AMÉLIA POLÓNIA

VILA DO CONDE
UM PORTO NORTENHO NA EXPANSÃO ULTRAMARINA QUINHENTISTA

*

...ORTO
...DE LETRA...
9...

AMÉLIA POLÓNIA

VILA DO CONDE
UM PORTO NORTENHO NA EXPANSÃO ULTRAMARINA QUINHENTISTA

PORTO
FACULDADE DE LETRAS
1999

Dissertação de doutoramento apresentada
à Faculdade de Letras da Universidade do Porto
na área de História Moderna e Contemporânea

A meus pais e a meu filho,
dois elos de uma mesma cadeia.
Ao Dr. Luís da Silva Carvalho,
e à Tia Natália, que não assistiram já
à finalização deste trabalho.

ÍNDICE GERAL

I VOLUME

Agradecimentos 15

Prefácio 17

Introdução 21

I PARTE
A TERRA PERANTE O DESAFIO DA EXPANSÃO QUINHENTISTA

Introdução 45
1. Vila do Conde num concelho sem termo 47
1.1. Quadro jurisdicional - senhorio laico e eclesiástico 49
1.2. Quadro espacial - burgo e aro 84
1.3. Quadro administrativo, financeiro e político 117
2. O porto de Vila do Conde - Condicionalismos geográficos e intervenções humanas 161
2.1. Perfil do litoral e características da barra 166
2.2. Intervenções para correcção e melhoria 187
2.3. Estruturas e estratégias de defesa 200
3. Estrutura demográfica e socioprofissional 223
3.1. Evolução e mobilidade populacional 225
3.2. Estrutura socioprofissional 257

II PARTE
VILA DO CONDE E A EXPANSÃO ULTRAMARINA

Introdução 285
A. A LOGÍSTICA
1. Construção Naval 291
1.1. Estaleiros 294
1.2. Matérias primas 297
1.3. Indústrias de apoio 314
1.4. Construtores - número, organização e mobilidade 325
1.5. Contratadores 336
1.6. Níveis de actividade 349

2. Frota 357
2.1. Número de embarcações e sua representatividade no cômputo geral do reino 359
2.2. Características tipológicas e volumétricas 369
2.3. Onomástica 379
2.4. Sistemas de propriedade e exploração 386
3. Náuticos 397
3.1. Enquadramento institucional 402
3.2. Número e categorias profissionais 408
3.3. Funções técnicas e desempenhos económicos 437
3.4. Mecanismos de formação e níveis culturais 448
3.5. Estratégias endogâmicas 462

B. O CONTRIBUTO

Introdução 477
1. Navegações 478
1.1. Circuitos marítimos - rotas, destinos e motivações 479
1.2. Transporte marítimo - o fretamento 513
1.3. Riscos e vicissitudes - naufrágios, corso e pirataria 543
2. Comércio 555
2.1. Estruturass e movimento alfandegários 557
2.2. Comunidade mercantil 583
2.3. Mecanismos comerciais e financeiros 600
2.4. Comércio ultramarino 616
3. Domínio 655
3.1. Ocupação militar 656
3.2. Funcionalismo 666
3.3. Colonização 670
3.4. Evangelização 697

C. O IMPACTO

Introdução 709
1. Espaço Urbano 711
1.1. Construção monumental quinhentista 714
1.2. Planificações e intervenções urbanísticas 721
1.3. Topografia - estratificação e dinâmicas 723
1.4. Habitação e transacções imobiliárias 728
2. Comportamentos demográficos 737

2.1. Ritmos de evolução populacional 739
2.2. Sazonalidade dos eventos demográficos 740
2.3. Taxa de masculinidade e movimentos migratórios 748
2.4. Índices de fecundidade 752
3. Sociedade 765
3.1. Mobilidade geográfica e marginalidade - a prostituição e os ilegítimos e expostos 767
3.2. A presença dos escravos no burgo 778
3.3. Ausências masculinas e instabilidade familiar 791
3.4. O reforço do papel da mulher 797
4. Economia 819
4.1. Níveis de riqueza 821
4.2. Estratégias de investimento 829
5. Quotidiano 841
5.1. Cultura material 843
5.2. Práticas de devoção, medos e bruxaria 847

Conclusão 855

Fontes e bibliografia 871

Índice de matérias 923

Índices de quadros, gráficos e figuras 928

II VOLUME

APÊNDICES

Apêndices A. Sistematização de dados 5

Apêndices B. Inventários cronológicos e onomásticos 79

Apêndices C. Transcrição de documentos 365

VOLUME I

Agradecimentos

Um trabalho de investigação desta natureza, ainda que de autoria individual, não é nunca labor de uma só pessoa. A sua concretização só foi possível com o concurso de múltiplos contributos, institucionais e pessoais, que passo a mencionar. À Câmara Municipal de Vila do Conde, à Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e ao Centro de História da Universidade do Porto agradeço as ajudas financeiras, indispensáveis às reproduções documentais massivas e às múltiplas deslocações, no país e no estrangeiro, efectuadas no decurso do processo de pesquisa documental. Aos responsáveis e funcionários dos vários arquivos, bibliotecas e centros de documentação calcorreados, em particular do Arquivo Municipal de Vila do Conde, do Arquivo da Santa Casa da Misericórdia de Vila do Conde, do Arquivo Distrital do Porto e do Arquivo Nacional - Torre do Tombo, reconheço a simpatia, o esforço de colaboração e a forma prestativa como minoraram as dificuldades de pesquisa, acesso e reprodução documental com que o sistema nacional de arquivos e bibliotecas, numa tentativa de equilíbrio, seguramente não encontrado, entre preservação documental e disponibilização da informação, continua a penalizar os investigadores nacionais e estrangeiros.

A meus colegas e amigos, Helena Osswald, Inês Amorim, Jorge Ribeiro, João Carlos Garcia, Luís Amaral não conseguirei testemunhar cabalmente o profundo reconhecimento, não só pelas valiosas e pertinentes sugestões científicas, fruto de uma experiência de trabalho que transcende em muito a minha, mas principalmente pelo alento, pelas palavras de incentivo, pela disponibilidade com que sempre estiveram presentes, minorando, mais do que poderão imaginar, a insegurança, as desilusões e o desgaste inevitáveis em trabalhos desta natureza, tão penalizadores quanto gratificantes. A estes junto, com toda a justeza, o Dr. Silvestre Lacerda, arquivista de méritos inquestionáveis, durante tantos anos pedra basilar do Arquivo Distrital do Porto, investigador infatigável e colaborador incondicional de todos quantos solicitam os seus inestimáveis préstimos.

A meus mestres e superiores hierárquicos, Professores da área de História Moderna, manifesto o meu respeito, em reconhecimento daquele que sinto ser de igual modo votado aos mais novos do grupo. Ao Prof. Dr. Oliveira Ramos agradeço os incentivos e a confiança com que apoiou algumas das minhas solicitações institucionais e à Prof. Drª Elvira Mea o cuidado com que sempre acompanhou e incentivou o meu trabalho.

Relembro ainda aqui as frutíferas trocas de impressões e de informações levadas a cabo com o Dr. Manuel Leão, o Amândio Barros e a Leonor Freire Costa.

A meus prestáveis, eficazes e imprescindíveis colaboradores, Drª Adelaide Gil, Engª Luísa Lamas e Dr. Miguel Nogueira apresento os maiores agradecimentos e

reconheço a qualidade do trabalho que generosamente investiram na área de processamento de texto, digitalização e tratamento de imagens e representações cartográficas, as quais em muito potenciaram os contributos científicos que possam vir a ser reconhecidos ao presente trabalho de investigação. À Law e ao Miguel manifesto também o meu reconhecimento pela colaboração amiga.

Pelas facilidades e apoios facultados em torno das tarefas de impressão e reprodução da dissertação, agradeço ao Prof. Dr. Gaspar Martins Pereira, na qualidade de coordenador do GEHVID, e ao Conselho Directivo da Faculdade de Letras, e o mesmo faço ao gabinete de Arquitectura da Câmara Municipal de Vila do Conde, na pessoa do Arquitecto Maia Gomes, pela disponibilização de algumas bases cartográficas.

Reconheço-me, ainda, em muito devedora ao Dr. Eugénio Andrea da Cunha Freitas, pelas informações facultadas sobre a matéria em estudo, pela disponibilidade sempre demonstrada para debater questões, esclarecer dúvidas ou enunciar sugestões de trabalho. Dos méritos do seu trabalho não me cabe a mim falar, antes sublinhar a generosidade com que sempre partilhou o seu saber.

A meu orientador científico, Prof. Dr. João Francisco Marques, após catorze anos de inestimável apoio e incentivo, não poderei agradecer nunca com suficiência. Algumas palavras terão, porém, que ser ditas, invocando não só o meu testemunho pessoal, mas procurando, em ano de jubilação do mestre, representar tantos quantos usufruíram da sua inestimável orientação científica. Aqui recordo, em nome de todos, as profícuas conversas no "Diana Bar" ou em qualquer outro café poveiro, em que a um cordial "*Você saberá, mas parece-me que...*", sempre se seguiam múltiplas sugestões e observações, metodológicas e científicas que escutávamos com a plena consciência da pertinência, rigor e profundidade que sempre continham. São, na verdade, já muitos os que, institucional ou informalmente contaram com esse tipo de acompanhamento, atento e caloroso, paciente para com debilidades de formação, incentivador de percursos, propulsor de novos rumos de investigação. Chamo a mim o privilégio de me contar entre esse já vultuoso número.

À família não se agradece, nem tão pouco se reconhecem os apoios e incentivos com que sempre me rodearam. Esta dissertação é tão minha quanto deles, não só pela constante partilha de sucessos e insucessos, tristezas e satisfações, mas também pelo que cada um dos membros da família alargada a que pertenço investiram pessoalmente em todo este longo processo, tantas vezes com custos pessoais.

Por fim, mas não por último, ao Jorge, à Alice, à Lisete, à Maria da Graça e à Pompeia, e a todos quantos, de forma menos visível ou saliente, contribuiram, com desafios ou incentivos, para a conclusão deste projecto de investigação, os meus agradecimentos.

PREFÁCIO

Siglas, abreviaturas e critérios de edição de texto

1. Critérios de transcrição documental

Seguiram-se, como critério de transcrição documental, as normas propostas pelo P. Avelino de Jesus da Costa[1].

2. Critérios de edição de texto

A organização do texto, nomeadamente no que se refere à intercalação de elementos gráficos e estatísticos, obedeceu aos seguintes critérios:

a. Intercalaram-se todos os quadros que continham informação sistematizada tida como imprescindível para o acompanhamento da exposição, ainda que a sua extensão recomendasse a remissão para apêndices;

b. Sistematizações mais desenvolvidas e, porventura, sintetizadas noutros quadros ou gráficos incluídos em texto, foram remetidas para os Apêndices A;

c. Optámos por interromper a numeração das notas de rodapé no final de cada uma das partes estruturais do trabalho, de modo a evitar que fossem atingidos números demasiado elevados.

d. É função dos Apêndices B disponibilizar, em forma de inventários cronológicos, e alfabéticos, elencos de indivíduos que se afirmam como agentes centrais da dinâmica em estudo. Entre eles se incluem os homens da governação, pilotos, mareantes ou mercadores. Têm essas listagens o objectivo de responder a eventuais solicitações de pesquisa de outros investigadores orientadas por critérios onomásticos, cronológicos ou geográficos;

e. Os mesmos apêndices disponibilizam uma listagem, ilustrada, de assinaturas de mulheres coligidas através dos actos notariais. A sua reprodução gráfica tem como objectivo atestar uma das teses básicas desta dissertação: a da alfabetização de significativos segmentos do universo feminino, articulada com o incremento de protagonismo de mulheres ligadas a determinados grupos profissionais;

f. Idênticos levantamentos foram levados a cabo para assinaturas de pilotos e mareantes. A circunstância de, em texto, não termos explorado de forma aprofundada esse material, e

---

[1] COSTA, Pe. Avelino de Jesus da - *Normas gerais de transcrição e publicação de documentos e textos medievais e modernos*, 3ª ed., Coimbra, 1993.

a extensão e volume que atingiria a reprodução de umas largas centenas de assinaturas levaram-nos, porém, a transferir para outro tempo e espaço essa divulgação;

g. Os Apêndices C congregam transcrições de alguns documentos, a cuja selecção assistiram os seguintes critérios: divulgar documentos ou processos nucleares para o estudo em curso e abundantemente referidos ao longo da exposição; ilustrar, senão com exaustividade, pelo menos com abrangência, matérias tratadas nos diversos capítulos; dar a conhecer algumas tipologias documentais que pelo seu carácter inédito e/ou raro o pareceram justificar, como são, por exemplo, os contratos de aprendizagem da arte de marear ou os poucos contratos de construção naval com que nos deparamos no Fundo Notarial.

3. Siglas e abreviaturas usadas

3.1. Bibliotecas e Arquivos

A.D.P.- Arquivo Distrital do Porto
A.G.A.L. - Arquivo Geral da Alfândega de Lisboa
A.G.I. - Archivo General de Indias
A.G.S. - Archivo General de Simancas
A.H.M.P.- Arquivo Histórico Municipal do Porto
A.H.U. - Arquivo Histórico Ultramarino
A.I.G.C. - Arquivo do Instituto Geográfico e Cadastral
A.M.V.C. - Arquivo Municipal de Vila do Conde
A.M.V.Castelo - Arquivo Municipal de Viana do Castelo
A.N.T.T.- Arquivo Nacional - Torre do Tombo
A.S.B.-Arquivo da Sé de Braga
A.S.C.M.V.C. - Arquivo da Santa Casa da Misericórdia de Vila do Conde
B.M.C. - Biblioteca Municipal de Coimbra
B.N.L. - Biblioteca Nacional de Lisboa
B.N.R.J. - Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro
B.P.E. - Biblioteca Pública de Évora
B.P.M.P.- Biblioteca Pública Municipal do Porto
B.S.G.L. - Biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa

3.2. Fundos ou Núcleos Documentais

C.C. - Corpo Cronológico
Chanc. - Chancelaria
Col. - Colecção
Inq.- Inquisição

Manus. Liv. - Manuscritos da Livraria
N.A. - Núcleo Antigo
Not.- Notariais
Par.- Paroquiais
Res. - Reservados
Min.- Ministério

3.3. Unidades de instalação ou de referenciação de documentos

ap. - apêndice
cx.- caixa
doc.- documento
fl.- folio
lv.- livro
mç.- maço
nº - número
p.- parte
p./pp. - página/páginas
proc.- processo
sr.- série
t.- tomo
vol.- volume

3.4. Outras

cf. - conforme
ed.- editor/edição
ex: - exemplo
loc. cit. - lugar citado
n.- nota
op. cit.- obra citada
t. - toneladas de arqueação
v.- verso
vd.- vide

INTRODUÇÃO

1. Opções científicas

Alguns vectores de problematização têm dominado os olhares críticos lançados sobre a historiografia dos descobrimentos e da expansão portuguesa. A falta de uma perspectiva geo-económica, integradora do estudo das realidades civilizacionais com que os exploradores europeus contactaram; a carência de boas biografias de personalidades-chave na dinâmica expansionista; a ausência de uma perspectiva integradora do projecto português numa causalidade contextual europeia; a falta de estudos sobre as instituições da expansão e sobre as políticas imperiais portuguesas; a pouca abundância de estudos sobre os espaços económicos e civilizacionais envolvidos na aventura expansionista europeia; a precaridade de abordagens focalizadas nas motivações e protagonismo dos vários grupos sociais da sociedade portuguesa; a ausência de trabalhos sobre a organização jurídica do comércio, da colonização e do domínio político ultramarino, a par de lacunas notórias em áreas relacionadas com categorias operatórias, conceitos e valores condicionantes da apropriação e das representações mentais dos novos referentes antropológicos e civilizacionais, foram apontadas por Vitorino Magalhães Godinho há dez anos atrás como áreas subexploradas pelo labor historiográfico português[2].

A despeito das numerosas edições que, patrocionadas pela C.N.C.D.P. e financiadas por editoras comerciais, surgiram no mercado nacional, e apesar da publicação de novas sínteses historiográficas motivadas por algumas das preocupações enunciadas[3], muitas destas áreas de debate continuam pouco documentadas. Do mesmo modo, um outro domínio, enunciado pelo mesmo investigador como lacunar, a do estudo dos portos marítimos portugueses nos séculos XV a XVII, continua por desbravar. Foi nosso propósito, através deste projecto, dar um contributo neste particular domínio de estudo, no pressuposto de que a averiguação do envolvimento da sociedade e dos portos portugueses no projecto expansionista conhece especificidades que importa não descurar. O estudo monográfico e o recurso a fundos documentais locais configuraram-se como estratégias imprescindíveis a essa abordagem, que seguimos nesta dissertação. Esta perspectiva não se assume, porém, como atomizadora, e visa a síntese como resultado final. Obras desta natureza deveriam, por multiplicação e confronto de aportações,

---

[2] GODINHO, V. Magalhães - *Mito e mercadoria. Utopia e prática de navegar. Séculos XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990.

[3] Poderemos referir, a título de exemplo, a recentemente publicada *História da Expansão Portuguesa*, dir. Francisco Bettencourt e Kirti Chauduri, 4 vol., Lisboa, Círculo de Leitores, 1998.

contribuir para a sistematização de um quadro, traçado a nível nacional e estruturado de acordo com tipologias de intervenções e protagonismos locais. Um "puzzle" constrói-se pelo encaixe sucessivo de várias peças que, na sua individualidade, contribuem para a definição da imagem final. Este trabalho afirma-se, pois, como uma das peças desse "puzzle", concebida e construída tendo em vista o quadro global em que se encaixa.

O título desta dissertação, *Vila do Conde - um Porto Nortenho na Expansão Ultramarina Quinhentista*, delimita, em essência, o objecto e os objectivos básicos do projecto de investigação que a suporta.

A definição do objecto, Vila do Conde enquanto porto marítimo, reflecte, na verdade, uma das opções tidas como nucleares: a do prosseguimento de uma abordagem centrada na micro-história, na análise "microscópica" de um pequeno espaço geográfico, com o intuito, não de elaborar uma monografia global sobre o mesmo, mas de o estudar na estrita relação que estabelece com a dinâmica de expansão ultramarina portuguesa.

O tempo a que dirigimos o nosso inquérito, a centúria de Quinhentos, aponta para a segunda opção científica assumida: o estudo desenvolvido na longa duração, concebido de modo a captar dinâmicas evolutivas, tendências e ciclos. A definição da cronologia que delimita a investigação parte de critérios tidos como pertinentes, quer no contexto nacional, quer local. Concluído o ciclo das grandes descobertas, com a chegada ao Brasil, em 1500; iniciado o ciclo áureo da Rota do Cabo; estendida a presença portuguesa ao Extremo Oriente; consolidada a sua afirmação no continente africano, o século XVI consubstancia um dos momentos áureos do processo expansionista português, mas congrega também os maiores testes e desafios a essa dinâmica. Estes aplicam-se, de forma interactiva, a três níveis: 1. à capacidade estatal de gerir administrativa, financeira e logisticamente um império multidimensional, ao mesmo tempo que procura resistir às apetências e concorrência de outras potências europeias; 2. às estruturas do poder local e à sua capacidade de responder às solicitações e desafios impostos pelos novos tempos e, em simultâneo, às transformações endógenas provocadas, em particular em vilas e cidades costeiras, pela mobilização de gentes para esse processo; 3. à iniciativa individual, obrigando-a a redefinir estratégias de intervenção económica e de investimento e a adaptar-se a mercados e a sistemas económicos com novas regras e mecanismos funcionais.

Este é, na verdade, o século em que estruturas de poder e indivíduos são sujeitos às maiores convulsões históricas: aquelas provocadas pelo apogeu de um processo com consequências económicas, religiosas, sociais, demográficas, culturais, civilizacionais indiscutíveis, mas também as que decorrem dos inevitáveis ajustamentos que surgem em resposta às crises suscitadas pelo subsequente declínio de tendências, projectado na retracção da presença portuguesa no Norte de África; no declínio do ciclo das especiarias e da própria Rota do Cabo; no incremento do corso e da pirataria que

desestrutura a normalidade das rotas de navegação ultramarina; na substituição da liderança portuguesa no domínio dos mares e das rotas comerciais intercontinentais; e nos próprios ataques militares a espaços coloniais portugueses em África e no Brasil levados a cabo por holandeses na dobragem do século. A abordagem secular que nos propomos levar a cabo, a qual alongamos até 1620, visa, precisamente, averiguar, num espaço restrito, esses ciclos e tendências e apreender os ajustamentos e o redireccionamento de respostas e iniciativas, ao mesmo tempo que procura medir as consequências internas dessas dinâmicas e convulsões.

Desviando, por opção, o enfoque da perspectiva nacional para a local, e subalternizando as averiguações em torno das estruturas do poder central ou do protagonismo desempenhado pela capital, importa-nos, na verdade, apreender contribuições específicas, incorporadas em estruturas espaciais e políticas restritas e delimitadas. Em essência, o que investigamos é a hipótese de, face a idênticas problemáticas contextuais e desafios conjunturais, poderem ser accionados procedimentos e mecanismos concretos de resposta que identificam perfis de actuação que definem, no contexto global do reino, particularidades locais, regionais ou categoriais, accionadas por comunidades com características espaciais, económicas, demográficas e sociais afins. Sendo consensual a ideia de que o protagonismo de Lisboa neste particular processo não pode ser idêntico ao da cidade do Porto, de Viana ou de Peniche, e de que a área geográfica de Entre-Douro-e-Minho assume especificidades de desempenhos em relação a outros espaços do reino, importa que se accionem inquéritos particularizados que delimitem os diversos tipos de contribuições. É nesta linha de orientação que situamos o presente projecto de investigação.

Em concreto, os vectores que condicionam as indagações que lançaremos ao espaço que elegemos como objecto de estudo, o burgo marítimo de Vila do Conde, centram-se em quatro questões básicas: 1ª. a de conhecer o real envolvimento de Vila do Conde nessa particular dinâmica de projecção ultramarina; 2ª. a de equacionar os principais factores condicionantes desse comprometimento; 3ª. a de perceber os reflexos internos dessa dinâmica; 4ª. a de questionar o seu particular protagonismo no todo nacional.

No pressuposto de que a individualidade do núcleo condiciona a especificidade do contributo, propusemo-nos, em primeiro lugar, captar as características do espaço, das estruturas político-económicas e da comunidade humana, no intuito de identificar os condicionalismos do processo em estudo; em segundo lugar, identificar e dimensionar o suporte logístico desse envolvimento; em terceiro lugar, avaliar a efectiva dimensão e os particulares mecanismos de intervenção desse espaço no processo em estudo e, por fim, captar as repercussões internas dessa dinâmica, de modo a ponderar o real impacto exercido por essa projecção ultramarina numa pequena comunidade de

vocação essencialmente marítima, como se apresentava a de Vila do Conde no tempo em estudo. Estes macro-objectivos condicionam e reflectem-se na estrutura desta dissertação.

2. Estrutura de análise

A exposição divide-se em duas partes. Na primeira procuraremos focalizar a terra perante o desafio da expansão, numa abordagem centrada no espaço, nos homens e nas instituições. Será nosso propósito avaliar as dinâmicas institucionais e políticas (os poderes tutelares, as transferências de jurisdição, a afirmação institucional da administração concelhia, as estruturas financeiras locais) de modo a perceber a definição político-administrativa do espaço em estudo. Do mesmo modo, tentaremos apreender os condicionalismos intervenientes na consolidação e afirmação deste espaço como estrutura política e financeira capaz de accionar e gerir processos de projecção marítima, comercial e financeira que, extrapolando a estrita área político-institucional, a exigem como estrutura de enquadramento, de controlo de processos, e de afirmação reivindicativa face a outros poderes e a outros espaços do reino.

Procuraremos, em segundo lugar, quantificar os homens e tipificar as estruturas demográficas em que se inserem, equacionando os condicionalismos incorporados pelo componente humano. Neste sentido, afirmar-se-á de importância nuclear o estudo dos fluxos populacionais, dos índices de crescimento populacional, da correlação entre eventos demográficos, a par da avaliação dos índices gerais de mobilidade populacional, articulados com os fenómenos migratórios.

Prosseguiremos, em terceiro lugar, a intenção de equacionar as características espaciais do concelho, da vila, e, em particular do porto de Vila do Conde, as quais se poderão constituir como condicionantes de fenómenos de implantação territorial, de projecção económica e da própria actividade de navegação. Neste último enfoque assumirá particular acuidade o estudo das infra-estruturas portuárias, a par da avaliação das dificuldades de acesso ao porto e da navegabilidade fluvial, em que o fenómeno do assoreamento se destaca.

O traçado destes quadros de referência parte do pressuposto epistemológico da existência de uma articulação dialética entre condicionalismos contextuais, sejam eles de ordem geográfica, política, jurídica, financeira ou demográfica, e as respostas dadas pelas comunidades de homens que por eles são motivados e desafiados. Sem subscrever qualquer perspectiva determinista, e procurando evitar leituras lineares de natureza causal, procuraremos apresentar, na I Parte da dissertação, os principais vectores que interferem nessa dinâmica.

A II Parte, núcleo essencial do projecto, questionará o papel desempenhado pela vila no processo de expansão ultramarina, começando por identificar o suporte

logístico dessa intervenção: embarcações e técnicos de navegação. Procurar-se-á, assim, aferir a actividade dos seus estaleiros navais, tendo em conta a sua capacidade de respostas a solicitações internas, mas também externas; o perfil da frota naval da vila, identificada a partir do número, mas também da tipologia e volumetria das embarcações que a constituem e, por fim, o número e ponderação dos vários segmentos profissionais em que se integram os técnicos de navegação. Essa tríplice abordagem, feita numa perspectiva diacrónica, procurará traçar evoluções que se constituem como responsáveis ou, eventualmente, como reflexo de tendências de projecção ou declínio do envolvimento em análise.

O segundo componente estrutural deste núcleo expositivo centrar-se-á na captação e caracterização do efectivo contributo das gentes da vila no processo expansionista a nível de navegação, comércio, evangelização e colonização, de modo a identificar fluxos, apetências, áreas de intervenção e perfis de actuação. Questões como as que de seguida equacionamos orientam e condicionam toda a estratégia expositiva desta parte da dissertação: Que circuitos de navegação e comércio se afirmam como predominantes? Que produtos de transacção são privilegiados? Que mecanismos financeiros suportam a actividade comercial do porto? Que tipo de vocação preferencial orienta a participação deste porto? Que espaços de fixação ultramarina são privilegiados? Que actividades desempenham os que emigram? Que evoluções diacrónicas e conjunturais conhecem estes fenómenos? Quais destes componentes estiveram na base da projecção e declínio do porto de Vila do Conde? Que tipo de especificidade, se existe, apresenta a actuação deste particular espaço na dinâmica conhecida e estudada para a globalidade do reino?

A intenção de averiguar o impacto interno dessas actividades e desse comprometimento orienta outra das vertentes da investigação, a qual integra o último componente da II Parte da dissertação. Esta abordagem parte, ao que cremos, de um enfoque diverso daqueles que tradicionalmente foram seguidos pela historiografia dos descobrimentos e da expansão portuguesa, ou mesmo europeia. Com efeito, a atracção pelo estudo das repercussões externas da projecção marítima da Europa e do impacto causado pelo encontro, quando não confronto de culturas, e de civilizações; a necessidade de se definirem ciclos, conjunturas, e de se estudarem em pormenor rotas comerciais e formas de fixação económica e territorial, têm dominado os rumos da investigação europeia sobre a matéria.

A proposta de debate que nos orienta parte, porém, de uma diferente perspectiva e procura apresentar um olhar diverso sobre o fenómeno da expansão ultramarina. Um olhar acima de tudo voltado para dentro, para o universo que gerou e alimentou todo o processo expansionista, e que não pôde ser imune a transformações demográficas, sociais, económicas, culturais, científicas e mentais dele decorrentes. As

populações metropolitanas, em particular aquelas directamente ligadas às navegações oceânicas, porque residentes em burgos marítimos, foram, de facto, alvo de processos de transformação social, traçados na média ou na longa duração, com significativos efeitos de retroacção.

Note-se que não nos referimos apenas aos fenómenos tradicionalmente apontados por uma historiografia que insistentemente agita teses como a da sangria de gentes, a dos efeitos ruinosos decorrentes da subalternização dos sectores primário e secundário da economia, ou da generalização de hábitos consumistas como caracterizadores de grupos económicos dos quais dependia, em grande medida, o investimento. Pelo contrário, apontamos aqui como áreas de estudo prioritárias aquelas centradas no quotidiano das estruturas populacionais e dos segmentos sociais que alimentaram todo o processo de colonização, navegações e comércio ultramarino.

Ora esse tipo de investigação só poderá adquirir validade e consistência científica se partir de estudos de micro-história, e se privilegiar o âmbito local como espaço de trabalho, opções básicas deste projecto. Com efeito, este tipo de construção metodológica terá que ser fundamentalmente definida a partir de inquéritos centrados em comunidades específicas, e isto por duas ordens de razões. Em primeiro lugar, condicionalismos de ordem local interferem de forma directa na prefiguração do modelo, o que equivale a dizer que não é indiferente discutir esta matéria em cidades como Lisboa, ou o Porto, ou em localidades como Vila do Conde, Buarcos, Viana ou Peniche. Com efeito, a complexidade das estruturas populacionais, económicas e sócio-profissionais interfere de modo a acentuar ou a diluir os efeitos em estudo num núcleo definido, pelo que a análise desenvolvida na I Parte da dissertação é imprescindível à cabal compreensão das conclusões a que chegaremos neste último componente de investigação.

Em segundo lugar, dificilmente a documentação produzida por e ligada à administração central responde às questões que orientam uma pesquisa deste tipo. A documentação forjada a nível local, e organizada nos cartórios paroquial e notarial, mas também nos arquivos municipais, das misericórdias e das confrarias tem, pelo contrário, um papel nuclear nestes projectos. Esta reflexão remete-nos para outra das opções estruturantes da nossa investigação: a que se prende com os fundos documentais pesquisados e explorados.

3. Fontes

A pesquisa foi desenvolvida segundo duas linhas de abordagem complementares: uma que visava o estudo a nível local, isolando corpos documentais que iluminassem a específica realidade de Vila do Conde; a outra que almejava a contextualização desse espaço na realidade nacional, procurando aferir, numa perspectiva

relativa, e sob o olhar das fontes produzidas por ou ligadas ao poder central, os papéis desempenhados por esse espaço numa dinâmica de contornos e projecção nacional. Servimo-nos, prosseguindo este segundo intuito, em particular da documentação da Torre do Tombo e do Arquivo Histórico Ultramarino. Pesquisámos, no primeiro arquivo, e numa perspectiva secular, as chancelarias régias, de D. João II a Filipe III, as Gavetas, o Corpo Cronológico, o Núcleo Antigo, os Livros das Ementas e a documentação inventariada sob o designativo de "Feitoria Portuguesa de Antuérpia". Dirigimos ainda a nossa atenção à documentação do Conselho de Guerra e do Desembargo do Paço nas estreitas faixas cronológicas coincidentes com o âmbito temporal do nosso trabalho. Aí pesquisamos também, e no fundo da Inquisição de Coimbra e de Lisboa, processos judiciais relativos a gentes da vila[4].

Levantamos, no Arquivo Histórico Ultramarino, os registos do Conselho Ultramarino atinentes a Vila do Conde e, de entre múltiplos fundos documentais relativos aos diversos espaços ultramarinos pesquisamos, para faixas cronológicas pertinentes, eventuais registos ou documentos relativos a esse burgo, com particular incidência na documentação do Brasil.

À falta de um sistemático tratamento de indexação temática e/ou geográfica da documentação destes arquivos, este tipo de pesquisa revelou-se, pela extensão dos fundos documentais envolvidos, morosa, difícil e, porventura, lacunar nos resultados conseguidos. Procurar, em milhares ou dezenas de milhar de registos, e segundo critérios meramente cronológicos ou, quando muito, onomásticos, referências a um particular espaço geográfico do reino revelou ser tarefa insana. O mesmo se diga da pesquisa efectuada no Archivo General de Simancas, a qual incidiu em particular nos fundos das *Secretarias Provinciales. Portugal* e *Guerra y Marina* nos reinados de Filipe II, III e IV. Com exclusão do fundo *Guerra y Marina* relativo ao reinado de Filipe III, para que há catálogo indexado, os restantes núcleos exigem uma pesquisa exaustiva, unidade a unidade, a qual demanda um investimento de tempo incompatível com o calendário e as estratégias definidas para o presente projecto. Impõe-se, à luz do que outros países têm já

---

[4] Note-se que, alguns destes fundos documentais que haviam já sido tratados por outros investigadores foram por nós retomados a partir do nosso particular enfoque de investigação, ou revendo perspectivas e levantamentos de dados, ou desenvolvendo abordagens da realidade de Vila do Conde que nesses outros trabalhos, e por estratégias analíticas perfeitamente legítimas, apenas haviam sido tratados de forma embrionária. Referimo-nos, em concreto, aos dados coligidos nos livros de registo da Casa Portuguesa da Feitoria Portuguesa de Antuérpia, já parcialmente publicados por RAU, Virgínia - *Estudos sobre a história do sal português*, Lisboa, Presença, 1984 e por COSTA, Leonor Freire - *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais, Patrimonia, 1997; aos processos da Inquisição de Coimbra, já integrados na massa processual analisada por MEA, Elvira Cunha de Azevedo - *A Inquisição de Coimbra no século XVI. A instituição, os homens e a sociedade*, Porto, Fundação Engº António de Almeida, 1997, ou ainda aos processos de pedidos de indemnização por ataques de corso franceses tratados por FERREIRA, Ana Maria - *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*, Redondo, Patrimonia, 1995. Destes reproduzimos e analisamos com maior exaustão aqueles relativos a Vila do Conde existentes no A.N.T.T.

em curso, o envio de equipas de trabalho que, de uma forma sistemática, inventariem a documentação sobre Portugal aí existente[5], já que aquela que se encontra inclusa na Filmoteca Ultramarina Portuguesa não responde, senão em parte, às solicitações de investigação nacionais.

Quanto ao particular envolvimento de Vila do Conde na dinâmica de expansão ultramarina, estudo para que seria preciosa a documentação das Casas da Guiné, Mina e Índia, deparamo-nos com as dificuldades ou, porventura, impossibilidades consabidas, tributárias afinal dos destinos conhecidos para a globalidade da documentação destas instituições. Não apenas feridos pela habitual erosão secular, estes corpos documentais foram delapidados pelo terramoto de 1755 e posteriores incêndios e inundações, que teriam subtraído às ciências históricas parcelas valiosíssimas da memória quinhentista e seiscentista. Uma política de património menos cuidada e um trabalho arquivístico responsável pelo fraccionamento e dispersão dos fundos documentais persistentes assumirão a restante quota parte de responsabilidade pelo panorama documental conhecido para este tempo e matéria.

Aos poucos livros de registo destas instâncias de poder que nos foi possível consultar no A.N.T.T., na sua maior parte incluídos nos fundos do chamado *Núcleo Antigo*, outras limitações são impostas, nomeadamente pela global ausência de menções à naturalidade ou residência dos agentes de navegação aí mencionados. O mesmo se diga da documentação relacionada com a constituição de armadas para a Índia; dos assentos do Conselho Ultramarino[6]; das nomeações régias para cargos técnicos a desempenhar nas armadas ou no Ultramar, registados nos livros de chancelaria[7]; das menções contidas nos livros de receita e despesa das várias praças do Norte de África ou das feitorias da costa ocidental africana[8]; do conteúdo dos chamados Livros das Monções, ou das muitas centenas de cartas de privilégio atribuídas por serviços prestados no Ultramar, nomeadamente em praças militares ou armadas da Índia, África ou Brasil[9]. Este panorama

---

[5] Cremos que a C.N.C.D.P. despoletou já essa iniciativa através do financiamento de missões de levantamento documental.

[6] Referimo-nos aos múltiplos processos de nomeação de técnicos de navegação e capitães para as armadas régias insertos nos numerosos códices do Conselho Ultramarino, fundo do Arquivo Histórico Ultramarino.

[7] São, na verdade, numerosos esses actos de nomeação, pesquisados desde o reinado de D. Manuel. A regra, praticamente sem excepção, é, de facto, a inexistência de qualquer menção à naturalidade ou residência do nomeado.

[8] São, na verdade, numerosos estes exemplares no Núcleo Antigo, como fica patente do seu inventário publicado por LEAL, Maria José da Silva - *Fundos de Arquivos. 2. Núcleo Antigo*. "Nova História. Século XVI", dir. A. H. Oliveira Marques, Lisboa, Ed. Estampa, nº 1, Junho 1984, pp. 151-159. Porque as informações neles contidas são maioritariamente de natureza militar, a eles nos referiremos em particular ao tratar do envolvimento da vila na projecção militar ultramarina.

[9] A par destas cartas de privilégio, que se encontram registadas nas chancelarias régias, atente-se, ainda, nas chamadas "Cartas de Serviços", róis circunstanciados de informações, geralmente sobre desempenhos pessoais no Oriente, de grande valor para o estudo, tanto de percursos pessoais de náuticos e militares, quanto dos contextos político-militares em que se desenvolvem, as quais se encontram disseminadas, quer pelas Gavetas, quer pelo Corpo Cronológico. Veja-se, a título de exemplo, aquelas publicadas por ALBUQUERQUE, Luís de e COSTA, José Pereira da - *Cartas de "Serviços" da Índia (1500-1550)*. "Mare

documental tão pouco animador para o investigador da história local que busca, no anonimato da documentação da administração central, referências específicas a um espaço concreto, conhece, porém, algumas brechas. Os livros de registo da *Feitoria Portuguesa de Antuérpia*[10] são uma dessas poucas excepções, a que somaríamos os registos de exame de pilotos para as várias carreiras ultramarinas, efectuados entre 1596 e 1648 e insertos nos equivocamente chamados *Livros das Ementas*, sobre os quais já nos debruçámos num outro lugar[11]. Nesse mesmo grupo se situam ainda os *Livros das Portarias do Reino,* ou os *Livros de Matrículas*, nos quais se podem respigar, em assentos efectuados a partir de 1640, *curricula* de numerosos agentes que prestaram serviços técnicos e militares, invocados para a solicitação de mercês régias[12]. Uma parcela, ainda que não especialmente significativa, desses registos informa-nos, através de um índice toponímico, da naturalidade de alguns desses requerentes.

Fundos como o *Corpo Cronológico* ou as *Gavetas*, aberrações arquivísticas insanáveis, porque organizadas como simples colecções cronológicas de documentos, continuam a integrar informação valiosíssima de muito difícil recuperação. Se a publicação e inventariação das Gavetas [13] mediatiza um acesso senão rápido e eficaz, pelo menos possível, a alguma da informação aí contida, já o Corpo Cronológico continua a revelar-se um labirinto impercorrível. A sumariação de que o investigador dispõe, lacunar e frequentemente incorrecta, o insucesso do apenas balbuciante projecto de informatização do tratamento documental desses fundos, e o facto de, para o nosso estudo, um acesso directo ao documento envolver uma pesquisa num universo de muitos milhares de registos, inviabilizou uma cabal utilização desse fundo. Pesquisas por amostragem revelaram-se ineficazes, e a multiplicidade de arquivos e fundos documentais a consultar determinou que abandonássemos a investigação desse núcleo, assumindo a perca de valiosa informação que porventura pudesse proporcionar-nos, nomeadamente sobre a identificação de desempenhos de técnicos de navegação naturais e/ou residentes em Vila do Conde.

Para clarificar o particular envolvimento da urbe com espaços insulares portugueses e espanhóis, envolvendo os arquipélagos da Madeira, Açores e Canárias,

---

Liberum", nº 1, Lisboa, C.N.C.D.P., 1990, pp. 309-396. Documentação desta natureza encontra-se ainda, sob o título de "Cartas Missivas", integrada no Núcelo Antigo sob os números 870-881. Todos os fundos documentais citados se encontram no A.N.T.T.

[10] A.N.T.T. - Feitoria Portuguesa de Antuérpia. Referimo-nos, em particular, aos livros 1 e 4.

[11] A.N.T.T. - Livros das Ementas. O estudo estatístico dos registos citados deu origem a uma publicação centrada nos desempenhos e distribuição geográfica dos náuticos examinados. Vd. POLÓNIA, Amélia - *Mestres e Pilotos as Carreiras Ultramarinas (1596-1648): Subsídios para o seu estudo.* "Revista da Faculdade de Letras. História", II Série, Vol. XII, Porto, 1995, pp. 271-353.

[12] Tanto os chamadas "Portarias do Reino", quanto os "Livros de Matrículas" apresentam, mediante *curricula* que se descrevem, mercês atribuídas por serviços prestados. Nestes dois núcleos documentais encontramos abundantes referências à naturalidade/residência dos visados.

[13] *As Gavetas da Torre do Tombo*, publ. A. da Silva Rego, 12 vols., Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1977.

consultamos, em primeiro lugar, bibliografia produzida por investigadores locais que abarcassem a presença de emigrantes e sua naturalidade. Desta destacamos, para os Açores, os trabalhos de João Marinho dos Santos[14], Olímpia Gil[15] e de António dos Santos Pereira[16]. Abordamos, para além das obra de Gaspar Frutuoso[17] e do Padre Manuel de Azevedo da Cunha[18], múltiplas fontes publicadas e analisadas nos prestigiados *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*[19] e no *Arquivo dos Açores*[20]. Consultamos, para a Madeira, os trabalhos de Alberto Vieira[21], José Manuel Azevedo[22] ou as obras de estudo e divulgação documental de Fernando Jasmins Pereira[23]. Entre os trabalhos de investigação que nas Canárias se produziram sobre essa matéria poderemos citar Anaya Hernandez[24], Bonnet[25], Lobo Cabrera[26], Martin Socas[27], Perez Vidal[28], Torres Santana[29] ou Charles Verlinder[30]. A pesquisa arquivística que desenvolvemos no Arquivo Distrital de Angra do Heroísmo e na Biblioteca e Arquivo Municipal de Ponta

---

[14] SANTOS, João Marinho dos - *Os Açores nos séculos XV e XVI*, 2 vols., S. Miguel, Universidade dos Açores/ Centro de Estudos Gaspar Frutuoso, (1989).

[15] GIL, Maria Olímpia da Rocha - *O arquipélago dos Açores no século XVII. Aspectos sócio-económicos (1575-1675)*, Castelo Branco, 1979.

[16] PEREIRA, António dos Santos - *A Ilha de S. Jorge (séc. XV-XVII). Contribuição para o seu estudo*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1987.

[17] FRUTUOSO, Gaspar - *Saudades da Terra*, Ponta Delgada, Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1963.

[18]CUNHA, Manuel de Azevedo da, Pe. - *Notas Históricas*, 2 vol., Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1981.

[19] *Boletim Cultural do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, Angra do Heroísmo.

[20] *Arquivo dos Açores*, 15 vols., Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980-1983. Reprodução fac-similada da edição de 1878-1959.

[21] VIEIRA, Alberto - *O comércio inter-insular nos séculos XV e XVI. Madeira, Açores e Canárias*, Funchal, Secretaria Regional de Turismo e Cultura. Centro de Estudos de História do Atlântico, 1987. Citemos ainda, deste autor, o relevante *Guia para a história e investigação das ilhas atlânticas*, Funchal, 1995.

