, e para Viana do Castelo, MOREIRA, 1992: pp. 126-149 e Apêndices, e MOREIRA, 1990: 181-205.

actos de arrendamento, um dos quais do imposto dos 3% da alfândega de Vila do Conde, e 9 resultam de actos de comércio ultramarino, sendo estes desenvolvidos, na sua totalidade, em parceria com pilotos e mercadores da vila da foz do Ave. Este último dado é, pela sua relevância, suficiente para motivar uma análise mais detalhada da actividade desenvolvida na vila pelos agentes mercantis provindos da cidade do Porto.

Esta apetência dos mercadores do Porto pela foz do Ave vem de longa data, podendo ser atestada pelo movimento alfandegário de 1504, 1505, 1527 e 1532. Nas décadas agora analisadas, a sua interferência nos rumos comerciais de Vila do Conde parece ser particularmente assinalável na década de 80 de Quinhentos e no segundo decénio de Seiscentos. Apontaremos adiante algumas potenciais explicações para esta distribuição. O que importa agora assinalar é que, no período de tempo que agora estudamos, as relações com Vila do Conde são mais do que ocasionais, estabelecendo-se nexos de continuidade que conduzem, tanto a uma sucessão de negócios accionados por um mesmo mercador, como à própria fixação de residência na vila.

Com efeito, assim acontece com alguns dos agentes identificados. Apontemos, a título exemplificativo, os nomes de Fernão Lopes, Francisco de Brito ou Paulo Nunes Vitória, cujas primeiras notícias os identificam como moradores no Porto, passando depois a ser apresentados como "estantes" em Vila do Conde e finalmente como aí moradores. Estes nomes sobressaem, de resto, quer pelo número de registos que os envolvem, já como moradores em Vila do Conde, quer pelo volume de negócios que mobilizam. Outros nomes se destacam de entre os mercadores da cidade invicta que nas primeiras décadas de Seiscentos interferem no universo mercantil da vila, ainda que aí nunca tivessem fixado residência em termos permanentes. Referimo-nos, em particular, a Diogo Pereira, familiar de Paulo Nunes Vitória, natural de Pontevedra, morador no Porto, residente em Madrid aquando da sua morte, em 1617, e instituidor do novo Hospital da Misericórdia de Vila do Conde.

Pela actuação pessoal que projecta na vila, pelo seu envolvimento com o comércio ultramarino, de que trataremos em pomenor mais à frente, e pela circunstância de estar presente em alguns dos momentos críticos da própria vida institucional do concelho, a figura de Diogo Pereira merece uma particular atenção, na medida em que ele próprio ilustra e esclarece, com a sua actuação, algumas das dinâmicas que poderão estar subjacentes à já averiguada presença considerável de homens de negócio portuenses em Vila do Conde nessas primeiras décadas de Seiscentos.

Dos testamentos do próprio Diogo Pereira, registado, em Madrid, a 6 de Julho de 1617 e de sua mulher, Filipa Nunes, redigido em Vila de Xadra, em 29 de Setembro de 1621, assim como do estabelecimento de um contrato de companhia entre Simão e Lourenço Pereira, seus filhos e gestores de sua fazenda, feito em Madrid, a 20 de Dezembro de 1632⁴¹, deles facilmente se depreende, quer a vastidão de actividades comerciais accionadas por

⁴¹ A.D.P. - Governo Civil, lv. 164, fl. 42-62 e A.S.C.M.V.C. - Livro Segundo dos Registos, fl. 130v.-139v. e *Testamentos de D. Diogo Pereira e sua mulher Filipa Nunes* (s.l.).

Diogo Pereira, quer o volume dos mesmos, os quais integrariam negócios com o ultramar, mas também com a própria corte madrilena. O seu nome avulta ainda entre aqueles que manifestaram maior volume de mercadorias nos registos da redízima eclesiástica aplicada à alfândega da cidade do Porto no ano de 1591⁴².

Em Vila do Conde a sua acção está identificada entre 1590 e 1615 e transcende, como dissemos, o estrito domínio comercial, envolvendo, quer a concessão de empréstimos à Câmara da vila⁴³, quer a própria instituição de uma capela, de capitais vultuosos, destinados a construir um hospital, afecto à Misericórdia, o actual Hospital de Nossa Senhora da Conceição.