[22] SILVA, José Manuel Azevedo e - *A Madeira e a construção do mundo atlântico (Séculos XV-XVII)*, 2 vols., Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico. Secretaria Regional do Turismo e Cultura, 1995.

[23] PEREIRA, Fernando Jasmins - *Documentos sobre a Madeira no século XVI existentes no Corpo Cronológico. Análise documental*, 2 vols., Lisboa, A.N.T.T., 1990; *Estudos sobre a história da Madeira*, Funchal, Secretaria Regional de Turismo e Cultura. Centro de Estudos de História do Atlântico, 1991.

[24] ANAYA HERNANDEZ, L. A. - *Las minorias en la historia de Canarias*. "VII Coloquio de Historia Canaro-Americana (1986)", Las Palmas, 1990, t. I, pp. 30-57.

[25]BONNET, S. F. - *Familias portuguesas en la Laguna del siglo XVII*. "Revista de Historia Canaria", 93-94, 1951, pp. 111-118.

[26] *Los grupos humanos en la sociedad canaria del siglo XVI*, Las Palmas, 1979; *El comercio entre Portugal y Canarias en el Quinientos. Estudo aproximado*. "Revista de História Económica e Social", Lisboa, 1987, pp. 1-16.

[27] MARTIN SOCAS, M. - *Sobre los oficios desempeñados por los portugueses establecidos en Canarias en el primer cuarto del siglo XVI*. " VII Colloquio de Historia Canario-Americana (1986)", Las Palmas, 1990, t. I, pp. 60-75.

[28] PEREZ VIDAL, J. - *Los portugueses en Canarias. Portuguesismos*, Las Palmas, 1991.

[29] TORRES SANTANA, E. - *Lanzarote y Portugal continental. 1600-1640*. "X Colloquio de Historia Canario-Americana (1992), Las Palmas, 1994, t. II, pp. 297-318.

[30] VERLINDER, Charles - *Le rôle des portugais dans l'economie canarienne au début du XVIe. siècle*. "Homenaje a E. Serra Rafols", La Laguna, Universidad de La Laguna, s.d., t. III, pp. 411-426.

Delgada[31] revelou-se, à falta de índices de sistematização geográfica e de matérias, e face às grandes lacunas documentais para as fatias cronológicas que cobrimos, globalmente infrutífera. Excepção, apenas, para o fundo designado como *Colecção Ernesto do Canto*, do qual não coligimos, porém, também informações pertinentes sobre a presença no arquipélago de naturais de Vila do Conde ou acerca de relações económicas entre esses dois espaços.

Para avaliar a eventual projecção das gentes de Vila do Conde para espaços ultramarinos e áreas económicas e territorias sob jurisdição espanhola, globalmente conhecidas como Índias de Castela, prosseguimos as nossas averiguações no Archivo General de Indias, em Sevilha, através das quais pretendíamos captar estratégias comerciais e de emigração que passassem pelas competências e alçada da Casa da Contratação de Sevilha. Os numerosos autos de bens de defuntos de naturais de Vila do Conde que aí identificamos confirmaram a existência e a regularidade dessas relações, do mesmo modo que apontaram para uma realidade que importa estudar de forma articulada e extensiva a mais vastas áreas metropolitanas: a da existência de um significativo envolvimento de gentes portuguesas, em particular naturais de Entre-Douro-e-Minho nesse processo de projecção comercial e fixação humana nas Índias Ocidentais.

A abordagem que prosseguimos em torno de fundos documentais de produção local apresentou, como se compreende, resultados de maior extensão e pertinência. A documentação municipal, actas de vereação, livros de receita e despesa do concelho, livros de lançamentos de impostos sobre bens de consumos (sisas gerais e imposição sobre a carne e o vinho) ou bens de transação imobiliária (sisas sobre bens de raiz), assim como aqueles lançados tendo em vista a construção e preservação de infra-estruturas de acesso terrestre e marítimo (livros de receita e despesa da ancoragem e pranchagem) revelaram-se de grande valor para o delinear do quadro da administração e gestão concelhia; para a percepção das reais potencialidades territoriais, financeiras, sociais e económicas do município que Vila do Conde sediava; e para a definição da estrutura socioprofissional da sua população. Estes mesmos núcleos revelar-se-ão de igual modo determinantes para o esclarecimento de questões como as da marginalidade social, prostituição, ilegítimos e expostos, ou sobre o fenómeno da escravatura, do mesmo modo que apresentam as grandes questões em debate, tidas como determinantes para a autarquia e seus gestores: o problema dos acessos, englobando a questão da travessia do rio Ave, da construção de uma ponte, da edificação de cais ou do melhoramento da navegabilidade do rio e acessibilidade do porto, ou aquelas relativas ao aproveitamento dos recursos fluviais.

---

[31] Aqui pesquisamos, ainda que de forma não exaustiva, os fundos da Câmara Municipal de Ponta Delgada; Tabelionado; Paroquial; Judicial; Arquivos de Famílias e Colecções.

Outros fundos de produção local, que se encontram sob tutela do Arquivo Distrital do Porto revelaram-se de igual modo determinantes, desta feita para configurar a realidade demográfica, social e económica do burgo. Referimo-nos aos livros de registo paroquial e ao cartório notarial. São consabidas as limitações destes fundos documentais, em particular do primeiro, as quais se tornarão mais notórias através da crítica de fontes que deles faremos nos locais oportunos. Cobrindo cronologias que se iniciam em 1535 (registos de baptismo), 1566 (registos de casamentos) e 1595 (registos de óbitos), o cartório paroquial proporciona-nos séries lacunares, registos distorcidos (veja-se a global ausência dos assentos de óbitos de menores, limitativa a uma cabal reconstituição dos índices de mortalidades, de *ratios* entre eventos demográficos e da mortalidade infantil e juvenil) e uma global ausência de menções a estatutos profissionais dos intervenientes, facto que nos obriga a utilizar fontes alternativas, como os censos fiscais ou mesmo os registos notariais, para uma mais rigorosa aproximação à realidade socioprofissional.

O fundo notarial revelar-se-á, com efeito, um esteio de fundamental importância em toda a dissertação. Pesquisado e tratado de forma exaustiva desde 1560, data do primeiro livro subsistente, e até 1620, data que definimos como limite das nossas averiguações, este fundo proporcionou-nos, através de cerca de 4500 registos, o quadro mais articulado das dinâmicas sociais e económicas da comunidade em estudo, assim como das estratégias financeiras, sociais e económicas accionadas pelos seus agentes. Através dele procuramos, como complemento a outros núcleos documentais, reconstituir o universo dos técnicos de navegação, pilotos, mestres e mareantes, assim como a comunidade dos mercadores e respectivas áreas de intervenção e de investimento; as principais opções em termos de negócios e transacções ultramarinas; os níveis de actividade dos estaleiros navais; a frota naval; os mecanismos de transporte e fretamento de embarcações; as principais rotas de navegação e comércio; as tendências e fluxos de emigração ultramarina; as estratégias financeiras e os níveis de investimento; as estratégias matrimoniais e de endogenia profissional; o protagonismo de mulheres, esposas e mães, de pilotos, mareantes e mercadores e mesmo os índices de alfabetização, de pilotos e mareantes, e de determinados segmentos do universo feminino.

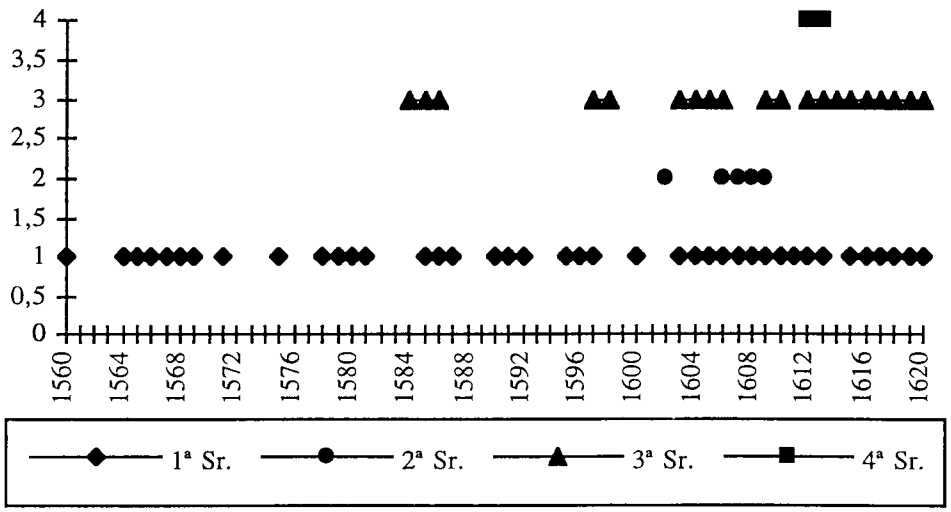
Conhecemos, é certo, os limites de natureza cronológica, temática, e sociológica impostos por esta documentação. Sabemos que para além dos registos de actos públicos aí patenteados muitos outros, envolventes de agentes pertencentes a estratos económicos mais débeis e baseados em procedimentos verbais e tendo a confiança como base contratual escapam à nossa análise. Admitimos que múltiplos segmentos profissionais e sociais se manifestam de forma marginal a este registo, o qual implicava, à partida, a capacidade de remunerar um serviço. Sabemos os limites impostos ao estudo da alfabetização em núcleos desta natureza. Para as potencialidades e limitações destes fundos documentais nos alertam, de forma pertinente, os trabalhos de Jean-Paul

Poisson[32], de Antonio Eiras Roel[33], ou as Actas do Colóquio de Toulouse de 1990 subordinadas a essa temática [34].

A despeito destas limitações, o universo que neles se reflecte é, no tocante à realidade que pretendemos isolar, a do envolvimento de Vila do Conde no processo expansionista e suas consequências internas, de uma riqueza inquestionável. A própria complexidade das dinâmicas em estudo, envolvente de relações a longa distância, actos de cobrança de bens no Ultramar, actos de fretamento, contratos de parceria e de armação comercial, delegação de poderes e competências, exige o recurso sistemático ao acto notarial, mesmo por parte daqueles não pertencentes a élites económicas ou sociais.

As lacunas cronológicas com que nos deparamos, e que o gráfico explicita, constituem, porventura, a maior limitação a uma rigorosa análise de tendências na longa duração, já que o declínio de resultados quantitativos poderá decorrer não de uma efectiva retracção de dinâmicas, mas da inexistência do seu registo.

Séries de livros de registo notarial - Existências e lacunas



De igual modo precioso para a investigação se revelou o fundo do Mosteiro de Santa Clara, repartido, segundo critérios arquivísticos arbitrários, pelo A.N.T.T. e pelo Arquivo Distrital do Porto. Nesta última instituição pesquisamos os seus valiosos tombos de propriedades, o chamado Tombo Verde, de 1518[35], e o Tombo Novo, elaborado entre

---

[32] POISSON, Jean Paul - *Notaires et societé. Travaux d'histoire et de sociologie notariale*, Paris, Economia, 1985.

[33] EIRAS ROEL, Antonio - *De las fuentes notariales a la historia serial: una aproximacion metodologica* in "Aproximación a la investigación historica atraves de la documentación notarial", Murcia, Cuadernos Seminario "Floridablanca", nº1, 1985.

[34] *Problèmes et méthodes d'analyse historique de l'activité notariale (XVe.-XIXe. siècles). Actes du Colloque de Toulouse (15-16 Septembre 1990)*, dir. Jean L. Laffont, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 1991.

[35] A.D.P.- Fundo Monástico, lv. 4797.

1629 e 1632[36]. Para além de expressivos quanto à topografia e tecido habitacional da vila nesses dois cortes cronológicos, de que o Mosteiro era aforador em parte significativa, estes tombos fornecem preciosos informes acerca da localização da extinta alfândega do Mosteiro, da torre de colecta da dízima do pescado, e de zonas económicas como a dos Pelames ou a Cordoaria, para além de disponibilizar dados para um cálculo aproximado da área produtiva do termo da vila e sua capacidade de abastecimento alimentar.

Os numerosos processos distribuídos pelas caixas, não inventariadas, existentes no A.N.T.T., revelaram-se de igual modo insubstituíveis quanto às dinâmicas políticas e institucionais envolvidas pelos processos de transferências de jurisdição, ou pelos confrontos do poder senhorial com o poder local, o central, e os níveis intermédios, em que se contam as Provedorias e Corregedorias. Nucleares se afirmaram ainda para debates centrais da vida da urbe e do porto de Vila do Conde atinentes à pesca fluvial, à jurisdição sobre o rio, à barca de passagem do rio Ave e à construção da tão almejada ponte sobre o mesmo rio, ou à (i)navegabilidade e assoreamento do rio e barra, condicionantes da actividade e da projecção e/ou declínio da navegação e comércio do porto de Vila do Conde.

A lamentar, como lacuna, apenas a da documentação da alfândega desta casa monástica, secular senhorio da vila e privilegiada usufruidora dos seus recursos financeiros e receitas tributárias. Ainda que não substitutiva desta documentação, assinale-se a importância revelada pelos livros de receita e despesa da alfândega régia, coexistente com aquela outra até 1550, relativos aos anos 1504 e 1505[37], e aos de 1527 e 1532, todos existentes no A.N.T.T., ou do seu primeiro Livro de Registo Geral, pertencente ao arquivo da Alfândega de Lisboa. Através deles se procurará aferir, ainda que de forma parcelar, o movimento comercial do porto de Vila do Conde, e o universo daqueles que aí eram tributados, do mesmo modo que através das publicadas cartas de quitação das suas receitas[38], dos orçamentos gerais do reino[39] e de informações esparsas e inéditas, se procurará calcular a tendência evolutiva dos seus rendimentos.

Por fim, reserve-se uma especial menção aos contributos aduzidos pelo Arquivo da Misericórdia de Vila do Conde, o qual se revelou de consulta imprescindível em matérias que envolvem formas de representação cultural, práticas de piedade, presença de referentes ultramarinos no quotidiano, mas também nucleares para aprofundar os

---

[36] Idem, lv. 4801.

[37] Publ. por PEREIRA, João Cordeiro - *Para a história das alfândegas em Portugal no início do século XVI. Vila do Conde. Organização e movimento*, Lisboa, Universidade Nova - Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1983.

[38] FREIRE, Braamcamp - *Cartas de quitação de D. Manuel e Os Cadernos de assentamento* - "Archivo Historico Portuguez", vol. I a X, *passim.*

[39] PEREIRA, João Cordeiro - *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, 1984, pp. 52-55 e *O orçamento do estado português no ano de 1527.* "Nova História. Séc. XVI", dir. A. H. de Oliveira Marques, n° 1, 1984, pp. 62-65.

resultados obtidos no cartório notarial acerca de fenómenos de natureza social e económica articulados com a projecção ultramarina. Referimo-nos às consequências das ausências masculinas, às formas de protagonismo feminino, às atitudes e valores accionados perante os escravos e a escravatura. Mas apontamos também para informações que esclarecem níveis de riqueza, estratégias de aplicação de capitais ou para a constituição de genealogias profissionais.

A consulta exaustiva dos livros de receita e despesa, dos actos de eleição, dos livros de registo geral, dos livros de registo de irmãos e de todos os processos de instituição e gestão de capelas, em que avultam numerosos testamentos, muitos dos quais de pilotos, mareantes, mercadores ou fidalgos mercadores, e inventários de bens, valiosos pela sua raridade, proporcionaram, de facto, uma abordagem articulada de matérias que dificilmente poderiam ser tratadas a partir dos restantes fundos documentais citados.

A articulação de todos estes núcleos documentais de produção local permitiu, na verdade, tecer uma teia em que os nomes ganham rosto, e em que é possível seguir ciclos de vida, por vezes por mais do que uma geração, identificar relações sociais, vivências económicas, comportamentos religiosos accionados por um mesmo indivíduo ou família, e assim reconstituir segmentos vivenciais que nos aproximam, ainda que de uma forma fragmentária, do quotidiano vivido. As informações coligidas poderiam ter-nos levado a prosseguir uma extensão natural desta dissertação: a elaboração de biografias, as quais, de forma individualizada, concretizariam percursos, ilustrariam estratégias e mecanismos e apontariam apetências e prioridades que estudamos para a globalidade de determinados segmentos sócio-profissionais. A este enfoque preferimos, porém, o anonimato, resultante de uma análise serial que isola grupos mais do que indivíduos, que destaca tendências, mais do que comportamentos ou atitudes individuais. Esta opção condiciona a metodologia seguida ao longo do presente projecto de investigação.

4. Modelos de análise e contributos bibliográficos

Não fomos, é certo, imunes a influências proporcionadas por modelos de abordagem monográfica de vilas e cidades da época moderna, em particular daqueles que desenvolvem o estudo de núcleos urbanos marítimos, nacionais e estrangeiros. A análise que prosseguimos não decalca, todavia, nenhuma dessas sugestões em particular, já que nenhuma delas respondia, plenamente, à grelha de análise que delineamos. Consultamos, porém, as obras clássicas de Jean Delumeau[40], de Bartolomé Benassar[41], de Pierre Vilar[42]

[40]DELUMEAU, Jean - *Rome au XVIe. siècle*, Paris, Hachette, s.d.
[41]BENNASSAR, Bartolomé - *Valladolid en el siglo de Oro. Una ciudad de Castilla y su entorno agrario en el siglo XVI*, Valladolid, Ambito Editiones, 1989.

ou de Pierre Chaunu[43], a par de numerosas outras monografias de portos bretões, espanhóis e dos Países Baixos capazes de oferecer algum paralelismo com o dinamismo que pretendíamos destacar para Vila do Conde. Sem prosseguir qualquer intuito de exaustividade, citemos os créditos que assumimos, por sugestões metodológicas, ou por paralelismo e confronto de informações, em relação a Jacques Bernard[44] Arnel de Wismes[45]; Elisa Ferreira Priegue[46]; Jean-Pierre Bardet[47]; Josette Pontet Fourmigue[48]; Jacqueline Guiral-Hadziiossif[49]; A. Diaz, A. Pons e J. Serna[50] ou Stéphane Curveiller[51], para não falar já de obras colectivas, de que destacamos aquelas dirigidas por Philippe Wolff[52], ou por Thierry Paquot[53].

São também numerosos os trabalhos produzidos sobre portos, vilas e cidades portuguesas que mereceram a nossa atenção, em busca, quer de modelos de sistematização dos dados, quer de informações e de quadros de comparação com os quais pudéssemos cotejar aqueles que apurássemos para Vila do Conde. Avultam, entre esses, os já clássicos títulos de António de Oliveira[54] e de Joaquim Romero de Magalhães[55]. A esses deverão ser adicionados uma série de outros que, através de diferentes enfoques tratam a realidade municipal nas suas dimensões urbanística, administrativa e financeira; aqueles que estudam os quadros económicos, demográficos e sociais de diversas vilas e

---

42 VILAR, Pierre - *Cataluña en la Espanha Moderna*, 3 vols., Barcelona, Ed. Critica, 1988.

43 CHAUNU, Pierre - *Séville et l'Amerique. XVIe-XVIIe. siècle*, Paris, Flammarion, 1977 e, com a mesma colaboração de Huguette Chaunu, a obra *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, 12 vols., Paris, SEVPEN, 1955-1960.

44 BERNARD, Jacques - *Navires et gens de mer a Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, 3 vol., Paris, S.E.V.P.E.N., 1968.

45 WISMES, Armel de - *La vie quotidienne dans les ports bretons aux XVIIe. et XVIIIe. siècles. Nantes, Brest. Saint Malo, Lorient*, Paris, Hachette, 1973.

46 FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Galicia en el comercio maritimo medieva*l, Santiago de Compostela, Fundação "Pedro Barrie de la Maza"/ Universidade de Santiago, 1988.

47 BARDET, Jean Pierre - *Rouen ax XVII et XVIII siècles. Les mutations d'un espace social*, vol.1., Paris, SEDES, 1983.

48FOURMIGUE, Josette Pontet - *Bayonne, un destin de ville moyenne à l'époque moderne (fin du XVIIe siècle milieu du XIXe siécle)*, Biarritz J&D Editions, 1990.

49 GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline - *Valencia. Puerto Mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim. Institució Valenciana d'Estudis I Investigació, 1989.

50 DIAZ, A.; PONS, A; SENRA, J. - *La construccion del puerto de Valencia. Problemas y metodos (1283-1880)*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1986. Sobre os portos espanhóis, veja-se, ainda, o catálogo de exposição intitulado *Puertos Españoles en la Historia*, Madrid, Ministerio de Obras Publicas, Transportes y Ambiente, 1994.

51CURVEILLER, Stèphane - *Dunquerque. Ville et port de Flandre a la fin du moyen âge à travers les comptes de baillage de 1358 à 1407*, Lille, Presses Universitaires de Lille, (1989).

52 WOLFF, Philippe - *Guide International d'Histoire Urbaine 1. Europe*, Paris, Éditions Klincksieck, 1977.

53 RONCAYOLO, Marcel; PAQUOT, Thierry, dir. - *Villes et civilization urbaine. XVII-XX siécle*, Paris, Larousse, 1992.

54 OLIVEIRA, António de - *A vida económica e social de Coimbra de 1537 a 1640*. "Biblos", Coimbra, vol. 47, 1971.

55 MAGALHÃES, Joaquim Romero de - *O Algarve económico. 1600 a 1773*, 2 vols., Coimbra, Faculdade de Economia,1986 (Dissert. de doutoramento polic.) e O Algarve económico. 1600-1773, Lisboa, Estampa, 1988.

cidades na época moderna; ou ainda os que em particular visam o estudo de portos de mar no seu envolvimento com a vida marítima ou as navegações. Citemos, entre as primeiras, as obras de Maria José Beirante[56], José Viriato Capela[57], Miguel Sopas[58], António de Pinho[59] ou Francisco Ribeiro da Silva[60]. Apontemos, entre as segundas, as contribuições de Manuel António Fernandes Moreira[61], Lourenço Alves[62], Maria Alfreda Cruz[63], Mariano Calado[64], Bernardino Amândio[65] ou, numa perspectiva geográfica mais vasta, as de José Manuel Azevedo da Silva[66], João Marinho dos Santos[67] e Maria Olímpia da Rocha Gil[68]. Não poderíamos, por fim, deixar de referir os contributos das numerosas obras de António Cruz sobre a cidade, a vida municipal do Porto e o seu envolvimento nas navegações ultramarinas[69].

Os particulares contributos bibliográficos incidentes sobre Vila do Conde e Azurara não poderão deixar de ser referenciados, já que, mais do que modelos de trabalho ou bases metodológicas de referência, se constituem como fonte de informação sistematizada sobre o espaço e a realidade concelhia que nos propúnhamos abordar. Destaquemos, em primeiro lugar, a obra de Mons. J. Augusto Ferreira[70], pelo valor informativo que integra, através da divulgação de dados, por vezes não cotejados, mas que pudemos confirmar terem sido muito provavelmente extraídas do fundo documental do Mosteiro de Santa Clara agora sob tutela do A.N.T.T. Salientemos, em segundo lugar,

---

[56] BEIRANTE, Maria Ângela da Rocha - *Santarém Quinhentista*, Lisboa, s.n., 1981.

[57] CAPELA, José Viriato - *O município de Braga de 1750 a 1834. O governo e a administração económica e financeira.* "Bracara Augusta", Braga, vol. 41, 1988/89.

[58] BANDEIRA, Miguel Sopas de Melo - *O espaço urbano de Braga em meados do século XVIII*, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1992 (dissertação de mestado polic.).

[59] PINHO, António de - *Albergaria a Velha e o seu concelho. Subsídios para a sua história. Documentos e apontamentos. Homens e factos*, Albergaria a Velha, 1987.

[60] SILVA, Francisco Ribeiro da - *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*, 2 vols., Porto, Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto, 1988.

[61] MOREIRA, Manuel António Fernandes - *O município e os forais de Viana do Castelo*, Viana do Castelo, Edição da Câmara Municipal, 1986 e *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos, Viana do Castelo*, Edição da Câmara Municipal, 1984.

[62] ALVES, Lourenço, coord. - *Caminha e seu concelho. Monografia*, Caminha, Edição da Câmara Municipal, 1985.

[63] CRUZ, Maria Alfreda - *Caminha. Evolução e estrutura de uma antiga vila portuária.* "Finisterra", 2 vols., Lisboa, 1967.

[64] CALADO, Mariano - *Peniche na história e na lenda*, Peniche, s.n., 1991.

[65] AMÂNDIO, Bernardino - *Esposende e o seu concelho na história e na geografia*, 3 fasc., Braga, ASPA, 1994-1996.

[66] SILVA, José Manuel Azevedo e - *op. cit.*

[67] SANTOS, João Marinho dos - *op. cit.*

[68] GIL, Maria Olímpia da Rocha - *op. cit.*

[69] Citemos, a título meramente indicativo, de entre a vastíssima obra do autor, os seguintes títulos: *Algumas observações sobre a vida económica e social da cidade do Porto nas vésperas de Alcácer Quibir*, Porto, Biblioteca Pública Municipal, 1967; *O Porto nas navegações e na expansão*, Lisboa, Instituto de Cultura e de Língua Portugesa, 1983 e, sob a sua coordenação, *O Porto e os Descobrimentos*, Porto, Biblioteca Pública Municipal, 1972.

[70] FERREIRA, Mons. - *Vila do Conde e o seu alfoz. Origens e monumentos*, Porto, Ed. Marques Abreu, 1923.

os contributos de Eugénio Andrea da Cunha Freitas e de Bertino Daciano, corporizados em duas breves monografias, uma sobre Azurara, outra sobre Vila do Conde[71]. Apontemos, por fim, os mais recentes trabalhos de Manuel Laranja[72] e de António Amorim[73], um sobre a vida económica do município no século XVI, o outro e sobre as suas estruturas administrativas no século XVII, e ainda a contribuição de José Marques incidente sobre a dinâmica municipal que se destaca do estudo do primeiro livro de vereações existente, do ano de 1466[74]. Um vasto elenco de aportações pontuais, algumas delas pertinentes, mais pelo valor dos informes documentais que trazem à luz, do que pelo enfoque analítico que desenvolvem, foram cotejadas no *Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde*, I e II Série, na *Ilustração Vilacondense*, no semanário *Renovação*, ou em cadernos culturais da imprensa periódica local, de que destacaremos o *Jornal de Vila do Conde*[75]. A globalidade da obra de Eugénio Andrea da Cunha Freitas apresenta, por sua vez, em estudos esparsos e difundidos em múltiplas publicações, valiosos contributos, e revela o profundíssimo conhecimento que o autor adquiriu, ao longo de décadas de estudo sobre a vila e o município, mas que, infelizmente, trabalho nenhum sistematizou até hoje de forma coordenada[76].

Coligidas as informações bibliográficas disponíveis, o essencial do nosso trabalho de investigação incidiu, porém, sobre as fontes primárias de informação, algumas das quais, com particular destaque para as actas de vereação, tiveram que ser relidas sobre o nosso próprio enfoque analítico e accionando as nossas opções metodológicas. Delas falaremos de seguida.

5. Opções metodológicas

O massivo recurso a fontes primárias não significou, em momento algum, sujeição a essas mesmas fontes. A sua diversidade e extensão foi, de resto, motivada pelo enfoque diversificado em que, por opção, centramos o objecto de estudo. Sobre elas procuramos lançar sempre um olhar problematizante, criticando-as em função das suas

---

[71] FREITAS, Eugénio A. da Cunha; GUIMARÃES, Daciano R. S. Bertino - *Azurara. Subsídios para a sua monografia*, Porto, Junta da Província do Douro Litoral, 1948 e *Subsídios para uma monografia de Vila do Conde*, 1° vol, Porto, Junta da Província do Douro Litoral, 1953.

[72] LARANJA, Manuel Reis - *Vila do Conde no século XVI. Alguns documentos subsidiários para a sua história económica*, Coimbra, 1957 (dissert. de licenciatura polic.). Publ. in "Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde", Vila do Conde, II Série, Vol. 9 e segts.

[73] AMORIM, António Augusto Gomes - *Vila do Conde no século XVII. Subsídios para a sua história administrativa e económica*, Coimbra, 1971 (Dissert. de licenciatura polic.).

[74] MARQUES, José - *A administração municipal de Vila do Conde em 1466*. "Bracara Augusta", Braga, n° 83-84, 1983, pp. 5-116.

[75] Esses contributos pontuais serão referidos ao longo da dissertação, pelo que nos dispensamos de aqui os citar, já que o seu elenco exaustivo, pela sua extensão, se tornaria fastidioso.

[76] Sabemos que se encontra em preparação uma edição da obra completa do Dr. Eugénio da Cunha Freitas, iniciativa que parcialmente colmatará tão grave lacuna para a história do município.

lacunas, faltas de rigor ou intencionalidades decorrentes do agente e das circunstâncias de produção. Filtrar as fontes de trabalho dos seus comprometimentos nem sempre foi, porém, tarefa fácil. Produzidas, muitas delas, pelo poder central, pelo Mosteiro de Santa Clara ou pelas estruturas de poder municipal, comprometidas com objectivos declarados de intervenção, oferecem, com frequência, uma perspectiva distorcida da realidade que só um confronto constante de argumentos e teorias evidencia.

Subdividimos, em múltiplas ocasiões, a análise de um mesmo corpo documental ou processo em vários capítulos, no pressuposto de que são o inquérito científico e a problematização e não a estrita informação das fontes que deverão orientar a análise e o excurso expositivo. Cremos, de resto, não ter, com tal procedimento, coartado as suas potencialidades informativas.

Procedemos, com frequência, à transferência de dados qualitativos para tabelas seriais, que tratamos segundo métodos quantitativos, nomeadamente estatísticos. Estamos conscientes dos riscos desse procedimento e dos erros de leitura em que poderemos incorrer ou induzir o leitor. Assumimo-los em consciência, no pressuposto de que a aturada crítica de fontes que em cada um dos capítulos procuramos fazer os limita em muito. Na verdade, a falta de recenseamentos de embarcações, de oficiais de constução naval, de pilotos e mareantes; a carência de índices de construção naval e de registos que, de forma sistemática, apontassem actos de navegação, de comércio, ou iniciativas de emigração, só poderia ser superada por esse procedimento.

São, assim, numerosos os quadros e gráficos que neste trabalho incluímos. Reflectem essa constante tentativa de sistematização da informação, muita dela qualitativa, que só dessa forma se tornaria perceptível ao leitor e capaz de apontar tendências. As mais extensas sistematizações serão incluídas nos Apêndices A., os quais suportam os dados analisados estatisticamente em texto. Têm os Apêndices B. e C. diversas intencionalidades. Os primeiros visam listar os agentes humanos intervenientes na dinâmica histórica que pretendemos reconstituir: agentes de governação; mercadores; mareantes, mestres e pilotos; genealogias de náuticos e mulheres cuja directa intervenção se encontra documentada. Os segundos pretendem ilustrar, documentalmente, algumas dessas dinâmicas, através de fontes que pela sua tipologia e expressividade as reflectem de forma mais saliente.

Não foi nunca o critério do ineditismo o que assistiu à organização dessa colectânea documental. Inéditos são os milhares de registos paroquais e de actos notariais consultados. Inéditas são as centenas de actas de vereação ou as listagens de tributações fiscais, os róis de irmãos da Misericórdia ou os processos de instituição de capelas. Foi essa massa documental que produziu este trabalho, e dela não destacamos nenhum documento em particular. Alguns processos judiciais mereceriam, porém, uma reprodução integral, incomportável numa obra desta natureza. Seleccionamos, assim,

alguns, poucos, documentos, que ilustram de forma expressiva alguns aspectos particulares do "puzzle" que nos propomos reconstituir.

O mesmo propósito de clarificar para o leitor as temáticas tratadas está na base das representações cartográficas seleccionadas ou produzidas. Foi nossa preocupação evidenciar a especificidade espacial de Vila do Conde e a sua localização relativa na região em que se insere, o Entre-Douro-e-Minho, assim como a manifesta discrepância da abrangência espacial do concelho, em relação ao que viria a transformar-se com as reformas administrativas do Liberalismo. Daí a nossa preocupação de representar as principais vias de acesso ao concelho; a de incluir plantas da configuração do seu espaço urbano nos séculos XVI, XVII e XIX[77] e a de reconstituir, de forma aproximada, a topografia e a toponímia da vila quinhentista, mediante múltiplos cruzamentos de informações documentais e diversas contribuições, de que destacamos a do Dr. Eugénio da Cunha Freitas[78]. O litoral, porto e a barra, a par dos locais de embarque e desembarque[79], mereceram-nos também particular atenção na sua representação figurativa, enquanto espaços e estruturas nucleares da dinâmica em estudo.

As restantes representações cartográficas propõem-se projectar, no espaço nacional, o protagonismo relativo da urbe enquanto porto marítimo[80], e no espaço ultramarino, as suas projecções nos diversos domínios em estudo: navegação, comércio e colonização[81].

A diversidade dos ângulos de análise, impositiva de incursões em domínios tão díspares como o da história das instituições, da gestão municipal, da fiscalidade; da demografia; do urbanismo; da história da família e das dinâmicas sociais; da história económica, englobante do estudo de indústrias como a dos velames e da construção naval, do movimento alfandegário ou das estratégias e mecanismos financeiros que suportam o comércio ultramarino; dos mecanismos de transporte marítimo; das vias de formação profissional e de consolidação social de carreiras; ou ainda das próprias representações mentais e da cultura material obrigou-nos a assumir incursões em múltiplos domínios metodológicos[82].

Utilizamos, nessas diversas incursões, uma estratégia de economia de investimentos. Isto é, a profundidade de análise e a complexidade dos procedimentos metodológicos accionados não excederam nunca o estritamente necessário ao estudo da ou das variáveis em avaliação. Isto é, ainda que nos dispuséssemos, em cada um dos campos

---

77 Vd. Figuras 26, 13 e 27, respectivamente.
78 Vd. Figuras 22, 23, 24 e 25.
79 Vd. Figuras. 9, 10 e 11.
80 Vd. Figuras 15, 16, 17 e 18
81 Vd. Figuras 19, 20, 21.
82 Dada a multiplicidade de procedimentos metodológicos e de modelos de tratamento de dados seguidos, diversos por vezes de capítulo para capítulo, eles serão identificados em cada uma das áreas temáticas tratadas.

metodológicos, seguir modelos que em cada uma dessas áreas consideramos pertinentes, não esgotamos, frequentemente, as suas sugestões e potencialidades. Atribuimos-lhes, no fundo, uma funcionalidade operativa: deles nos servimos como referenciais teóricos e como manancial de hipóteses e de procedimentos, aplicando-os de forma estrita ao nível de averiguações que elegíamos como pertinentes ao nosso ângulo de abordagem. Isto aplica-se, de igual forma, à análise demográfica e ao método de reconstituição de famílias, ao estudo da indústria naval, à avaliação dos mecanismos financeiros, ao estudo das estruturas alfandegárias ou ao domínio das representações mentais.

Ainda que, por isso, possamos ser acusados de falta de profundidade e de simplicação de modelos, esta afigurou-se-nos ser a única estratégia possível num projecto de investigação que visa uma perspectiva global e relacionada dos múltiplos segmentos da história vivida. Procuramos, de resto, que tal procedimento não fosse nunca sinónimo de falta de rigor conceptual ou científico, valores que, ao nível de análise a que em cada domínio descemos, sempre cultivamos.

I PARTE

A TERRA PERANTE O DESAFIO DA EXPANSÃO QUINHENTISTA

Introdução

A estrutura concebida para a I Parte desta dissertação evidencia, em si própria, os objectivos que lhe subjazem, os quais apontam para a percepção dos condicionalismos e das potencialidades de um espaço, que é, em simultâneo, um espaço físico, um espaço político, um espaço administrativo, mas também um espaço humano, social e económico. Com efeito, a avaliação do envolvimento de Vila do Conde no projecto nacional de expansão ultramarina, objecto nuclear deste projecto de investigação, implica, segundo cremos, a prévia percepção dos quadros globais, condicionantes, em sentido positivo e negativo, dos percursos seguidos e dos índices de comprometimento com esse projecto. É essa a funcionalidade que atribuímos a este componente expositivo.

A identificação desses quadros referenciais orienta, assim, a tríplice divisão que aqui propomos. O primeiro capítulo, ao traçar percursos jurisdicionais e condicionalismos políticos concretos, procurará esclarecer a integração da vila no quadro político nacional coevo, ao mesmo tempo que define os mais salientes contornos do concelho em que se integra a vila que estudamos, ao configurá-lo em termos de espaço, dependências administrativas e recursos financeiros; o segundo capítulo visa destacar, do meio físico, os vectores que mais parecem ter condicionado, de forma visível, os desempenhos humanos, do mesmo modo que revela as iniciativas tomadas no sentido da superação dos principais bloqueios por ele impostos; o terceiro capítulo procura, a partir de uma análise sociodemográfica, apresentar, do ponto de vista numérico e socioprofissional, os agentes humanos que dinamizam os processos históricos a estudar.

CAPÍTULO 1.

VILA DO CONDE NUM CONCELHO SEM TERMO

1.1. Quadro jurisdicional - senhorio laico e eclesiástico

O capítulo que agora iniciamos prefigurar-se-à, numa primeira abordagem, como algo marginal em relação ao objecto nuclear da nossa dissertação. No pressuposto, porém, de que, tanto como os condicionalismos impostos pelo espaço e pela implantação geográfica, actuam aqueles definidos por percursos políticos e administrativos, e interferem estratégias resultantes de diálogos e de confrontos institucionais, impõe-se que percebamos de que modo estas variáveis se cruzam com os tópicos analisados nos dois outros capítulos desta I Parte no sentido de impulsionar, de uma forma decisiva, Vila do Conde e a sua população em direcção a actividades marítimas e a percursos ultramarinos.

Neste sentido, mais do que a calendarização de factos políticos (a que não podemos eximir-nos) ou a datação das várias transferências jurisdicionais importa que retenhamos desta exposição as decorrências políticas, administrativas, económicas e sociais de um percurso acidentado que integra o burgo vilacondense, alternativamente, no senhorio régio e em senhorios particulares, sejam eles laicos ou eclesiásticos.

1.1.1. Transferências

Os marcos nucleares desse itinerário, na época medieval, são já conhecidos, ainda que não suficientemente esclarecedores acerca de um momento central: o da passagem do senhorio de Vila do Conde para o Mosteiro de Santa Clara. Retomaremos, pois, os dados já coligidos, confrontando-os com a documentação a que se reportam, procurando interrogá-los à luz das nossas preocupações e adiantando alguns outros dados facultados pela presente investigação.

O momento a partir do qual importa que partamos é, sem dúvida, o da consabida doação da jurisdição de Vila do Conde por D. Sancho I a D. Maria Pais, ela própria envolta em algumas dúvidas de datação. Cremos, todavia, poder subscrever que a referida doação só poderá ser situada num período que medeia 1205 e 1209, inclusive, e aceitar como provável esta última data que a tradição historiográfica tem divulgado sem, todavia, a justificar através de uma rigorosa crítica interna do diploma que constitui a carta de doação. Esclareçamos, brevemente, as bases da discussão.

Em primeiro lugar, a reprodução sistemática, nos traslados existentes[83], da referência a "*mensse Julio Era de M CC L^a VII* " (isto é, ano de 1219), conduz-nos à

[83] Lembremos que deste documento não se conhece o original, sendo publicitado através de sucessivos traslados. Aqui remetemos para a sua publicação in *Cartulário do Mosteiro de Santa Clara de Vila do Conde*, publ. Carlos da Silva Tarouca, ed. fac-similada, Vila do Conde, Associação Comercial e Industrial de Vila do Conde, s.d., doc. II, pp. 37-38.

incongruência de D. Sancho ser já falecido, e datar a confirmação da mesma, por D. Afonso II, do mês de Fevereiro desse preciso ano (1219)[84]. Erro do copista que, ao trasladar, trocara a era do original pela de 1257, em que escrevia, parece configurar-se como justificação provável para o manifesto engano.

Outras explicações foram adiantadas para o facto, segundo as quais poderíamos situar o documento no período posterior a 1200 (após a morte da rainha, ocorrida em 1199, a qual não figura já na nomeação) e anterior a 1211 (ano da morte do rei)[85] apontando, com grande probabilidade para o ano de 1209 (o que pressupõe a troca da era de 1247 pela de 1257)[86]. Todavia, nenhum dos autores envolvidos dá qualquer importância ao facto de, no foral manuelino, atribuído a Vila do Conde em 1516, se situar, de modo explícito, essa doação na era de 1227, isto é, no ano de 1189. O texto diz, taxativamente, o seguinte: "*E assy o seram (isentos e privilegiados) as villas e lugares de guimaraaes E a cidade devora e vallença a que foy dado privjllegio de nam pagarem a dita portagem ante da era de mjl e duzentos e vinte e sete annos Na qual foy dada a dita villa e os direitos Reaes della aa dita dona maria paez e seus sobcessores domde veo ao dito moesteiro* " [87]

A data em causa colhe, à partida, argumentos a favor e contra. Comecemos pelos que a podem suportar. É certo que 1189 corresponde já ao exercício pleno de funções régias pelo monarca, que se encontrava, aliás, associado ao governo do reino desde pelo menos 1170. Para além disso, o rei estaria já com 35 anos, idade mais que suficiente para ter filhos de D. Maria Pais. A confirmar esta data surge, de resto, um documento que cremos inédito. Trata-se de uma certidão, passada em Vila do Conde, em 25 de Novembro de 1591, no qual se transcrevem vários documentos, trasladados por Rui de Pina, por mandado de D. Manuel, em 18 de Agosto de 1502, correspondentes a originais, existentes na Torre do Tombo, de escrituras, cartas e doações relativas ao Mosteiro de Santa Clara[88]. Entre eles encontramos transcritos, respectivamente, a doação de Vila do Conde a D. Maria Pais e seus filhos, a sua confirmação por D. Afonso II e a doação das vilas de Parada e Pousadela aos mesmos.

As datas aí expressas levantam-nos algumas dúvidas, já que o tabelião (ou, com maior probabilidade, o escrivão da Torre do Tombo) converte a numeração romana em numeração mista, datando os dois primeiros documentos como sendo do ano de "1225ij (sic)", ou seja: 1227. Deparamo-nos, de novo, com o facto, desconcertante, de a

---

[84] Cf. *ibidem*, doc. III, pp. 40-41.

[85] Cf. *Vila do Conde* in "Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira" Lisboa-Rio de Janeiro, Ed. Enciclopédia, s.d., vol. XXXVIII, p. 474.

[86] Lembremos que no testamento do rei, datado de Outubro de 1209, este confirma todas as doações feitas a D. Maria Pais, incluindo Vila do Conde, o que pressupõe a doação da vila nessa data ou noutra que lhe fosse anterior - cf. *ibibem*, p. 476.

[87] *Forais Manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve. Entre-Douro-e-Minho*, publ. Luiz Fernando de Carvalho Dias, s.l., ed. do autor, 1969, p. 22.

[88] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara. Conde, cx.40, mç. 12, s.n.

doação e a confirmação serem datadas do mesmo ano, desta feita 1189. Poderemos, assim, supor que se trata de um erro de leitura do copista da Torre do Tombo, que trocaria 1257 (data que conhecemos nos demais traslados), por 1227[89]. Para avaliar esta hipótese servir-nos-emos de indicativos presentes no documento.

Com efeito, nele são mencionadas, como testemunhas, personalidades do foro eclesiástico, nomeadamente bispos, que nos permitirão datá-lo com alguma segurança. Aí se menciona D. Martinho, arcebispo de Braga, D. Martinho, bispo do Porto, D. Pedro, bispo de Lamego, D. Pedro, bispo de Coimbra, D. Soeiro, bispo de Lisboa, D. Nicolau, bispo de Viseu e D. Soeiro, bispo de Évora. Se atentarmos nos períodos em que qualquer um dos prelados mencionados exerceu o seu episcopado nas referidas dioceses, poderemos, com segurança, rejeitar como verosímil a data de 1189, já que D. Soeiro surge como bispo de Évora apenas em 1203 e de Lisboa em 1205. De igual modo se rejeita a possibilidade de ser o documento posterior a 1209, já que esta é a data limite do episcopado de D. Martinho, arcebispo de Braga. Coligindo os dados disponíveis, cremos, pois, poder subscrever que a referida doação só poderá ser situada num período que medeia 1205 e 1209, inclusive. Quanto à data de 1189 pensamos tratar-se de um erro na reprodução da data, ocorrido em 1502, aquando da transcrição dos originais da Torre do Tombo, o qual se repete no foral manuelino de 1516.

Seja qual for a data efectiva da doação formal de Vila do Conde, a posse dessa prerrogativa por D. Maria Pais parece ter sido imediata e sem contestações, já que nas Inquirições da Terra de Faria, de 1220, Vila do Conde já não é sequer mencionada[90], desse modo se reconhecendo a ausência total de direitos régios sobre ela. Por outro lado, nas Inquirições de 1258, efectuadas segundo outros objectivos e uma outra metodologia, a posse da vila por D. Maria Pais é já plenamente reconhecida, e extensiva, de resto, aos próprios direitos alfandegários, não só de Vila do Conde, mas também de Azurara e Pindelo[91]. Aqui se encontra, de resto, o embrião de uma alfândega particular que só em 1550 deixará de rivalizar com a alfândega régia da foz do rio Ave, como teremos oportunidade de sublinhar.

Lembremos, ainda, que Pindelo, por natureza rival de Vila do Conde, situada na outra margem do Ave, sede de uma paróquia abrangente das actuais freguesias de Árvore, Azurara e Canidelo, teria, porventura, começado a perder importância e influência devido, precisamente, à doação de Vila do Conde a D. Maria Pais, a qual exerceria um

---

[89] Dificilmente percebemos, todavia, que se possa trocar a leitura de um "L" (50), por "XX" (20).

[90] Vd., sobre esta questão, *Vila do Conde* in "Enciclopédia Portuguesa e Brasileira", *loc. cit.*

[91] Isso mesmo se depreende das declarações dos jurados de Pindelo: "*Interrogatus de navibus et de baxellis et de omnibus aliis barcis, qui intrant per focem Ave et que ducunt pannos vel plumbeum vel stannum vel linam vel sal, cujusmodi forum faciunt inde Domino Regi, dixit quod adveniebant se cum Maiordomo Pinidilli.(...) Interrogatus quare modo non faciunt forum sicut antea, dixit quod Maiordomi Ville Comitis veniunt capere illud forum ad villam et ad portum Pinidilli, et hoc videt modo facere eis quod non solebant facere in tempore patris nec fratris istius Regis*". *Portugaliae Monumenta Historica. Inquisitiones*, vol. I, fasc. IV -V, Lisboa, Typis Academicis, 1877, p. 481.

poder carismático e efectivo, devido à sua importância social e ao protectorado que sobre ela e os seus descendentes era exercido pelo monarca, assim se introduzindo um factor de desequilíbrio que jogou, por certo, a favor da terra vilacondense e coartou as promissoras condições de projecção económica de Pindelo. Isso mesmo se prefigura nas Inquirições de 1258, nas quais os jurados desta localidade constatam a atribuição de recentes privilégios aos moradores de Vila do Conde, inclusivamente no que se refere ao aproveitamento dos recursos fluviais do Ave, os quais vamos encontrar, de resto, como motivo de conflitos seculares entre Vila do Conde e Azurara. Aí se denuncia : "... *et modo non est ita quia homines qui morantur in Villa Comitis faciunt et fecerunt canarios pro ad piscandum, et non faciunt inde ullum forum Domino Regi, et homines qui morantur in Pinidillo non sunt ausi ibi facere cenarios quos solebant facere. Interrogatus quare non sunt ausi ibi eos facere, dixit quod propter dominium Ville Comitis. Idem, dixit quod homimes Ville Comitis fecerunt molendinos et zenias contra Villa Comitis; et homines Pinidilli voluendur similiter molendinos et zenias facere contra Pinidillum, et tuns Dompna Maria Pelagii mandavit eis defendere quod non facerent ibi quia mandaret eas inde destruere.*" [92]

A transmissão da jurisdição entre os descendentes de D. Maria Pais, nomeadamente através de D. Rodrigo Anes, D. João Afonso de Albuquerque e D. Teresa Martins, casada com D. Afonso Sanches, o célebre filho bastardo de D. Dinis, não nos merece particular atenção. Estes últimos personificam, porém, um outro importante marco na história da localidade, com a fundação, em 1318, do Mosteiro de Santa Clara, futuro possuidor da jurisdição da vila. Note-se, no entanto, que em momento algum essa intenção é manifesta pelos instituidores no acto de fundação do Mosteiro. Pelo contrário, entre os bens com que dotam a nova instituição de religiosas, nada consta de Vila do Conde[93], o que manifesta a vontade de manterem íntegra a posse da vila, que se

---

92 *Ibidem*, pp. 481-482.

93 Entre os bens doados contam-se os padroados das igrejas de Fervença e de Alcoentre e as vilas e lugares de Póvoa de Varzim (na qual se reserva a justiça e apelações), Formaris, Touguinha, Veiris, Terroso, Laundos, Nabais e Mirance, com todos os seus direitos, rendas e serviços, próis e ganças (cf. Carta de D. Duarte de confirmação da carta de fundação do Mosteiro de Stª Clara de Vila do Conde, publ. Tarouca - *loc.cit.*, doc. XXIX, pp. 78-79). A estes bens acrescenta D. Dinis a doação, em carta de 09. Abril.1318, da igreja de Santiago de Murça (cf. *ibidem*, doc. XI, p. 52-53), doando-lhe ainda, em 29 de Julho e 8 de Agosto de 1318, as igrejas de S. Vicente de Chã, Santa Cruz de Lamas de Orelhão, e a metade da quinta de Fornos, em Santa Maria da Feira, da qual D. Afonso Sanches doa a outra metade (cf. *Ibidem*, doc. XII, p. 54 e doc. XIII, p. 54-55). Deste elenco é manifesta a referida ausência de qualquer menção à outorga de bens ou direitos em Vila do Conde. Lembremos que o próprio padroado da Igreja Matriz de S. João Baptista só é conseguido pelo Mosteiro através de um instrumento de escambo com a Colegiada de Guimarães, feito em 1318, no qual se concede àquele o padroado da igreja de Santiago de Murça, doado, como vimos, por D. Dinis, obtendo-se em troca o da igreja de S. João Baptista de Vila do Conde. Isso mesmo se sumaria num "Inventário Geral e Apontador do Cartorio do Convento de Stª Clara..." : " *A troca desta igreja com a de Santiago de Murça foi no anno de 1318 sendo Dom Denis vivo que a dotou a este Convento e elle se faleçeo no de 1325, e ficou a de Murça ao dom prior da villa de Guimarães com todos os seus dizimos e escolherão as freiras no repartimento dos dizimos desta igreja os da pescaria, e o das mais couzas ao vigairo e ressoeiros da dita igreja.*". (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, lv. 33, fl.

transmitirá através de seus descendentes: D. João Afonso de Albuquerque e D. Martinho, depois de sanados os problemas levantados à posse da sua jurisdição na sequência das contendas existentes entre D. Afonso Sanches e D. Afonso IV, seu meio-irmão, as quais conduziram ao sequestro dos bens daquele e à respectiva devolução à sua viúva e filho, após a sua morte[94].

Com efeito, a esta anexação da jurisdição pela coroa a que acabamos de nos referir, segue-se uma outra, de iniciativa de D. Pedro, na sequência da morte, sem descendentes, de D. Martinho. Por carta de 8 de Abril de 1367, D. Fernando restitui, porém, a D. Maria de Vila Lobos, testamenteira de D. Afonso de Albuquerque, as rendas e direitos de todos os bens confiscados e, por carta de 30 de Outubro do mesmo ano, empossa-a nas respectivas jurisdições, segundo as condições de exercício prévias ao sequestro, e com a possibilidade de os distribuir por alma do dito D. João Afonso de Albuquerque[95].

Será, com alguma probabilidade, nesta sequência, que a jurisdição da vila passará à alçada do Mosteiro de Santa Clara de Vila do Conde. Coligindo os dados disponíveis, afigura-se-nos que essa transferência terá ocorrido entre 1367 (data da devolução régia da jurisdição a D. Maria de Vila Lobos) e 1372. É certo que na carta de privilégio dada pelo mesmo monarca, em 5 de Fevereiro de 1372, aos moradores dessa vila, para que não pagassem portagem, passagem e costumagem em todo o reino, explicitamente se diz tratar-se de um "... *lugar do Conde Dom Joham Afomso nosso vassallo e nosso fiell consselheyro...* " [96]. Todavia, no documento de 12 de Agosto de 1382, que confirma a D. Gonçalo Teles, conde de Neiva, o exercício da jurisdição crime e cível de Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Azurara e Pindelo, fica claro que D. João Afonso Telo, conde de Ourém, não dispunha da posse plena da jurisdição de Vila do Conde e restantes lugares mencionados, mas apenas do seu exercício em vida, como se infere do texto: "... *o Conde Dom Gonçallo nosso vassallo, nos disse que Dona Abadessa e Conuento do moesteiro de Villa de Conde auiam jurdiçam çiuell e crime no dicto logo de Villa de Conde (...) e que a outorgaram a Dom Joham Afomso Tello, Conde que ffoy d'Ourem em sua vida delle* "[97].

---

22).

[94] Vd.., a este respeito, as certidões em pública forma das cartas régias de Elvas - 27.Janeiro.1323 ; Olhão - 14.Julho.1330; Porto, 29.Agosto.1330; Santarém - 07. Fevereiro. 1333 (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n.). A sentença a que nos referimos, dada em Lisboa - 28. Agosto. 1341, restitui a D. Teresa as jurisdições de Vila do Conde, Souto de Rebordões, Póvoa, Atouguia, Alcoentre, Parada e Pousadela (Publ. Tarouca, Carlos da Silva -*loc. cit.*, doc. XVII, pp. 60-63).

[95] Note-se que a própria D. Isabel, viúva de D. João Afonso de Albuquerque, e legítima herdeira de D. Martinho, seu filho, renuncia aos seus direitos sobre os bens em causa a favor de D. Maria de Vila Lobos, para que ela os distribua por alma de seu marido (cf. carta de D. Fernando, de 30 de Outubro de 1367. Publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *loc.cit.*, doc. XXI, p. 67).

[96] Publ. Idem - *ibidem*, doc. XXIII, p. 71.

[97] *Ibidem*, doc. XXIV, pp. 71-72. Este documento levanta, de resto, outras interrogações acerca da apropriação indevida, pelo Mosteiro, da jurisdição de Azurara e Pindelo, terras régias por excelência, como

É, de resto, nos mesmos moldes que a posse da jurisdição é confirmada a D. Gonçalo Teles. Note-se, porém, que essa confirmação régia se apesenta num tom duvidoso, optando-se por uma formulação cautelosa, segundo a qual se diz :"... *sse ella he do dicto mosteiro, teemos por bem e mandamos que elle aja a dicta jurdiçam dos dictos lugares, em quanto for nossa merçee (...) nom fazendo esto prejuizo a alguma outras pessoas, sse sua he, e ham d'auer de dirreito* "[98]. Estará por trás deste articulado alguma dúvida resultante do carácter recente da incorporação ou decorre este de alguma contenda envolvendo a real posse da jurisdição pelo Mosteiro? Com efeito, percorrendo as colecções documentais publicadas, as chancelarias régias e o próprio fundo documental do Mosteiro de Santa Clara, não encontramos nenhuma carta que explicitamente confirme a posse da jurisdição pelo Mosteiro. Apenas o fazem, de uma forma indirecta, documentos exarados a partir do reinado de D. João I e de D. Afonso V[99]. A primeira referência que compulsamos, e que é de igual modo mencionada como prova de posse, em documentação posterior do Mosteiro, é uma carta de perdão régia de 1393. Aí, de facto, é confirmada a posse da jurisdição pelo Mosteiro, mas, ao que parece, a de Póvoa de Varzim, e não a de Vila do Conde, como sistematicamente se pretendeu inferir em datas posteriores[100].

A segunda menção é apresentada num instrumento de agravo e apelação, feito pelos procuradores do Mosteiro, em Vila do Conde, a 1 de Março de 1468, dirigido ao rei, e protestando contra o facto de Lopo Fernandes, meirinho da comarca de Entre-Douro-e-Minho ter vindo fazer correição em Vila do Conde, a despeito, segundo dizem, das prerrogativas da jurisdição *"... de que sempre esteve (o Mosteiro) e esta antigamente em pose da quall aora querees forçar e esbulhar contra dereito..."*. Aí se refere, ainda, pelos requerentes, que "*...ella dicta dona abadesa e asy todalas outras suas anteseçoras que per tempos foram sempre estiuerom como de feito estam em pose pacifica da ditta sua jurdiçam e de nunca entrar coregedor nas dittas suas villas e isto per espaço de corenta e*

---

está sobejamente confirmado, e que neste documento reclamam como suas.

[98] *Ibidem.*

[99] Aqui não consideramos as cartas de confirmação geral de privilégios e liberdades, nomeadamente as de D. João I, dada no Porto - 27.Abril.1385 (A.N.T.T.- Leitura Nova. Além Douro, lv. 2, fl. 116v-117), de D. Duarte, dada em Santarém 28 de Novembro de 1433. (*Ibidem*, lv. 4, fl. 226-226v, publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *loc. cit.*, Doc. XXX, p. 90), nem as de D. Afonso V, dadas em Coimbra - 04.Agosto.1441 (*Ibidem*) e Santarém - 31. Março. 1449 (Leitura Nova. Além Douro, lv.4, fl. 183v), por aí nunca ser especificamente mencionada a jurisdição de Vila do Conde como, de resto, qualquer outro privilégio ou bem.

[100] Cf. carta de 23.Abril.1393, publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *loc. cit.*, doc. XXVI, pp. 73-74. O articulado do documento é, de facto, dúbio. Começa por se dizer: " *Sabede que a abadessa e Comuento do moestejto (sic) de Samta Crara de Villa de Comde nos emviaram dizer, que ellas e o dito seu moesteiro ham, arredor dessa Villa de Comde, a Pouoa de Varazim. A qual he toda sua herdade propria, com todas suas Jurdiçõees de crime e ciujl, saluo as apellaçõees, que vem a nos per alçada*", para mais à frente se confirmar "*...que vsem dos ditos luguares e Jurdiçõees delles, como sempre vsaram, ataa ho tempo dora...*". Compreende-se, assim, que este plural tenha autorizado os representantes posteriores do Mosteiro a utilizarem este documento como carta de confirmação da posse, não só da jurisdição de Póvoa de Varzim, mas também da de Vila do Conde.

sesenta e cento anos e per tanto tempo que memorea de homeens nom he em contrairo..."[101]. Finalmente, transcreve-se uma carta de D. Afonso V, emitida em circunstâncias congéneres, em Lisboa, a 20 de Novembro de 1448, na qual se proíbe ao corregedor da Comarca de fazer correição em Vila do Conde, assumindo esta prerrogativa como adquirida desde há mais de 50 anos, segundo se apurara por inquirição mandada fazer a este respeito pelo infante D. Pedro[102].

Em suma, para lá de elucidativo acerca das atribuições e direitos anexos à jurisdição, matéria a que voltaremos, este processo parece, pela primeira vez, corroborar a sua posse de facto pelo Mosteiro, desde há longa data, sem que isso venha, contudo, a significar um posterior processo linear ou isento de dúvidas quanto à posse da dita jurisdição.

Se apontamos, até agora, duas tentativas de integração de Vila do Conde no património régio desde que se constituiu como pertença de D. Afonso Sanches e D. Teresa Martins, respectivamente nos reinados de D. Afonso IV e D. Pedro I[103], outras serão ainda de referenciar, culminando com o seu sequestro por D. João III, em 1540. Momento chave deste percurso é, sem dúvida a contenda que envolve D. Pedro de Meneses, o procurador dos feitos reais e a abadessa D. Maria de Meneses.

Na primeira emergência do processo, que termina com uma carta de sentença dada em Lisboa, a 28 de Janeiro de 1479, surge D. João d'Elvas, procurador dos feitos reais como autor, o qual parte do pressuposto de que "*... era verdade que toda a jurdiçom asy civell como crime allta e baixa da ditta vylla de Vylla de Conde e de Povoa de Varzim que he junto com ella era nossa e da coroa dos nossos regnos e outra pessoa allguma nom poder hussar da dicta jurdiçom civell e crime nem d'allguma especia e parte della nos dittos lugares (...) e que sem embarguo (...) a ditta dona abadessa e donas e convento rees husam ora da ditta jurdiçaom civell e crime nos dittos lugares e nos moradores e povoradores delles sem pera ello terem titulo nem alguuma outra justa causa...*" [104]. Nisso se havia fundamentado, ao que tudo indica, o rei ao atribuir previamente a referida jurisdição a D. Pedro de Meneses, o qual se deveria ter constituído como autor do processo. Não tendo isso acontecido, a primeira resolução é favorável ao Mosteiro, havendo a contenda sido reaberta em 1480, desta feita aparecendo D. Pedro de Meneses como autor.

---

[101] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n.

[102] *Ibidem.* O último argumento aduzido, assim como as expressões temporais usadas têm um valor estratégico e constituem-se como tópicos habitualmente usados neste tipo de solicitações, não podendo, pois, ser levadas à letra.
Não encontramos, no decurso da nossa pesquisa qualquer original deste documento, sendo, no entanto, o documento que citamos um registo notarial devidamente autenticado por João Afonso Tourinho, tabelião do público e judicial em Vila do Conde, em instrumento feito em 1de Março de 1468

[103] Note-se que nos dois casos mencionados, a jurisdição de Vila do Conde não é confiscada isoladamente, mas integrada noutros bens e propriedades.

[104] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 12, s.n.

A carta de sentença final, uma vez mais favorável às rés, dada em Tentúgal, em 12 de Dezembro de 1480, ao compulsar os argumentos e provas de posse apresentadas pelo Mosteiro evidencia, uma vez mais, a fragilidade das bases jurídicas em que assentava a pretensa posse imemorial da jurisdição pelo Mosteiro. Mais do que os documentos apresentados[105] parece, porém, ter feito prova o exercício, de facto, da jurisdição cível e crime, julgando o Mosteiro as causas ordinárias através de seus ouvidores, com apelo para o rei, e nomeando tabeliães, meirinho, porteiro, e todos os outros oficiais que ao rei cabia ordinariamente nomear, para além de receberem, em Vila do Conde e Póvoa de Varzim, todos os direitos reais, à excepção da dízima do pescado[106]. Este desfecho jurídico em nada contraria, de resto, a prática vulgar no tempo, segundo a qual, à falta de diplomas formais de doação, acabaria por fazer prova, a despeito do estatuído na lei, a posse imemorial dos direitos, abrindo-se assim caminho para a legitimação de situações tituladas de forma dúbia, como parece ter acontecido no caso vertente[107].

Com efeito, estes documentos passarão a constituir, até pelo seu carácter de sentenças sem apelação, as primeiras bases irrefutáveis, do ponto de vista jurídico, da posse da jurisdição pela abadessa e freiras do Mosteiro de Santa Clara, e só a partir deste momento se sucedem as confirmações régias, explícitas ou implícitas, em documentos dos reinados de D. João II, D. Manuel e D. João III. Referimo-nos às cartas de sentenças de 1483 (Santarém - 22.Maio)[108], 1484 (Lisboa - 27.Novembro)[109] e 1488 (Lisboa -

---

105 Os documentos trasladados no processo nada trazem de novo em relação aos até agora referidos. Para além da carta de D. Dinis, passada em Montemor-o-Novo, em 04.Janeiro.1319, na qual o monarca renuncia a todos os direitos régios nas igrejas, herdades, rendas e direitos do Mosteiro, aí encontramos a sentença dada em 28.Agosto.1341, restituindo a D. Teresa, entre outros bens confiscados, a jurisdição de Vila do Conde; a carta de D. João I de que também já falamos, de 23.Abril.1393 e, por fim, o acórdão do reinado de D. Duarte relativo aos direitos alfandegários a cobrar pelo Mosteiro, diploma que analisaremos mais à frente. Enfim, nenhum documento que inequivocamente prove a via de aquisição da jurisdição da vila, ou o seu directo domínio. Note-se, ainda, que no mesmo período, e certamente no mesmo processo, integram-se pedidos dessa instituição para se passarem traslados em pública forma de documentação existente na Torre do Tombo sobre esta matéria, alegando-se o facto de muitas das escrituras do Mosteiro terem desaparecido num incêndio, necessitando assim de provas paralelas de confirmação de privilégios adquiridos.Os alvarás contendo os referidos traslados (passados em Lisboa, a 10 e 19 de Maio de 1480) não apresentam, uma vez mais, nenhum outro documento para além dos até agora referidos no texto.

106 Este é o teor do documento que sumariamos. No foral de 1516 surge, todavia, o Mosteiro de Santa Clara também como depositário da dízima velha do pescado, cabendo ao rei apenas a nova (cf. *Forais Manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve. Entre-Douro-e-Minho*, p. 21).

107 Sobre esta matéria vide HESPANHA, António Manuel - *As Vésperas do Leviathan. Instituições e Poder Político. Portugal - séc. XVII*, Coimbra, Almedina, 1994, pp. 388-394. Quanto aos motivos da ausência de comprovativos documentais da posse da jurisdição pelo Mosteiro duas explicações são aduzidas: a primeira, já citada, está patente em documentos do reinado de D. Afonso V, a qual refere terem-se perdido os documentos num incêndio (cf. alvará de Lisboa - 19. Maio. 1480. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç.11, s.n.), a segunda em documentos do reinado de D. Manuel, em que se invoca que esses documentos não se encontravam por "... *se esconderem ao tempo que se a casa tomou* ". (A.N.T.T. - Chanc. D. João III, lv.46, fl. 158-158v.).

108 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n.; Leitura Nova. Além Douro, lv. 3,fl. 142-144v. Publ.TAROUCA, Carlos da Silva - *loc. cit.*, doc. XXXV, pp. 102-106.

109 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n.; *Leitura Nova- Além Douro*, lv. 3, fl.

24.Julho)[110], e às cartas de confirmação geral de doações, privilégios e liberdades de D. Manuel (Torres Vedras - 16.Setembro.1496[111] e Évora - 20.Setembro.1519[112]), e de D. João III (Lisboa - 12. Setembro.1522 (2 alvarás[113]). Atente-se que estes úlimos apenas confirmam os previamente passados por D. Manuel, que aí se trasladam.

Neste contexto, deparamo-nos, todavia, com um documento algo desconcertante, passado em Lisboa, em 26 de Agosto de 1511, no qual se estipula que "*...a badesa e moesteiro de Samta Crara de vVla de Conde este em posse da enliçam civel e crime da ditta vila como esteve a badesa dona Maria que se finou e esto per hum ano somente que começara da feitura deste em diemte...*"[114]. Inserindo-se este alvará num processo de contenda entre Pedro de Aguiar, corregedor da comarca de Entre-Douro-e-Minho e o Mosteiro, esta atribuição da jurisdição por um ano somente parece corresponder à necessidade, ou à intencionalidade de reavaliação da legitimidade desse direito. Note-se, de resto, que o reinado de D. João III é, por sua vez, marcado pela ausência de qualquer reconhecimento explícito do direito do Mosteiro à posse da jurisdição da vila, num percurso que culmina, como é sabido, com a anexação, por dívida, dessa mesma jurisdição e sua posterior venda a D. Duarte, duque de Bragança. Não é, de resto, assintomático, o facto de, no numeramento de 1527, se apresentar Vila do Conde como terra da coroa, aparecendo secundarizada a informação de que nela a abadessa tem ouvidor e jurisdição[115].

Os autos e diligências efectuados por mandado régio pelo juiz de fora da cidade do Porto, e corregedor da respectiva comarca, acerca da posse da jurisdição da vila e extensão das atribuições do seu senhorio eclesiástico, datados de 23 de Maio de 1537,[116] revelam-se de importância assinalável para a elucidação de todo o processo. Aí se historia toda a factologia que precede a anexação da jurisdição.

Com efeito, na carta régia que ordena a diligência[117] rememora-se o motivo (ou pretexto?) da referida anexação: a colecta indevida de dízimas de mercadorias, pela

---

218-219v. Publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *loc. cit,* doc. XXXIV, pp. 99-102.

110 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n.

111 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 35, mç. 5, s.n. (Carta original) e *Leitura Nova - Além Douro*, lv. 1, fl. 172-172v.

112 Carta trasladada no diploma de confirmação dado por D. João III em 12. Setembro. 1522 (A.N.T.T.- *Chanc. D. João III*, lv. 46, fl. 158-158v)

113 *Ibidem.* Documento trasladado nuns autos de V. Conde - 11. Novembro. 1522 (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n.) Note-se que nestas últimas cartas, pela sua própria tipologia, nunca se refere especificamente a jurisdição da vila como bem ou direito confirmado.

114 Cf. registo desse alvará in A.M.V.C. - Lv.16, fl. 294v-296.

115 Cf. FREIRE, A. Braamcamp - *Povoação de Entre Doiro e Minho no XVI Seculo* in "Archivo Historico Portuguez", Lisboa, 1905, Vol. III, p. 261. No registo dos moradores de Vila do Conde diz-se: "*A Vylla de Comde que he delRey nosso Senhor. Item Esta Vylla de Comde he de Sua Alteza, e Abadessa tem ouvydor e jurdiçom della...*"

116 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç.11, s.n. Trata-se de uma cópia autenticada por Gaspar de Coiros, público tabelião da cidade do Porto.

117 *Ibidem.* Carta de Évora - 4.Maio.1537.

alfândega do Mosteiro, desde a concórdia estabelecida no reinado de D. Duarte[118], assim como os procedimentos preliminares do processo: a nomeação régia do juiz de fora da cidade do Porto, para que calculasse o valor em dívida, tendo-se apontado a soma de cerca de 3.650.000 reais; a ordem do dito juiz para que o Mosteiro arrolasse os seus direitos, bens, igrejas, rendas e propriedades sujeitas a confisco; a intencional exclusão desse rol, pelo Mosteiro, da jurisdição de Vila do Conde e, por fim, a decisão régia que vai no sentido da sua inclusão, considerando que esse seria o bem que menos afectaria a sobrevivência institucional do Convento. Trata-se, claramente, de uma argumentação estratégica que com dificuldade esconde a intenção manifesta de atingir, desde o primeiro momento, esse objectivo dissimulado. Será, de resto, com base no mesmo tipo de argumentos que os representantes apostólicos nomeados para resolverem esta questão decidem, à revelia e manifestamente contra a vontade da comunidade das religiosas, pela alienação da jurisdição.

Nos autos de juízo referidos enunciam-se, com clareza, os fundamentos da decisão: 1. a impossível conciliação entre o desempenho de tarefas espirituais com o exercício efectivo de um poder político e administrativo; 2. o carácter nefasto do usufruto dessa prerrogativa, redundando em contendas sistemáticas; 3. a ausência de retornos financeiros que superassem os prejuízos e gastos exigidos e 4. a própria incapacidade dos ouvidores nomeados pelo Mosteiro para resolverem, devido à sua impreparação, os problemas e contendas emergentes, alegando encontrar-se, assim, "*...a ditta jurdição subjeita a se perder por nam ter ouvidores letrados e taes que a possam reger e amynistrar sem perigo e dano dela e conhecerem as apelações e agravos das sentemças defenetyvas sem outro conhecimento e aução...*" [119]. Por fim, invoca-se, nos autos, a impossibilidade de o Mosteiro alienar outros quaisquer bens e rendimentos sem comprometer a sua própria manutenção.

As determinações do Mosteiro revelaram-se, todavia, sistematicamente contrárias, quer, num primeiro momento, às intenções régias quer, num segundo momento, à decisão dos representantes apostólicos. Assim, na sequência das diligências efectuadas pelo juiz de fora da cidade do Porto, no ano de 1537, quando confrontadas com a decisão régia referida, depois de reunido o Convento (cerca de 70 freiras, das quais 3 estavam ausentes por doença) deliberaram "*... que nam aviam de dar a ditta jurdiçam a penhora nem na davam que Ell Rey noso senhor podia mandar entregar da dyvyda que Sua Allteza dizia lhe ser dyvida por as rendas do ditto mosteiro...*"[120].

---

[118] Estas e outras questões serão adiante abordadas com mais detida atenção.

[119] A.N.T.T.- Chanc. D. Sebastião, lv. 13, fl. 307v. Note-se que o perfil dos ouvidores e representantes do Mosteiro havia sido definido por uma bula de 30. Abril.1482, dada na sequência da contenda entre D. Maria de Meneses, abadessa, e seu sobrinho, D. Pedro de Meneses. Retomaremos este assunto a propósito da discussão das atribuições anexas ao exercício da jurisdição.

[120] In autos de diligência referidos (Porto - 23.Maio.1537). A.N.T.T.- Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç.11, s.n.

E, num segundo momento, já após a decisão dos procuradores apostólicos insurge-se, de novo, o Convento, com veemência contra a decisão tomada e o decorrer do processo, denunciando aquilo que à análise historiográfica se torna, atendendo aos factores em jogo, e aos contextos políticos coevos, de fácil compreensão: o benefício colhido pela autoridade régia com a transferência jurisdicional prevista. A confirmar a intenção do monarca referem, ainda, as prévias e frequentes tentativas de interferência dos corregedores no exercício das funções pelos seus ouvidores[121].

O documento em causa[122], para além de discutir a correcção subjacente à avaliação da dívida que despoleta todo o processo, de discordar da avalição da jurisdição em apenas 9.000 cruzados, de sugerir o comprometimento dos auditores eclesiásticos com a vontade régia, enuncia, ainda, os motivos pelos quais se tornava imprescindível a manutenção da jurisdição, colocando-a como condição indispensável à colecta de todos os direitos e rendas da casa e como garantia face a pressões e vexações senhoriais. A vivacidade do discurso justifica, a nosso ver, a transcrição de um breve extracto:

"*Entendem provar que (...) a elas he tanto necesaria commo a vida porque perdendo a ditta jurdição ho mosteiro nom podia sofrer a vexação e paxão e torvaçom que lhes sobreviram de mingoas dos mantimentos que lhes nam darom descortesias que lhes ferom vexações que fidalgos que ora na vila nom vivem lhes darom vivendo contra suas sentenças que diso tem e bulas do Santo Padre que tem com outras cousas que se aponterom*"[123].

Do enunciado até agora feito, algumas ideias nucleares serão de reter. A primeira prende-se com a importância dada tanto pelo Convento, como pelo monarca, à posse da jurisdição de Vila do Conde, que poderá ser vista como um índice do valor atribuído a uma vila em franco florescimento e com potencialidades sociais e económicas que se tornam manifestas aos contemporâneos. De resto, do ponto de vista do exercício do poder político central, este é mais um processo que evidencia a intencional intervenção do poder régio, em particular de D. João III, erigindo-o em mais um testemunho dos indícios centralizadores e intervencionistas deste monarca, a nível do poder local e senhorial. Não poderemos esquecer, todavia, as tentativas de anexação já documentadas para o período medieval, em particular as do reinado de D. Afonso V, de que já falamos, ou as aparentemente equacionadas no reinado de D. Manuel.

---

[121] Cf. Carta de protesto da abadessa e freiras do Convento (s/l.- s/d.). A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 38, mç. 8, s.n.

[122] Ainda que não esteja datado, cremos poder situá-lo, pela análise de conteúdo, num momento próximo da liquidação da jurisdição, isto é, do ano de 1540.

[123] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 38, mç. 8, s.n. Do mesmo teor são os argumentos apresentados, ainda no reinado de D. João III, por um procurador da Ordem de S. Francisco que insiste, em particular, na sub-avaliação da jurisdição, confrontando a pujança económica e marítima e o vigor demográfico de Vila do Conde, arrematada por uma dívida de 9.000 cruzados, com Alcoentre que, com menos de 200 vassalos e cerca de 70.000 reais de renda fora adquirida por Martim Afonso de Sousa por 13.000 cruzados. (Cf. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n.).

É certo que a transferência de poder a que assistimos agora não corresponde a uma anexação pelo poder central, mas a uma transformação de um senhorio eclesiástico em senhorio laico. Não poderemos, porém, esquecer que o novo possuidor da vila é D. Duarte, irmão do rei, e que a sua compra decorre de um processo manifestamente viciado pela intervenção da vontade régia. O facto de apenas D. Duarte se ter candidatado à aquisição da jurisdição, a rapidez com que o processo de liquidação se faz[124], o valor exíguo envolvido na compra, tudo parece apontar para uma estratégia concertada do monarca para dirigir a referida arrematação. Note-se, ainda, que a própria venda da jurisdição surge como procedimento excepcional no contexto coevo[125].

De resto, o poder régio não deixa de obter ganhos notórios com a transferência do senhorio. Com efeito, na carta de jurisdição da vila, dada por D. Sebastião a D. Duarte (segundo possuidor bragantino da jurisdição) em Lisboa, a 16 de Maio de 1560[126], reserva-se ao rei correição e alçada, numa manifesta perda das prerrogativas usufruídas até aí pelo Mosteiro, ainda que se especifique que essa posse é feita "... *asy e da maneira que tudo tinhão e posuhiam a badesa e freiras do dito mosteiro de Santa Clara de Vylla de Comde...*" [127].

O valor do ganho obtido por D. Duarte e pela coroa poderá, ainda, ser medido, *ad contrario*, pelo valor da perca sofrido pelo Mosteiro de Santa Clara. Consciente dessa perda, este continuará a solicitar, durante décadas, a retoma da jurisdição, num itinerário que tem como marcos documentados o ano de 1567 e o período de 1576-1579.

De 1567 data a autorização do Cardeal Infante D. Henrique, então regente do reino, para se rever o processo da transferência da jurisdição, para tanto se solicitando a nomeação de um procurador e o envio de todas as doações e privilégios que suportassem juridicamente a referida pretensão[128], na sequência da qual a abadessa e os seus

---

124 Data de 19. Julho. 1540 a carta régia que autoriza o corregedor da comarca de Guimarães a dar posse da vila a D. Duarte, tendo este já depositado no respectivo almoxarifado os 9.000 cruzados (cf. Carta régia trasladada in carta de confirmação da jurisdição feita por D. Sebastião, em Lisboa, 16. Maio.1560. A.N.T.T. - Chanc. D. Sebastião, lv. 13, fl. 307-310 e Gavetas, XII, mç. 8, doc. 2), datando, estranhamente, apenas de 16 de Setembro a autorização para arrematação da jurisdição pelo dito lance (Chanc. D. Sebastião, *loc. cit.* e *Gavetas*, XVII, mç. 9, doc. 10). Significa isto que o duque deposita primeiro o montante referido, e só depois é dado o aval régio à referida arrematação?
Quanto à tomada de posse efectiva, esta acontece a 2 de Outubro do mesmo ano (A.N.T.T.- *Gavetas*, XII, mç. 8, doc. 2), num percurso que confirma a rapidez a que nos referimos. Note-se que no auto de posse se inclui a vila de Póvoa de Varzim e o couto de Aveleda, considerando-se como anexas a Vila do Conde, numa apropriação indevida que será, no entanto corrigida posteriormente, após reclamações do Mosteiro (cf. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 39, mç. 10, s.n. Doc. s/l, s/d.).

125 Vd., sobre este assunto, HESPANHA, A. Manuel - *op. cit*, p. 416. Para o reinado de D. João III parece poder aduzir-se apenas o exemplo de Alcoentre, de que já falamos.

126 A.N.T.T. - Chanc. D. Sebastião, lv. 13, fl. 309-309v. Trata-se da primeira carta de jurisdição dada depois da respectiva transferência, como explicitamente se diz no documento.

127 *Ibidem*, fl. 309v.

128 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 41, mç. 13. Carta passada em Sintra - 29. Julho. 1567.

procuradores enviam um articulado de apontamentos que retomam, em síntese, os já apresentados no decurso da contenda de 1537-1540[129].

Esta primeira diligência não parece ter obtido qualquer êxito, como o comprova o facto de, no ano de 1579, se retomar a mesma pretensão, em iniciativas dirigidas em simultâneo ao Papa[130], e a D. Henrique[131], agora rei, nas quais se referencia o facto de o assunto não ter sido deferido, nem durante a sua prévia regência, nem durante o exercício do poder por D. Sebastião. Aí se denuncia, ainda, a circunstância de estar o processo em curso, igualmente no Tribunal da Rota, em Roma, desde há muitos anos, sem despacho favorável. A nomeação de um procurador eclesiástico, por D. Henrique, "*derradeiro despacho que no caso se deu*", como se indica no verso do documento, não parece ter influenciado em nada esta última tentativa, que visava aproveitar a falta de sucessão na Casa de Bragança, encontrando-se a jurisdição vaga desde 1576, depois da morte de D. Isabel e de D. Duarte, seu filho.

A transferência da jurisdição acontece, de facto, mas para a esfera do poder régio, para grande gáudio do Concelho, como parece inferir-se da petição da Câmara ao rei, datada de 19 de Fevereiro de 1577, na qual se dá conta da tomada de posse da vila pelos oficiais régios, e se solicita que "... *ella seja de Vossa Alteza e se naão de a pessoa alguma...*" declarando-se ter a vila ficado "... *mui engrandesida e prospera na honrra e mercê que Vossa Alteza nos faz pois sempre desejarom e desejão ser seus vasallos...*"[132].

A restituição da vila a um senhorio particular sucede, todavia, de novo, no ano de 1602, com a doação, de Filipe II a D. Teodósio de Bragança, da respectiva jurisdição cível e crime, nos mesmos moldes em que a tiveram os duques seus antecessores e, antes destes, as freiras de Santa Clara[133]. Outra crise na posse senhorial de Vila do Conde é, entretanto, reaberta em 1630, após a morte de D. Teodósio, tendo este legado a sua jurisdição, em testamento, a D. Duarte, desmembrando-a, deste modo, dos restantes bens da sua sucessão, o que, segundo os agentes do poder régio, contrariava as condições impostas pela lei mental, nomeadamente os pressupostos da primogenitura e da indivisibilidade dos bens, o que levou o corregedor da comarca do Porto a declarar nula a respectiva tomada de posse pelos representantes de D. Duarte, e a anexar a jurisdição ao poder real[134].

Ora uma simples leitura atenta da carta de doação de Filipe II prova que a outorga lhe fora feita fora da lei mental. Diz-se, no início da carta que a doação era feita"... *de juro e de herdade pera elle e pera todos seus filhos netos herdeiros e*

---

[129] *Ibidem*, cx. 40, mç. 11, s.n. Documento s/l e s/d.

[130] Documento s/l e s/d, mas datável de 1579, já que se diz terem perdido a jurisdição há 39 anos. *Ibidem*. O mesmo documento encontra-se, em duplicado, na cx. 40, mç. 12, s.n.

[131] *Idem*, cx. 41, mç. 13. Petição s/l, s/d, com despacho régio de 9. Março.1579.

[132] A.M.V.C. - B/24, fl. 13-13v.

[133] Carta de doação de Valladolid - 30.Abril.1602. A.N.T.T. - Chanc. Filipe II, lv.3, fl. 335v.-340v.

[134] Cf. Registo de Vila do Conde - 23.Dezembro.1630. A.M.V.C.- Lv. 123, fl. 259-261.

sucessores que apos ele vierem e asy assendentes como desemdentes transversaes e colateraes machos e femeas a quem de dyreito vier e pertencer a dita casa..." [135]. Todavia, no final da mesma explicita-se: " *A qual jurdição o dito duque dom Theodosio meu muito amado e presado primo tera e pesuira por sy e por seus decendemtes machos e femeas e colaterares herdeiros e subcessores de sua casa de juro e de herdade d'agora pera todo senpre como dito he. E isto fora da lei mental de tudo ho que por ella e por todos os paragraphos della esta hordenado e mandado..."*[136].

A contenda acabará por ser sanada, no entanto, com a renúncia feita por D. Duarte a favor de seu irmão, D. João, como explicam as sucessivas cartas enviadas ao Concelho no começo do ano de 1631[137]. O auto de posse formal da vila só acontecerá, porém, em 26 de Março de 1635, tendo sido empossado, como representante do duque, o licenciado Francisco Botelho de Abreu, perante os oficiais do concelho e o corregedor e provedor da comarca do Porto, datando a provisão régia que a autoriza de Lisboa, a 30 de Outubro de 1634[138]. Nela se declara que "... *lha deixem tomar e alcansar asim como a tinha o duque dom Theodozio seu pai..."*[139].

Esta formulação levar-nos-á a discutir a questão dos domínios de abrangência da jurisdição senhorial em Vila do Conde, num percurso que remontará às suas raízes medievais, e numa tentativa de percebermos os contornos mais concretos do exercício do poder na vila.

1.1.2. Exercício

A carta régia de 28 de Agosto de 1341, através da qual se restitui a D. Teresa as jurisdições de Vila do Conde, Souto de Rebordões, Póvoa, Atouguia, Alcoentre, Parada e Pousadela, depois da sua anexação pelo poder régio é particularmente explícita acerca das bases de exercício do poder por esse senhorio:

" *E da parte da dicta Dona Tareja pello dicto seu procurador, satisfazendo ao que lhy per mym era mandado, foy dito, que VILLA DE COMDE era sua, e que estava em pose della per sy e pellos seus antecessores, de meter hy juiz e meyrinho e cheguador e moordomo, e d auer todallas Jurisdiçõoes Reaaes na dicta Villa. E que o juiz que ella asy metia, e os que hy forom metudos pellos seus amtecessores, ouujram sempre e ouujam todollos feitos ciujs e criminaaes, e dauam sentenças e faziam justiça de samguy*

---

[135] A.N.T.T. - Chanc. Filipe II, lv. 3, fl. 335v-340v. Citação feita a partir de A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 356-356v.

[136] *Ibidem*, fl. 363v.

[137] Vd. Cartas de D. João, de V. Viçosa - 14.Janeiro.1631 (A.M.V.C. - Lv. 123, fl. 264v-265) e de D. Duarte, com a mesma origem e data (*Ibidem*, fl. 265-265v.).

[138] *Ibidem*, fl. 400-402v.

[139] *Ibidem*, fl. 401v.

em aquelles que ho mereçiam. E se alguem apellaua das sentenças que ho dicto juiz asy dava, que apellauam pera ella, e della apellauam pera mym."[140]

Este enunciado sumaria as duas vertentes essenciais que compõem o exercício jurisdicional: 1. o julgamento de causas cíveis e crimes por representantes dos senhores, com apelo apenas para o monarca; 2. a nomeação ou confirmação de oficiais, a qual envolverá, como veremos, quer os ligados à administração concelhia, quer os que noutros domínios eram nomeados pelo rei.