Para além da circunstância de atestar a intensa ligação do mercador à urbe, o facto de a autarquia recorrer a um agente externo, para sacar dinheiro que os seus cofres não disponibilizavam, poderá, segundo cremos, ser sugestivo das limitações da capacidade financeira da própria comunidade mercantil da vila, porventura incapaz de satisfazer esse desiderato, já diagnosticada, como vimos, no citado processo de averiguações de 1540.

No campo estritamente comercial, é possível apurar, a partir dos registos notariais, extensões dos negócios daquele mercador em Medina del Campo⁴⁴; Astúrias⁴⁵; Lisboa⁴⁶; Sevilha⁴⁷; Ilhas Atlânticas, incluindo as Canárias; Angola e Índias de Castela⁴⁸. De salientar que um dos contratos de armação envolvendo comércio ultramarino atinge um valor da ordem dos 3.000 cruzados e é realizado em parceria com um piloto de Vila do Conde, Francisco Freire. Esta estratégia parece ser, de resto, prosseguida pelos seus filhos, Simão e Lourenço Pereira, os quais, em 1616 e 1621, se encontram, de novo, envolvidos em contratos de armação de embarcações em sistema de parcerias que mobilizam agentes económicos da vila⁴⁹.

Dois exemplos, que escolhemos entre muitos outros, ilustrarão o que dizemos.

1. Em data próxima do ano de 1613, Manuel Ribeiro e Paulo Nunes Vitória, mercadores, armaram conjuntamente a caravela S. Bento, que, tendo como escala o reino de Angola, ía com destino a Índias de Castela, e a cargo de Francisco Alvares, piloto, a quem estavam imputadas todas as responsabilidades comerciais da empresa. Nessa viagem ía Gonçalo da Rocha como piloto, cabendo a Francisco Alvares incumbências estritamente comerciais⁵⁰;

2. Francisco Freire, piloto, estabelece, no ano de 1615, um contrato de parceria comercial com Diogo Pereira, no qual se apresenta como co-investidor, entrando com 1/3 do valor total, responsabilizando-se aquele pelos restantes 2/3 do investimento, devendo também

⁴² Cf. SILVA, 1988, I: 127.

⁴³ A.D.P. - Fundo Notarial.V. Conde, 1º cart., 3ª sr., lv. 5, fl. 131v.-142v. e lv. 8, fl. 101-102.

⁴⁴ O registo é de 21.03.1590. Trata-se de uma letra de câmbio passada sobre ele em Medina del Campo. A.D.P. - Fundo Notarial.V. Conde, 1º cart., 1ª sr., lv. 16, fl. 23-25.

⁴⁵ Em 1592 faz um empréstimo a um mercador das Astúrias, o qual lhe deveria ser liquidado em Sevilha. Idem, lv. 18, fl. 25-27.

⁴⁶ Aí residia seu genro, Francisco Dias Mendes de Brito, mercador, a quem passa procuração para gestão de negócios em 19.02.1615. A.D.P. - Fundo Notarial.V. Conde, 1º cart., 3ª sr., lv. 11, fl. 84v.-86.

⁴⁷ A.D.P. - Fundo Notarial.V. Conde, 1º cart., 1ª sr., lv. 18, fl. 25-27.

⁴⁸ Cf. *infra*

⁴⁹ Vd. registos de 09.09.1616 (Idem, 1ª sr., lv. 29, fl. 86v.-88) e de 02.02.1621 (A.D.P. - Fundo Notarial.V. Conde, 1º cart., 1ª série, lv. 32, fl. 132v.-135).

⁵⁰ Vd., entre outros, o registo notarial de 08.11.1613. A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 3ª sr., lv. 9, fl. 29v.-32.

providenciar a aquisição das mercadorias que se levassem do reino, assim como todos os mecanismos de seguro da embarcação e mercadorias transportadas. A divisão dos lucros obtidos seria, porém, a meias, atendendo ao trabalho investido pelo primeiro como agente comercial em trânsito, pelo que devia embarcar e prosseguir toda a viagem prevista, tendo como destino final o Brasil ou as Índias de Castela, e como escalas obrigatórias as Ilhas Canárias e o reino de Angola⁵¹.