O exercício da justiça, com adaptações e evoluções só compreensíveis num quadro mais vasto que envolve a composição do corpo de oficiais camarários e as dependências existentes (ou não) em relação ao corregedor da comarca (assunto que mais à frente retomaremos), parece ter conhecido, de facto, esses três níveis de decisão: o julgamento da causa pelo juiz ou juízes ordinários, o apelo para o ouvidor do senhorio[141], ou para o corregedor da comarca, em momentos em que essas atribuições lhe eram reconhecidas, e o das decisões destes para as instâncias judiciais supremas, sempre que a causa o justificava.

As prerrogativas assinaladas de nomeação e confirmação de oficiais revelam-se, de resto, particularmente interessantes do ponto de vista da extensão das atribuições senhoriais. Ao representante do senhorio cabia, antes de mais, a confirmação das eleições dos oficiais concelhios, sendo ainda da sua responsabilidade a nomeação de tabeliães, meirinhos e dos demais oficiais que eram, noutros domínios, de atribuição régia.

Assim acontece durante o tempo em que o Mosteiro se constituiu como senhorio, cabendo-lhe, segundo o testemunho dado no ano de 1537 pelo feitor do Mosteiro e por outros "homens bons" da vila, a nomeação do juiz e escrivão dos órfãos, do escrivão da câmara, dos alcaides e, ainda, do juiz e escrivão dos direitos reais. Ao Mosteiro caberia, também, a apresentação dos inquiridores, contadores dos feitos reais e distribuidores, sendo estes confirmados por autoridade régia[142].

O recenseamento das cartas de ofícios passadas pela chancelaria no reinado de D. João II, D. Manuel e D. João III e atribuídas até 1540 (data da transferência da jurisdição) provam, de resto, que qualquer dos ofícios mencionados estavam sujeitos a confirmação régia. Assim acontece com os tabeliães, em cujas cartas de confirmação se referem, de forma expressa, as prévias apresentações pela abadessa do Mosteiro, fazendo-se as renúncias desses ofícios, sempre que acontecem, igualmente nas mãos da

---

[140] Cit. TAROUCA, Carlos da Silva - *loc. cit.*, doc. XVII, p. 60.

[141] Nos autos de diligências feitas pelo juiz de fora do Porto no ano de 1537 com vista ao sequestro da jurisdição, a que já nos referimos, especifica Diogo Luís, feitor do Mosteiro, que o ouvidor julgava apenas as apelações dos feitos que se tratavam perante os juízes ordinários, e não os agravos, tendo estes sido, todavia, também da sua competência em tempos de outras abadessas (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n.).

[142] *Ibidem.*

abadessa[143]. O mesmo se diga dos cargos de juiz[144] e de escrivão dos órfãos[145]. As prerrogativas referidas são, de resto, corroboradas por uma sentença do reinado de D. João II, na qual se anula uma carta de ofício de tabelião e juiz dos órfãos dada pelo monarca a um João Basto, estando este já empossado pelos juízes da vila, num expresso reconhecimento de que cabia às autoras do processo, e não ao rei, a apresentação e nomeação dos titulares desses ofícios [146].

Já no que se refere ao ofício de escrivão da câmara e da almotaçaria, as menções compulsadas sugerem algumas dúvidas. Com efeito, numa carta de confirmação de D. Manuel, de 11 de Janeiro de 1518, na qual se dá posse a Gonçalo Dias Leite, escudeiro de Vila do Conde, sugere-se a sua nomeação pela Câmara, e não pelo Mosteiro[147], enquanto a carta dada por D. João III em 1538, momento já de contencioso entre o monarca e o Mosteiro é já de nomeação e não de confirmação [148].

Quanto aos ofícios de escrivão e juiz dos direitos reais, importa notar que a sua atribuição decorre não do usufruto da jurisdição em si, mas do privilégio da colecta dos direitos reais. Ora, estes permanecem afectos ao Mosteiro mesmo depois de perdida a jurisdição, como teremos oportunidade de esclarecer posteriormente. Assim sendo, encontramos escrivães nomeados pelo Mosteiro no ano de 1603 [149], ainda que, no que se refere ao cargo de juiz dos mesmos direitos, a situação seja mais dúbia. A aglutinação, no mesmo titular, das funções de juiz das sisas (de indiscutível nomeação régia) e dos direitos reais explicará, talvez, a ausência de qualquer referência, nos registos anotados, ao direito de nomeação pelo Mosteiro [150].

No que respeita aos alcaides, de cuja nomeação não encontramos, comprensivelmente, registos a nível da documentação de chancelarias, não estando o ofício sujeito a confirmação régia, anotemos apenas a intenção joanina de nomear para a

---

[143] Veja-se, a título de exemplo, as cartas registadas em A.N.T.T. - Chanc. D. Manuel, lv.40, fl. 80, lv.2, fl. 20v. lv.23, fl. 10; Chanc. D. João III, lv. 47, fl. 72v., lv. 46, fl. 4v., lv.37, fl. 22v., lv.42, fl. 81, lv.9, fl. 62v.

[144] Veja-se, a título de exemplo, as cartas registadas em A.N.T.T. - Chanc. D. Manuel, lv. 34, fl. 598v., lv.8, fl. 60; Chanc. D. João III, lv. 46, fl. 44-44v., lv.19, fl. 76, lv. 26, fl. 66v.

[145] Veja-se, a título de exemplo, as cartas registadas em A.N.T.T. - Chanc. D. Manuel, lv. 8, fl. 59v.-60; Chanc. D. João III, lv.51, fl. 167, lv.19, fl. 112v.

[146] Carta de sentença de Santarém - 27. Novembro. 1484. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11 e Leitura Nova - Além Douro, lv. 3, fl. 218-219v. Documento publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, doc. XXXIV, pp. 99-102.

[147] A.N.T.T. - Chanc. D. Manuel, lv. 10, fl. 108.

[148] A.N.T.T. - Chanc. D. João III, lv. 49, fl. 222v.

[149] A.N.T.T. - Chanc. Filipe II, lv. 12, fl. 143-143v. (Carta de Lisboa - 18.Agosto.1603). Outros registos similares encontram-se para 16.Setembro.1525 e 29.Julho.1552 in Chanc. D. João III, lv. 8, fl. 15 e lv. 61, fl. 28-28v. Note-se que aí se especifica que se trata do escrivão dos direitos reais *"... que não pertencerem a allfamdegua nem aas sysas os quoais direitos reaaes serão aqueles de que a abadesa e comvemto da dita villa [esta] de pose ..."* . Cf. Carta de 29.Julho.1552.

[150] A.N.T.T. - Chanc. D. João III, lv. 68, fl. 279v. (Lisboa - 03. Setembro. 1553) e lv. 59, fl. 103v. (Lisboa - 18.Janeiro.1558); Chanc. D. Sebastião, lv. 9, fl. 276 (Lisboa - 15.Maio.1563) e Chanc. Filipe II, lv. 10, fl. 80v. (Lisboa - 07.Março.1610).

vila, em 1541, um alcaide-mór. Disso nos dá testemunho uma carta régia de resposta ao Concelho, na qual estrategicamente se concede que *"... quanto a allcaidarya moor da villa que me pedis que não dee pollas rezoes que apontaaes eu terey lembrança do que me acerqua diso stpreveis..."* [151]. Notável pela intenção manifesta, este dado é-o de igual modo por essa atribuição caber, por natureza, ao novo senhorio já empossado, o duque de Bragança (nos moldes em que virá a acontecer, de resto, em 1569, com a nomeação do primeiro alcaide-mór da vila, D. António de Melo[152]), e não ao rei, manifestando, uma vez mais, D. João III intenções efectivas de extensão da sua alçada na vila.

Finalmente, e reportando-nos ao enunciado das atribuições do Mosteiro no que se refere à nomeação de ofícios, e a despeito do que se diz no já citado documento de 1537 acerca dos ofícios de inquiridor, contador e distribuidor[153], não encontramos atribuída ao Mosteiro, nas cartas identificadas para o período considerado (muitas das quais aglutinam as três funções num mesmo titular), qualquer função de nomeação, ou mesmo de simples apresentação nestes cargos[154]. O mesmo se diga do cargo de procurador do número[155] e de todos os ofícios ligados às sisas (juiz, escrivão, recebedor e requeredor) e à alfândega régia, os quais escapavam, pela natureza das suas atribuições, às extensas prerrogativas do Mosteiro.

Prerrogativas que cercearam, pelo menos no decurso do século XV, a própria actuação de personalidades de importância nacional, como acontece com o duque de Guimarães, encarregado por D. Afonso V do recrutamento de gente de guerra na comarca de Entre-Douro-e-Minho. O processo a que nos referimos remonta ao ano de 1476 e nele se explicita um conflito aberto entre este e os oficiais da Câmara, em particular os seus juízes ordinários, por não terem obedecido à ordem expressa de enviarem moradores de Vila do Conde a integrar o contingente militar a servir em Castela, incorrendo, assim, em pena de morte, substituída, entretanto, por confisco de bens e degredo de cinco anos para Ceuta[156].

Os alvarás régios aí transcritos, balizando os agravos apresentados por D. Pedro de Meneses, são reveladores dos regimes de isenção em que se encontrava Vila do Conde pela circunstância cruzada de ser da jurisdição do Mosteiro de Santa Clara, e de se

---

151 A.M.V.C.- A/36. Carta de Lisboa - 12. Setembro.1541.

152 A.M.V.C. - Lv. 121, fl. 364v.-367v.

153 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx.40, mç.11, s.n.

154 Vd. registos de A.N.T.T. - Chanc. D. Manuel, lv. 34, fl. 56, lv.23, fl. 41v., lv.39, fl. 73; *Chanc. D. João III*, lv. 47, fl. 72v, lv. 26, fl. 239.

155 Veja-se, a título de exemplo, as cartas registadas em A.N.T.T. - Chanc. D. Manuel, lv. 25, fl. 154v. e lv. 10, fl. 142; Chanc. D. João III, lv. 46, fl. 26v, lv. 48, fl. 25v., lv. 19, fl. 108, lv. 44, fl. 19v., lv. 14, fl. 79.

156 Instrumento de fé feito em Vila do Conde - 25. Outubro. 1476, por Álvaro de Barcelos, tabelião, da publicação do alvará do duque de Guimarães e da apresentação de um instrumento de agravo por um escudeiro de D. Pedro de Meneses, procurador do Mosteiro. (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n.)

encontrar, na altura, sob o protectorado de D. Pedro de Meneses[157]. Esses diplomas estabelecem, num primeiro momento, que o recrutamento militar em Vila do Conde era reservado, em exclusivo, a D. Pedro de Meneses, apesar de outros existirem com especial mandado régio para tal[158] e, num segundo momento, prevêm a própria dispensa dos moradores da vila da prestação de serviço militar na decorrente campanha de Castela[159].

Os sucessivos alvarás, de conteúdo redundante[160], e a própria publicação da sentença do duque em Vila do Conde, a despeito dos documentos prévios, são bem reveladores do confronto de autoridades, que aqui o eram também de personalidades (o duque de Guimarães vs. D. Pedro de Meneses) motivado por este regime de excepção.

Se o que aqui relatamos aponta para um caso pontual, ainda que fortemente sugestivo da extensão do poderio deste senhorio eclesiástico, até pelos protectores que mobiliza, aquilo que de seguida analisaremos reveste um significado mais profundo, já que envolve actividades e grupos sociais dominantes na vila. Referimo-nos aqueles ligados ao mar. Com efeito, duas cartas de sentença do reinado de D. João II elucidam um processo que redunda na nítida exclusão, em Vila do Conde, de autoridades ligadas à jurisdição do mar com competências reconhecidas na globalidade dos portos do país.

A primeira data de 22 de Maio de 1483 e mostra-se favorável às pretensões da abadessa e Convento de Santa Clara e contra Álvaro Anes de Cernache, *"juiz que se dizia do mar"*. Em causa estava a legitimidade da actuação deste juiz dos feitos do mar em Vila do Conde, por este se intrometer no julgamento de causas dos seus moradores, sobre as quais detinha o Mosteiro jurisdição cível e crime. A sobreposição jurisdicional é óbvia, se atendermos a que, no período a que nos reportamos, a população de Vila do Conde estaria já maioritariamente ligada a actividades de navegação e comércio, como esperamos vir a provar. Ora, as competências do ofício em causa estabeleciam-se, precisamente, em matérias que envolviam esses mesmos grupos profissionais, como se explicita no resumo que se faz da carta de ofício atribuída por D. João I a Álvaro Anes de Cernache, anterior detentor do cargo e avô do réu. Segundo esse enunciado, cabia ao juiz do mar "... *conhecer de todollos feitos de mercadores, mestres e marinheyros e grumetes e pajes destes Regnos asy por sy como comtra sy. E asy dos mercadores deste Regno moradores, marinheyros e gurmetes e pages, de todos os feitos que amtre sy ouvessem e pertençessem a autos de mercadores de carreguaçam e autos do mar e dos mercadores da dita cidade e doutros luguares destes Regnos. que davam algumas emcomendas a alguumas pesoas pera lhe levarem alguus luguares e lhe trazerem seus empregos, asy destes regnos como de fora delles e de todos os fretamentos e cousas que a elles*

---

157 Vd. a discussão das atribuições dos protectores do Mosteiro, de que trataremos neste mesmo capítulo.

158 Alvará de D. Afonso V, de Zamora - 30.Outubro.1475 e a sua corroboração pelo príncipe D. João, em Miranda - 8.Dezembro.1475, trasladados in *loc. cit. in* nota 153.

159 Alvará da Guarda- 22. Janeiro. 1476 in *ibidem.*

160 Vd., para além dos documentos citados, os alvarás de Miranda - 15.Junho.1476 e ainda o diploma de Lisboa (Mosteiro de Santos) - 29.Agosto.1476, transcritos in *ibidem.*

pertençem, e de todollos corretores, que faziam algumas mercadorias amtre mercadores estramgeyros e outras pesoas destes Regnos..."[161].

Apesar deste enunciado, e do facto de Álvaro Anes se arvorar em juiz dos tratos do mar desde o Mondego até ao Minho, a sentença reconhece as alegações do Mosteiro que pretendiam "... *o dito Alvar' Eanes nom poder husar de tamanha Juridiçam, como husuaua, nem poder amdar ninhuums mamdados na dita sua villa de Villa de Comde, nem outros semelhantes luguares* " e declara nula a anterior sentença do dito juiz, envolvendo um Gomes Nunes, ao que tudo indica, mercador, morador em Vila do Conde.

A reforçar esta anulação de interferência de autoridades ligadas a gentes e a feitos do mar nesta localidade surge a segunda sentença referida, de 24 de Julho de 1488, na qual se anula a prévia nomeação régia de um alcaide do mar para a vila[162]. Os documentos transcritos no processo remetem, de resto, para duas outras ocorrências relevantes. A primeira é uma anterior tentativa de intervenção no foro dos assuntos do mar em Vila do Conde, sanada por carta de D. Afonso V, de 5 de Abril de 1460, na qual se negava a Rui de Melo, almirante da cidade do Porto, qualquer poder de intervenção sobre os alcaides, arrais e petintais das galés moradores em Vila do Conde, alegando-se ser esta vila senhorio particular. A segunda é um processo semelhante, de nomeação de um meirinho mór, culminante em 16 de Julho de 1484 com uma decisão que de igual modo anula a concessão do ofício.

A despeito de a decisão final do processo de 1488 ser favorável ao Convento, são manifestas as resistências régias à sentença dada, primeiro, adiando a decisão até que o detentor do cargo enviasse as suas próprias provas e argumentos, não o tendo feito até aí, apesar de solicitado, e mantendo-o em exercício no decurso do processo, negando-se, assim, o rei a suspender as suas atribuições. A resolução final, alicerçada nos documentos e sentenças prévias obtidas pelo Mosteiro, reconhece, todavia, por um lado, a extensão da jurisdição cível e crime exercida pelas religiosas de Stª Clara e, por outro, a inexistência de tal cargo até essa data, em Vila do Conde, sendo as suas atribuições desempenhadas, ao contrário do que acontecia noutros portos do reino, pelas únicas justiças e alcaides aí existentes, isto é, os do Mosteiro [163].

A extensão das prerrogativas jurisdicionais deste senhorio eclesiástico, e o vigor com que este sempre as defendeu face às sucessivas tentativas de intervenção de

---

[161] Documento publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, doc. XXXV, pp. 102-107.

[162] Sentença dada em Lisboa - 24.Julho.1488. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n.

[163] Aqui transcrevemos a fundamentação da sentença: "... *Visto como a dicta abadessa tem na ditta villa toda jurdiçam civell e crime e poder prover oficiaes que a ditta jurdiçom pertençem e como na ditta villa nunca ouve allcaide do mar amtes o que a elle pertemce fazer nos lugares omde os ha se fez sempre amtigamente e custumou fazer na ditta villa per as justiças e allcaides da ditta abadessa e comvemto e como outrosy ho almiramte nom ussa de jurdiçom alguma no dito luguar de Vlla de Comde e vistas as cartas e sentenças per a ditta abadesa oferecidas...*" . *Ibidem.*

poderes e autoridades régias vão, de facto, atribuir a Vila do Conde algumas especificidades ou, talvez mesmo, algumas limitações institucionais face a outras localidades do reino, nomeadamente as costeiras. A ausência de autoridades e foros ligados às gentes do mar e às suas actividades não será, talvez uma das consequências de somenos importância no que respeita à dinâmica económica e socioprofissional da vila, nomeadamente na era de Quatrocentos e Quinhentos. Mais ainda se tivermos em consideração que muitos deles foram criados, desde o reinado de D. Dinis, precisamente com o objectivo de privilegiarem esses grupos profissionais[164].

Notemos, no entanto, que a tendência e, ao que tudo indica, a própria estratégia régia, nomeadamente de D. João III, será a de diminuir a abrangência das atribuições deste senhorio particular, o que em parte será conseguido com a transferência da jurisdição em 1540. Prerrogativas que, na sua globalidade, se mantêm, no entanto, ainda afectas à Casa de Bragança, com excepção, como vimos, para as relativas à colecta de alguns direitos reais. A carta de jurisdição dada por D. Sebastião em 1560 e a posterior apostilha, de 27 de Setembro de 1563[165], consubstanciam essa mesma realidade, do mesmo modo que o fazem as várias cerimónias simbólicas de tomada de posse da jurisdição da vila pelos representantes do duque desde 1540 a 1635[166].

Nesta última cerimónia toma o licenciado Francisco Botelho de Abreu posse formal do edifício da Câmara e da respectiva sala de audiências, dos livros de vereação e das varas dos oficiais da câmara, dos ofícios públicos a que nos referimos, da cadeia e pelourinho, das ruas públicas, da fortaleza e respectivo rossio, e do rio Ave até onde chegava a maior maré, num simbolismo em que se define, através de uma apropriação material, quer o espaço físico de exercício de poder e respectivos limites, quer as áreas de abrangência funcional do mesmo.

Com efeito, ao ouvidor do duque[167] continuavam a caber as apelações e agravos, das quais só havia recurso para o desembargo régio; ao senhor continuava atribuída a nomeação dos mesmos oficiais que já cabiam ao Mosteiro: tabeliães, escrivão e juiz dos órfãos, escrivão da câmara e almotaçaria e alcaide, com a ressalva, porém, de que

---

[164] Com efeito, as resistências régias de que falamos atrás são perfeitamente compreensíveis à luz do que se sabe dos investimentos da monarquia, não só em atribuir à comunidade dos homens do mar uma estrutura judicial autónoma, mas em mantê-la sob a sua alçada. Assim se compreende, por exemplo, que em 1370 D. Fernando, ao doar Cascais a Gomes Lourenço de Avelar reserve para si, não só a apelação crime, mas também toda a jurisdição dos homens do mar (cf. LOURENÇO, Manuel Acácio Pereira - *As fortalezas da costa marítima de Cascais*, Cascais, Câmara Municipal, 1964, p. 9).

[165] A.N.T.T. - Chanc. D. Sebastião, lv. 13, fl. 309v.-310. O mesmo se diga, de resto, da carta de doação da vila a D. Teodósio, por Filipe II, a qual retoma, no essencial, a mesma dinâmica e atribuições senhoriais (cf. *Chanc. Filipe II*, lv. 3, fl. 335v-340v.).

[166] Referimo-nos às tomadas de posse formal da jurisdição registadas para os anos de 1540, 1567, 1602 e 1635. A primeira tomada de posse pelos representantes de D. Duarte ocorreu em Outubro de 1540 (A.N.T.T. - Gavetas, XII, doc. 2). As cerimónias de 1567 e de 1635 encontram-se registadas in A.M.V.C. - Lv. 121, fl. 303v.-305v. e Lv. 123, fl. 400-402v.

[167] Note-se que não encontramos nomeações específicas de ouvidores para Vila do Conde, devendo os seus moradores responder perante o de Barcelos.

as respectivas cartas eram passadas pela chancelaria do duque, devendo esses oficiais tirar da chancelaria régia os respectivos regimentos, e sendo os tabeliães obrigados a nela registarem os seus públicos sinais[168]. Ao rei continuavam reservados todos os ofícios das sisas e da alfândega, acrescentando-se a estes os do mar. Se atendermos ao exposto nos parágrafos precedentes esta é, sem dúvida, uma alteração de monta, que abre caminho à introdução desse tipo de jurisdição específica em Vila do Conde.

A despeito, todavia, do formalmente estipulado, não encontramos posteriores registos de oficiais afectos ao foro ou negócios marítimos. Para além dos escassos registos de escrivães dos feitos do mar, responsáveis perante o juiz da alfândega[169] e, como tal, de atribuição régia, não voltamos a encontrar novas nomeações de alcaides do mar, ou de outra qualquer entidade judicial do foro marítimo, facto que talvez se deva mais a resistências do próprio concelho, do que à falta de vontade política por parte do poder régio. Isso mesmo parecem sugerir os apontamentos apensos à carta de 19 de Fevereiro de 1577, nos quais o executivo camarário solicita ao rei que não nomeie qualquer alcaide do mar, matéria sobre a qual o provedor da comarca fizera já algumas diligências, invocando tratar-se da criação de um novo cargo/encargo, que os parcos rendimentos do Concelho não suportariam, e sugerindo que nem a dimensão da vila nem os interesses régios o justificariam. A comparação com a cidade do Porto, na qual também não existiria esse cargo, nem sequer integrado na alfândega, surge ainda como argumento de peso[170].

No que se refere ao exercício funcional da jurisdição pela Casa de Bragança, serão de apontar apenas duas alterações de monta. Referimo-nos às nomeações do primeiro alcaide-mór, em 1569[171], tendo sido investido no cargo D. António de Melo, eventualmente associada a investimentos paralelos dirigidos ao reforço da defesa da vila, a que já nos referimos, e do juiz de fora, registada pela primeira vez no ano de 1609, não sem manifestos protestos dos oficiais da câmara que viam assim alterada a composição da vereação e as suas atribuições diminuídas[172].

Se do ponto de vista do exercício da justiça e da atribuição de cargos e ofícios a abrangência da autoridade senhorial não se altera significativamente desde a inicial outorga da jurisdição da vila, o mesmo não se poderá afirmar acerca das relações entre o

---

[168] Filipe II introduzirá, neste domínio, algumas alterações, permitindo, por carta régia de Lisboa - 5. Março. 1604, que a esses ofícios sejam dados os regimentos da chancelaria do duque e que os tabeliães da vila registem os seus sinais nessa mesma chancelaria, e não já na régia (cf. A.N.T.T. - Chanc. Filipe II, lv. 10. fl. 311. Carta trasladada in A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 367-369).

[169] Vejam-se os registos de A.N.T.T. - Chanc. D. João III, lv.11, fl. 167 (Carta de Lisboa - 25.Agosto.1522) e Chanc. Filipe II, lv. 10, fl. 139-139v. (Carta de Lisboa - 7.Maio.1522).

[170] A.M.V.C. - B/24, fl. 13 v. (Carta de Vila do Conde - 19. Fevereiro.1577).

[171] Carta de Évora - 23.Dezembro.1569. Traslado in A.M.V.C. - Lv. 121, fl. 364V. e segt.

[172] A nomeação do primeiro juiz de fora é autorizada por alvará de Lisboa - 19.Junho.1608 (A.N.T.T. - Chanc. Filipe II, lv. 23, fl. 44) e comunicada aos oficiais da Câmara em carta do Duque, de Vila Viçosa - 06.Agosto.1609 (A.M.V.C. - Lv. 25, fl. 363).

poder senhorial e o poder régio no que toca ao direito de se efectuar, ou não, correição em Vila do Conde. O documento que já citamos, de 28 de Agosto de 1341[173], no qual se estabelecem as bases de exercício do poder senhorial em Vila do Conde, reconhece o direito de correição régia em todos os lugares nele mencionados, incluindo o burgo vilacondense[174]. Ora, pelo menos desde antes de 1448 o Mosteiro arvora-se em possuidor de exclusividade do exercício de correição e ouvidoria na vila, com exclusão manifesta da entrada de qualquer oficial régio. O facto aparece nessa data confirmado, como vimos, por D. Afonso V, após inquirição mandada fazer pelo Infante D. Pedro[175], da qual se inferiu haver mais de 50 anos que nesse território não se efectuava correição por parte de qualquer oficial da coroa. Apesar da sentença, favorável às pretensões das freiras, deparamo-nos com posteriores tentativas de intervenção régia, documentáveis no reinado de D. Manuel, para os anos de 1502, 1511 e 1522.

Com efeito, regista-se nos livros de actas de vereação, em 9 de Novembro de 1502 um alvará régio passado em Barcelos, no mesmo dia, no qual se notifica o corregedor da comarca de Entre-Douro-e-Minho a suspender João Marinho, ouvidor do Mosteiro. Este acto, despoletado imediatamente antes ou após a passagem de D. Manuel por Vila do Conde, o que teria acontecido nesse mesmo mês de Novembro[176], suscita-nos, desde logo, uma questão. Segundo o quadro até agora traçado parece poder inferir-se: 1°. que só à abadessa e Convento caberia o direito de nomear e, portanto, de destituir o seu próprio ouvidor; 2°. que estaria Vila do Conde isenta da entrada do corregedor, mais ainda a interferir em matéria de atribuição ou destituição de ofícios. Assim sendo, que significado atribuir à iniciativa régia, ostensivamente hostil a estas prerrogativas? Estaria esta atitude relacionada com algum incidente pontual aqui não mencionado que de algum modo afrontasse a autoridade régia? Quereria o rei criar um "vazio de poder", ainda que temporário, para não ter que se confrontar, aquando da sua passagem pela vila, com outro tipo de autoridade que não a sua[177]? Quereria o monarca, mesmo aceitando as bases de exercício da jurisdição por este senhorio particular, situação, de resto, comum em

---

173 Publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *loc. cit.*, doc. XVII, pp. 60-63.

174 Note-se, porém, que interrogados os jurados das inquirições de 1258 acerca da entrada de oficiais régios em Vila do Conde, a resposta fora peremptória e negativa: " *Interrogati si intrat ibi Major domus Domni Regis, dixerunt quod non*". *Ibidem*, doc. II-A, p. 39.

175 Cf. instrumento de agravo e apelação de Vila do Conde - 01.Março.1468 em que se transcreve a sentença de D. Afonso V, de 1448, na qual se diz: "*...E visto como o dicto coregedor per mandado do Ifante dom Pedro meu muito prezado e amado tio teendo ho regimento por nos tirou emqueriçam e achou que avia L anos e mais que em o dicto lugar de Vila de Conde nom entrou coregedor a fazer coreiçam...*" A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n., fl. 3.

176 A passagem de D. Manuel por Vila do Conde não se encontra datada com precisão, sabendo-se apenas que teria ocorrido entre 2 e 11 de Novembro de 1502, datas de registos de vereação que, respectivamente, preparam a vinda do rei e cobram, através do lançamento de um rol, os gastos com ela efectuados (A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 97v.-98 e 99).

177 Note-se que na carta se explicita: "*...nos avemos por bem por algus respeitos que Joam Marinho ouvidor d'abadesa do mosteiro da Vila de Conde na dicta vila nom sirva maes o dicto oficio e seja logo dele sospemso pera nom tornar maes a ele sem noso espicial mandado...*" . (A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 103).

Entre-Douro-e-Minho, afirmar a supremacia do seu poder, interferindo com o representante mais simbólico desse senhorio[178]? Ou dever-se-à atribuir a esta atitude um significado mais profundo de afrontamento aos direitos jurisdicionais deste senhorio cujas bases legais de concessão e transmissão eram, como vimos, precárias?

Outro incidente, ou talvez outra emergência do dito processo, e de idêntica intencionalidade, decorre nos anos de 1510 a 1512, e prende-se com a eleição dos oficiais camarários. De novo em confronto se encontra o corregedor da comarca de Entre-Douro-e-Minho, como representante do poder régio, e os procuradores do Mosteiro[179]. Ambos se arvoram o direito de superintender à eleição dos oficiais camarários, tendo, ao que tudo indica, esta sido feita já em 1510 pelo corregedor, segundo os regimentos régios, e só suspensa devido ao impedimento, certamente por peste, da vila. A contenda reabre-se em sessões de 10, 12 e 22 de Abril de 1511[180], evidenciando um jogo de forças de que sai temporariamente vencedor o representante do poder régio, com a aparente conivência dos juízes e oficiais do concelho que se declaram perante os representantes do Mosteiro como "... *meros enchequitores (sic) pera comprir os mandados do corregedor que damte cle fosem apelar e agravar...*"[181]. Alvarás régios de 26 de Agosto de 1511, e de 24 de Agosto de 1512 encerram, porém, a contenda a favor do Mosteiro; o primeiro com a reafirmação inequívoca do direito de superintendência à eleição dos oficiais concelhios, do que decorre a destituição dos que haviam sido confirmados pelo corregedor e o segundo com a afirmação do direito de isenção de correição em Vila do Conde, condenando-se o corregedor, por carta de 22 de Dezembro do mesmo ano em 10 cruzados de multa, pagos ao Mosteiro, por ter desobedecido ao conteúdo da anterior carta[182].

Refiramos, para finalizar esta matéria, um outro instrumento de agravo feito por Diogo Leite, procurador do Mosteiro, em Vila do Conde, a 11 de Novembro de 1522, que de novo se insurge contra a tentativa de o corregedor de Entre-Douro-e-Minho mandar fazer inquirição na vila, a despeito da exclusividade jurisdicional e privilégios do Mosteiro[183], fazendo expressas alusões às sucessivas tentativas de interferência dos corregedores no exercício das funções dos seus ouvidores, como prévias ao processo de sequestro e venda da jurisdição[184].

---

[178] A alicerçar esta possibilidade apresenta-se a nomeação régia do novo ouvidor, João Esteves, o qual se apresenta em audiência camarária em 9 de Dezembro de 1502, entregando uma série de diplomas da lavra do monarca. (*Ibidem*, fl. 105).

[179] Em sessão de 10 de Abril de 1511 quem representa o Mosteiro são, não o seu ouvidor ou procurador, mas duas freiras: Constança de Melo e Beatriz Cabral, as quais, como recolectas, não poderiam sequer sair da clausura.

[180] *Ibidem*, fl. 243-250v.

[181] *Ibidem*, fl. 246v-247.

[182] Alvará régio trasladado in *ibidem*, fl. 294v-296v. A carta original encontra-se in A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n.

[183] A.N.T.T. - *Ibidem.*

[184] Carta de protesto da abadessa e convento de Vila do Conde - s/l, s/d. (A.N.T.T. - *Idem,* cx. 38, mç. 8).

A transferência jurisdicional para a Casa de Bragança abre um período de maior estabilidade na vida institucional da vila, mas equivale também, como já apontámos, a ganhos manifestos do poder central neste domínio, consagrando-se, de novo, o direito de correição pelos oficiais régios na carta de jurisdição dada a D. Duarte, em 16 de Maio de 1560[185]. Direito que virá a ser alienado apenas no ano de 1604, através de uma carta de mercê de Filipe III, a qual estabelece que os corregedores da comarca do Porto, ou de qualquer outra comarca não entrem a fazer correição em Vila do Conde.

As condições da outorga darão, todavia, origem a renovados confrontos de autoridade. Com efeito, na carta estabelece-se: "... *ey por bem e me praz que os Corregedores da comarca do Porto e quaesquer outros que te gora entrarão por correicam na dita Villa de Conde não posam em vida dele Duque entrar nem entrem mais nella e que os seus ouvidores possam fazer e façam correição na dita vila asi e da maneira que o fazem os das outras suas terras...* "[186]. Nesta conformidade, e logo após a morte de D. Teodósio, de novo se apresenta o corregedor da Comarca do Porto, ao tempo, o licenciado Pedro Ferraz de Novais, a tomar posse da respectiva correição e a advertir os oficiais da Câmara e tabeliães da vila a que não respondessem mais perante o ouvidor de Barcelos em matérias que fossem do foro de correição, sendo essa, de novo, de Sua Magestade[187]. Orientação que parece ter prevalecido, mesmo depois de restituída a jurisdição da vila à Casa de Bragança, em 1634, sendo nela empossado D. João, nas mesmas condições em que o fora D. Teodósio, seu pai, como expressamente refere a carta de confirmação da jurisdição[188].

Em suma, o enunciado até agora efectuado, quer no que se refere ao exercício da justiça e à atribuição de ofícios, quer no relativo ao direito de correição, parece apontar para algumas ideias essenciais: 1°. o estatuto de Vila do Conde nada tem de excepcional no contexto de Entre-Douro-e-Minho no qual, segundo prova António Manuel Hespanha, os domínios da coroa se apresentam como "francamente residuais", sendo o restante território dividido por variados senhorios, laicos e eclesiásticos, com poderes e atribuições diversas[189]; 2°. a jurisdição exercida em Vila do Conde insere-se dentro dos limites do regime político-jurídico que normalizava a doação, transmissão e exercício de senhorios em Portugal nos séculos XIV a XVII, embora conhecendo algumas

---

185 A.N.T.T. - Chanc. D. Sebastião, lv. 13, fl. 309-309v.

186 A.N.T.T. - Chanc. Filipe III. *Privilégios*, lv. 3, fl. 90v.

187 Registo de posse efectuado em Vila do Conde - 17.Dezembro.1630. A.M.V.C.- Lv. 123, fl. 257-259.

188 *Ibidem*, fl. 401v.

189 Cf. HESPANHA, António Manuel - *op. cit.*, pp. 417-438. Informa o autor que os domínios da coroa se cingiam, cerca de 1640, a três cabeças de comarca (Porto, Guimarães e Viana da Foz do Lima) e a três terras isoladas (Soajo, Lindoso e Vila Garcia). O numeramento de 1527-32, confirma, para o século XVI, a tendência enunciada, ainda que identifique outras localidades como terras da coroa, a saber: Lindoso, Soajo, Castro Laboreiro, Melgaço, Monção, Vila Nova de Cerveira, Viana da Foz do Lima, Ponte de Lima, Souto de Rebordãos, Terras de Bouro, Porto, Couto de Tibães, Póvoa de Varzim, e até Vila do Conde (Publ. FREIRE, A. Bramcamp - *loc. cit.*, vol. III, pp. 243-273).

peculiaridades que têm a ver com a extensão das prerrogativas anexas a essa mesma jurisdição, integrando-se no grupo de senhorios em que a intervenção régia mais seria coartada[190]; 3°. as sucessivas tentativas de intervenção do poder régio analisadas parecem, de facto, apontar para uma manifesta complexidade das relações estabelecidas entre o poder senhorial e o poder régio, verificável neste espaço e tempo específicos, mas só compreensível num contexto nacional no qual se jogam estratégias concertadas de uniformização e centralização de poder, em que o reinado de D. João III se prefigura como momento nuclear[191].

1.1.3. Decorrências

Abandonando agora a perspectiva nacional, e centrando-nos, de novo, nas decorrências internas deste processo no espaço concreto que analisamos, não poderemos deixar de salientar as suas implicações a três outros níveis, que passaremos a analisar: o da vida social, o da vida económica, e o do próprio exercício do poder concelhio.

No que ao primeiro domínio concerne, a discussão dessa matéria torna-se particularmente pertinente para o período de tempo em que a jurisdição esteve em posse do Mosteiro e relaciona-se, desde logo, com a exclusão da presença de fidalgos na vila. Esta questão está relacionada, globalmente, com a do protectorado do Mosteiro de Santa Clara, e especificamente com a contenda entre a abadessa D. Maria de Meneses e seu sobrinho, D. Pedro de Meneses, a que já nos referimos. Discutamos, desde já, as bases documentais reivindicadas por aqueles que se arvoram em protectores dessa instituição religiosa, e cujo fundamento se encontra explícito no testamento de D. Afonso Sanches e D. Teresa Martins, fundadores do Mosteiro. As decorrências do estatuído justificam a sua transcrição:

" *E mamdamos que Joham Affomso noso filho e os outros que dell descenderem o mais chegado a nos que for Sennõr d' Albuquerque ou se nom o mais chegado que for leigo teemos por bem que seja comsseruador e defemssor do dito moesteiro e que veja e seja certo se se cumprem estas cousas e que fromtem a abadessa e comvento que o corregam e se o nom corregesem daquelle dia que lho fromtarem ataa seis meses adamdamos (sic) que lhe possam fazer reteer os beens e rendas do dito moesteiro em mãaos de juizes ou dos vigairos ou dos remdeiros dos lugares hu forem os beens do dito moesteiro ataa que esa abadessa correga as ditas cousas dhi em diamte. E como quer que lhes este poder demos aos que de nos viesem nom queremos que ajam poder filhar nem aver pera sy nem pera outrem nenhuuma cousa dos beens e possissões e remdas e direitos do dito moesteiro senom como dito he...*" [192]

---

[190] Sobre esta matéria vide HESPANHA - *op. cit.*, pp. 388-414.
[191] Vd., entre outros, *idem - ibidem*, pp. 414 e segts.
[192] Cit. in carta de D. Duarte, de Lisboa - 10. Agosto.1437. A.N.T.T. - Leitura Nova - Além Douro, 1v.

Deste extracto parece lícito poder inferir-se que os protectores do Mosteiro se poderiam constituir como agentes controladores da gestão de bens feita pelas abadessas e seus representantes sendo-lhes, portanto, conferido, também um papel de coacção e de limitação dos poderes. A primeira menção nominal a protectores do Mosteiro encontramo-la no reinado de D. Duarte, na qual o monarca confirma nesse estatuto D. Fernando de Meneses[193], iniciando um desempenho linhagístico que se prossegue com D. Telo de Meneses e D. Pedro de Meneses.

A primeira contenda emergente do exercício dessa atribuição surge já no reinado de D. Afonso V e abrange, precisamente, estas duas personalidades. Aqui mencionamos este complexo processo porque ele envolve, principal e directamente, a jurisdição de Vila do Conde, e as tentativas destes dois fidalgos de se intrometerem no seu exercício, e mesmo dela se apropriarem, apesar do explicitamente previsto no documento de fundação do Mosteiro, o qual lhes vedava a posse ou usufruto de quaisquer rendas, direitos ou bens dessa casa religiosa.

O processo decorre desde, pelo menos, 1466 e estende-se até 1482, envolvendo alvarás e cartas régias, processos judiciais e documentos pontifícios. O que dele importa reter é, mais do que uma sumariação dos eventos, o testemunho da apetência de outros senhores pela posse de Vila do Conde e, em segundo lugar, as consequências últimas que dele decorrem, com reflexos na própria composição social da vila.

O seu historial tem como primeiro marco o ano de 1466, data do primeiro alvará de D. Afonso V, no qual como protector e conservador do Mosteiro, e atendendo aos agravos feitos às suas pessoas e bens pelas personalidades referidas, proíbe a sua estada, assim como de quaisquer outros fidalgos, em Vila do Conde e Póvoa de Varzim, com permissão apenas de uma curta estadia[194]. O processo agudiza-se no ano de 1479, altura em que se julga igualmente, em instâncias supremas, o direito de D. Pedro de Meneses à posse da jurisdição da vila, matéria anteriormente tratada. Nesse ano são dimanados dois outros alvarás sobre este assunto, os quais confirmam o conteúdo dos precedentes e consideram-se em vigor enquanto a demanda durar[195].

Findo o processo, com decisão favorável à abadessa e convento, como vimos, são reiteradas as intenções de D. Pedro de se instalar em Vila do Conde, do que decorrem novos conflitos que dão lugar a outra carta de sentença, já do reinado de D. João II, na qual não só se proíbe a sua estadia, de sua casa e família, como de qualquer

---

2, fl. 73.

193 *Ibidem*, fl. 69v- 73v. Publ. TAROUCA, Carlos da Silva, *loc. cit.*, doc. XXIX, pp. 78-89.

194 Carta de 17.Fevereiro.1466. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n. Note-se que o rei actua como "defensor e conservador do Mosteiro", estatuto atribuído aos reis de Portugal por carta de D. Dinis, de 3. Janeiro. 1319. É, de resto, neste documento que se fundamentam as sucessivas abadessas para impugnar o estipulado no documento de fundação do Mosteiro, considerando que sendo os reis de Portugal defensores da instituição, não precisariam de quaisquer outros, que sistematicamente as afrontavam.

195 Alvarás de Évora - 10.Janeiro.1479 (A.N.T.T. - *Idem*, cx. 40, mç. 12, s.n.), e de 15.Novembro.1479 (*Idem*, cx. 52, mç. 25, s.n.).

outro fidalgo, excepto se por um período máximo de três dias, e isto, sublinha-se, não só para evitar litígios com o Mosteiro, mas também para fazer mercê ao próprio povo da vila. Fica claro que só desse modo "... *os moradores das dictas villas nom receberam dano e opresam como das estadas de senhores e fidallgos se lhes recrece...*"[196].

Esta sentença será, de resto, reforçada pela autoridade eclesiástica, em bula de 30 de Abril de 1482, a qual não só confirma o seu conteúdo, com a excomunhão para os prevaricadores, como proíbe, ainda, que os juízes, ouvidores ou outros oficiais nomeados pela abadessa fossem, daí em diante, fidalgos, sob pena da mesma excomunhão, aplicável à própria abadessa e convento[197]. As implicações sobre a vida administrativa de Vila do Conde são óbvias, daqui decorrendo, eventualmente, a justeza das considerações dos representantes eclesiásticos na avaliação do processo de perda da jurisdição, segundo os quais os oficiais nomeados pelas abadessas eram manifestamente impreparados para o exercício dos seus cargos, resultando daí erros e litígios lesivos ao próprio Mosteiro[198].

Por outro lado, esta imposição papal fecha, porventura, um ciclo medieval, em que a jurisdição de Vila do Conde era, de facto, exercida por pessoas fidalgas, ainda que mandatadas pelo Mosteiro. Assim acontecera, no reinado de D. Fernando, com D. João Afonso Telo, e com D. Gonçalo Teles[199], e assim parece ter sucedido com D. Fernando de Meneses, o qual estivera, efectivamente, a exercer jurisdição em Vila do Conde, mas como ouvidor da abadessa, então D. Maria de Meneses, sua filha[200]. Seria, de resto, esta circunstância que se encontraria na origem do conflito, a que já nos referimos, envolvendo a mesma abadessa e D. Pedro de Meneses, seu sobrinho, que se arvorava com direitos à jurisdição da vila, tendo estes chegado a ser confirmados por oficiais régios[201].

O carácter perene das deliberações referidas evidencia-se, de resto, em ocorrências posteriores, nomeadamente em 1511, ano em que o procurador do concelho invoca a sentença de D. João II, guardada na arca do Concelho, para proibir que Genebra Pereira, irmã de Estevão Pereira fixe residência em Vila do Conde[202]. Todavia, se o teor destes alvarás parece ter-se mantido vigente ainda no século XVII, sendo eles invocados,

---

[196] Carta de sentença de Évora - 7.Dezembro.1481. (*Idem*, cx.38, mç.8, s.n. e cx. 52, mç. 25, s.n.). Em pressupostos semelhantes parece balizar-se idêntica proibição aplicada desde o reinado de D. Afonso III a Viana (cf. MOREIRA, Manuel António Fernandes - *O Município e os Forais de Viana do Castelo,* Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1986, pp. 26-28.

[197] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 46, mç.19, s.n.

[198] Cf. *supra.*

[199] Cf. *supra.*

[200] É ela própria que o explica, em apontamentos de 1579, nos quais se lê: "... *logo farei certo que meu padre e seu avo do dito dom Pedro algum mandado que y teve nos ditos lugares, foi como meu ouvidor polo eu fazer meu ouvidor, por minha carta a seu requerimento...*". A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 12, s.n.

[201] Cf. *supra.*

[202] A.M.V.C. - Lv.16, fl. 293v-294. Registo de 15.Setembro.1511.

de novo, no decurso de um litígio entre o Mosteiro e o conde de Cantanhede, em 1655[203], o facto é que nos deparamos, desde meados do século XVI com a presença, em Vila do Conde, de casas fidalgas, entre as quais a dos Ferreira d'Eça, sem aparentes hostilidades ou rejeições por parte do Concelho ou do Mosteiro.

Outras implicações de vulto decorrem deste processo e destas decisões régias. Com efeito, a exclusão da presença, e da integração social de casas fidalgas em Vila do Conde, à imagem, de resto, do que acontecia noutras localidades, nomeadamente na cidade do Porto, não poderia deixar de trazer consequências de vulto, quer em termos da estrutura social, quer em termos da vida concelhia, quer das próprias actividades económicas dominantes. Com efeito, se a sentença de D. João II salientava, como foi dito, tratar-se de um privilégio concedido aos moradores de Vila do Conde, as petições do Mosteiro, atrás referidas, evidenciam algumas das decorrências dessa fixação, sendo o direito de aposentadoria e o despovoamento da terra por pescadores e lavradores invocadas como nucleares[204].

Não poderemos, ainda, esquecer as virtuais alterações que a fixação de casas nobres introduziriam em Vila do Conde, quer em termos da composição do corpo de oficiais concelhios, quer dos representantes a cortes e à corte, quer nas actividades económicas e profissionais dominantes, quer no próprio exercício de encargos concelhios e no domínio da tributação[205].

Se as decisões régias analisadas favoreciam o concelho, elas revelam, de igual modo, o poder de pressão e influência que detinham as religiosas do convento de Vila do Conde, pertencentes, de resto, segundo exigência do estipulado no testamento dos fundadores, às melhores casas fidalgas do país, em particular às de Entre-Douro-e-Minho[206]. São numerosas as provas dessa capacidade de reivindicação, por vezes mesmo de manipulação de influências, de que falaremos circunstanciadamente no próximo capítulo. Aquilo que aqui importa, por fim, sublinhar, é que abadessas e convento conseguiram dos monarcas portugueses mais do que a exclusão de casas fidalgas do espaço da vila. Elas conseguiram excluir mesmo a presença de quaisquer representantes de outras casas religiosas. É o que decorre de um alvará de D. Manuel, de 13 de Novembro de 1501 em que, a pedido das religiosas de Santa Clara se proíbe a presença em Vila do Conde dos administradores e procuradores do mosteiro de Pedroso, e se dá mesmo a essa determinação um carácter genérico: *"Outrosy defendemos e mandamos que*

---

203 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 41, mç. 13, s.n.

204 Cf. traslado da petição da abadessa ao rei, do ano de 1479. A.M.V.C. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 12, s.n.

205 Estas questões serão desenvolvidas no próximo capítulo, relativo à caracterização administrativa, social e financeira da dinâmica concelhia.

206 Está por fazer um estudo sistemático da proveniência das religiosas e, em particular, das abadessas do Mosteiro. Os dados disponíveis sobre esta matéria, ainda que sem carácter sistemático, e os dotes de entrada em religião com que nos deparamos no decurso da pesquisa do fundo notarial de Vila do Conde permitem-nos, no entanto, sustentar esta afirmação.

daquy em diamte nam se dee pousada nem nenhum outro gasalhado nem se comsemta nesa villa per nemhuma maneira que seja que nemhum abade nem cleryguo nem frade de quallquer calidade e comdiçam que seja salvo levamdo pera ello noso especial mandado..."[207].

Ainda do ponto de vista das implicações sociais, a presença do Mosteiro na vila marca, mesmo após a perda da sua jurisdição, o quotidiano vivencial da população. Com efeito, esta instituição consegue, não só impedir o alojamento de soldados nas imediações do seu edifício[208], como compelir o duque de Bragança a assumir-se como seu partidário, em 1570, numa contenda que visava proibir o jogo da bola em Azurara[209]. De igual modo, em 1598, as mesmas religiosas providenciam a proibição de as lavadeiras de Vila do Conde lavarem nos açudes das suas azenhas, e nas de Azurara, pelos danos que nelas faziam[210], ao mesmo tempo que em 1640 são proibidos os moços de se concentrarem junto à sua cerca e eira pelos distúrbios que suscitavam na quietude da vida religiosa[211].

O que de momento importa salientar é, todavia, o facto de o Mosteiro ter conseguido, no espaço do seu senhorio, supremacia sobre corregedores, fidalgos e representantes eclesiásticos, o que lhe atribui um poder de acção e influência cuja extensão só poderia colidir ou ser bloqueado por outro tipo e nível de poder: o do concelho. Mesmo este, porém, estava, como vimos, sob a sua superintendência jurisdicional, cabendo ao Mosteiro a confirmação dos oficiais concelhios e ao seu ouvidor o julgamento, por apelação, das causas sentenciadas pelos juízes ordinários. O controle do exercício do poder concelhio era, todavia, muito mais profundo do que pode revelar esta realidade institucional, pois ele dependia, essencialmente, do facto de caberem ao Mosteiro numerosos direitos reais que o investia de um poder económico e financeiro invejável, mas também de um poder de coacção e de limitação que só um enunciado mais detalhado da questão poderá revelar.

Sendo o documento de doação de Vila do Conde por D. Sancho I a D. Maria Pais indefinido quanto a esta matéria[212], e não se revelando as inquirições de 1258 mais explícitas quanto aos direitos senhoriais aí colectados, com excepção de certos tributos alfandegários[213], o seu usufruto poderá balizar-se, ao que tudo indica, na carta de privilégio de D. Dinis, de 4 de Janeiro de 1319, na qual o rei renuncia, por si e seus

---

[207] A.M.V.C. - A/2. Carta régia de Viana - 13. Novembro. 1501.
[208] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 47, mç. 20, s.n.
[209] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 51, mç. 24, s.n.
[210] *Idem*, cx. 37, mç. 7, s.n. (Mandado do corregedor da comarca, de 27.Setembro.1596, e subsequentes éditos de pregão em Vila do Conde e Azurara).
[211] *Idem*, cx. 51, mç. 24, s.n.
[212] Note-se, porém, o que diz HESPANHA, António Manuel - *op. cit*, p. 400, segundo o qual a regra, na doação das jurisdições, era a do trespasse genérico para o donatário, dos foros, direitos e tributos contidos em foral, excepto os que o rei não doava habitualmente.
[213] Vd., sobre esta matéria, a inquirição referente a Pindelo, publ. *loc. cit.*

sucessores, a todos os direitos régios aplicáveis ao Mosteiro de Santa Clara e aos seus bens. Nela se explicita:

"A homrra e a seruiço de Deus e da Virgem Samta Maria ssa Madre quero e tenho por bem, que se Eu alguum direito deuja ou podja aver adeamte nos sobreditos luguares e possissões e cousas do dicto moesteiro, por rezam do direito, que se a mym e aa Coroa do Reyno ouuesse de tornar per qualquer doaçam de moorguado ou per priuillegios que hy aja feitos, ou por outra rrezam qualquer, que esse direito seja sempre do moesteiro quite e liure. E logo renuncio e tolho de mym e dos Reis meus socessores o direito, que a nos em nenhum tempo poderia tornar de todallas sobredictas cousas que ho dicto moesteiro ha, e ponho o todo no dicto moesteiro compridamente, e façolhe ende doaçam por minha alma pera se manteer hy o sobredito ordinhamento" [214].

Ainda que Vila do Conde viesse a integrar só muito mais tarde os bens do Mosteiro, o prescrito na presente carta torna-se-lhe, de imediato, extensível. A prova de que o teor deste documento é decisivo para a posse dos referidos direitos régios, não sendo estes simplesmente anexos à jurisdição, reside no facto de, transferida esta para a Casa de Bragança em 1540, o Mosteiro permanecer em posse desses direitos, nunca os tendo alienado, nem a favor de outro senhorio, nem a favor do rei. Note-se que o próprio documento prevê o seu carácter inalienável, e a impossibilidade de desapropriação: " *E ajmda que comtesca que a sobredicta Villa e lograr em cujo termo ho dicto moesteiro he fumdado, e os que hy forem moradores, per alguma rrezam em alguum tempo mudasem seu estado e sa comdiçam, e se tornasem aa Coroa do Regno, ou a outros homees de qualquer estado e comdiçam, nunca o moesteiro, nem sas ygreias, nem sas herdades, nem os seus homees, nem ninhuma das ssas cousas se tornem a seu poder delles do dicto moesteiro, nem das sobredictas ssas cousas. Ca direito e rezam he, que depois que as cousas som dadas a Deus e pera o seu seruiço, que se nom posam depois tornar por outra maneira a seruiço dos homees*"[215].

Balizada documentalmente a posse dos direitos régios pelo Mosteiro, procuremos indagar a sua extensão. Referimo-nos já a documentos, dos reinados de D. João I, D. Duarte, D. Afonso V e D. Manuel de confirmação geral de "mercês, privilégios, liberdades, usos, foros e costumes", sem todavia os especificarem[216]. O diploma que exaustivamente o faz é, sem dúvida, o foral manuelino, doado em 1516, cujo articulado seguiremos de perto, já que se constitui como documento nuclear, não só pelo que reconhece como prática, como pelo que prescreve como norma. Os direitos aí

---

214 Cit. TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, doc. XV, pp. 57-58.

215 *Ibidem.*

216 Vd. Cartas régias do Porto - 27.Abril.1385 (A.N.T.T. - Leitura Nova - Além Douro, lv. 2, fl. 116v-117); de Coimbra - 4.Agosto.1441 (inserida em carta de Santarém - 28.Novembro.1433 - *Ibidem*, lv. 4, fl. 226-226v.); de Santarém - 31.Março.1449 (*Ibidem*, lv. 4, fl. 183v.); de Torres Vedras - 16.Setembro.1496 (*Ibidem*, lv. 1, fl. 172-172v. e Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 35, mç. 5, s.n.).

atribuídos ao Mosteiro reiteram e/ou alteram os previstos em anterior foral da vila, expressamente mencionado[217].

Do enunciado no foral[218] fica clara a vasta abrangência dos direitos exercidos por essa entidade, dos quais destacamos, pela sua importância, os direitos fiscais, dispondo o Mosteiro de uma alfândega própria até 1550, altura em que o monarca adquire essses direitos com a atribuição de um padrão de juro anual; a intensa tributação de uma actividade essencial à vila: a pesca; o direito de exclusividade sobre as azenhas do Ave; a colecta de um tributo sobre todos os bens imobiliários da vila; a posse dos seus maninhos e a exploração, em exclusivo, de um instrumento essencial de ligação de Vila do Conde ao exterior, nomeadamente à margem sul do Rio: a barca de passagem.

O exercício destes direitos não poderia deixar de trazer implicações de vulto na vida económica e mesmo no quotidiano dos moradores do concelho, como não poderia

---

[217] Este foral, ainda que referido neste e noutros diplomas, não é conhecido dos investigadores, nem sequer datável. A discussão desta matéria terá, todavia, lugar no próximo capítulo.

[218] Entre os direitos reconhecidos ao Mosteiro contam-se:
- 1/5 de todo o pão, vinho e linho que aí se colha e 1/6 das cebolas e alhos (direito excluído sobre hortas, quintais e vias de acesso à vila);
- O gado perdido;
- A vintena de todo o sal e ferro que viesse por mar de qualquer parte do reino, e a dízima sobre o que viesse de fora do reino;
- O direito do relego do sal, que lhe permitia a exclusividade de venda do sal obtido pelo imposto da vintena desde 1 de Fevereiro até 1 de Maio de cada ano;
- O privilégio de ter pesos para pesar o ferro, a resina, o breu e a cera;
- A dízima sobre todo o vinho que viesse por mar, desde que transportado por não vizinhos da vila;
- A dízima de todas as mercadorias que entrassem pela barra do rio, excluindo as previamente discriminadas e as que pertencessem à alfândega régia;
- O direito de portagem aplicado às mercadorias que viessem de fora para vender em Vila do Conde, e às que de Vila do Conde saíssem com o mesmo fim (com numerosas especificidades e excepções descriminadas);
- A dízima velha do pescado, estando a nova reservada ao rei; o direito do nabo (1 por cada 4 peixes frescos que trouxesse qualquer embarcação), excepto quando trouxessem mais de 10 unidades, estando então sujeitas à dízima; 200 sardinhas por cada navio de sardinhas salgadas ou de fumo transportadas por não vizinhos; um punhado ou escudela por cada embarcação que trouxesse sardinha fresca;
- O direito do "ferrolho": 13 reais pagos pelos homens de terra e 16 reais pelos homens do mar sobre quaisquer bens de raíz, não aplicável às propriedades pertencentes aos Mosteiros de Santa Maria de Oliveira e do Mosteiro da Costa, assim como ao casal da Mata de Quintela;
- O aforamento de maninhos, sem prejuízo para os vizinhos da vila, onde se cobraria apenas o 1/5 e o 1/6 referidos;
- O direito sobre as azenhas situadas na margem norte do rio Ave;
- A barca de passagem, cuja exploração lhe pertencia, estando reservado aos vizinhos, isentos de portagem, a obrigação da sua manutenção e conserto.

De registar, como direitos agora anulados e previstos no anterior foral, o pagamento de meio maravedi de lutuosa e as penas de armas e sangue, substituídas pelo pagamento de 200 reais e apreensão da arma, cujo produto deveria ser dividido entre o mosteiro e o alcaide. Excluídos são os direitos de montados e dos gados de fora e suspensos os das estacadas no rio, estando a decorrer demanda sobre a matéria entre o Mosteiro e os moradores de Azurara.

Para além do enunciado no foral, parece ter o Mosteiro direito a parte da dízima das sentenças condenatórias dadas na vila, como comprova a sentença dada por D. Manuel em Lisboa, 31.Julho.1503, num processo em que eram autores o vedor da fazenda e o almotacé mor do reino e réus, conjuntamente, as religiosas do Mosteiro de Santa Clara e os oficiais do concelho, ambos partes interessadas (A.N.T.T. - *Conv. Stª Clara*, cx. 40, mç. 11, s.n.).

deixar de suscitar numerosos litígios pelos confrontos que sistematicamente estabelece com o poder central e com o poder concelhio, que se sente limitado na suas áreas de intervenção e lesado pela falta de instrumentos eficazes de acção.

Os repetidos processos judiciais que envolvem a alfândega do Mosteiro; a barca de passagem e a pretensão concelhia de construir uma ponte sobre o rio Ave; o direito do nabo; os maninhos; a colecta da dízima do pescado; a pesca dos sáveis no rio e as implicações da presença das azenhas do Mosteiro são, só por si, bem reveladores da importância desta questão. Deles adiante se falará, pelas implicações que especificamente estabelecem com as matérias a tratar-se.

O foral remete, de resto, para uma outra questão nuclear, tanto para os poderes senhoriais, como para o poder concelhio. Referimo-nos à jurisdição exercida sobre o rio Ave. Note-se que esta matéria se revela de fundamental importância, já que ela envolve, não só os estritos direitos de exercício de jurisdição, como os de utilização exclusiva dos recursos fluviais ou a aplicação de direitos de natureza financeira, como seja a cobrança de portagens, sisas ou outros direitos aplicáveis a tudo o que entrasse pela barra do Ave. A questão vem já enunciada nas inquirições de 1258, nas quais os jurados de Pindelo explicitamente se queixam da intervenção dos sucessores de D. Maria Pais no rio, da parte de Azurara, proibindo, sob ameaça de derrube, a construção de quaisquer caneiros ou azenhas, as quais existiam, no entanto, na margem norte do Ave, com isso se reivindicando direitos adquiridos sobre todo o rio[219]. Interrogados os jurados de Vila do Conde sobre esta matéria, fica claro que os sucessores de D. Maria Pais assumiam como seus todos os direitos sobre o rio Ave, excepto os da colecta do nabo, pago pelos habitantes de Pindelo e Azurara ao rei : " *Interrogati quis habet Jura de fluujo ipso, responderunt, quod Domna Maria, preter nauaum, quod habitatores de Pyndello et de Zurara dabant Domno Regi* [220].

A problemática vem, de novo, enunciada numa sentença de D. Manuel de 1501[221], na qual se referem, ainda que de forma indefinida, os direitos do Mosteiro sobre o rio, e é explicitamente focada no foral de 1516, documento em que se suspendem os direitos de estacada do Mosteiro no rio, encontrando-se o caso em demanda com os moradores de Azurara. Note-se, de resto, que por trás de Azurara e dos seus moradores se encontra um poder bem mais significativo, o da cidade do Porto, em cujo termo se situava o referido lugar. Os termos do conflito, periodicamente reaberto, podem ser resumidos de forma sucinta na pretensão destes de possuirem direitos e jurisdição sobre metade do rio, balizado a partir do veio central das águas[222], a que se contrapunha a

---

219 Vd. supra, nota 11.

220 Inquirição de S. João Baptista de Vila do Conde, publ. *loc. cit.*, p. 39.

221 Carta de sentença de Lisboa - 05. Maio. 1501. Publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *loc. cit,* doc. XXXVII, pp. 111- 114.

222 No caso do rio Ave, a divisão fluvial pelo veio central das águas é tida como prática muito antiga nas inquirições de Pindelo, de 1258, das quais implicitamente se depreende que a outorga de Vila do Conde a

reivindicação do Mosteiro, do concelho e, posteriormente, do duque de Bragança, da posse dos mesmos direitos e jurisdição sobre todo o rio, e sobre as próprias margens de Azurara, até onde fossem as maiores marés. O teor da contenda encontra-se, de novo, formulado em 1570, ano em que D. Duarte, duque de Bragança denuncia ao rei a intervenção do juiz de fora da cidade do Porto sobre uma embarcação surta no rio, pretendendo prender um homem que aí se encontrava, assim exercendo um acto de autoridade que afrontava os direitos de jurisdição possuídos por Vila do Conde[223]. A resposta régia, patente no mesmo documento, anulando a carta precatória e o acto do juiz de fora citado, consagra os direitos reclamados[224]. Documentos dos anos de 1603-05 denunciam nova contenda, envolvendo, desta feita, o concelho de Vila do Conde e os moradores de Azurara. Os termos concretos do litígio não são, todavia, explícitos[225].

A conclusão final do diferendo só parece acontecer em 1813, data de uma sentença, de novo favorável ao concelho de Vila do Conde, a qual rememora os principais eventos aqui mencionados e confirma aquilo que sempre fora reivindicado pela vila: a posse da jurisdição até onde se estendesse a maior maré[226]. Ela apenas encerra um percurso marcado por idênticos litígios, datáveis, pelo menos, de 1719[227], 1759[228], 1781[229] e 1804[230].

D. Maria Pais alterara a prática e direito corrente: " *Interrogatus de fluvio Ave quid scit inde, dixit quod vidit et passus fuit cum patre ejus quando vidit partire ipsum fluvium Ave per medieum vene, et medietas fluvii erat Ville Comitis et alia medietas erat Pinidilli; et modo non erat ita quia homines qui morantur in Villa Comitis faciunt inde ullum forum Domini Regi, et homines qui morantur in Pinidillo non sunt ausi ibi facere canarios quos solebant facere* ". Publ. *loc. cit.*, p. 481.

223 "*Diz o senhor dom Duarte a el Rei seu senhor que aja por bem mandar passar provisão pera o provedor da Comarqua de Viana tirar devasa da asuada e insulto que ho alcaide da sidade do Porto foi fazer no rio e jurisdição digo no rio e jurisdição de vila de Vila do Conde com ajuntamento de homens armados com bestas e espingardas querendo ahi penhorar hum homem com vara alçada...* " A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 425.

224 *Ibidem*, fl. 425v.

225 Cf. cartas do duque de Bragança ao concelho, de Vila Viçosa - 30. Julho. 1603; 24. de Fevereiro, 14 de Maio, 24 de Julho, 29 de Setembro, 16 de Novembro de 1604 e 26. Março. 1605 (A.M.V.C. - A/163; A/166; A/169; A/171; A/173; A/174; A/ 175).

226 Vd. traslado desta sentença in A.M.V.C. - Lv.134, fl. 47v-61v. e a sua inclusão nos autos cíveis do senado da Câmara do Porto contra a de Vila do Conde (A.H.M.P. - Lv. 118, fl. 42-262). O conteúdo destes autos é sumariado por Magalhães BASTO num artigo publicado no "Primeiro de Janeiro" (Porto - 18 e 24 de Fevereiro; 3 e 10 de Março de 1950), intitulado: *Um renhidíssimo pleito entre as câmaras do Porto e Vila do Conde.*

Nestes autos apresenta a Câmara do Porto um argumento novo no que se refere a este debate: uma carta de sentença de D. Manuel sobre uma demanda decorrente entre as câmaras do Porto e de Barcelos na qual explicitamente se diz: "*... tudo o que estava des a dita veia do rio Ave para a parte da Cidade do Porto era termo da dita cidade: e des a dita veia para dentro todo e qualquer exercício de jurisdição era da dita Cidade e lhe pertencia e não a outra pessoa alguma* " (Citação a partir de artigo de Magalhães Basto citado). O mesmo autor relembra o teor do numeramento de 1527, segundo o qual o termo da cidade do Porto ia até ao rio Ave " *que parte o seu termo entre Vila do Conde e o termo da cidade*". Os privilégios ancestrais de facto exercidos pelos senhorios de Vila do Conde parecem, todavia, ter tido maior força de prova.

227 Cf. traslado de uma carta do duque de Bragança e resposta a uma outra dos oficiais da Câmara de Vila do Conde, em que se noticiava uma ocorrência no lugar de Azurara "*... na ribeyra do coal derão os dias passados os moradores do ditto lugar prencipio a huma estacada que comesava da sua parte e se hia emtranchando pello mesmo rio, fazemdo huma emseada, pera nelle aportarem e jazerem as suas anxas e embarcasoins...*", acto embargado pelo duque, invocando os privilégios ancestrais e a jurisdição adquirida

Note-se, todavia, que nenhum dos autos de tomada de posse da jurisdição da vila pelos procuradores do duque de Bragança anterior a 1635, nomeadamente as de 1540, 1567 e 1630, menciona a posse simbólica da autoridade senhorial sobre o rio. Assim já não acontece em 1635, no auto em que se diz, de modo expresso, que o representante do duque "... *foi ao Rio e o passou e passou a outra parte e delle tomou posse ate o luguar posto onde chegão as agoas da mare...* " [231]. Significa isto que teria o século XVI sido marcado pela aceitação pacífica desse direito (ainda que com episódios pontuais de contestação, como o referido no foral manuelino) e a demanda de inícios do século XVII, documentada, como vimos, de 1603 a 1605, despoletado a necessidade de uma afirmação formal deste direito? Se assim é, porque não identificamos já essa formalidade no ano de 1630?

Seja como for, as contestações que mencionamos são casuísticas, tendo sido o exercício dessa jurisdição reafirmada por cartas e sentenças régias. As limitações impostas, e o exercício de direitos sobre o rio não eram, porém, apenas de natureza jurisdicional, nem afectavam exclusivamemte as autoridades, os moradores e os interesses de Azurara. Os próprios vizinhos e câmara de Vila do Conde viram as suas intervenções sobre o rio sistematicamente limitadas, antes de mais pela exploração exclusiva de certos direitos pelo Mosteiro, os quais se mantiveram vigentes, como vimos, mesmo depois de transferida a jurisdição. Isso mesmo é dito, e comprovado pela prática posterior, numa petição apresentada pelos procuradores das religiosas de Santa Clara num documento datável de 1570[232], no qual se pede que se declare nulo o aforamento feito pelo duque das azenhas e do poço de pesca dos sáveis situado junto a elas, por motivos que explicam: 1°. porque a jurisdição da vila fora anexada, mas não a posse dela, nem os foros, rendas e outros direitos que aí mantinham; 2° porque, desde tempos imemoriais "... *estão em posse pacifica de aforar e emprazar as propriedades da dita villa e termo, e assi moendas e pesqueiras no rio da dita villa assi desta parte como da parte de Zurara, e os direitos da dizima da pescaria do dito rio e do mar he dellas e de seu Mosteiro e per si e seus feitores e rendeiros ouverão sempre os frutos e rendimentos pacificamente sem nenhuma contradição*" [233]. As importantes decorrências internas deste facto, económicas como

até ao limiar das maiores marés. (A.M.V.C. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 39, mç. 10. s.n.).

228 Neste ano consideram-se os oficiais da câmara do Porto afrontados pela construção de um cais, por parte dos de Vila do Conde, em Azurara, o qual derrubaram, tendo nessa sequência tomado posse do rio até ao veio da água, reclamando, assim o direito a meação (cf. A.H.M.P. - Lv. 2278, fl. 50-50v).

229 *Ibidem* - Lv. 137, fl. 228-235v.

230 Neste ano, em Setembro, procede-se a um auto de demarcação da jurisdição de Vila do Conde sobre o rio, na sequência de, na margem de Azurara, junto à ponte, se estarem a construir duas embarcações sem prévia autorização do concelho, estando esse território sob a sua jurisdição (cf. A.M.V.C. - Lv. 39. Registo de 20 de Setembro de 1804).

231 Cf. A.M.V.C. - Lv. 123, fl. 400v.

232 Balizamos a datação desse documento no facto de aí ser explícito que possuía o duque a jurisdição da vila há 30 anos, o que, tendo como referência o ano de 1540, o situa em 1570.

233 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n.

sociais, serão analisadas no próximo capítulo, pela sua importância vital para a vida do município.

O enunciado dos direitos senhoriais sobre Vila do Conde e o seu rio, que assim encerramos, aponta, de novo, para uma conclusão já salientada: a de que o senhorio exercido sobre Vila do Conde deverá ser situado entre aqueles que mais prerrogativas mantiveram, ao longo do Antigo Regime e em particular no século XVI, e aqueles que maior capacidade de intervenção exerceram, condicionando percursos e estratégias seguidas pelos habitantes da vila. Em função destes dados, a questão que agora levantamos é a de saber até que ponto esse facto influenciou, directa ou indirectamente, as próprias capacidades de projecção e desenvolvimento desse espaço político. A tese, que aqui defendemos, insiste em quatro ideias essenciais:

1°. A inclusão de Vila do Conde sob o protectorado de três importantes entidades, D. Maria Pais e seus descendentes, linhagem com estreitas ligações à Casa Real, o Mosteiro de Stª Clara e o Duque de Bragança, teria sido decisiva para a afirmação da vila em relação às localidades que, por natureza, com ela rivalizavam: primeiro Pindelo e depois Azurara. Em paralelo, a extensão de direitos e prerrogativas financeiras e jurídicas sobre todo o rio Ave e sobre todos os direitos alfandegários a colectar (lembremos que só Vila do Conde possuía, desde tempos remotos, uma estrutura alfandegária, como evidenciam as inquirições de 1258[234]) concedeu à vila da margem norte um incontestável predomínio económico e jurídico.

A própria circunstância de Azurara ser integrada, como simples lugar, no termo da cidade do Porto[235], e a concomitante limitação de não poder vir a ser elevada a vila[236], teve também um papel decisivo nesta matéria limitando, de forma notória, as potencialidades de projecção dessa localidade. Partilhando embora um percurso comum do ponto de vista histórico no que se refere ao envolvimento em actividades marítimas e expansionistas, Vila do Conde e Azurara sempre se mantiveram, porém, afastadas por estatutos jurídicos díspares que as colocaram em lados opostos em frequentes disputas político-administrativas. Esta circunstância não é de somenos importância na compreensão dos percursos de cada uma das localidades, unidas por uma dinâmica histórico-geográfica, mas separadas por contingências políticas;

2°. Do ponto de vista interno, a pertença de Vila do Conde a senhorios particulares, sejam eles eclesiásticos ou laicos acabou por ser limitativa do desenvolvimento das suas potencialidades e capacidades de projecção relativa a nível

---

234 Cf. *supra.*

235 Lembremos que em 01.Julho.1386 D. João I separou o senhorio da jurisdição de Azurara e doou aquele a Gonçalo Nunes de Faria e esta à cidade do Porto. Cf. A.N.T.T. - Chanc. D. João I, lv.1, fls. 104 e 183.

236 Vd. carta régia de D. Manuel, de Lisboa - 30.Abril.1528, em que se participa ao concelho do Porto a indeferição de um pedido do lugar de Azurara para ser elevada a vila, ordenando-se que não mais se insistisse nessa matéria. A.H.M.P.- Lv. 124, fl. 3v.

nacional. É certo que afirmamos já que o seu estatuto jurídico nada tinha de excepcional no contexto de Entre-Douro-e-Minho, em que o regime senhorial era ainda dominante. Mas lembremos que, no contexto nacional, as mais importantes povoações, nomeadamente no que se refere a número de habitantes e ao valor de emolumentos recebidos, e portanto, a importância económica, estavam sob alçada régia e eram terras da coroa[237]. Note-se, ainda, que em Entre-Douro-e-Minho os principais portos de mar, nomeadamente Viana da Foz do Lima e o Porto, com os seus portos satélites de Matosinhos e Leça eram também do domínio régio, o mesmo acontecendo com a Póvoa de Varzim. Neste espaço apenas Caminha, Fão e Esposende, para além, é claro, de Vila do Conde, estavam integrados em domínios senhoriais, o primeiro do marquês de Vila Real e os dois outros, do duque de Bragança[238].

3°. As várias tentativas de intervenção da coroa, quer no que se refere à jurisdição, quer no que respeita à anexação de direitos económicos, em que o processo de sequestro da jurisdição e a aquisição da alfândega surgem como momentos nucleares, são reveladores de uma apetência crescente do poder central por este espaço, e do reconhecimento da sua importância económica e das suas potencialidades de desenvolvimento;

4°. A vasta extensão das prerrogativas anexas à jurisdição, o exercício desta pelos vários titulares senhoriais e a posse particular de uma multiplicidade de direitos, tradicionalmente da alçada régia, são decisivos para compreendermos as limitações impostas ao município e as próprias dificuldades com que se debate o poder concelhio no cumprimento das suas atribuições. Desta matéria trataremos a seguir.

1.2. Quadro espacial - burgo e aro

1.2.1. Áreas, configurações e limites

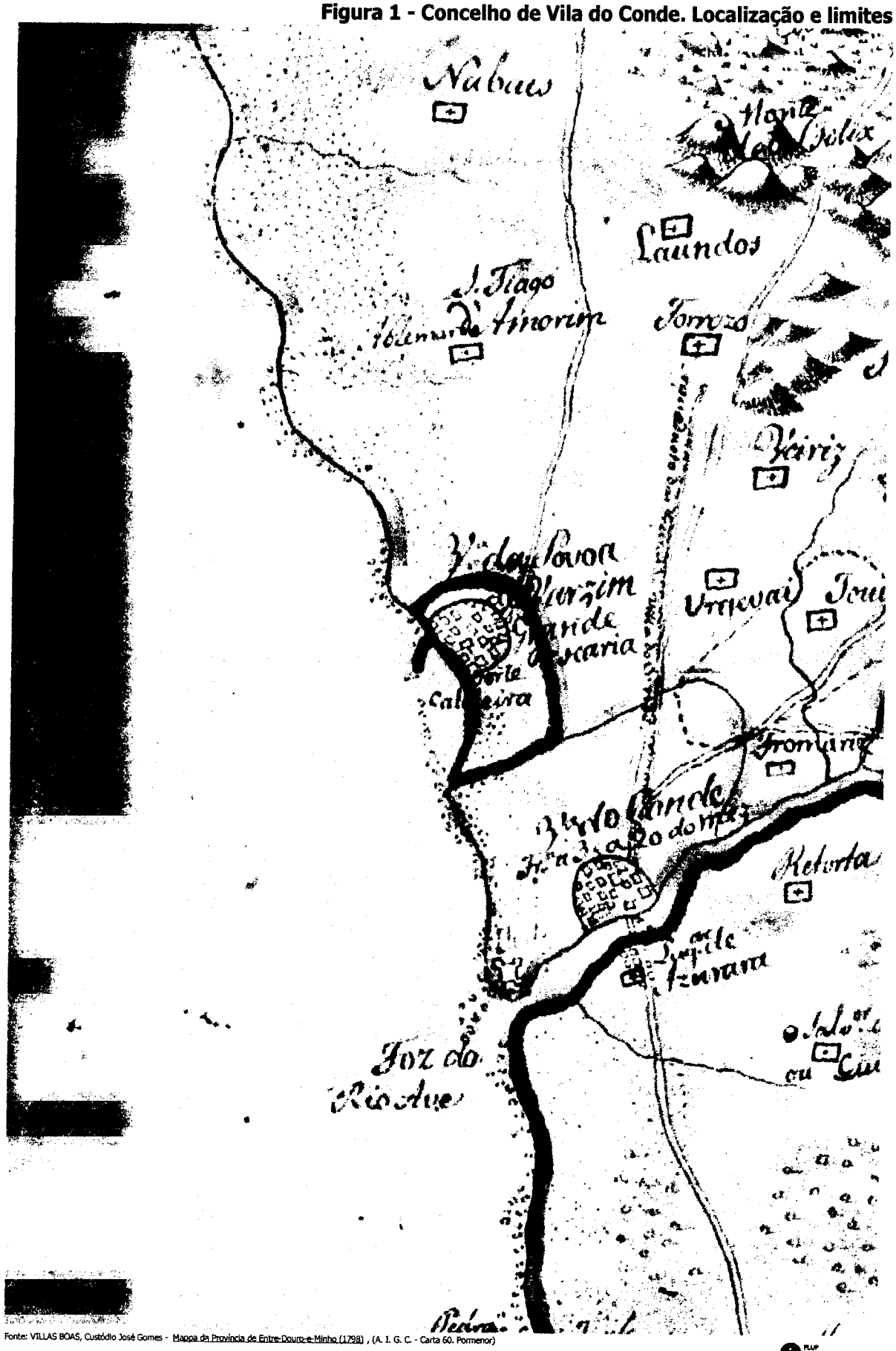
Percebido o quadro jurisdicional que condiciona os percursos político-administrativos da urbe que estudamos, procuremos aproximar-nos a uma definição do espaço concelhio, o qual abarca a urbe propriamente dita e o seu termo. Com efeito, é a integração de Vila do Conde na tutela jurisdicional do Mosteiro de Santa Clara a que vai definir o espaço do concelho do modo como o encontramos configurado no período de tempo em que o estudamos, o século XVI. Neste século, para além do núcleo da vila, integrava o concelho o lugar de Cimo de Vila, a aldeia de Regufe, e os lugares de Touguinha, Mata e

---

237 Cf. HESPANHA, António Manuel - *op. cit.*, fl. 417-427.

238 Cf. *Povoação de Entre Doiro e Minho no XVI seculo...*, publ. FREIRE, Braamcamp -*loc. cit.*, Vol. III, pp. 243-273.

Figura 1 - Concelho de Vila do Conde. Localização e limites



Fonte: VILLAS BOAS, Custódio José Gomes - Mappa da Província de Entre-Douro-e-Minho (1798) , (A. I. G. C. - Carta 60. Pormenor)

Pena, incluídos na parte da freguesia de Touguinha pertencente ao município[239] (vd. fig. 1 e 2). Segundo se depreende do rol de lançamento da décima de 1643 também o chamado Casal do Monte estaria incluído no termo de Vila do Conde, pelo que inferimos a sua pertença ao espaço concelhio[240].

Na verdade, o primeiro documento que identifica o termo de Vila do Conde é a inquirição de 1258, na qual se mencionam Mata e Regufe como lugares do termo, fundados por D. Maria Pais[241]. Após a outorga de Vila do Conde e da sua jurisdição ao Mosteiro, a honra e freguesia de Touguinha, incluindo o lugar da Pena, parecem vir juntar-se aos lugares referidos, constituindo-se como natural termo da vila, ainda que os seus moradores venham a usufruir de um estatuto privilegiado no que se refere às obrigações concelhias, enquanto caseiros do Mosteiro[242].

Com efeito, a própria inclusão da freguesia de Touguinha no concelho, no decurso do século XVI, não é isenta de dúvidas. Para além de um processo judicial de 1585, de que adiante falaremos, no qual se questiona a prestação de serviços concelhios pelos caseiros dessa freguesia, considerando não serem vizinhos do concelho, no próprio tombo de registos de propriedades do Mosteiro de Stª Clara, do ano de 1518, o estatuto destas aldeias apresenta-se algo dúbio. Na verdade, com excepção da aldeia de Regufe, da qual especificamente se diz que *"...esta no termo he jurdiçam de Vila de Comde..."*[243], em todas as outras referências às aldeias da Pena, Mata e Touguinha, diz-se estarem situadas na freguesia de Santa Maria de Touguinha "... *do termo e jurdiçam do mosteyro de Santa Clara de Villa de Comde...*", ou "*...da freigesya de Touguynha que he do dito Mosteiro...*"[244]. A exclusão destes lugares como termo da vila parece ser ainda sugerida pela definição do seu espaço, como se encontra no numeramento de 1527: "*...nam tem mais termo que do mar pera o sertão quoarto de mea leguoa e ao llonguo do mar com a Povoa de Varzym (...) e sobresy tem mea lleguoa e he çerquado darrredor todo em roda com o termo de Barcelos que chegua as casas e da banda do Porto o rio em meo...*" [245]. Como veremos, porém, no arrolamento da décima, de 1643, são listados os moradores

---

[239] Atente-se a que apenas uma parte desta freguesia integrava o termo da vila, pertencendo a restante ao Julgado de Faria (cf., entre outros *Geografia e Economia da Província do Minho nos finais do século XVIII. Plano de descrição e subsídios de Custódio José Gomes de Vilas-Boas, recolhidos, anotados e publicados por António Cruz,* Porto, Centro de Estudos Humanísticos, 1970. Apêndice Segundo. Cadastro da Província do Minho. Comarca de Barcelos). Lembremos que a configuração dos limites territoriais do actual concelho de Vila do Conde resulta da anexação de freguesias ocorrida no decurso do séc. XIX, e decorrente, em particular, da reforma administrativa de 1842.

[240] A.M.V.C. - Lv. 1877, fl. 201.

[241] " Interrogati si Dona Maria Pelajij hedificauerat ibi populas de nouo, dixerunt quod sic.
Interrogati in quo termino, dixerunt quod credebant quod in termino de Villa de Conde, sicut dicebatur, et una popula vocabatur Regufi et altera Mata". Inquirição de Vila do Conde, de 1258, publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, doc. II-A, p. 39.

[242] A.M.V.C. - Lv.122, fl. 217v-228v. Desta matéria voltaremos a falar.

[243] A.D.P. - Fundo Monástico, lv. 4797, fl. 70 e 71v.

[244] *Ibidem*, fl. 82, 87, 89, 92, 95v.

[245] *Povoação de Entre Doiro e Minho no XVI Seculo*, publ. FREIRE, Braamcamp - *loc. cit.*, p. 261.

destas aldeias como pertencentes ao termo da vila[246]. A despeito das dúvidas emergentes desta exposição, e balizando-nos no exercício real da autoridade municipal sobre estes espaços, documentada de forma inequívoca para o século XVI[247], consideramo-los como integrantes do município. De facto, perdida a jurisdição da vila em 1540, o Mosteiro parece ter também perdido, senão de direito, pelo menos de facto, a jurisdição sobre os lugares indicados da freguesia de Touguinha.

Em suma, deparamo-nos, no século XVI, com um concelho composto por duas freguesias, S. João Baptista de Vila do Conde e, no termo, parte de Stª Maria de Touguinha, situando-se integralmente o seu núcleo urbano na primeira dessas paróquias. Com uma área total de cerca de 8,5 Km^2, cabem a S. João Baptista cerca de 7 Km^2, e Touguinha, cerca de 1,5 Km^2 [248]. O núcleo urbanizado, no qual se concentra o mais significativo aglomerado populacional, corresponde, porém, a cerca de apenas 0,5 Km^2, espraiado em torno de uma linha axial que se define a partir do rio e rodeada de franjas espaciais pouco produtivas, porque dominadas por zonas de areal, anexas à linha costeira.

Debatidas as dimensões do concelho, e da sua sede administrativa, importa que questionemos as suas confrontações, já que é, em grande medida, face a elas que se deve debater a questão das suas dimensões territoriais. Com efeito, rodeado, a sul, pelo rio e, para lá deste, pelo concelho da Maia e por Azurara, enclave do município do Porto, confinante a oeste com o mar, a norte com o concelho da Póvoa de Varzim e a nascente com as freguesias do termo de Barcelos (vd. fig. 3), o concelho de Vila do Conde manteve-se secularmente estável nas suas dimensões, sem possibilidades de expansão territorial.

Para além das barreiras, ou horizontes naturais, constituídos pelo rio e o mar, Vila do Conde confinava, do ponto de vista administrativo, com três importantes municípios: Porto, Maia e Barcelos, qualquer um deles com poder suficiente para coarctar qualquer tentativa de expansão territorial da vila. Esta é, de resto, expressamente manifesta numa petição do concelho apresentada em cortes no ano de 1641, e indeferida pelo rei, para que lhe fosse concedida uma légua de termo, tirada do de Barcelos[249], sendo

---

[246] A.M.V.C. - Lv. 1877, fl. 202-210.