Em qualquer dos casos aqueles que são apontados nos registos como pilotos exercem, de facto, atribuições estritamente comerciais. A estas ocorrências pontuais poderíamos somar outras, muito mais numerosas, em que pilotos e mestres desempenham essas funções de forma cumulativa com responsabilidades náuticas que desempenham enquanto técnicos de navegação. Esta realidade é particularmente verdadeira para as actividades envolvidas pelo comércio ultramarino.

O porto de Vila do Conde serviria, para estes agentes, também como plataforma de importação de mercadorias, como se infere do pagamento, pelos herdeiros de Diogo Pereira, de 40.000 reais de sisa sobre a importação de ferro feita, em 1618, através da alfândega da vila⁵², ou do facto, referido em 1619, de que as mercadorias que aqueles tinham na vila seriam suficientes para afiançar o valor de 1.000 cruzados legado por Diogo Pereira para a instituição de um padroado na Misericórdia da vila⁵³.

Traçado o quadro de actuação individual, importa que nos questionemos acerca das motivações que teriam conduzido este mercador de grosso trato, com negócios firmados a nível do mercado internacional, com poder financeiro construído em negócios disseminados por dois impérios ultramarinos, o português e o espanhol, a dirigir a sua atenção para Vila do Conde e a estabelecer parcerias com alguns dos seus agentes económicos, pretendendo mesmo aí deixar depositados os seus restos mortais e os da sua família. E importa que nos interroguemos, concomitantemente, acerca das circunstâncias que teriam levado um número significativo de mercadores da cidade do Porto, nas décadas consideradas, em particular na de 1580 e de 1610, a orientar os seus investimentos para a vila da foz do Ave.

Intentando uma análise de conjunto, e balizando-nos numa perspectiva conjuntural, cremos poder encontrar algumas explicações para o que ocorre na década de 1610-20, mas dificilmente para a de 1580. Francisco Ribeiro da Silva refere-se ao receio da pirataria como justificativo para a diminuição de receitas alfandegárias na cidade do Porto entre 1585 e 1591⁵⁴. Esse elemento conjuntural é, todavia, comum ao contexto envolvente do movimento comercial de Vila do Conde, pelo que não colhe como argumento para um potencial desvio de negócios.

São, por outro lado, frequentes, as referências do mesmo autor a escusas da cidade a ser tributada durante os reinados da dinastia filipina em Portugal. Factores desta

⁵¹ Cf. registo notarial de 03.10.1615. A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 3ª sr., lv. 12, fl. 85-88v.

⁵² A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 3ª sr., lv. 14, fl. 60-62v.

⁵³ A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 3ª sr., lv. 14, fl. 127v.-129v.

⁵⁴ SILVA, 1988, I:109-110.

ordem poderiam, com maior verosimilhança, estar na origem de tentativas de escape a formas de tributação régia, certamente mais penalizadoras na cidade do Porto, do que em Vila do Conde. A circunstância de a década de 80 ser, precisamente, a fasquia de transição entre duas coroas e duas dinastias poderá acalentar esta possibilidade, reforçada, de resto, pela informação prestada pelo mesmo autor acerca da cobrança na cidade do Porto, por ordem régia, e desde o ano de 1584, de novos aforamentos pelas mercadorias vindas pelo mar, em prejuízo imediato dos mercadores⁵⁵. Os argumentos da câmara contra essa nova prática apontam para uma conseqüente quebra, da ordem dos 15% nas mercadorias transaccionadas, sugerindo-se que isso correspondia ao abandono das actividades comerciais por alguns comerciantes⁵⁶. A possibilidade que aqui levantamos é a de que essa quebra, a existir, poderia não corresponder a um abandono real da mercancia, mas a um desvio dos focos de importação, contando-se Vila do Conde entre os novos locais de evasão, até pela sua proximidade geográfica em relação ao burgo portuense.

Quanto ao que ocorre na década de 1610-20, cremos que o quadro traçado é indissociável de dois factos concomitantes: o predomínio de cristãos novos entre a comunidade mercantil portuense, e o intensificar de uma atitude altamente repressiva e penalizadora do Tribunal do Stº Officio em relação a essa particular comunidade religiosa, accionada de uma forma notória nos finais da década de 90 de Quinhentos, e intensificada com os processos subseqüentes a 1618, vector que se destaca, quer dos estudos de Francisco Ribeiro da Silva sobre o Porto e o seu termo⁵⁷, quer dos de Elvira Mea sobre a Inquisição de Coimbra⁵⁸.