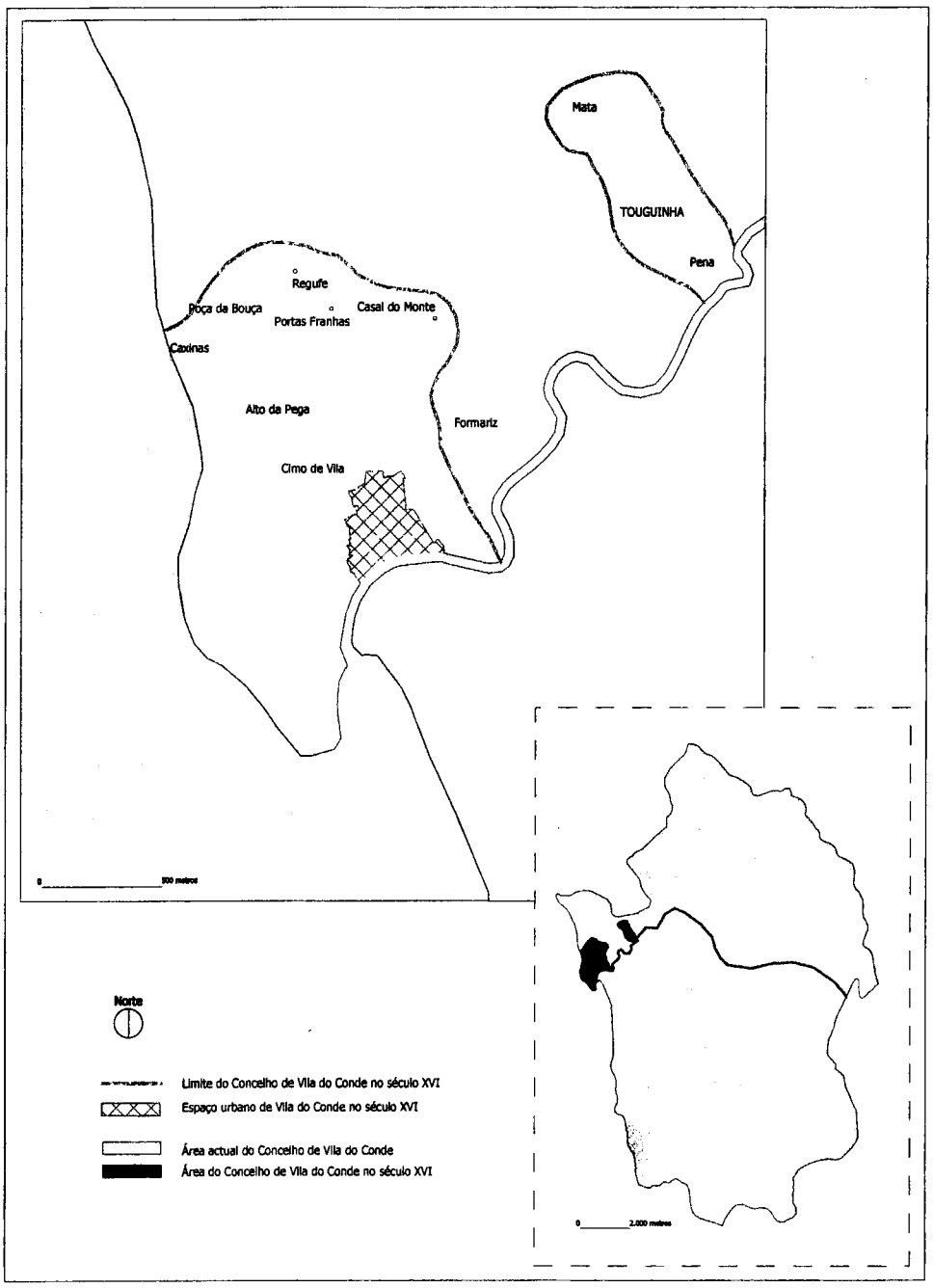
[247] Veja-se o que adiante dizemos a propósito dos contribuintes fiscais do município. Atente-se ainda em que, pelo menos no ano de 1564, no auto de nomeação de "homens bons" do Concelho incluem-se, especificamente identificados como moradores do termo, indivíduos de Regufe e de Touguinha (cf. A.M.V.C. - Lv. 20, fl. 83 e 84.

[248] As medições reportam-se a levantamentos actuais. Ao valor de 1,5 km^2 referente a Touguinha chegamos através da divisão da sua superfície total por 2, já que, segundo a documentação consultada, a parte dessa freguesia que integrava o termo de Vila do Conde corresponderia a cerca de metade. Cf., em particular, o *Cadastro da Província do Minho*, efectuado por Custódio José Gomes de Vilas-Boas, publ. in " A geografia e economia da província do Minho ... ", a par de uma declaração contida num documento de 1703, segundo a qual se afirma, reportando-se à vila "... *não ter termo de que se possa sustentar mais que a metade da freguesia de Touguinha, a qual não esta contigua a esta Villa...*" (A.S.C.M.V.C. *Maço de Requerimentos Antigos*. Requerimento do Provedor e Irmãos da Mesa da Casa da Misericórdia de Vila do Conde - 9. Setembro. 1703).

[249] Cf. capítulos apresentados em cortes, entre 1641 e 1645, pelos representantes de Vila do Conde.

Figura 2 - Tentativa de delimitação de Vila do Conde no século XVI

Vila e termo



este, afinal, da mesma Casa de Bragança. A importância de que se revestia esta pretensão para o concelho pode ser, de novo, auscultada no ano de 1698, altura em que se estabelece, em sessão de vereação, um acórdão deliberando gastar-se até 300.000 reais com as despesas consideradas necessárias para alcançarem do rei a atribuição de um termo à vila[250].

Com efeito, explicam os oficiais da câmara, num processo judicial de 1559, que "*...ha dita villa não tinha mais termo que quanto dizia ha villa he isto hera notorio em tanto ysto hera verdade que nem saidas tynha e as que heram herão muyto estreytas e os resios que tynha erão muyto pouquos e asi os moradores como allmocreves nam tinhão homde llançasem ha pastar suas bestas e por fallta disto deixavam muytos de trazer mantymentos ha ditta villa que he gramde perjuizo do povo porquanto todo ho que a ditta villa vynha hera todo de careto...*"[251].

Praticamente sem termo, isto é, sem uma envolvência territorial de aldeias, lugares e freguesias que a configurem como núcleo, Vila do Conde é em si, o concelho, e não apenas a sede de um território do qual se destaque pelo seu estatuto administrativo. Como decorrência inevitável desta circunstância, deparamo-nos com um espaço concelhio de traçado fundamentalmente urbano, com franjas rurais exíguas e insuficientes ao seu abastecimento interno.

É certo que o próprio espaço urbano se encontrava semeado de hortas e pomares, e estes repletos de figueiras, ameixoeiras, macieiras ou pessegueiros, sendo raras as habitações que não tivessem o seu "enxido". É o que se pode abundantemente comprovar, quer através dos tombos de propriedades do Mosteiro de Santa Clara elaborados, um em 1518, outro entre 1629/35[252], quer através dos livros de sisas sobre bens de raíz, e dos numerosos contratos notariais de venda, doação ou dotação de casas em Vila do Conde. A própria menção a um "Vale das Hortas", na primeira das fontes citadas documenta o que dizemos. Essas "hortas" mais parecem, todavia, pomares, se atentarmos nas minuciosas descrições dos registos do primeiro dos tombos referidos[253]. Para além destes, será ainda de referenciar a implantação de hortas de dimensões significativas, confinantes com as traseiras da igreja matriz, em particular aquela conhecida como a horta de Francisco Carneiro, a qual marcaria o tecido urbano da vila com uma significativa mancha verde [254].

(A.N.T.T. - Cortes, Mç. 10, nº 74, fl. 1).

250 A.M.V.C. - Lv. 33, fl. 5 (Sessão de 17.Junho.1698).

251 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 55, mç. 28, s.n., fl. 3.

252 A.D.P.- Fundo Monástico - lv. 4797/4801.

253 Idem, lv. 4797, fl. 11-12.

254 Para além das numerosas alusões documentais a esta horta, veja-se a sua projecção na planta da vila existente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro e datável de cerca de 1568-70, à qual voltaremos (B.N.Rio de Janeiro, CAM. 4-2 (nº1). Planta integrada na exposição. "A arquitectura militar na expansão portuguesa" (Porto, Castelo de S. João da Foz, Junho-Setembro de 1994). Uma análise mais detalhada desta planta terá lugar posteriormente.

Estas franjas de exploração agrícola, de natureza hortícola ou frutícola não são, todavia, suficientes para responder às necessidades de abastecimento de uma população concentrada e em franco crescimento no século XVI[255], como não o são as parcelas de terreno em que se cultivava pão, em particular aquelas situadas no termo da vila, seja em Regufe, Pena, Mata, Touguinha e Cimo de Vila, seja as que ficavam junto à "Areia", isto é, junto à orla marítima (cf. fig. 2).

Se atentarmos, quer nas dimensões das parcelas de terreno aí aforadas, as quais se encontram descriminadas nos tombos de propriedades do Mosteiro de Santa Clara, quer na produção que delas se espera, pela menção ao número de alqueires de pão semeados, de igual modo aí referidos, perceberemos que esses terrenos agrícolas não se revelam capazes de responder senão a uma mínima parte dessas necessidades. Tomemos estes dados como base de uma tentativa de reconstituição da capacidade de auto-abastecimento do concelho, nos anos próximos de 1518, data do primeiro tombo.

A validade do exercício que de seguida nos propomos fazer baliza-se nos seguintes pressupostos:

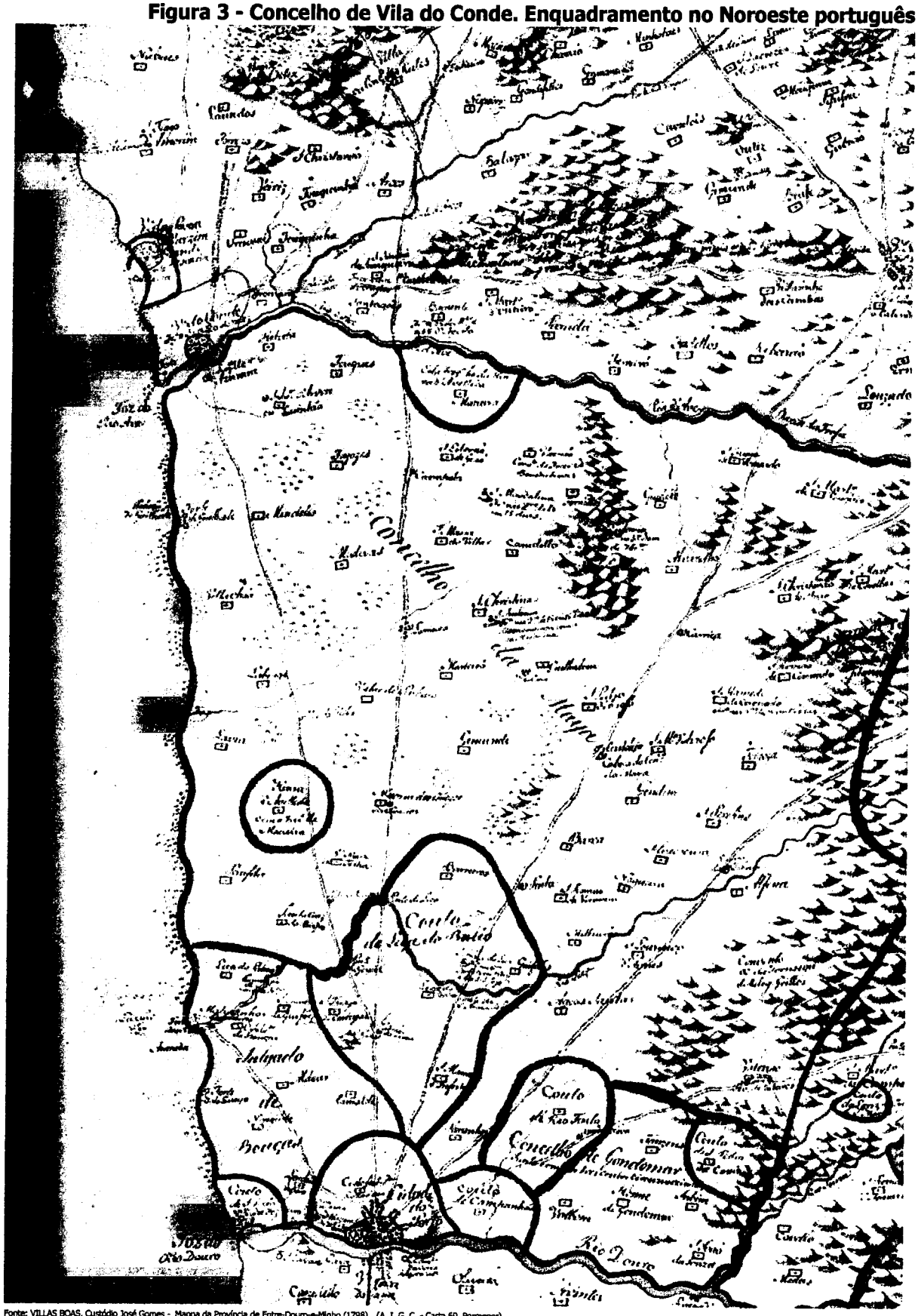
1. A quase totalidade das propriedades do termo eram, como vimos, foreiras ao Mosteiro de Santa Clara, ora enquanto seus caseiros desde tempos ancestrais, o que ocorre com as aldeias da Mata, Pena e Touguinha, ora enquanto seus foreiros, no caso dos maninhos. Em suma, à sua alçada poderiam escapar apenas algumas parcelas agrícolas situadas em Cimo de Vila e na aldeia de Regufe, se atendermos a que a área da Areia era maioritariamente constituída por maninhos. Note-se, todavia, que os referidos tombos registam propriedades também aí situadas. Só não podemos garantir que esses registos esgotem as potencialidades agrícolas desses lugares, ao contrário do que cremos poder afirmar para os restantes lugares do termo.

2. Ainda que saibamos que muitas das indicações ao número de alqueires de semeadura são, neste tipo de fontes, calculadas a partir da superfície total da parcela agrícola, mais do que com base na sua real capacidade de cultivo ou do seu total aproveitamento, o facto é que cremos estar perante uma fonte privilegiada, já que são numerosos os registos que confrontam a capacidade teórica global do terreno, com a sua real capacidade de semeadura, indicando-se os motivos dessa desproporção: terrenos arenosos, rochosos, dominados pelo mato. Sendo certo que estas menções podem não ser exaustivas, e ficando por esclarecer qual seria a quantidade de facto semeada pelo foreiro, este procedimento atribui, ainda assim, uma maior fidedignidade aos resultados finais. Importa que fique claro, pois, que o que se aponta são potencialidades de exploração, e nunca totais efectivamente semeados.

---

255 Os dados fornecidos pelo numeramento de 1527 apontam para o número de 905 fogos na vila e 15 no termo (Povoação de Entre Doiro e Minho ..., publ. FREIRE, Bramcamp - *loc. cit.*). O estudo mais circunstanciado da evolução demográfica de Vila do Conde no século XVI terá lugar no próximo capítulo.

Figura 3 - Concelho de Vila do Conde. Enquadramento no Noroeste português



Fonte: VILLAS BOAS, Custódio José Gomes - Mappa da Província de Entre-Douro-e-Minho (1798) , (A. I. G. C. - Carta 60. Pormenor)

FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

3. Além do que fica dito, mesmo os valores mencionados apontarão para uma avaliação muito optimista da realidade, isto é, apontam para potencialidades óptimas de uso. Lembremos que quem atomba é um representante da entidade emprazadora e, portanto, valorizará o bem no sentido de uma eventual sobreavaliação.

É a partir destas premissas que deveremos avaliar a representatividade dos números patentes no quadro 1.

Quadro 1

Distribuição dos alqueires de semeadura no concelho de Vila do Conde segundo o "Tombo Verde", de 1518, do Mosteiro de Stª Clara

Localização das propriedades agrícolas	Alqueires de semeadura
1. Vila e Termo (Cordoaria, Santiago, Stª Catarina, Monte Jugual, Gândara, Agra da Vila e Areia)	719,25
2. Casais de Regufe	260,5
3. Casais da Pena	386
4. Casais da Mata	161,5
5. Casais de Touguinha	580,5
Total	**2.107,75**

Fonte: A.D.P.- *Fundo Monástico*, Lv. 4797.

Se quisermos aplicar ao total apurado, 2.107,75 alqueires de semeadura, uma análise prospectiva, ainda que condicionada pela cautela necessária na aplicação de métodos de indução quantitativa, e afirmando a consciência do seu valor meramente aproximativo, poderíamos prever, para a vila e seu termo, uma capacidade óptima de produtividade total anual da ordem dos 10.500 a 12.650 alqueires de pão. O número obtido é o resultado da aplicação de factores multiplicativos sugeridos por estudos de história agrária elaborados para a região de Entre-Douro-e-Minho, ainda que para um período posterior[256]. A sua validade baliza-se, por outro lado, no que dissemos sobre a representatividade dos dados recolhidos. Por fim, teríamos que atentar, quer nos desvios

[256] A partir de estudos feitos em torno da propriedade agrária da abadia de Tibães, Aurélio de Oliveira aponta como plausível, para o século XVII, o valor de 6,6 como factor multiplicativo por cada alqueire semeado (*A abadia de Tibães e o seu domínio (1630-1680)*, Porto, Faculdade de Letras, 1970, p. 187). A despeito do que o autor regista acerca de cálculos efectuados para outros espaços no mesmo período, nomeadamente Espanha e Languedoc, balizado nos estudos de RÉGLÁ, Juan - *Spain and her Empire*. "The New Cambridge Modern History", Vol. V, p. 376 e LADURIE, E. Le Roy - *Les Paysans de Languedoc*, Paris, Flammarion, 1969, p. 280, os quais apontam, o primeiro para 5 alqueires, o segundo para 4 -5 em solos e anos normais e 6-8 em anos e solos de muito boa produtividade, o estudo concreto das terras da abadia confirma o índice de 6,6 como valor de produtividade mínimo por alqueire de cereal semeado. Porque aplicamos esta taxa a um século antes (1518), e para salvaguardar oscilações possíveis, aplicámos ao nosso universo os factores multiplicativos 5 e 6, de que resultam os totais exactos de 10.538, 75 e 12.646,5 alqueires, respectivamente, a que acima nos referimos.

sempre introduzidos a estes números médios por anos excepcionais do ponto de vista agrícola ou climático, quer nas tendências de aumento de produtividade conhecidas para o século XVI.

Se atendermos ainda aos montantes sugeridos como valores médios de consumo de pão por pessoa, de igual modo balizados nos estudos disponíveis para esse tempo (cerca de 25 alqueires /pessoa/ano)[257] e os multiplicarmos pelo número de fogos de Vila do Conde e seu termo declarados no numeramento de 1527/32 (920, ou seja, cerca de 3.680 habitantes, se aplicarmos a cada fogo o multiplicador 4 sugerido como válido por estudos de história demográfica), perceberíamos que essa população precisaria, em média, de um abastecimento anual de cerca de 92.000 alqueires de pão. O desfazamento entre o cereal disponibilizado pelas explorações agrícolas da vila e seu termo e as necessidades aproximadas da sua população é, pois, enorme. Isto é, de acordo com este exercício, o concelho poderia, balizando-nos em cálculos muito optimistas, garantir o abastecimento de apenas cerca de 1/10 das suas necessidades cerealíferas. E isto tendo em conta apenas a população residente. Se atendermos a que a vila é um porto de mar, e que aí se aprovisionam tripulações e frotas navais, perceberemos que essas exigências aumentavam consideravelmente.

Este quadro, ainda que traçado de forma não mais do que aproximativa, aponta para características que tornam o concelho manifestamente dependente do exterior, quer do abastecimento por via marítima, quer do provido pelos concelhos circunvizinhos[258]. Conscientes desta peculiaridade, directamente relacionada, como acabamos de ver, com a falta de território agrícola envolvente, os vários monarcas portugueses dirigiram à autarquia, e a seu pedido, numerosas cartas de privilégio tendo em vista ultrapassar esse bloqueio, vital para a população. Os diplomas a que nos referimos podem inserir-se numa tríplice tipologia: autorização para retenção na vila de uma parte dos mantimentos que pelo seu porto eram embarcados; isenções parciais ou totais de dízima aplicada ao pão que viesse para a vila por via marítima e privilégios para

---

257 Um dos cálculos possíveis é-nos apresentado por OLIVEIRA, António de - *op. cit*, vol. II, p. 147 (nota 2), no qual o autor apresenta, como hipótese, o valor médio de 1Kg. de pão como consumo diário por habitante. Joaquim Romero de Magalhães, efectuando cálculos de abastecimento para a cidade de Lisboa em meados do século XVI indica como válido o consumo anual por pessoa de cerca de 25,3 alqueires (ROMERO, Joaquim Romero de - *A estrututa das trocas*. "História de Portugal", dir. J. Mattoso, Vol. III, p. 331). Se estabelecermos a equivalência entre 1 alqueire=14 Kg, ambos os autores apontam para valores médios anuais próximos dos 25 alqueires.

258 Atente-se que o que dizemos é válido como definidor da realidade concelhia, não pressupondo, contudo, a inexistência, no exterior, de propriedades agrícolas pertencentes a vizinhos de Vila do Conde. Pelo que pudemos constatar a partir dos registos notariais relativos ao período de 1560 a 1620, envolvendo transações com essas propriedades (compra e venda, doação, dotação ou aforamento), elas situam-se, na sua maior parte, em freguesias contíguas a Vila do Conde e pertencentes, quer ao concelho da Póvoa de Varzim quer, em maior número, ao então concelho de Barcelos. Pelo investimento de tempo exigido por uma quantificação rigorosa dessas propriedades e sua distribuição geográfica, optamos por não desenvolver aqui essa pista de trabalho, enunciando aqui apenas essa informação.

abastecimento sem restrições nos concelhos circunvizinhos. Circunstanciemos documentalmente o que dizemos.

Data de 23 de Agosto de 1508 o alvará manuelino que concede a retenção e obrigatória venda, em Vila do Conde, de 1/5 de todos os mantimentos que daí se embarcassem para o exterior, tendo este diploma sido passado em resposta a uma solicitação da Câmara, na qual se invoca a circunstância concomitante de não ter Vila do Conde termo que a abasteça e ser sistematicamente frequentada por uma população ambulante que consome os mantimentos aí existentes, em detrimento da sua própria população[259]. Esta mercê é, de resto, excepcionalmente ampliada em 1521, ano em que se concede o aumento da retenção para 1/2 de todo o trigo, milho e centeio que aí se embarcasse para provimento da vila e, em particular, do Mosteiro de Santa Clara[260], e reiterada em 1556[261].

Quanto à isenção de tributos sobre a importação de pão, este é um procedimento régio só documentável a partir de 1563, constituindo-se num privilégio aplicado apenas ao pão que viesse a Vila do Conde por mar[262] e prorrogado, primeiro bianualmente e depois por períodos de 10 e 5 anos, mas consagrando um privilégio vigente até ao final do período que estudamos[263]. Note-se que esta é uma prerrogativa almejada pelo concelho desde data muito anterior, nomeadamente desde 1502, ano em que se propõe a redução para metade dessa dízima, comprometendo-se o concelho a pagar a outra metade. Esta deliberação é paralela à indicação dada ao siseiro para que fosse cobrada apenas meia sisa sobre o mesmo pão que viesse a Vila do Conde por mar, numa intenção explícita de cativar abastecedores de cereais à vila[264]. De resto, uma carta régia de 26 de Março de 1546, de resposta a vários requerimentos apresentados pela vila, de igual modo patenteia essa solicitação do concelho, a qual é, todavia, indeferida nessa data[265].

---

[259] Na petição da Câmara, de 11.Julho.1508 diz-se: "*...por esta vylla ser como he porto de mar e não ter termo allgum mais que soo ho corpo da vylla e vyrem a hella continuadamente muitos tractantes que gastão os mantimentos que nella haa e as vezes os moradores da dicta vylla são em necessydade dos dictos mantimentos em grande maneyra...*" . (A.M.V.C. - Lv. 121, pp. 232-234).

[260] A.M.V.C. - A/16 (Carta régia de Lisboa - 11.Novembro.1521).

[261] A.N.T.T. - Chanc. D. João III, lv. 5, fl. 149.

[262] As formulações são sempre idênticas no que a isto concerne, excepto no estatuído numa apostilha de 22. Agosto.1566, na qual se prevê a aplicação dessa isenção sobre todo o pão que viesse, quer por mar, quer por terra. Quanto à origem do cereal, apenas o 1° alvará, de 16.Janeiro.1563, se refere apenas o pão que vier de fora do reino, prevendo todos os outros a sua aplicabilidade ao cereal provindo de qualquer parte.

[263] Prorrogações por apenas dois anos estão previstas em alvarás de 16.Janeiro.1563, 7.Setembro.1564, 22.Agosto.1566, 28.Maio.1573, 26.Março.1580 (A.N.T.T. - Chanc. D.Sebastião - D. Henrique - Privilégios, lv. 3, fl. 306v.; lv.4, fl. 26; Chanc. D. Sebastião, lv. 28, fl. 107; Chanc. D. Sebastião - D. Henrique - Privilégios, lv. 10, fl. 4-4v.; lv. 13, fl. 225v.). Data, ainda, de 26.Março.1580 uma carta dos governadores do reino que lhe concedem a referida prorrogação (A.M.V.C. - A/128). Prorrogações por cinco anos estão contidas em cartas de 18.Novembro.1603, 8.Maio.1615 e 5.Julho.1621 (A.N.T.T. - Chanc. Filipe II, lv. 12, fl 159 e lv.31, fl. 178; Chanc. Filipe III, lv. 38, fl. 159v.). Finalmente, prorrogações por dez anos estão estipuladas numa carta de 19.Fevereiro.1593, a qual pressupõe a existência de uma outra, do ano de 1581 (A.M.V.C., Lv. 122, fl. 263v-264v).

[264] A.M.V.C. - Lv.16, fl. 76-77.

[265] A.M.V.C. - A/43. Nessa mesma carta nega-se a pretensão de se reter, já não 1/5, mas 1/3 de todos os

Finalmente, desde o reinado de D. João III estão identificados privilégios concedidos aos moradores de Vila do Conde para que possam tirar dos municípios do Porto, Barcelos, Guimarães e Braga, os mantimentos de que tivessem necessidade, a despeito das ordenações camarárias em contrário[266]. Sucessivos diplomas, dirigidos a cada uma das câmaras individualmente, e, em particular, às de Barcelos e do Porto, e numerosas queixas e reclamações dos oficiais de Vila do Conde comprovam, todavia, que a aplicabilidade do estatuído não se fez sem grandes resistências e bloqueios[267].

Neste mesmo contexto se deve inserir a autorização régia de 22 de Junho de 1579, para que em Vila do Conde se realizasse nos três primeiros dias de cada mês, uma feira franca, à imagem do que havia já sido concedido para Braga, Ponte de Lima, Barcelos, Rates e outros lugares de Entre-Douro-e-Minho, tendo em consideração o facto de não ter a vila termo que a abastecesse[268].

Se estas são medidas accionadas pelo poder central, ainda que a pedido do poder local, este último viu-se também impelido a tomar as suas próprias iniciativas para colmatar as dificuldades de abastecimento da vila, em particular de cereais, as quais se agudizam, à imagem do que se passa no restante país, em momentos de maior penúria de pão, mas que se tornariam por certo mais graves num espaço completamente dependente do exterior. Entre as medidas tomadas situam-se os pedidos de privilégios régios a que nos referimos, a concessão de apelativos e "ajudas de custo" a potenciais abastecedores, entre as quais se situa o pagamento dos gastos efectuados com o transporte de cereais para a vila ou o arcar com metade da dízima a pagar pelo pão entrado, mas também medidas de maior dinamismo ou agressividade, como a armação de navios para irem às Ilhas buscar cereais, ou a tomada de caravelas surtas no rio Ave e carregadas com o tão desejado pão, ainda que orientado para outros destinos[269].

---

mantimentos que saíssem pelo porto de Vila do Conde.

[266] O primeiro alvará que identificamos é de 3.Outubro.1528, mas nele se diz tratar-se de uma confirmação de idêntica mercê do reinado de D. Manuel. O mesmo diploma faz incidir a sua aplicabilidade especificamente sobre o pão, vinho e carnes.

[267] Vd., sobre esta matéria, as cartas régias de Almeirim - 27.Março.1546 e 8.Fevereiro.1547 (A.N.T.T. - Chanc. D. João III, lv. 43, fl. 26v; A.M.V.C. - A/47 e A/48); a carta do duque de Bragança à Câmara de Barcelos, de 3.Dezembro.1534 (A.M.V.C. - A/23) e registos de livros de actas, nomeadamente os do Lv. 16, fl. 20v, 21v, 41v-42; Lv. 19, fl. 58v.-61; Lv. 20, fl. 44-46, 71-73, 130-131; Lv. 24, fl. 219v.-220; Lv. 25, fl. 335.

[268] Cf. A.M.V.C. - A-120. A documentação concelhia não nos permite, todavia, avaliar a importância atribuída, ou os investimentos feitos em torno da sua realização. Decorrerá este facto da constatação apresentada por PIRENNE, Henri - *Histoire Économique et sociale du Moyen-Âge*, Paris, P.U.F., 1963, p. 85, e já adiantada para o caso português por BARROS, A. de Gama - *História da Administração Pública em Portugal...*, tomo V, p. 91, segundo a qual a importância das feiras decai à medida que se tornam mais dinâmicas as relações comerciais regulares e que aumenta o comércio marítimo? Se assim é, que sentido deveremos atribuir à instituição, a pedido dos povos, de feiras francas em Entre-Douro-e-Minho já no terceiro quartel do século XVI?

[269] As medidas referidas, situadas nos anos 1502, 1513 e 1546, respectivamente, encontram-se citadas na documentação concelhia, em particular em livros de actas, (A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 43-44 ; 76-77; 373v-375 e 379-380). A questão da tomadia de um navio encontra-se igualmente reflectida in Lv. 121, fl. 177-178 e A/43 (Carta régia de Almeirim - 26.Março.1546).

No mesmo contexto desta última ocorrência, situada no ano de 1546, deve-se inserir a deliberação para que nenhum mestre ou senhorio de qualquer embarcação pudesse levar cereal para abastecimento da respectiva tripulação sem prévia autorização do concelho[270]. Esta postura chama, de resto, a atenção para o facto de Vila do Conde ser, além de tudo, uma espécie de "placa giratória" à qual convergia, sem grande possibilidade de previsão ou rigorosa calendarização, uma população circulante, seja ela de negociantes e mercadores de terras circunvizinhas, seja de homens do mar que aí constituíam tripulações que importava alimentar. Se nos reportarmos aos índices de tráfego marítimo que viremos a avaliar, perceberemos que a tarefa básica de qualquer município, a de abastecer de forma conveniente a sua população de bens alimentares, em particular de cereais, se encontrava, em Vila do Conde, duplamente dificultada: pelo carácter essencialmente urbano da vila, a que já nos referimos, concomitante à quase inexistência de um termo, e pelo volume de uma população circulante, que engrossava significativamente a residente, sendo esta responsável pela introdução de alguma imprevisibilidade na gestão dos recursos alimentares concelhios.

Saliente-se, de resto, que a falta de um território envolvente não se traduzia apenas em dificuldades de abastecimento de bens alimentares, mas também de água potável. Também neste domínio o concelho terá que fazer significativos investimentos. São conhecidas as habituais preocupações, comuns a qualquer município de Antigo Regime, de disponibilizar o acesso à água em quantidade e em boas condições de consumo. Em Vila do Conde essas preocupações encontram-se disseminadas pelos numerosos livros de vereação e reflectidas em questões que envolvem a construção e reparação de tanques, fontes e chafarizes, a rega de campos e hortas, as tentativas de encanamento e de apropriação individual ou institucional de parte da água[271]. Todavia, o que aqui importa salientar é, em particular, um processo com emergências conhecidas para meados e finais do século XVI e que evidencia, uma vez mais, a dependência de Vila do Conde face ao exterior.

Em 1548 regista-se a presença, em Vila do Conde, de um vedor de águas, enviado pela rainha, com o intuito de descobrir nascentes capazes de suprir as suas necessidades de abastecimento interno[272], diligência, ao que parece, sem sucesso, a julgar pelo conteúdo de um alvará régio de 1598[273], passado a pedido da câmara e com o parecer favorável do Provedor e Corregedor da Comarca do Porto, que autoriza o lançamento de

---

[270] A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 35v-36.

[271] Vejam-se, a este propósito, os registos contidos em A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 4-5 (21.Janeiro.1466); 8v-9 (26.Maio.1466); 14v. (21.Julho.1466); 177-177v (6.Julho.1509); 330 (28.Dezembro.1513); 491v-492 (29.Novembro.1527); Lv. 18, fl. 177 (29.Outubro.1548); Lv. 20, fl. 211 (15.Setembro.1567); Lv. 27, fl. 107v.

[272] A.M.V.C. - Lv. 18, fl. 166-170 (Registos de 3 e 5 de Outubro de 1548). Veja-se, ainda, nesta sequência, o registo de 29 do mesmo mês, ordenando a abertura de uma nova fonte, segundo indicação do mesmo vedor (*Ibidem*, fl. 177).

[273] A.N.T.T. - Chanc. Filipe I. Privilégios, lv. 3, fl. 190v. Alvará de 14.Agosto.1598.

uma imposição extraordinária de 1 real por cada rasa de sal e de cal, aplicável à obra de canalização de água para fornecimento da vila. Registos do ano subsequente evidenciam: 1°. que a receita da referida imposição não fora suficiente para a conclusão da obra, tendo esta sido orçamentada em 8.000 cruzados (3.200.000 reais), facto que motiva autorização régia para se utilizar para esse fim, e durante cinco anos, o dinheiro procedente dos sobejos das sisas[274]; 2°. que a água procederia de fontes existentes nas freguesias de Terroso e Pinheiro, e que para o seu encanamento seria necessário proceder-se a desapropriações e indemnizações que em muito elevariam o custo da obra[275].

É, de resto, neste mesmo contexto, que se integra a construção do aqueduto mandado edificar pelo Mosteiro de Santa Clara no decurso do século XVII, cujos antecedentes pensamos encontrar num alvará régio de Maio de 1628, no qual se autoriza o encanamento de água para abastecimento do Mosteiro, a partir de uma fonte comprada a cerca de uma légua de distância, no termo de Barcelos, obrigando os proprietários das terras por ele atravessadas a cedê-las mediante uma contrapartida pecuniária tida como justa. E isto considerando "... *não ter o dito mosteiro agoa bastante para seu provimento* ..."[276].

1.2.2. Vias de acesso

Outra questão directamente relacionada com as que até agora equacionamos, relativas às dimensões espaciais, confinações concelhias e ausência de termo em Vila do Conde é, sem dúvida, a dos acessos a este espaço administrativo. 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 atribuimos a esta questão poderá, de resto, ser equacionada nas palavras de um destes autores: *"No estudo da viação o mais importante históricamente não é tanto a descoberta do traçado material dos caminhos, mas sim as suas funções e as suas consequências sociais, económicas, culturais, políticas, etc., a quantidade de tráfego e de homens que transitavam por elas."*[277]

Neste pressuposto teremos, antes de mais, que distinguir a existência de itinerários inter-regionais (e entre estes, os principais e os secundários) dos circuitos

---

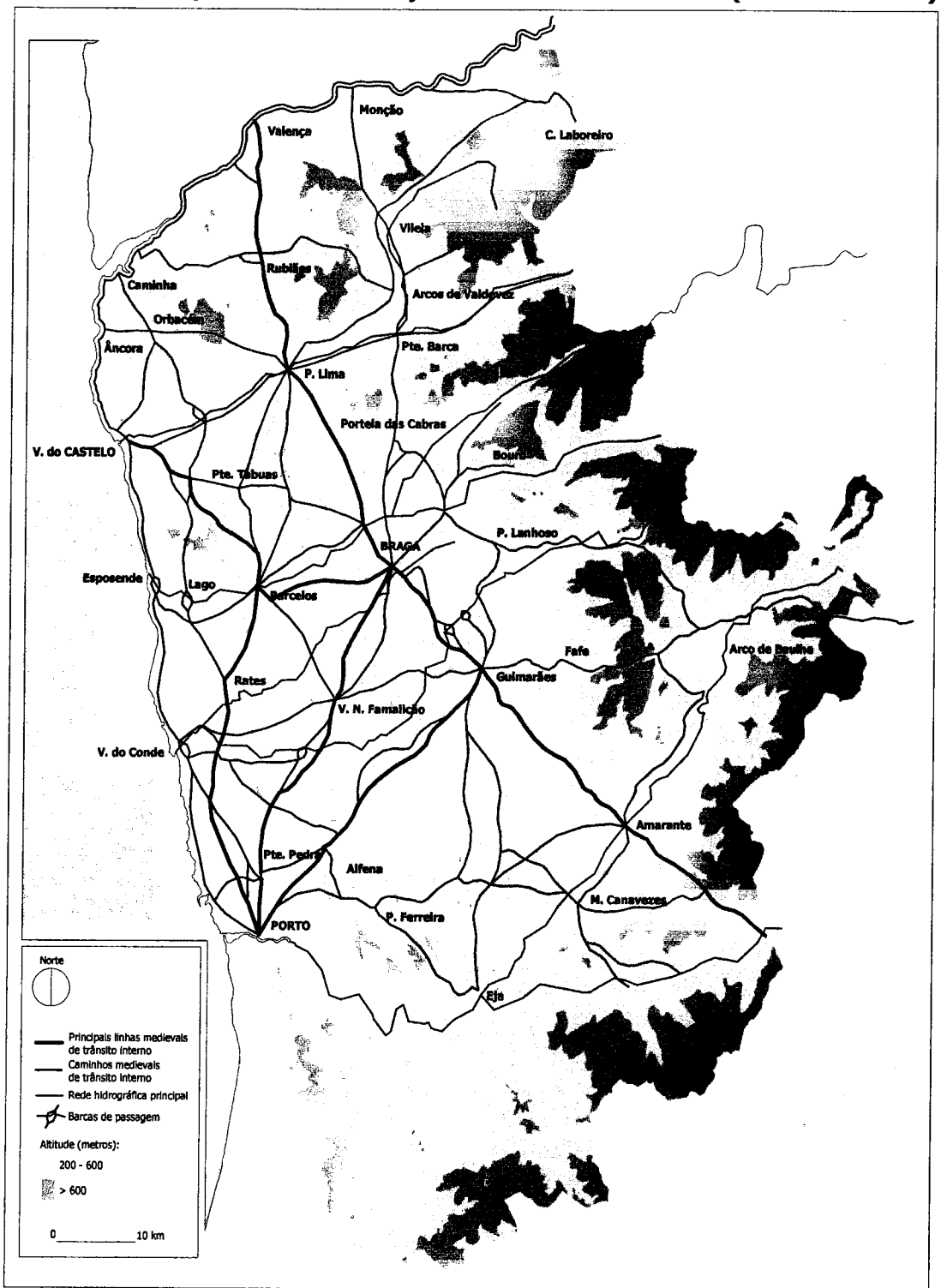
274 A.N.T.T. - Chanc. Filipe II, lv. 2, fl. 332 (Provisão régia de Lisboa - 29. Outubro. 1599) e A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 415v. Trata-se do registo da mesma provisão.

275 A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 418-419.

276 A.N.T.T. - Chanc. Filipe III, lv. 31, fl. 200 (Alvará de 10.Maio.1628). Sobre o processo de construção do aqueduto, iniciado, de facto, no século XVII, mas só concluído no século XVIII, veja-se o trabalho de FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *O aqueduto de Santa Clara de Vila do Conde*, Barcelos, s.d. (Sep. de "Vila do Conde", n° 2).

277 ALMEIDA, Carlos A. Ferreira - *Vias Medievais Portuguesas. I. Entre-Douro-e-Minho*, Porto, 1968, dissert. de licenciatura polic., p. 5.

Figura 4 - 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

FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

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. 4).

Se é, por outro lado, verdade que os rios forçam os caminhos a confluir para certas localidades, na época medieval 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 Langocinha[278], como demonstra o mapa das vias romanas de Entre-Doiro-e-Minho que aqui anexamos (fig. 5), 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, quer pelos percursos de peregrinação, quer ainda pelos circuitos efectuados por simples viajantes. Apontemos sucintamente alguns exemplos, decorrentes do tratamento desses dados feito por Carlos Alberto Ferreira de Almeida.

Nos três itinerários traçados por D. Dinis em Entre-Douro-e-Minho, as localidades e os percursos costeiros estão claramente ausentes, como se poderá ver pelo elenco apresentado por Virgínia Rau[279]: em 1288 é possível reconstituir o trajecto Porto - Leça do Balio - Santo Tirso - Braga - Guimarães - Santo Tirso - Porto; em 1292, o de Porto - Leça (provavelmente do Balio) - Santo Estevão de Lima - S. Salvador da Torre - Guimarães; em 1308 o de Porto - Guimarães - Braga - Guimarães - Porto.

Em itinerários mais militares que políticos, em 1385, D. Nuno Álvares Pereira e D. João I passam, respectivamente, por Porto - Leça do Balio - Castelo de Neiva - Darque -Viana - Caminha - Vila Nova de Cerveira e Porto - Guimarães - Ponte de Lima - Braga - Guimarães - Porto. Posteriores estadias do monarca em Entre-Douro-e-Minho não se afastam, no que se refere a este espaço de entre Douro e Lima, dos trajectos enunciados. O mesmo acontece com D. Afonso V que, em 1462, vai do Porto a Viana,

---

[278] Idem - *ibidem*, p. 27 e 181.

[279] RAU, Virgínia - *Itinerários Régios Medievais - Itinerário d' El-Rei D.Dinis*, Lisboa, 1962, pp. 30-65.

seguindo depois para Caminha, Valença, Monção, Ponte de Lima, Braga, Guimarães, Porto[280].

Idêntico panorama é traçado pelos percursos de peregrinação medievais de que temos notícia, dirigidos a Santiago de Compostela. A norte do Douro dois caminhos se destacam na época medieval. Saindo do Porto, um rumaria a Braga e depois a Ponte de Lima - Valença - Tui; o outro passando a Ponte d'Ave, dirigir-se-ia a Rates - Barcelos - Ponte de Lima - Valença[281]. De novo os dois eixos nucleares já identificados. Referimo-nos, todavia, a tendências dominantes e não a circuitos sem excepção. De resto, 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 Barca[282]. Na volta, porém, sabemo-lo em Barcelos[283] e em Vila do Conde[284]. 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 local[285].

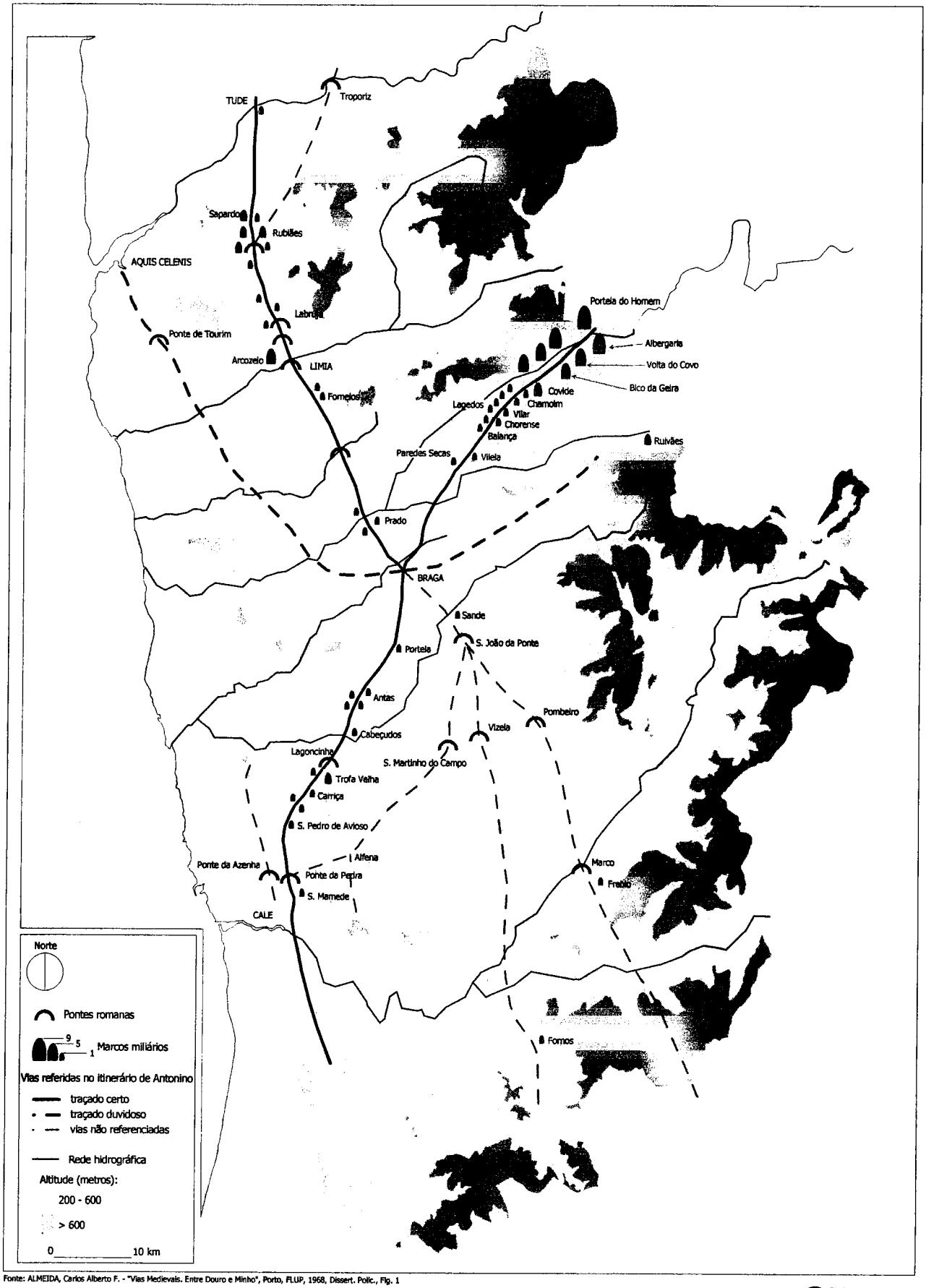
Idênticas tendências, que apontam para uma valorização moderna dos percursos que englobavam localidades costeiras de Entre-Douro-e-Minho, parecem ser sugeridas pelos itinerários de viajantes que percorreram o país nos séculos XV e XVI. Isso mesmo decorre da análise dos relatos de viagens efectuadas no reino por Leão de Rosmithal, Nicolau Polievolo, Jeronimo Munzer, Dom Edme de Saulier, Erich Lassota de Steblovo e Confalonieri. Da análise desses relatos, cujos trajectos, vectorizados por Carlos A. Ferreira de Almeida[286] se encontram sistematizados na figura 6, 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

---

280 Cf. ALMEIDA, Carlos Alberto F. de - *op. cit.*, pp. 158-162.
281 Idem - *ibidem*, pp. 76-78.
282 Idem - *ibidem*, p. 162.
283 Cf. alvará régio, datado dessa localidade, a 9. Novembro. 1502, registadao in A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 103.
284 Cf. A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 97v. e 99.
285 A.S.C.M.V.C. - *Livros de Receita e Despesa, passim.*
286 ALMEIDA, C. A. Ferreira de - *op. cit.*, pp. 148 - 157.

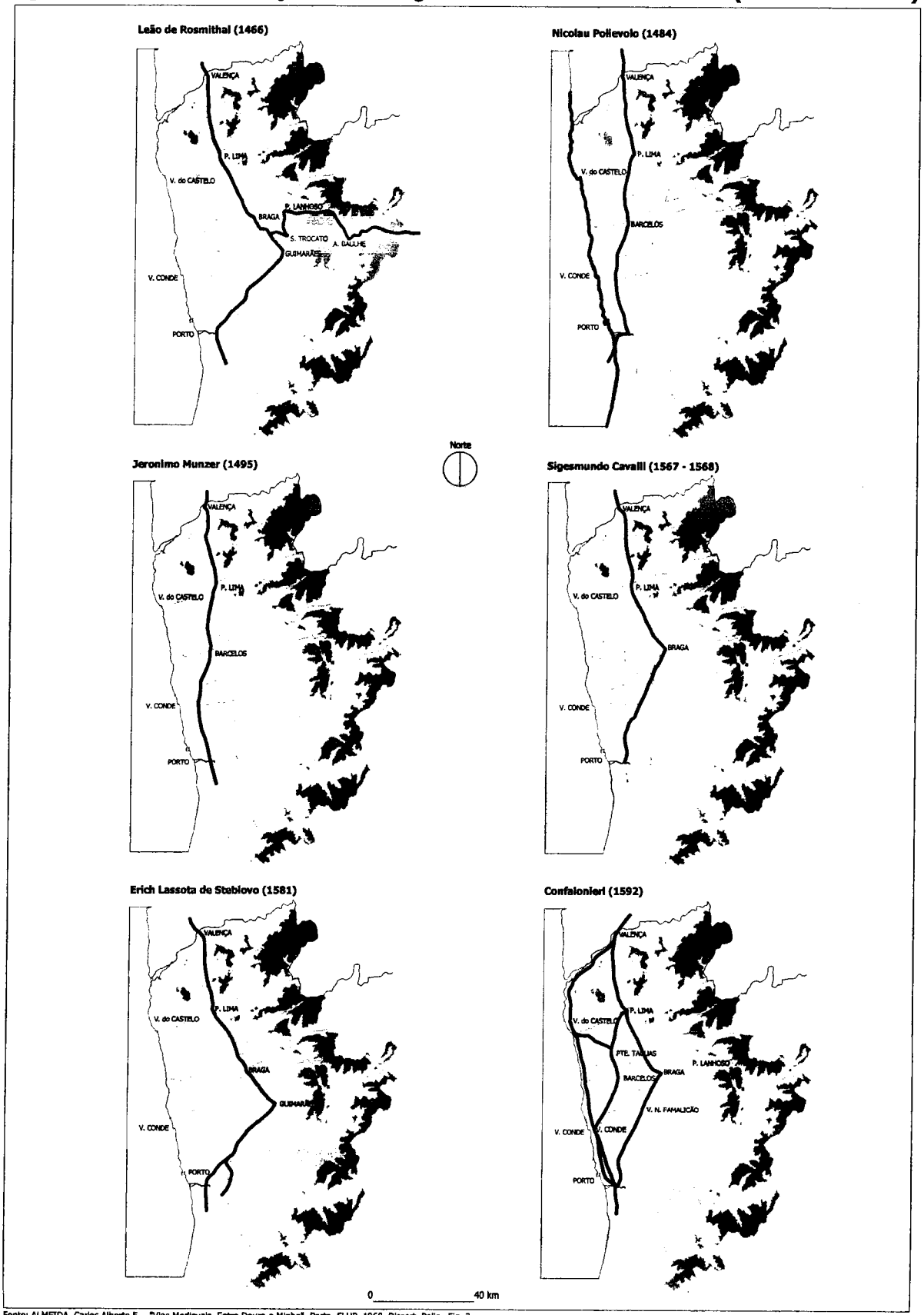
Figura 5 - Vias romanas em Entre Douro e Minho



Fonte: ALMEIDA, Carlos Alberto F. - "Vias Medievais. Entre Douro e Minho", Porto, FLUP, 1968, Dissert. Polic., Fig. 1

FLUP
SDI/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

Figura 6 - Percursos de viajantes estrangeiros 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., Fig. 2

FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

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 itineração, 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 de visitar as 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 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" costeiros. Seguindo os dados fornecidos por Eugénio Andrea da Cunha Freitas, procuremos delinear o seu percurso (cf. fig. 7).

Prova este investigador que a *via vetera*, transposto o Leça, se dirigia a Ponte d'Ave, passando sob os castros de Custóias e Pedras Rubras, vila de Couce (freguesia entretanto anexada à de Moreira), Vila Nova, Aveleda, limites de Vilar, Modivas, dirigindo-se a Gião, Fajozes, Castro do Boi e Macieira. Desta partia uma variante, em

Lançaparte ou Venda da Velha, em direcção a Vila do Conde, através de Labruje, Vila Chã e Azurara[287]. Se a *via vetera* se encontrava já desactivada em alguns dos seus troços no decurso do século XIII, pelo que se pode inferir das inquirições afonsinas, revelando já o desuso da sua utilização, algo diverso parece ter ocorrido com a *karraria antiqua.*

Esta, partindo também de Leça, que atravessaria na ponte da Azenha, transpunha Moreira e passava entre Germunde e Vilar do Pinheiro, Mosteirô, parte ocidental de Guilhabréu, Gião, Crasto, Vilarinho e Ponte d'Ave. Perto de Modivas deveria partir também um ramal para Azurara, em direcção à barca de passagem que facultava o acesso a Vila do Conde[288]. Esta via teria prosseguimento no eixo Vila do Conde - Esposende - Viana, ao qual só encontramos explícitas referências desde o século XVI, quer pelo trajecto de D. Manuel, quer pela referência que lhe faz Confalonieri que não a segue, mas a aponta como alternativa[289].

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.

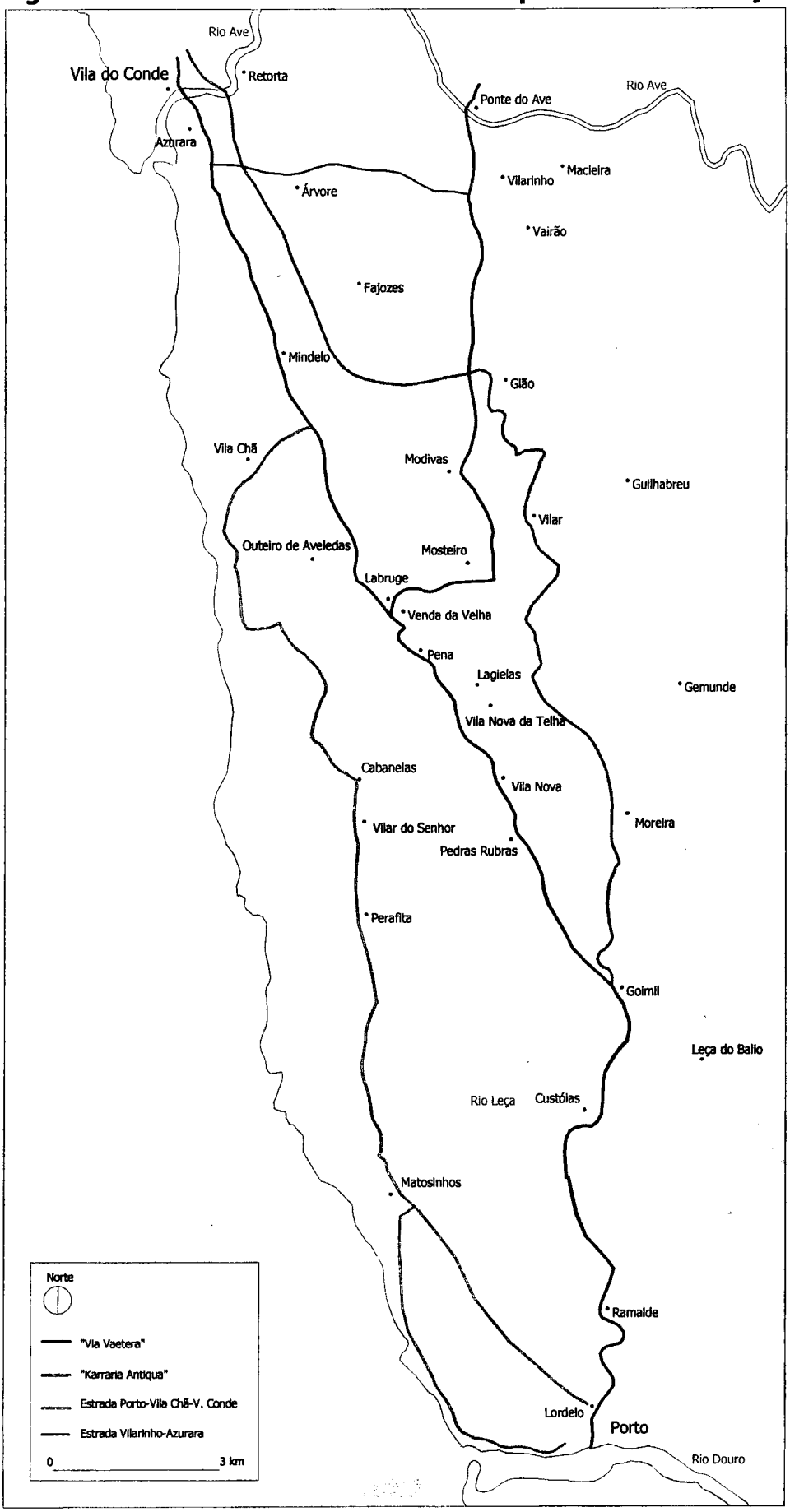
Para além destes eixos verticais, orientados em sentido Norte-Sul, importantes seriam também os trajectos horizontais: os caminhos comerciais projectados na direcção do mar. A busca de pescado e de sal, bens de consumo fundamentais na época medieval e moderna, são móbeis nucleares dessa orientação viária, 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. Desta matéria trataremos, porém, adiante. 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. 4).

Fruto de trajectos de circulação verticais ou horizontais, Vila do Conde como Azurara não foi, de todo, votada a qualquer isolamento no decurso do século XVI. Isso mesmo é dito nos autos de um processo judicial de 1570, pelos representantes dos moradores de Azurara: "*...Villa de Comde era de muito gramde povoação de bem de myl*

---

287 FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *Estradas velhas entre Leça e Ave*. "Douro Litoral", 4ª Série, nº I-II, pp. 50-71.
288 Idem - *ibidem* e ALMEIDA, Carlos Alberto F. de - *op. cit.*, pp. 168-169.
289 ALMEIDA, Carlos Alberto F. - *op. cit,* pp. 180-181.

Figura 7 - 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

FLUP SDI/Cartografia Miguel Nogueira / 99

e quinhentos vezinhos e Zurara de bem de oitocentos omde comtinuadamente avia passajem e comuniação huma villa com outra assi de amizades como parentescos como mercadorias pelo que a passajem era muito comtinua e que allem diso era uma das gramdes passajens do reino de estrada mui comtinua por omde continuadamente passava gramde copia de jemte ..." [290].

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. Que ilações extrair desta constatação?

Afigura-se-nos lícito poder inferir que, se este facto não interferiu sensivelmente com a projecção económica da vila, nem a votou a um inultrapassável isolamento a nível de dinâmicas regionais, contribuiu, todavia, para duas decorrências paralelas. Em primeiro lugar, a construção e projecção de Vila do Conde na época moderna e, em concreto, no século XVI nada se ficaram a dever ao facto de se constituir como natural placa de circulação, receptiva, de forma passiva, a incentivos e contributos que do exterior espontaneamente aí chegassem, e isto parece ser válido quer para os domínios económico, demográfico, social ou cultural[291]. Independente da dinâmica de desenvolvimento que venhamos a apurar para este espaço, ela deverá ser preferencialmente referenciada às suas motivações internas, por um lado, e a uma outra via essencial de ligação com o exterior, que a projectou para itinerários de longo curso: a via marítima.

Em segundo lugar, esta mesma marginalidade relativa de Vila do Conde em relação aos principais circuitos terrestres, somada à sua natural implantação geográfica e ao seu isolamento político[292], 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, uma vez mais, da actividade marítima do seu porto, muito mais do que da sua implantação territorial.

---

[290] Carta de sentença de Santarém - 11. Dezembro. 1570. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 55, mç. 28, fl. 2v.

[291] Lembremos, como exemplo *ad contrario*, o caso de Ponte de Lima, cuja construção medieval muito parece ter-se ficado a dever à sua ponte, local de passagem obrigatória nos itinerários que sulcavam o Entre-Douro-e-Minho. Cf. ANDRADE, Amélia Aguiar - *Um espaço urbano medieval : Ponte de Lima,* Lisboa, Livros Horizonte, (1990).

[292] Isolamento manifesto pelo menos até 1540, data da sua integração na Casa de Bragança, sem nunca ser, todavia, integrada em nenhum dos seus maiores domínios, como é o caso da vila de Barcelos e seu termo.

Por outro lado, o facto de Vila do Conde ser excepcionalmente referida em itinerários régios ou em percursos de viajantes ilustres do século XVI, não deverá ser linearmente julgado como sinal de insignificância coeva ou de desinteresse desses agentes itinerantes pela localidade. Aos olhos dos contemporâneos quinhentistas, nomeadamente dos homens da sua governança, esse isolamento relativo da vila ficar-se-ia a dever a um outro factor tido para eles como decisivo: a falta de uma ponte que facultasse uma travessia eficaz do rio Ave, estando esta dependente de um único meio de ligação à margem sul - uma barca de passagem.

Sem subscrevermos, à partida, a tese secularmente agitada pelo poder concelhio de que a ponte é bloqueio estrutural ao desenvolvimento interno da vila (lembremos que a própria cidade do Porto só no século XIX conheceu uma ponte de estrutura sólida, e nem por isso foi votada a uma inevitável decadência económica), pensamos que esta é uma questão que deverá ser esclarecida com maior pormenor.

É, pois, um dado adquirido que a travessia do rio Ave entre Azurara e Vila do Conde se encontrava dependente de uma barca de passagem cujos direitos de exploração cabiam em exclusivo ao Mosteiro de Santa Clara, o qual detinha o monopólio dessa travessia[293], conforme se estipula no foral manuelino, que consagra, de resto, uma prática já enraizada. Importa que se discuta, no entanto, até que ponto esse meio de transporte respondeu às necessidades das duas povoações e dos viajantes que por aí passavam, e até que ponto se constituiu como um instrumento favorável, ou penalizador, da vida concelhia. No prosseguimento destas pistas, partamos do estatuído no foral, no qual se depreendem direitos e obrigações dos vizinhos do concelho no que a esta matéria concerne. Aí se diz:

"*Outrossy a barqua da passajem do Ryo da dita villa he do dito moesteiro e faraa della o que quiser como cousa que lhe pertençe Com esta decraraçam que os moradores da dita villa ham de correger a dita barqua de todo aas suas custas E nam pagarão por ysso njnhum direito da passajem da dita barqua E as outras pessoas de fora pagarão por besta mayor cavallar ou muar hum Real e da menor que he dasno meo Real E os donos das bestas nam pagaram passajem das pessoas quando leuarem bestas E se as nam levarem pagara cada pessoa por sy meo Real* " [294].

Isto é, mesmo que a barca seja do Mosteiro, e dele também todos os seus rendimentos, as obrigações de manutenção, reparação e substituição da mesma são da

---

293 Sobre esta matéria vejam-se as contribuições de Eugénio da Cunha Freitas e Bertino Daciano in *Subsídios para uma monografia de Vila do Conde*, 1° vol., Porto, 1953, pp. 1-3 e 121- 142.

294 *Forais Manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve. Entre Douro e Minho*, p. 21. De notar que, para além do transporte de gente e animais de carga, transportava a barca também carros com mercadorias, como se infere da deliberação de vereação de 11.Novembro.1466, pela qual se proibe o transporte na barca de passagem de outras cargas, excepto pessoa e besta, pão, vinho ou carros de lenha para a vizinhança. (A.M.V.C., Lv. 16, fl. 22). Este registo aponta, de resto, para o carácter restrito do transporte proporcionado pela barca.

incumbência do concelho, como contrapartida da gratuitidade da travessia para os moradores da vila. A despeito de repetidas reclamações da câmara, assim aconteceu, pois disso temos notícia em deliberações camarárias, desde 1466 e por todo o século que estudamos[295]. Por insuficiência de recursos financeiros do município, matéria de que falaremos, essa obrigação acabou por motivar o lançamento de numerosas fintas que agravavam a população, originando sucessivas reclamações[296] e mesmo processos judiciais. Numa sentença do corregedor do Porto, dada em 1585, num processo em que eram autores os oficiais da Câmara, uma vez mais se reafirma o estipulado no foral, obrigando-se o concelho a substituir a barca por uma nova, à imagem, de resto, do que tinha acontecido há mais de 60 anos, por ordem do então ouvidor de Guimarães[297].

Os argumentos aduzidos pelos autores do processo são, de resto, bem elucidativos dos bloqueios que tais demandas acarretavam à travessia do rio. Aí explicitamente se diz que "*...avia muitos dias que se não passava nella nem avia com que e por esa causa avia detrimento nos moradores e maes gente doutras partes que a ella vinhão...*"[298].

Idêntica situação estivera já, de resto, na origem de uma outra contenda entre o Mosteiro e as autoridades e moradores de Azurara, tendo estes colocado em circulação uma barca sua, fabricada para esse efeito, a despeito do monopólio atribuído à do Mosteiro. Os motivos apresentados pelos moradores de Azurara são reveladores da inoperacionalidade frequente da travessia do rio, explicando-se que durante oito meses a barca estivera desactivada, sendo substituída por um batel de uma nau, de borda de mar, inadequada para o efeito, do que decorria que "*...nam podia emtrar besta nem sair sem muito perigo de perigar nem menos entrava nem saia molher sem darem sallto e sem amostrarem as çapatas camisa e pernas que era huma cousa muito vergonhosa e muito pera sentir...*"[299].

A consolidar a pretensão da existência de duas barcas a fazer a travessia invocavam ainda os réus as arbitrariedades cometidas pelo barqueiro, quer quanto à periodicidade e horários não cumpridos, quer quanto às taxas cobradas. Com efeito, a

---

[295] Vd. as deliberações camarárias de 29.Setembro.1466 (A.M.V.C. - Lv.16, fl. 18v.); 7.Janeiro.1538 (Lv.16, fl.22); 22.Agosto.1547 (Lv.18, fl. 61); 26.Novembro.1548 (Lv.18, fl.181-181v.); 16.Setembro.1560 (Lv. 19, fl. 370) e 16.Outubro.1560 (Lv. 19, fl. 372-372v).

[296] Vd. sessões camarárias de 6.Maio.1538 (A.M.V.C. - Lv. 17, fl. 44v); 13.Maio.1538 (Lv. 17,fl. 45); 26.Novembro.1548 (Lv. 18, fl. 181-181v.); 11.Março.1549 (Lv. 18, fl. 223v.); 16.Setembro e 16.Outubro.1560 (Lv. 19, fl. 370 e 372-372v.), e ainda a carta de sentença dada no Porto, a 12.Junho.1636, em que de novo se menciona o lançamento de uma finta para reparação da barca, não tendo o concelho verba para a isso proceder (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 54, mç. 27).

[297] A.M.V.C. - Lv. 121, fl. 206-207. Registo da carta de sentença dada no Porto, a 25 de Julho de 1585.

[298] *Ibidem*, fl. 206v.

[299] Carta de sentença de Santarém - 11. Dezembro. 1570. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 55, mç. 28, fl. 3. Esta descrição dá-nos, de resto, a ideia do formato que teria a barca de passagem, porventura algo parecida com aquela que ainda muito próximo de nós fazia a travessia de Esposende para Ofir (vd. ALMEIDA, C. A. Ferreira de - *op. cit.*, vol. II, fotog. 1).

despeito do estatuído no foral, levaria este por atravessar homem com besta, não 1 real, mas 10; por homem sem besta, não 1/2 real, mas 2 ou 3 e, se este levasse cesto, 4 ou 5 reais.

Desta prática colhemos outros registos referentes, nomeadamente, aos anos de 1634 e 1636. Do ocorrido na primeira dessas datas dão-nos notícia uns autos de diligências feitos pelos oficiais da Câmara que registam a erecção de um padrão junto ao cais da barca, na margem de Vila do Conde, em que se patenteavam as taxas a praticar pelo barqueiro, de acordo com o foral, numa tentativa de colmatar as arbitrariedades sucessivas praticadas sobre todos os transeuntes, cujas consequências uma vez mais incidiriam, segundo o poder concelhio, em dificuldades de abastecimento da vila, pela desmotivação criada sobre os almocreves que para aí se dirigissem[300]. A medida não parece ter sido, todavia, integralmente bem sucedida, encontrando-se em 1636 o barqueiro preso por estar, de novo, a exceder as taxas tabeladas[301].

As explicações para este procedimento, que vimos já denunciado em 1570, poder-se-ão buscar nos efeitos da inflação, estando os valores estipulados em foral totalmente desfazados da realidade, mais de um século volvido. Contudo, numa outra contenda entre o Mosteiro e a Câmara, do ano de 1636[302], outros motivos são apontados como responsáveis por tal prática. E estes prendem-se com a evolução diacrónica dos valores dos arrendamentos anuais da travessia. Aí se diz que há cerca de 20 anos, isto é, por volta de 1615-16, os valores de arrendamento andariam à volta dos 1.000 reais, enquanto nos anos anteriores esses valores se teriam elevado a 40 e 50.000 reais/ano, não aceitando as freiras lanços inferiores, só podendo esse valor ser pago "*...roubando os barqueiros desafforadamente os passageiros...*"[303]. Estas informações deverão, todavia, ser filtradas, devido à sua intencionalidade manifesta enquanto argumentos estratégicos ao serviço de uma das partes da contenda.

Os dados de que dispomos para o ano de 1633, data do primeiro contrato formal de arrendamento conhecido, não parecem infirmar este depoimento, já que nesse ano a barca fora arrendada por 36.000 reais[304], valor próximo dos 40.000 reais mencionados. A confirmar a referida subida exponencial do valor do arrendamento da barca existe um contrato entre a Câmara e o Mosteiro, datado do ano de 1620, no qual explicitamente se diz ter sido avaliada a renda da barca em 10.000 reais[305]. Por outro lado, no processo de 1636 as freiras invocam perdas diárias de cerca de 500 reais, por se

---

300 A.M.V.C. - Lv. 28, fl. 278 e segts. Vd., sobre esta ocorrência, o trabalho de FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *A barca de passagem no Ave* in "Subsídios para uma monografia de Vila do Conde", pp. 1-3.

301 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 54, mç. 27.

302 *Ibidem.*

303 *Ibidem.*

304 FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *A barca de passagem...*

305 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 39, mç. 10, s.n., fl. 2. Instrumento de contrato e obrigação de Vila do Conde - 19.Novembro. 1620.

encontrar a barca parada. A confirmar-se esse valor, estaríamos perante um rendimento anual efectivo da ordem dos 175.000 reais.

Significativo é, todavia, o facto de entre 1633 e o ano de 1693 os valores dos arrendamentos conhecidos terem sucessivamente decrescido, como se pode ver pelos números apresentados por Cunha Freitas: 1633, 36.000 reais; 1666, 33.000 reais; 1670, 26.000 reais; 1682, 25.000 reais e 1693, 12.000 reais[306], o que corresponde a um decréscimo de cerca de 66% no espaço de 60 anos. Equivalerá isto a uma diminuição correspondente do fluxo de tráfego que atravessava o rio Ave (hipótese pouco provável, pelo menos nesta proporção), ou a um jogo de variáveis em que, à diminuição de tráfego, se somasse o controle real das taxas praticadas, tornando os arrendamentos menos apetecíveis (hipótese mais provável)?

Aos factores que mencionamos - paralização frequente, ainda que temporária, da barca de passagem, provocada por desentendimentos entre as partes envolvidas na sua gestão; bloqueio a qualquer alternativa proposta para a travessia do rio[307]; prática de taxas arbitrárias e em muito superiores ao legalmente estipulado - outras variáveis, desta feita de carácter natural e não controláveis pelos homens, deveriam interferir na normalidade e eficácia da travessia. Referimo-nos às cheias e às secas estivais. Umas e outras encontram-se referidas na documentação[308], apontando para a mesma ocorrência: o isolamento da vila em relação à margem sul, facto que, como vimos, acarreta consigo consequências económicas, relacionadas com o abastecimento interno, para além de tornar Vila do Conde pouco apetecível como ponto de passagem ou de estada para viajantes de maior curso.

Mediante este quadro, que a documentação municipal traça de formas multifacetadas, tornam-se compreensíveis os investimentos do concelho no projecto de construção de uma ponte, assim como os bloqueios colocados de forma sistemática por parte das freiras de Santa Clara a esse intento. Pelo interesse de que se reveste esta questão, procuraremos delinear, ainda que muito brevemente, o historial deste processo entre 1535 e 1640, aliás documentado por cartas régias, registos de vereação, contratos notariais e capítulos de cortes para um período que se alonga pelo menos até 1792, data da

---

306 FREITAS, Eugénio A. da Cunha - *A barca de passagem ... "loc. cit"*, pp. 1-2.

307 Para além do Mosteiro, é o próprio concelho que assim procede também. Em 21.Agosto.1553 proíbe-se, em vereação, a travessia do rio por quaisquer outros barcos, que não a barca de passagem, sob pena de 50 reais de coima (A.M.V.C.- Lv. 18, fl. 552v-553).

308 Da paragem da barca por falta de caudal, obrigando os passageiros a fazerem a travessia a pé, e dificultando a passagem dos carros que se atolavam, falam-nos os autos de 1540-42 referentes ao assoreamento da barra e às açudadas do Ave (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7). Das consequências das cheias fala-nos, entre outros, a carta de sentença dada no Porto - 10.Maio.1636 num processo motivado, precisamente, pelos estragos provocados na barca pela cheia desse Inverno (*Idem*, cx. 54, mç. 27).

provisão régia que despoleta a construção da primeira ponte conhecida, a qual, no entanto, só duraria 28 anos, tendo sido derrubada por uma cheia em 1821[309].

Aqui nos referimos, é claro, a projectos de construção de pontes sólidas, de pedra, e aquelas que se pretendia que viabilizassem a travessia do rio Ave. Encontramos, todavia, menções a outras pontes, que importa que esclareçamos brevemente. É certo que no ano de 1270, num instrumento de doação das azenhas do Ave, sitas na margem de Vila do Conde, estas são localizadas "*...prope pontem de riuolo de Ave, inter Zuraram et Villam de Comde. (..) Et dicte azenie debent esse facte et arimate ab isto festo Sancti Johanis Baptiste proximo uenientis...* " [310], mas para além desta referência, ainda que rigorosa na localização fornecida, nenhuma outra deste tempo ou posterior refere a existência da dita ponte. Tratar-se-á de engano de quem faz o articulado do documento? Tratar-se-ia de uma ponte temporária, feita em materiais perecíveis que o tempo se encarregasse de derrubar? A questão permanece em aberto, sem se revelar, de resto, crucial para o nosso trabalho que ultrapassa em cerca de três séculos esta referência.

Outra ponte referenciada na documentação é a ponte chamada de Santiago, embora esta pareça ter tido serventia, não para a travessia do rio Ave, mas apenas de um ribeiro que se dirigia ao mar e aí desaguava passando por Santiago. Isso mesmo se depreende do exposto num processo inquisitorial de 1620 em que se refere a "pontinha de Santiago", sobre a ribeira da vila[311]. Por fim, aqui deixamos uma nota a uma ponte de barcas, construída episodicamente em 1610, aquando de uma visita régia a Entre-Douro-e-Minho, de que os registos de vereação dão notícia [312].

Feitos estes prévios esclarecimentos, importa que nos centremos no projecto de construção de uma ponte que permitisse a travessia do Ave. Com efeito, a 1535 remonta a primeira menção que encontramos, decorrente da apresentação dessa pretensão pelos procuradores de Vila do Conde às cortes. A resposta régia, indefinida, apenas se compromete a avaliar a questão, conforme se infere da carta de 8 de Julho de 1535: " *E quamto ao primeiro em que me pedis [mandase] fazer a ponte no rio dessa Vvlla sobre que trazeis requerimento comforme aos apontamentos que eram em poder d'Amdre Pirez eu os verey e os despacharey como me bem parecer.*" [313] Essa mesma indefinição é

---

309 No que se refere a registos de actas de vereação, as informações básicas da questão foram já apresentadas por DACIANO, Bertino - *As pontes sobre o Ave, entre Azurara e Vila do Conde*. "Subsídios para uma monografia de Vila do Conde", pp. 121-143. Eugénio Andrea da Cunha Freitas publica ainda um dos contratos firmados entre a abadessa e freiras do Mosteiro de Santa Clara e o concelho em 22.Julho.1748 (A.D.P. - *Notarias. Vila do Conde*, 8ª Série, nº 12, fl. 95v e segts, publ. in Pontes. "Boletim Cultural C.M. V. Conde", Nova Série, nº 10, Dez./1992, pp. 43-50). Outros existem, porém, situados no período de tempo em que balizamos a nossa exposição. A eles nos referiremos.

310 Carta de D. Afonso III, de Lisboa - 12.Junho.1270, publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, doc. IV, pp. 41-42.

311 A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra, proc. 6066, fl. 6.

312 A.M.V.C. - Lv. 25, fl. 395. Trata-se de uma deliberação para que se construísse uma ponte provisória, com barcos de pesca de Vila do Conde e de Azurara, para facultar a travessia do rio pelo rei e sua comitiva.

313 A.M.V.C. - A/25.

patente em carta de 10 de Novembro do mesmo ano[314], identificando uma tónica que se repetirá durante décadas. O concelho, todavia, parece ter tido como certo o assentimento régio ao projecto, já que em sessão de vereação de 11 de Março de 1538 se refere explicitamente "...*huma carta d'Ell Rey noso senhor acerqua do fazer da pomte que Ell Rey noso senhor manda fazer no rio da dita vylla* ..." . Nessa mesma sessão, plenária, tendo sido convocado todo o povo da vila, se aceita a exigência de contribuirem, durante dois anos, para a referida ponte[315].

As diligências efectuadas nos anos de 1548 e 1552[316] mostram, contudo, que a provisão régia definitiva, a facultar o início da obra, não fora ainda conseguida, sabendo-se, no entanto, que o local previsto para a sua construção envolveria terrenos, quer ao longo do rio, quer no Monte do Mosteiro[317].

Novas diligências, localizadas em 1592, 1616[318], 1620, 1621, 1622[319], 1632, 1633, 1639 e 1641 provam: 1°. que, apesar de activado, o projecto não conseguiu avançar, encontrando-se, eventualmente, estagnado durante a segunda metade do século XVI; 2°. que as primeiras décadas do século XVII correspondem a um reactivar da pressão concelhia junto ao poder régio.

Este, de resto, nunca se opôs de forma declarada às pretensões concelhias, como se prova pela exposição anterior e pelas sucessivas informações pedidas pelo monarca ao corregedor da comarca do Porto, como acontece em 1592. Aí se dá parecer positivo à construção da ponte, considerando o corregedor ser "... *muito importante ter este rio a ponte que se pede a Vossa Magestade pera pasarem de todo Entre Douro e Minho que por este* [...] * *muitas vezes cheas impedem alguns dias, alem de ser muito trabalho aos mercadores que vem a alfandega desta villa, e a todo o serviço dos moradores della...*"[320]. A obra fora, de resto, já orçamentada, segundo refere o mesmo documento, em 20.000 cruzados, os quais deveriam ser custeados por finta a lançar pelas várias comarcas de Entre-Douro-e-Minho e pela de Coimbra.

Para os anos de 1632 e 1633[321] está ainda documentada a intercedência do duque de Bragança, senhorio da vila. Se na primeira carta se afirma a vontade de se conseguir provisão régia para lançamento de uma finta com o objectivo conhecido, já na

---

314 A.M.V.C. - A/28.

315 A.M.V.C. - Lv. 17, fl. 37.

316 A.M.V.C. - Lv. 18, fl. 160v-162v; 164v.-165v, 416-416v.

317 *Ibidem*, fl. 416-416v.

318 Data da deliberação camarária para que se fizesse um levantamento geológico em Azurara, defronte da Lavandeira, para se estudar a possibilidade de aí se levantar um alicerce que facultasse a construção da ponte a partir da Lavandeira (A.M.V.C. - Lv. 26. Sessão de 13.Julho.1616).

319 Datas de deliberações promovendo contactos ou dando subsídios a agentes do concelho para tratar desse assunto em Lisboa (vd. sessões de 12.Setembro.1620; 26.Junho.1621; 1.Março.1622. A.M.V.C. - Lv. 26, fl. 378v., fl. 425-425v., fl. 453v.).

* Texto ilegível.

320 A.M.V.C. - B/33. Parecer de Vila do Conde - 26.Agosto.1592.

321 A.M.V.C. - A/195 (Vila Viçosa - 14.Março.1632) e A/196 (Vila Viçosa - 14. Março.1633).

segunda, escrita um ano depois, se considera que " *Na ponte que me lembrais em essa villa e Azurara não faltão inconvenientes que considerar porque poderia ser que se occasionasse disto algum dano desta villa.*" [322].

Apesar desta postura reticente, parece ter existido sobre esta matéria consenso da população, vontade política do concelho, parecer favorável das autoridades competentes, nomeadamente do corregedor da comarca, aparente anuência régia, orçamentos feitos e estudos que apontavam para locais prováveis para a construção da ponte. Porquê, então, não avançou o projecto, justificado pela insuficiência dos serviços prestados pela barca de passagem, pela importância das duas localidades que ligaria, e nada excepcional no contexto de Entre-Douro-e-Minho (lembremos que segundo o Dr. João de Barros aí existiriam no século XVI cerca de 200 pontes[323])?

A resposta parece passar, uma vez mais, pelos limites impostos à vida concelhia pelas freiras do Mosteiro de Santa Clara, donatárias, como vimos, de número significativo de direitos régios e senhoras da barca de passagem. Elas seriam, pois, as principais lesadas pela anulação do trânsito desta. Consciente disso, e pronto a negociar, o poder concelhio propõe alguns acordos que, todavia, não foram nunca concluídos. Deles falaremos brevemente. O primeiro data de 1616[324] e nele as freiras aceitam a construção da ponte tendo como contrapartidas a outorga, pela câmara, de uma juro anual de 10.000 reais, e a concessão régia do relego do sal de Azurara, à imagem do que tinham em Vila do Conde, transferindo-se para o concelho a propriedade e o arrendamento da barca de passagem, nomeadamente no decurso da construção da ponte. Contratos posteriores, de 10 de Setembro[325] e 19 de Novembro de 1620[326], continuam a referir os 10.000 reais, eventualmente substituídos por 50 alqueires de pão, mas já nada dizem acerca do relego do sal, sendo no primeiro contrato apresentado como condição *sine qua non.*

Ainda não definitivo, mas confirmado por carta régia de 24 de Abril de 1641[327], parece ter sido o contrato firmado entre as partes referidas em 28 de Julho de 1639[328]. Nestoutro contrato, autorizado pelo provincial da ordem de S. Francisco, fixa-se o valor anual a pagar pela câmara em 25.000 reais, e quanto à localização prevista para a construção prevê-se que "... *a obra da dita ponte que ha de fazer no Rio d'Ave desta ditta*

---

322 A.M.V.C. - A/196.

323 BARROS, João de - *Geographia d'Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes*, Porto, 1919, p. 125.

324 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 29, fl. 88v-90.

325 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 39, mç. 10, s.n.

326 *Ibidem.*

327 Certidão em pública forma passada em 7.Julho.1748 do registo contido no Livro 4° de Registo Geral da Câmara, fl. 108, o qual transcreve a referida carta, cujo original desconhecemos. (A.N.T.T. - *Conv. Stª Clara V. Conde*, cx. 39, mç. 10, s.n.). Note-se que se trata da confirmação régia do contrato firmado e não de qualquer alvará de licença para construção da ponte.

328 *Ibidem.*

villa (...) ha de fechar no lugar de Azurara junto a ermida do Corpo Santo e da parte desta villa aonde milhor quiserem e parecer..." [329].

Esta subida do valor a pagar, em 150%, deverá integrar, por certo, o valor correspondente aos ganhos esperados do relego do sal de Azurara, o qual, ao que tudo indica, nunca foi outorgado pelo monarca. Mas, mediante este quadro e o previamente traçado acerca da evolução dos arrendamentos da barca de passagem, caber-nos-á perguntar até que ponto as religiosas e os seus administradores não inflaccionaram intencionalmente os valores desse arrendamento com o intuito de garantir um padrão de juro anual mais elevado a pagar pelo concelho. Note-se que estas primeiras décadas do século XVII equivalem, simultâneamente, a um reforço da vontade do município de levar a bom termo o projecto, mas também às primeiras manifestações de anuência ao mesmo por parte do Mosteiro, mediante contrapartidas tidas como vantajosas.

O concelho parece ter finalmente conseguido o tão almejado alvará, autorizando a obra e a respectiva finta, que seria lançada nas comarcas de Entre-Douro-e-Minho e Beiras. Monsenhor J. Augusto Ferreira data-o de 29 de Novembro de1640[330] e os procuradores às cortes joaninas de 1641 e 1645 a ele se referem com veemência, solicitando a sua confirmação. Aí explicitamente se diz que a obra está já orçada, e feita a traça[331]. Note-se que tal sucesso do concelho se deverá, em grande medida, a um contexto nacional favorável, sendo notória, nos reinados filipinos, uma maior relevância dada à construção de pontes, tornadas, de resto, fundamentais, não só por questões de circulação, mas também por razões militares. Atente-se nas novas necessidades criadas pelo transporte das peças de artilharia[332].

O facto é que D. João IV não confirma as prévias provisões, encontrando-se, em 1654, de novo o corregedor do Porto em Vila do Conde a reavaliar a situação. Isso mesmo é dito em carta deste, de 25 de Abril desse ano, na qual explica: "*Ate o presente não tenho ordem de Sua Magestade pera fazer esta ponte e só a tenho pera se por em pregão pera ver Sua Magestade se a deve conceder...*" [333]. Em paralelo, e apesar da anuência contratual que referimos, o facto é que nesse mesmo ano de 1654 nos deparamos, de novo, com obstáculos de monta apontados pelas religiosas à erecção da ponte. Uns atinentes à sua localização, tida como lesiva da privacidade do convento; outros referentes à diminuição de rendas que daí resultaria; alguns, enfim, balizados nos danos previstos sobre as suas valiosas azenhas. O articulado do documento é suficientemente sugestivo para justificar a sua transcrição: " *Diz a reverenda madre donna Joanna de Meireles [...] que a sua noticia chegou trata a Camara e povo da ditta vila de*

---

[329] *Ibidem*, fl. 2v.
[330] FERREIRA, Mons. J. Augusto - *op. cit*, pp. 65 - 71.
[331] A.N.T.T. - Cortes, mç. 10, nº 74.
[332] Sobre este assunto vd. ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de - *op. cit*, pp. 143-144.
[333] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 39, mç. 10, s.n.

fazerem ponte na barca de pasajem debaxo das genellas do ditto convento; devassando a clausura e dormitorios com notavel escandalo, sendo mais licito fazer se a Senhora do Socorro onde fique apartado e livre de profanar a hum convento tão autorizado como he Santa Clara de Vila do Conde. Outrosy he causa de grande perda pera as suplicantes por ser sua a renda da barca, e no mesmo sitio terem sette azenhas que rendem quatrocentos e vinte alqueires de trigo, e com a obra da ponte, ficão perdidas.... " [334].

Aqui abandonamos um percurso que, como vimos, se alonga até 1792. Note-se, de resto, que estes não são os únicos entraves colocados pelo Mosteiro às vias de acesso a Vila do Conde. Idênticas restrições são identificadas nos acessos terrestres. A importância destes torna-se notória, em particular pelo facto de a vila depender quase integralmente do exterior para garantir o seu abastecimento. À imagem do que se passa noutros municípios, os investimentos feitos pelo de Vila do Conde no conserto dessas principais vias de entrada/saída da vila patenteiam-se em numerosos registos de vereação[335].