Com efeito, o primeiro prova, através de uma listagem de mercadores que manifestaram maior valor de mercadoria importada pela alfândega do Porto entre 1584 e 1639, coligida a partir dos livros da redízima eclesiástica, duas ideias essenciais: 1. a manifesta preponderância dessa comunidade entre os negociantes do Porto; 2. o seu claro decréscimo no intervalo que medeia os anos de 1591 e 1639, entre os quais não há outros parâmetros de avaliação⁵⁹.

Atentemos, por fim, no facto de pelo menos dois dos mercadores portuenses que acabaram por fixar residência em Vila do Conde serem cristãos novos: Paulo Nunes Vitória e Fernão Lopes, segundo se depreende da documentação que coligimos, mas também de informações adiantadas pelo trabalho de Francisco Ribeiro da Silva, e que Francisco de Brito, outro mercador de vulto em Vila do Conde ser, também ele, casado com uma cristã nova, Clara Ribeira. Os próprios "Pereiras", com ligações familiares a Paulo Nunes Vitória, são cristãos novos. Esta informação torna, de resto, compreensível o recurso frequente de Diogo Pereira e seus filhos a parcerias com gente vilacondense. Estando eles próprios impedidos de sair do reino, devido, precisamente, ao seu estatuto de cristãos novos, torna-se imperativa a sua

⁵⁵ SILVA, 1988, I:132.

⁵⁶ A.H.M.P. - Lv. 26, fl. 109. Cit. SILVA, 1988, I: 132, nota 45.

⁵⁷ SILVA, 1988, I: 123 e 346-347.

⁵⁸ MEA, 1997: cap. V e VI.

⁵⁹ SILVA, 1988, I: 126-130.

associação com agentes comerciais e náuticos que viabilizem a extensão dos seus negócios ao ultramar, devendo ser-lhes mais favoráveis as parcerias encontradas em Vila do Conde, do que aquelas que poderiam criar a partir da cidade do Porto.

Partindo das informações apresentadas, facilmente se descortina, pois, um nexos causal entre as perseguições inquisitoriais na cidade do Porto, de que resultaram, não só grande soma de processos e actos de prisão, mas também de confisco de bens⁶⁰, e o manifesto interesse destes mercadores portuenses pelo burgo vilacondense, muito menos visado pelos rigores do Tribunal do Stº Officio, como se depreende pelo número de processos accionados nesse período de tempo, de que já falámos⁶¹.

Esta ocorrência é, como se percebe, decisiva para os percursos mercantis da vila, quer pela injeção de capitais que pressupõe, quer pela integração, entre os seus agentes económicos, de mercadores experimentados e com redes comerciais firmadas nas praças ultramarinas e nos principais pólos do comércio internacional, como sejam Antuérpia ou Sevilha. Este factor não deverá ser despiciendo para a compreensão da vitalidade numérica da comunidade de mercadores da vila, precisamente nas décadas de 1590 e nas de 1600 e 1610, num momento em que o seu próprio poder naval e náutico parecia ir em decréscimo.

Importa, de resto, que se diga que as articulações entre as comunidades de cristãos novos da cidade do Porto e de Vila do Conde não datam apenas deste período e se destacam da análise dos processos da Inquisição de Coimbra referentes a Vila do Conde desde 1540.

Do exposto, e da análise micro-analítica desenvolvida, na impossibilidade de prosseguir uma leitura macro-analítica, por falta de séries documentais consistentes que o facultem, cremos ter ficado provadas algumas ideias que cremos centrais, e que poderão constituir tópicos de reflexão, quer quanto ao papel de portos e entrepostos comerciais de menor dimensão em estratégias comerciais e alfandegárias mais vastas, quer quanto ao protagonismo assumido, em termos comerciais, por núcleos cujo poder financeiro e cuja comunidade mercantil se apresentam como dispiciendas numa leitura comparada que tenha por base indicadores meramente estatísticos.

Só uma análise que contemple os agentes económicos concretos como actores, e o nível local como plataforma de actuação poderão, ao que cremos, permitir aferir, de uma forma mais fina, conjunturas e tendências que escapam a avaliações macro.

⁶⁰ Veja-se, a este respeito, a declaração do executivo da autarquia portuense feita em 1623, que importa, naturalmente, olhar criticamente, de que "... a gente de negocio se alguma ouve en algum tempo nesta Cidade sesara com as prisoes que ouve pello santo officio cuia confiscação nella se entendia importara mais de trezentos mil cruzados para a fazenda Real...". A.H.M.P., Lv. 44, fl. 34 (Cit. SILVA, 1988, l: 123).

⁶¹ Acerca desta matéria vd. MEA, 1997: cap. V e VI e POLÓNIA, 1999 b, l: 595-600

BIBLIOGRAFIA CITADA

A alfândega do Porto e o despacho aduaneiro, 1990, Porto, Casa do Infante

ALMEIDA, Carlos A. Ferreira, 1968 - *Vias Medievais Portuguesas. I. Entre-Douro-e-Minho*, Porto, dissert. de licenciatura polic.

FREIRE, A. Braamcamp, 1903-1908 - *Cartas de quitação de D. Manuel*. "Arquivo Historico Portuguez", vol. I - vol. VI

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha, 1950 – *Estradas velhas entre Leça e Ave*. "Douro Litoral", 4ª série, Vols. I-II

MARQUES, José, 1978 - *Relações económicas do Norte de Portugal com o reino de Castela no século XV*. "Bracara Augusta", Braga, vol. XXXII, nº 21, pp. 7-40.

MEA, Elvira Cunha de Azevedo, 1997 - *A Inquisição de Coimbra no século XVI. A Instituição, os Homens e a Sociedade*, Porto, Fundação Engº António de Almeida

MOREIRA, Manuel António Fernandes, 1985 - *A presença dos galegos em Viana da Foz do Lima no século XVI*. "Colóquio "Santos Graça" de Etnografia Marítima. Actas", Póvoa do Varzim, vol. 3, pp. 79-85

MOREIRA, Manuel Fernandes, 1990 - *Os mercadores de Viana e o comércio do açúcar brasileiro no século XVII*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, p. 181-205

MOREIRA, Manuel Fernandes, 1992 - *A alfândega de Viana e o comércio de importação de panos no século XVI*, Viana do Castelo, Câmara Municipal

PEREIRA, João Cordeiro, 1983 - *Para a história das alfândegas em Portugal no início do século XVI. Vila do Conde. Organização e movimento*, Lisboa, UN-FCSH

PEREIRA, João Cordeiro, 1984 a - *A receita do estado português no ano de 1526. Um orçamento desconhecido* in "Estudos de História de Portugal, vol. II, séc. XVI-XX. Homenagem a A. H. de Oliveira Marques," Lisboa, Estampa, p. 52-55

PEREIRA, João Cordeir, 1984 b - *O orçamento do estado português no ano de 1527*. "Nova História. Século XVI", dir. A. H. de Oliveira Marques, nº1, p. 62-65

POLÓNIA, Amélia, 1998 – *A tecelagem de panos de tréu em Entre-Douro-e-Minho no século XVI. Contributos para a definição de um modelo de produção*. "A indústria portuguesa em perspectiva histórica. Actas do Colóquio", Porto, FLUP – CLC

POLÓNIA, Amélia, 1999 a – *Espaço concelhio, rede viária e dinâmicas sócio-económicas. O estudo de um caso: Vila do Conde no século XVI*. "Carlos Alberto Ferreira de Almeida. In memoriam", Porto, FLUP

POLÓNIA, Amélia, 1999 b – *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, Porto [Dissert. de doutoramento polic.]

SILVA, Francisco Ribeiro da, 1988 - *O Porto e o seu termo(1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*, 2 vols., Porto, AHMP

SIGLAS

ADP – Arquivo Distrital do Porto

AGAL – Arquivo Geral da Alfândega de Lisboa

AHMP – Arquivo Histórico Municipal do Porto

AMVC – Arquivo Municipal de Vila do Conde

ASCMVC – Arquivo da Santa Casa da Misericórdia de Vila do Conde

IAN/TT – Instituto dos Arquivos Nacionais / Torre do Tombo

CC – Corpo Cronológico

NA – Núcleo Antigo