Ora lembremos que, segundo o foral manuelino, eram as freiras donatárias também dos direitos sobre os maninhos, situados, naturalmente, no termo da vila, e que por estes passavam os eixos de entrada e saída da localidade. Assim sendo, tornam-se inevitáveis os confrontos com o poder concelhio neste domínio. No intuito de não nos alongarmos na análise desta questão, centraremos as nossas observações nos quadros e argumentos sintetizados em dois processos judiciais datados, respectivamente, de 1559 e 1593 em que são autoras as religiosas de Santa Clara e réu o concelho, nos quais se equaciona o essencial sobre esta matéria.

No primeiro processo[336], envolvendo intervenções do concelho nas chamadas "Bouças da Areia", uma das saídas da vila para o mar, confrontam-se duas premissas contidas no foral manuelino sobre esta matéria. As religiosas invocam os direitos que têm sobre os maninhos, nos quais cobravam, como vimos já, o 1/5 e o 1/6 de todos os frutos e novidades; o concelho balizava-se no pressuposto de que o usufruto dos maninhos pelo Mosteiro estava limitado pelos interesses e serventia da vila e dos seus moradores, e é em função do interesse municipal que manda derrubar árvores de fruto e intervém nos referidos terrenos, no intuito de favorecer a saída da vila para o mar.

O segundo processo, do ano de 1593, envolve a chamada "Bouça de Barreiros", sita num dos limites extremos da vila, confinante com o termo de Barcelos e, em particular, o Campo da Choca, nome evocativo da sua antiga utilização, enquanto espaço onde se jogava o dito jogo, constituindo-se ao tempo da contenda como local de exercício dos alardos. Nele confluiam, segundo informação do documento, três caminhos

---

334 *Ibidem.*

335 Vejam-se, como significativos, os registos situados nos anos 1538, 1548, 1556 ou 1631 (A.M.V.C. - Lv. 17, fl. 72-72v.; Lv.18, fl. 97; Lv. 19, fl. 166; Lv. 28, fl. 84-84v e 85v-86; Lv. 28, fl. 102).

336 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 55, mç. 28, s.n.

essenciais à circulação na vila: um que ia para a Retorta, outro que ia de S. Francisco para S. Bartolomeu e um terceiro que ia de Fonte da Vila também para S. Bartolomeu[337]. Se, neste último caso, o concelho se vê absolvido pelas intervenções aí feitas, nos restantes dois (Bouças da Areia e de Barreiros), vê-se obrigado a indemnizar o Mosteiro. Estas decisões são bem reveladoras do poder de interferência deste em espaços e eixos nucleares para a circulação concelhia.

O mesmo se diga do espaço envolvente da fortaleza de S. João Baptista, quando construída, o qual, enquanto maninho, era pertença do Mosteiro, e só passou a maior controle do concelho através de um instrumento de aforamento feito, em 2 de Setembro de 1627, ao seu sargento-mór. Os motivos que balizam esse contrato evidenciam, uma vez mais, a dependência da vila, e do próprio rio, dessoutro poder. De resto, a câmara dá o seu assentimento ao referido aforamento "... *por entenderen a utilidade e proveito que era darse o dito maninho ao dito castello que sua enxellencia mandou fazer na bara desta villa pera lhe ficar en presa o resio livre e outrosi pello ben que resultaria ao rio e bara desta villa criase no dito resio jumcos feno e mato pera impidimento d'area não afogar e entupir o Rio e bara [...] e asi fica area corendo e asi na costa se poder tirar argaso livremente dentro dos ditos marcos do dito risio...*"[338]. Entre outras informações, este texto evidencia a acção indirecta exercida pelo Mosteiro sobre o rio e barra, enquanto donatário dos terrenos sitos nas suas margens.

Do que fica exposto se poderá auscultar algumas das dificuldades que o poder concelhio teria que enfrentar, de forma sistemática, pelo largo espectro de regalias usufruídas por um donatário de direitos régios que, perdido o senhorio, permanece com ampla capacidade de intervenção na vida do município, e isto mesmo no domínio infra-estrutural, como se pode comprovar pelo que apuramos sobre a barca de passagem, a construção da ponte, ou sobre o usufruto dos maninhos.

Afirmamos em cima que, atendendo às dimensões do concelho; à sua especificidade, relacionada com a falta de um termo; ao facto de se revelar algo marginal em relação aos principais eixos de circulação de Entre-Douro-e-Minho, Vila do Conde não deve a sua pujança e desenvolvimento no século XVI a qualquer implantação territorial, mas antes a um dinamismo interno directamente relacionado com o mar. Disso trataremos na II Parte desta dissertação. Mas Vila do Conde era também banhada por um rio, disponibilizador natural de recursos. De que modo pôde o concelho usufruir desses recursos fluviais? Esta questão de novo nos levará a discutir as relações do município com esse outro poder tutelar, o do Mosteiro de Santa Clara, enquanto donatário dos direitos régios. E essa discussão poderá ser centrada, a título exemplificativo, em duas questões

337 *Ibidem.*
338 A.M.V.C. - Lv. 123, fl. 192v.

nucleares para a vida concelhia: as referentes às azenhas e às pesqueiras existentes no rio Ave.

No que se refere às azenhas, sendo elas um instrumento imprescindível para assegurar o abastecimento de um bem essencial - o pão, é compreensível que a intenção de as construir se tivesse definido desde cedo, motivada, de resto, pelo próprio aumento do aglomerado populacional existente na ou nas margens do rio Ave. Assim, vimos já, que nas inquirições de 1258, os jurados de Pindelo se referem a essa intenção, atribuída aos descendentes de D. Maria Pais, os quais demandavam, de resto, a exclusividade de direitos sobre esse empreendimento. Aí se diz, recordemo-lo, que "... *homines Ville Comitis fecerunt molendinos et zenias contra Villam Comitis; et homines Pinidilli voluerunt similiter molendinos et zenias facere contra Pinidilium, et tunc Dompna Maria Pelagii mandavit eis defendere quod non facerent ibi quia mandaret eas inde destruere.*"[339].

Apesar disto, ao rei continuavam a pertencer os direitos sobre o rio, já que é D. Afonso III e não o senhorio da vila quem doa, em 1270, dois assentos de azenhas, as quais deveriam estar construídas no prazo de um ano na margem de Vila do Conde ("...*ab isto festo Sancti Johanis Baptiste proximo venientis...*")[340]. Este facto, nada tendo de excepcional, já que por princípios legalmente estabelecidos se encontravam reservados aos monarcas e, por sua outorga, às populações locais, isto é, aos concelhos, o usufruto dos recursos fluviais do reino, não prescreve norma em Vila do Conde. Pelo contrário, vários indícios nos permitem documentar uma clara apropriação desses direitos, primeiro pelos senhores da vila e depois pelo donatário dos direitos régios: o Mosteiro de Santa Clara. Para isso nos remete a prévia citação das inquirições de Pindelo, de que falaremos com detalhe a propósito das pesqueiras do rio Ave. Retomemos, todavia, a questão das azenhas.

As referidas no documento de 1270 são, por certo, as futuras azenhas do Mosteiro de Santa Clara, por doação feita por D. João I, em 23 de Novembro de 1385, e confirmação de D. Duarte, de 4 de Junho de 1436[341]. Sabemos que na margem de Azurara existiam também azenhas em funcionamento, sendo seu proprietário o Marquês de Vila Real[342]. Destas, porém, não falaremos em particular, limitando-nos a reflectir sobre as implicações na vida municipal daquelas que eram propriedade do Mosteiro.

---

339 Cf. *Portugaliae Monumenta Historica - Inquisitiones*, Vol. I, p. 482.

340 TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, doc. IV, pp. 41-42.

341 Idem - *ibidem*, doc. XXVIII, pp. 77-78; A.N.T.T. - Leitura Nova - Além Douro, lv. 4, fl. 279 v. e Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n. (É este último documento um traslado autenticado de 20 de Abril de 1795).

342 Destas azenhas fala-se já em 1511 num registo de vereação em que se refere o auto de avaliação de uma azenha que está da parte de Azurara, a qual o então senhorio de Azurara obtivera por sentença contra o Mosteiro de Santa Clara (A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 292-293). O marquês de Vila Real adquire, por sua vez, os direitos sobre essas azenhas com a compra do senhorio de Azurara a João da Silva. Acerca desta matéria, vd. FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha, e outros - *Azurara. Subsídios para a sua monografia*, Porto,

Da actividade destas azenhas, reflexo, em última instância, da própria procura e, portanto, do aumento populacional de Vila do Conde, é testemunho a multiplicação do número de moendas. Note-se que no documento de 1270 se referem duas azenhas[343]; em 1472, data de um instrumento de aforamento, elas eram já quatro[344]; em 1540 seriam seis, conforme se testemunha num processo sobre o derrube dos seus açudes[345], e em 1562 eram já sete, como se declara no contrato celebrado entre o Mosteiro e o Marquês de Vila Real acerca da comparticipação nos gastos do conserto dos açudes de ambas as azenhas[346]. A fórmula para incentivar o seu aumento parece estar já adquirida em 1472, estipulando-se no contrato referido: "... *que vos Estevam d'Affonso possades fazer huma outra zenha a de fora das outras de contra o agiam se quiserdes e se fezerdes nom pagarredes dela mais pensam de que susso dicto he quanto monta os dictos vynte e sete annos e dy adiante se afforara com as outras...*"[347]. Isso mesmo fica claro nos autos de diligências de 1540, data em que o foreiro da altura, Diogo Luís, se encontrava a aumentar e a reforçar os respectivos açudes[348].

Das implicações que a actividade destas azenhas e, em particular, a construção e aumento dos seus açudes tinham no assoreamento da barra e na navegabilidade do rio, conducentes ao seu derrube e reedificação, falaremos oportunamente. Refiramos agora a sua real importância para os moradores de Vila do Conde.

Sabemos, é certo, que estas não eram as únicas moendas na margem norte do rio Ave. Para além das azenhas da Retorta, do abade de Balasar, outras havia, em 1540: umas de propriedade de um Filipe Rodrigues e situadas a 1/4 de légua da vila; outras de André Afonso Folgueira e Francisco de Barros, ambos moradores em Vila do Conde. Conforme se pretende provar na contenda de 1540, estas azenhas, assim como as do abade de Balasar eram, porém, atingidas por vários inconvenientes: estavam localizadas longe da vila, não responderiam senão a cerca de 1/3 das necessidades da sua população, e não podiam moer todo o ano, estando paralisadas no Verão, por falta de caudal de água

---

Junta da Província do Douro Litoral, 1948, pp. 17-18.

343 TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, doc. IV, pp. 41- 42.

344 A.N.T.T. - *Conv. Stª Clara V. Conde*, cx. 37, mç. 7, s.n.. Instrumento de aforamento das azenhas a Estevão Afonso, moleiro, em V. Conde - 30. Dezembro. 1472.

345 A.N.T.T. - *Conv. Stª Clara V. Conde*, cx. 37, mç. 7, s.n., fl. 75-77.

346 Contrato firmado em Vila do Conde - 17.Julho.1562 (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n.).

347 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n.

348 Em torno das azenhas, localizadas acima do local de travessia da barca de passagem, existia todo um complexo de produção constituído pelos referidos açudes, e por herdades, tapadas e vinha, localizadas por certo no *hinterland* que lhes dava acesso, conforme se depreende do processo referido, e do prazo de 1472 que citamos. Aí se diz: "*...que vos aiades as dictas zenhas todas quatro e as corregades e repaarrees e aproveytedes em tall gissa que ellas melhorem e nom peiorem assy meesmo repayrades a çuda dellas e com todas suas emtradas e saydas novas e amtyguas e com todas suas erdades e tapadas e cantynhas e vynha e cousas que a ellas pertencem... (Ibidem).*

que as fizesse funcionar. As demais azenhas situar-se-iam a mais de 1/2 e 1 légua de distância, ou mesmo a 3 léguas, em Barcelos[349].

Em suma, do bom funcionamento, e da capacidade de resposta das azenhas do Mosteiro parecia depender o eficaz abastecimento da vila em farinha, estando os percursos a efectuar em direcção às outras azenhas, plenos de obstáculos e perigos. Isso mesmo se pretende provar em relatos de 1544 e 1546, redigidos pelos agentes das freiras após o derrube dos açudes das suas azenhas. Argumentos tendenciosos, sem dúvida, e estrategicamente comprometidos, não podendo enquanto tal ser aceites sem crítica, mas assaz sugestivos para a partir deles tentarmos aproximar-nos de alguns quadros vivos do quotidiano dessas populações.

Diz-se nesses apontamentos do Mosteiro: "*...he visto e provado que nom podem* [os moradores da vila] *aver farinhas no imverno com cheas commo forão este ano e nom movião com as grandes cheas e se perdeo muito pão que dentro nas açenhas stava. E asi per ho grande trabalho que he hiam moer huma legoa e ao menos mea legoa da villa per chuvas e lamas grandes e no verão com calores e po e trabalho das pesoas molheres velhos e moças e com suas desonras que dahi se segue e antes morem de fame muitas pesoas que mandarem suas filhas e molheres as acenhas mea legoa e huma legoa...*" [350].

Acrescem a estes inconvenientes, descritos com manifesto exagero, a má qualidade da moagem, os custos elevados do transporte e o tempo que despendem para moer pouca quantidade de pão nas azenhas de Barcelos, dando os seus moleiros prioridade aos vizinhos dessa vila[351], ou aquelas decorrentes de o seu ouvidor embargar o retorno do cereal moído, alegando as posturas municipais que proibem a saída de pão da vila e seu termo[352].

Nestes e noutros argumentos se balizou D. João III para, através do referido alvará de 1557, autorizar a reconstrução dos açudes e o funcionamento das 6 moendas, como se encontravam antes do derrube[353]. Assim se repõe a dependência da população da vila face às azenhas do Mosteiro que continuam em crescimento de infra-estruturas e de rendimentos. Das infra-estruturas falamos já. Quanto a rendimentos, e sem nos preocuparmos em fazer um levantamento exaustivo da questão, é manifesta uma tendência ascendente, pelo menos no decurso do século XVI. Se o foro a pagar anualmente pelo arrendatário de 1472 eram 56 teigas de figo[354], em 1540 fala-se em rendimentos na ordem

---

349 Cf. informações inclusas no processo de 1540 sobre o assoreamento da barra (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37.mç.7, s.n., *passim*).

350 Apontamentos feitos em Vila do Conde - Janeiro de 1544. (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx.37, mç. 7, s.n., fl. 1-1v.).

351 *Ibidem.*

352 Cf. novos apontamentos apresentados pelo Mosteiro ao rei, no ano de 1546 (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx.37, Mç. 7, s.n., fl. 3v.

353 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n. (Alvará, já referido, de Lisboa - 24. Março.1557).

354 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n. (Contrato de arrendamento das azenhas de

dos 200.000 reais para os senhorios enfiteutas e moleiros[355]; em 1566, menciona-se um rendimento anual de mil e tantas medidas de pão[356] e em 1654, 420 alqueires de trigo/ano para o Mosteiro[357]. A despeito da dificuldade de comparação entre os valores mencionados[358], os volumes em causa dão-nos uma clara ideia da vitalidade destas estruturas.

Se a exploração das azenhas, nos moldes em que até agora a descrevemos afectava decisivamente a vila, pela positiva (capacidade de resposta e abastecimento da população em farinha) e pela negativa (eventuais repercussões no assoreamento do rio e barra), sem qualquer intervenção do concelho, que sobre elas não detinha quaisquer direitos, o mesmo parece acontecer com as pesqueiras que com as suas açudadas se criam. E isto remete-nos para a segunda contenda referida entre o Mosteiro e o concelho, relativa ao aproveitamento das pesqueiras do rio Ave, a qual se define, em particular, em torno do chamado "poço dos sáveis", se bem que todavia o transcenda.

Já em finais do século XV, muito provavelmente no início da década de 80 refere D. Maria de Meneses o seu receio de perder as rendas das pesqueiras e couraças, consideradas "*...a milhor cousa que o mosteiro tem pera seu suportamento* [...] *porque nossas rendas se irão todas a perder perdida a pescaria...*" [359]. A criação de pesqueiras artificiais no rio Ave era, de resto, prática ancestral, como provam os depoimentos dos jurados de Pindelo contidos nas inquirições de 1258. Depoimentos que igualmente sugerem que os recursos fluviais eram, ao tempo, de usufruto colectivo, ainda que fosse de recente memória a prioridade dada aos habitantes de Vila do Conde nessa apropriação: "*Interrogatus de hominibus qui piscantur in fluvio Ave cujus modi forum faciunt inde Domino Regi, dixit quod antequam Dominus Rex daret ipsam Villam Comitis Dompne Marie Pelagii quod solebant ponere homines Ville Comitid primo et principaliter palos in fluvio Ave in loco qui dicitur Petra rubea et faciebant ibi canarios ad piscandum pisces, et postquam ipsi facerent suos homines Pinidilli super illos, et de piscibus quos piscabantur adveniebant se cum Maiordomo sicut melius poterant* " [360].

1472)

355 Processo sobre o assoreamento do rio acima citado, fl. 9v.

356 Carta de sentença da Casa do Cível, dada em Lisboa - 28.Março.1566. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde - cx. 37, mç. 7, s.n., fl. 2.

357 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 39, mç.10, s.n. Apontamentos já citados a propósito da construção da ponte sobre o rio Ave.

358 Para a análise desta questão teremos que assumir como factores de distorção do rigor pretendido o facto de a informação de 1566 ser veiculada pelo foreiro das azenhas, agente de um processo em que solicitava uma indemnização por perdas e danos, sendo assim de presumir exagero nas declarações prestadas, a par da circunstância de aí, ao contrário do que acontece para 1654, não se dizer se essas medidas se referem a foro pago ao Mosteiro, ou à totalidade do rendimento das azenhas. Pelo contexto, pensamos poder presumir que se trata de rendimento total.

359 Declaração inclusa no traslado de uma petição apresentada ao rei pela referida abadessa no decurso do processo, que já analisamos, contra D. Pedro de Meneses. O documento, não datado, remete, contudo, para documentos produzidos em 1479 e 1480. (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 12, s.n.).

360 *Portugaliae Monumenta Historica. Inquisitiones*, vol. I, p. 481.

Este princípio não parece, de resto, ter sido posto radicalmente em causa no espaço e tempo que estudamos. A defesa, pelo Mosteiro, dos direitos que reivindica sobre a pesca no rio limita-se aquela decorrente da formação de pesqueiras artificiais criadas pelos "poços" formados pela retenção da água nos açudes das suas azenhas[361]. Pelo valor económico assumido por essa pescaria, que incluía, segundo informam, grande quantidade de sável, lampreia e outro pescado, este constitui-se como um novo espaço de colisão com os interesses da população em geral, e da estrutura administrativa do município em particular. O processo está documentado para um período que vai de 1570 a 1645[362]. As petições, libelos, sentenças e sobresentenças que inclui revelam, por si só, a importância que lhe era atribuída pelas duas partes em contenda.

Sem nos determos num historial minucioso desta questão, que merece, de resto, um tratamento singular, equacionaremos, sumariamente, os principais dados do processo, procurando identificar os interesses em confronto. O objecto da contenda, a pesqueira, conhecida, como dissemos, por "o poço dos sáveis" parece ter-se constituído apenas após a reedificação das azenhas e açudes, isto é, após 1557, e localizar-se-ia entre os anteriores açudes (os derrubados pelas diligências de 1540-44), de que falaremos, e os que novamente se fizeram, mais a montante. Estendendo-se até às azenhas do Marquês de Vila Real, da parte de Azurara, distaria a referida pesqueira, segundo informação do procurador dos feitos reais, em 1595, cerca de 20 varas das azenhas do Mosteiro, situando-se o areal de recolha do pescado a cerca de 30 varas das mesmas[363]. Com isto se pretende provar que se localizariam em pleno rio, em local de grande caudal de água e sem a proximidade necessária para se constituirem como propriedade das autoras.

De resto, os termos da contenda alteram-se ao longo do período que referimos. Enquanto nos primeiros autos conhecidos, de 1570, as religiosas apenas solicitam a proibição da pesca defronte do Mosteiro, invocando o facto de se sentirem devassadas e desrespeitadas pelo alvoroço, brigas, uso de linguagem desbragada e pelos corpos desnudados daqueles que aí pescavam e alegando ainda prejuízos causados nos seus açudes[364], já nos autos de 1587, feitos após um prévio processo cuja sentença fora favorável ao concelho[365], explicitamente reivindicam exclusividade de direitos sobre a

---

361 O mesmo parece ter acontecido, de resto, do lado de Azurara, em torno das azenhas aí existentes. É o que parece provar o auto de avaliação de 1511, já citado, feito na sequência de uma sentença dada contra o Mosteiro de Santa Clara, o qual menciona uma azenha e pesqueira feitas da parte de Azurara (A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 292-293).

362 A documentação consultada encontra-se disseminada por A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, incorporando, sobre esta matéria, 17 processos e autos de diligências referentes aos anos 1570, 1587, 1588, 1594, 1595, 1597, 1628, 1640, 1644, 1645, e por A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 230-242.

363 Informação contida no traslado da sentença dada em Lisboa - 4.Fevereiro.1597. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n., fl. 14.

364 Cf. traslado dos autos feitos em Vila do Conde, em 8.Julho.1570, pelo Ldº Brás Ferreira, provedor da comarca de Viana, de acordo com o estipulado em provisão de D. Sebastião, de 11.Maio.1570. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx.37, mç. 7, s.n.

365 Deste processo não conhecemos os autos nem a sentença, mas tão só a referência que a eles é feita em

referida pesqueira[366]. Os argumentos invocados, reiterados nos autos de 1594, 1597, 1628 e 1640[367] poderão ser sistematizados em alguns itens:

1. a posse imemorial das azenhas e da pesca que em seu torno se efectuava, usurpada pelo concelho, ao atribuir licenças de pesca aos habitantes da vila (argumento sedicioso, já que parece ficar provado que a referida pesqueira se constitui apenas após a reedificação do complexo azenhas-açude, como se disse);

2. a localização da referida pesqueira no poço formado pelos seus açudes e, portanto, de sua propriedade;

3. o areal de recolha das redes ficaria defronte das suas azenhas, sendo sua propriedade, já que ao Mosteiro pertenciam todos os maninhos da banda do mar;

4. a pescaria das lampreias que igualmente se fazia no mesmo poço era já sua, ainda que com uma técnica diversa e específica (feita com nasas dos naseiros);

5. a apropriação do poço pelo Mosteiro em nada prejudicava as embarcações surtas no rio, depois de entrada a barra (resposta à objecção do concelho com este teor, à qual seriam certamente sensíveis os agentes do poder régio. Note-se, todavia, que segundo informação do procurador dos feitos reais, as autoras faziam lanços para além do dito poço, até à barra, situando-se o lugar extremo em que o faziam a cerca de 250 varas das azenhas, obrigando, inclusive, a levantar âncora os navios que aí estavam, para lançarem as suas redes[368]).

A este enunciado contrapõe-se o quadro traçado pelo concelho, segundo o qual:

1. o rio Ave era "caudal e navegavel" (sic) e nele entravam embarcações cuja estada era incompatível com a apropriação do rio por particulares, salvo sob expressa doação régia, inexistente;

2. a autorização de fazer coutadas no rio seria sobremaneira prejudicial à construção naval e à navegação (argumentos estratégicos, que visam claramente apelar ao interesse do reino e à particular sensibilidade régia a estas questões, nucleares neste contexto de expansão marítima);

3. o Mosteiro nunca tivera exclusividade de pesca no dito poço. Quando o fazia, era sob licença da câmara passada ao seu feitor, segundo procedimentos comuns à restante população, sendo aquele autorizado a pescar nesse e noutros poços do rio;

4. o direito de os pescadores da vila poderem pescar em todo o rio era ancestral, permanecendo a pescaria desse poço particularmente rentável e de grande valor para a comunidade piscatória da vila.

1587.

366 Cf. carta de sentença dada pelo juiz dos feitos reais no Porto, a 14.Agosto. 1587. A.N.T.T. - *Conv. Stª Clara V. Conde,* cx.37, mç. 7, s.n.

367 *Ibidem.*

368 Cf. traslado da sentença da Casa da Suplicação de 4. Fevereito. 1597. *Ibidem.*

Os argumentos em causa, ainda que repetidos, por uma e outra parte, e sempre avaliados por indagações feitas *in loco* por representantes régios, deram, todavia, origem a sentenças diversas. Assim, se a sentença e sobresentença, dadas no Porto, em Agosto e Novembro de 1587 foram favoráveis ao Mosteiro, e conduziram à tomada de posse do poço pelos seus representantes, em 18 de Janeiro de 1588, já a sentença dada, por apelação, pela Casa da Suplicação, em 4 de Fevereiro de 1597, se mostra favorável ao concelho, e motiva a tomada de posse do objecto da contenda pelos oficiais concelhios em 26 de Março do mesmo ano. Do mesmo mês datam novos embargos cometidos pelas religiosas e um pedido de revisão da sentença, o qual não parece, contudo, ter tido qualquer efeito. Em 1628 reinicia-se o processo, neste mesmo ponto, e em 1640, 1644 e 1645 são noticiadas novas diligências feitas na vila pelo corregedor da comarca do Porto.

Desconhecemos o desfecho da contenda, que cremos favorável ao concelho. Num outro processo de 1723 é invocado pelo Mosteiro o direito de pesca exclusiva na sua pesqueira das lampreias, sem se referir, no entanto, a idêntico direito sobre a pesca ou o poço dos sáveis. O local da pesqueira não parece ser, de resto, o mesmo. Com efeito, aí se refere a sua "... *pesqueira de lampreias* [...] *desde os das suas azenhas que tinha no rio daquella villa para baixo athe o segundo rego que sahya da orta do convento que hera o que ficava da parte do poente e dahy em direitura atraveçando o rio d'Ave the a dita furada onde se prendiam os navios da parte de Zurara.*" [369] A demanda fora despoletada por uma estacada posta no rio pelas religiosas, pretendendo demarcar a sua pesqueira, por duas vezes retirada pelas autoridades concelhias, sob o alegado de ser a estaca colocada muitas braças abaixo das azenhas, ocupando uma grande porção de rio, de que o povo estava de posse. Isto mesmo parece sugerir a subsistência da prévia sentença favorável à Câmara no processo do poço dos sáveis.

Do real valor desta pesqueira para a população falam de forma eloquente vários indícios fornecidos de forma indirecta pelos processos citados. Em primeiro lugar, as avaliações feitas em torno dos rendimentos anuais do poço, apontando para 50 a 60.000 reais[370]. Em segundo lugar, as repetidas alusões à apetência de toda a comunidade piscatória por alcançar lanços de rede nesse poço, facto responsável, quer pelas arruaças indicadas no documento de 1570, quer pelo procedimento normalizado pela Câmara de repartir, depois de feito pregão, os referidos lanços pelos pescadores de Vila do Conde e Azurara, assim como pelas confrarias pobres da mesma vila[371].

Em suma, o prévio enunciado permite, ao que cremos, equacionar a importância, para a vila, dos recursos fluviais, cuja discussão aqui cingimos a duas questões nucleares: a das azenhas e a das pesqueiras. Elas afiguram-se-nos

---

369 Carta de sentença dada pela Casa de Relação do Porto, a favor do Mosteiro de Santa Clara, em 18.Janeiro.1723. *Ibidem.*

370 Cf. carta de sobresentença de 24.Novembro.1587. *Ibidem.*

371 Cf. autos de diligência feitos pelo Dr. Jorge da Silva Mascarenhas, em 1640. *Ibidem.*

paradigmáticas como índices de análise dessoutra realidade: a da sistemática interferência do Mosteiro de Santa Clara no aproveitamento desses recursos pela comunidade urbana, e a consequente colisão de poderes e influências entre este e o concelho, numa luta globalmente favorável, de resto, às religiosas. Basta que, no conjunto dos numerosos processos judiciais aqui analisados, se contabilizem aqueles que se mostraram adversos aos interesses do concelho. Fossem as decisões tomadas balizadas exclusivamente em princípios de direito (favoráveis, como vimos, às religiosas, primeiro enquanto entidade senhorial, depois enquanto donatárias dos direitos régios), ou pressionadas por influências movidas pelo Mosteiro, ou ainda pelos abundantes recursos financeiros de que dispunham, em confronto com os parcos rendimentos concelhios[372], o facto é que as entidades municipais se viram sistematicamente confrontadas com uma força de bloqueio que não conseguiram, com frequência, ultrapassar.

Importa, finalmente, lembrar que a pressão exercida por esta poderosa comunidade de religiosas ultrapassava os domínios político, infra-estrutural ou económico, de que temos vindo a falar. Ela exercia-se sobre o próprio quotidiano, como vimos já. A atestar a veracidade desta pressão exercida pelo Mosteiro de Santa Clara sobre o concelho e, em particular, sobre a vila, cremos ter já fornecido provas eloquentes. Quanto à sobrecarga do concelho em termos financeiros e às suas dificuldades de resposta às necessidades da vila, será matéria que abordaremos depois de configurado o quadro administrativo em que essas questões se debatem.

1.3. Quadro administrativo, financeiro e político

O objectivo último deste *item* prende-se com a discussão das limitações e potencialidades de um espaço político-administrativo correspondente ao concelho de Vila do Conde, no qual se integra a vila que procuramos estudar e em que se definem percursos e estratégias que o articulam com um projecto nacional de projecção ultramarina. Para tanto, prosseguiremos, antes de mais, uma tentativa de reconstituição dos quadros administrativo e financeiro desse município, sem nunca esquecer que os seus desempenhos são influenciados, por vezes mesmo ditados, pelo enquadramento jurisdicional a que nos referimos no capítulo anterior.

O facto de se tratar de um senhorio particular; a circunstância de sempre ter estado em mãos de famílias, laicas e religiosas, poderosas e influentes no contexto nacional, sejam elas os descendentes, ainda que bastardos, de D. Sancho I e de D. Dinis,

---

372 Esse é um argumento agitado pelo concelho nas contraditas apresentadas ao pedido de revisão de sentença feito em 1640 pelo Mosteiro. Aí se refere ter a instituição religiosa uma renda anual superior a 14.000 cruzados, enquanto o concelho não disporia, de mais de 20.000 reais de rendas para poder defender os seus interesses. Daí que não tivesse sequer cobrado do Mosteiro os 40.000 reais que por sentença (certamente a de 1597, favorável ao município) ainda lhe devia (*Ibidem*).

o Mosteiro de Santa Clara ou a poderosíssima casa de Bragança; o facto de esse senhorio se situar entre os que mais prerrogativas afirmam face ao poder régio e entre os que com maior eficácia defenderam os seus direitos face ao mesmo poder, não poderiam ser isentos de implicações a nível do poder e da vida concelhia. E isto num duplo sentido: por um lado, pela capacidade que detinham essas famílias para defender os interesses de um município sob o seu protectorado e jurisdição; por outro lado, pela força política que detinham, e que tantas vezes afrontava interesses e estratégias definidas pelo poder concelhio.

1.3.1. Estatutos administrativos e dependências institucionais

Falamos até agora de "concelho" e de "vila" de Vila do Conde, sem nos preocuparmos em debater essa terminologia administrativa, ou os marcos cronológicos a partir dos quais ela é atribuída à povoação que estudamos. Não incorremos, contudo, em nenhuma falta de rigor, já que no período de tempo a que nos reportamos essas categorias estão pacificamente adquiridas desde longa data. Uma exposição que vise, como no caso vertente, o poder concelhio em particular exigir-nos-à, porém, uma visão retrospectiva que discuta, com maior pormenor, essa matéria. Com maior pormenor, mas porventura, sem maior êxito nos dados compulsados, devido, por um lado, à falta de estudos prévios que enquadrem o debate destas questões num quadro nacional alargado e, por outro lado, à falta de documentação que elucide o caso particular de Vila do Conde.

A matéria em discussão prende-se, objectivamente, com a atribuição de uma carta de foral, com a criação de uma magistratura municipal e com a atribuição do estatuto de vila a um espaço que começa a ser identificado na documentação como "lugar de Vila de Conde", sendo, no século XVI, por norma designado como "vila de Vila de Conde". Centremo-nos, brevemente, em cada umas destas questões.

Que Vila do Conde dispunha de um foral antigo, prévio à carta outorgada por D. Manuel em 1516, está provado por diversas vias. A primeira é o próprio foral manuelino que repetidamente a ele alude, até para referenciar, por continuidade ou ruptura, as cláusulas nele estabelecidas. A sua existência surge, ainda, comprovada por referências explícitas contidas em dois róis de bens do concelho incluídos nos livros de actas de vereações, respectivamente dos anos de 1509 e 1511[373]. Que esse foral fosse dionisino afirma a tradição, mas não o comprovam os documentos até agora coligidos. Com efeito, a despeito do que até ao momento foi divulgado em compilações antigas e em obras historiográficas mais recentes[374], nenhuma das duas cartas de foral identificadas na

---

373 Cf. A.M.V.C. - Lv.16, fl. 131v. e 319.

374 Referimo-nos aos dados e cartas publicadas por FRANKLIN, Francisco Nunes - *Memória para servir de índice dos foraes das terras do reino de Portugal e seus domínios*, Lisboa, Academia Real das Sciencias, 1816 e MARQUES, José Marques -*A administração municipal de Vila do Conde em 1466*. "Bracara

chancelaria de D. Dinis como sendo de "Vila do Conde" são relativas a esta localidade de Entre-Douro-e-Minho. Uma situa-se na Beira, junto ao Mondego[375], a outra em Trás-os-Montes, junto a Lamas de Orelhão, e confinante com o rio Tuela[376], como claramente se infere dos topónimos e marcos geográficos nelas incluídos.

Não procuraremos, de facto, continuar a discutir a possibilidade de derivar o foral de Vila do Conde do labor diplomático do reinado de D. Dinis. Na verdade, ainda que não possamos concordar inteiramente com aqueles que afirmam que "... *nessa época, o rei não daria foral a um lugar onde a coroa não tinha quaisquer direitos, como outros documentos da época clara e expressamente afirmam...*" [377], estando documentados casos em que tal poderia acontecer, parecem ser, porém, estatisticamente dominantes as ocorrências em que os próprios senhores atribuem documentos reguladores de sua lavra a terras sob a sua jurisdição, podendo estes ser, ou não, confirmados pelo poder régio[378].

O facto de terem sido outorgados nesse reinado e no de D. Afonso III forais a Viana da Foz do Lima (1258), Caminha (1284), ou Póvoa de Varzim (1308) apenas cria um contexto favorável à ideia de que Vila do Conde poderia ter sido de igual modo privilegiada nesse período de tempo. Todavia, ao contrário dos restantes, era Vila do Conde senhorio particular desde o reinado de D. Sancho I e, enquanto tal, sujeita a uma outra tutela jurisdicional.

Foral, enquanto diploma normativo das relações definidas entre os habitantes de uma localidade, e entre estes e a entidade outorgante, deveria, de facto, ter sido atribuído a Vila do Conde por um dos seus senhorios, provavelmente ainda laico, isto é, num momento anterior à sua incorporação nos bens do Mosteiro de Santa Clara. Acerca do conteúdo desse diploma, assim como da data precisa da sua outorga, nada poderemos, todavia, adiantar no estado actual dos nossos conhecimentos [379].

Augusta", Braga, 1983, nº 83-84, pp. 5-116. De igual modo, o documento publicado por TAROUCA, Carlos da Silva - *Cartulário...*, doc. VI, p. 43-44, referente à doação, por D. Dinis, do seu reguengo em Vila do Conde a 23 moradores reporta-se a uma localidade situada no Mondego, como claramente se infere do seu conteúdo, repercutindo um erro já cometido pelo próprio escrivão da Torre do Tombo, ao compilar esse documento como referente ao Mosteiro de Stª Clara de Vila do Conde.

375 A.N.T.T. - Chanc. D. Dinis, lv. 1, fl. 151.

376 *Ibidem*, lv.-2, fl. 119v.

377 *Vila do Conde*. "Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira", vol. XXXVIII, p. 485.

378 Vd., a este respeito, as considerações formuladas por Gama Barros, balizadas num detalhado elenco de forais dados por particulares e confirmados ou não pelo rei, o qual aponta para a ausência de uma norma no que a esta prática concerne. (*História da Administração Pública em Portugal. Séc. XII- XV*, 2ª ed., Lisboa, Liv. Sá da Costa, (1945), vol. I, pp. 91 a 98).

379 O desaparecimento do foral antigo do corpo da própria documentação concelhia, onde seria uma peça nuclear, poder-se-à dever, de resto, à tarefa de que fora encarregado Fernão de Pina por D. Manuel, e, antes dele, o juiz dos feitos reais por D. João II, de recolher os forais medievais em ordem à sua revisão pelo poder régio, iniciativa originária da reforma levada a cabo por D. Manuel. Sobre esta matéria, assim como acerca dos pedidos dos povos nas cortes de Évora de 1481 para que se procedesse à reforma dos forais vide, Idem - *ibidem*, vol. I, p. 105 e MAGALHÃES, Joaquim Romero de - *Os Concelhos*. "História de Portugal", dir. José Mattoso, Lisboa, Ed. Estampa, 1993, vol. 3, p. 175.

Do mesmo modo, nada nos autoriza a defender a ideia de que desse diploma dependeu a criação de um corpo de oficiais concelhios ou a atribuição do estatuto de concelho a essa povoação. Estando provada como redutora a concepção de Herculano, segundo a qual os forais conferem existência jurídica a um município, a partir da criação de uma magistratura própria, de natureza fiscal e judicial[380], e desconhecendo nós o articulado concreto do texto, o qual, de resto, só é citado no foral manuelino a propósito da prestação de impostos e tributos, permanece em aberto esta questão.

Todavia, se considerarmos a definição jurídica de município e fizermos depender esse estatuto da existência de uma magistratura própria com carácter electivo[381], as referências documentais conhecidas fornecem-nos algumas balizas cronológicas. Com efeito, nas inquirições afonsinas de 1258 refere-se, como jurado, um "*Sueris Menendi judex eiusdem ville*"[382]. A sentença dada em 1341 a favor de D. Teresa, viúva de D. Afonso Sanches, explicita os seus direitos de nomear meirinho e chegador e mordomo, como já vimos. E acrescenta: "*E que o juiz que ella asy metia, e os que hy forom metudos pellos seus antecessores, ouujram sempre e ouujam todollos feitos ciujs e criminaaes...*"[383]. Desconhecemos qual a legitimidade do primeiro "judex" referido, podendo ser eleito, ou nomeado. Na segunda menção documentada trata-se, sem dúvida, de juízes de nomeação senhorial, não eleitos pelo povo, e, enquanto tal, não representativos de qualquer organização de poder concelhio.

Vida municipal institucionalmente organizada existe, todavia, sem margem a dúvida, já antes de 1466, data dos primeiros livros de vereações. E concelho era Vila do Conde antes de 1456, data da sua primeira participação documentada em cortes, ainda que provavelmente representada por Viana ou Ponte de Lima, localidades com as quais apresenta capítulos conjuntos[384]. Note-se que a sua ausência das assembleias anteriores nada elucida acerca do seu estatuto municipal. Como prova Armindo de Sousa, Vila do Conde era um dos muitos aglomerados de Entre Douro e Minho sem assento garantido nas cortes medievais, e que aí iam a título precário, sem efectividade de participação. E era-o, não por não ser concelho, ou vila, condições imprescindíveis à representação em cortes, mas pelo facto de ser senhorio particular[385].

---

380 Note-se que já Gama Barros relativiza esta teoria escrevendo que "*...para se considerar legítima a existência de um município não era indispensável que a sua instituição tivesse sido autorizada por carta de foral; o uso só por si homologava o facto, e n'este caso, como em muitos outros, constituia direito...*". Cf. *op. cit.*, Vol. I, p. 81. Sobre esta questão veja-se, ainda, entre outros, SOARES, Torquato de Sousa - *Apontamentos para o estudo da origem das instituições municipais portuguesas.* "História da Expansão Portuguesa no Mundo", Lisboa, Ed. Ática, 1937, pp. 78-87 e *Concelhos.* "Dicionário de História de Portugal", vol. II, pp. 137-139.

381 Cf. SOARES, Torquato Sousa - *Concelhos.* op. cit.

382 Inquirição de Vila do Conde, publ. TAROUCA, Caros da Silva - op. cit., doc. II-A, pp. 38-40.

383 Idem- *ibidem*, doc. XVII, p. 60.

384 "Capitulos de Vianna, Ponte de Lima e Villa do Conde" publ. LOBO, A. de Sousa Silva Costa - *História da Sociedade em Portugal no Século XV*, Lisboa, Ed. Rolim, (1984), pp. 568-569.

385 SOUSA, Armindo de - *As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1490)*; Porto, I.N.I.C. - Centro de

Se os resultados obtidos em torno desta questão não se revelam particularmente concludentes, de idêntica falta de consistência se revela a discussão em torno da atribuição do estatuto administrativo de "vila" a Vila do Conde. Este facto colhe, em primeiro lugar, da própria falta de rigor jurídico na definição do termo ainda nos finais da Idade Média. Isso mesmo comprova uma consulta, ainda que não exaustiva, da documentação medieval em que Vila do Conde é invocada. Nesta reflexão, o primeiro tópico de discussão prende-se, no entanto, com a origem do topónimo, que em si próprio inclui a palavra "vila". Sem pretendermos enveredar por um debate de natureza toponímica, ou sequer tomar partido sobre a personalidade tutelar que deu origem ao topónimo, importa, todavia, que fixemos alguns reparos sobre esta matéria.

Que a primitiva ocupação do espaço se organizara num castro, o castro de S. João; que no sopé do monte onde se erigira o castro, e junto à foz do Ave, se viria a estabelecer a "villa" e que aí já se encontrava população fixada e com actividade económica organizada desde antes de 953; que a essa organização social e económica correspondia uma organização religiosa, documentada também já no século X, com referências à igreja erecta no dito castro, são dados historicamente adquiridos e sobre os quais nos debruçaremos de modo muito breve [386].

Que o primeiro documento conhecido em que de forma expressa se menciona "villa de comite" data de 953; que por "villa" deveremos entender uma propriedade rústica, segundo a acepção que lhe é atribuída no período baixo-medieval[387] e que a expressão "de comites" remete para uma prévia organização do território, submetida a um "comes" (chefe civil e militar)[388], pensamos ser também dados historiograficamente sustentáveis, dispensando-nos de buscar, no período da reconquista, uma personalidade concreta que tivesse tutelado esse espaço[389]. De resto, o facto de na documentação medieval e moderna a localidade ser sistematicamente identificada como "Vila **de** Conde" e não "Vila **do** Conde" resultante, porventura, de uma tradução literal da expressão latina para vernáculo, revelará talvez, pela indefinição da partícula de ligação, a ausência coeva de qualquer memória do "conde" (chefe militar ou titular nobiliárquico) que pela primeira vez tivesse tutelado o território, consolidando administrativa e militarmente um núcleo

---

História da Universidade do Porto, 1990, vol. I, pp.189- 206.

386 Estas matérias foram já tratadas, entre outros, por FERREIRA, Mons. José Augusto - *Vila do Conde e o seu Alfoz. Origens e Monumentos*, Porto, Ed. Marques Abeu, 1923; FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *Vila do Conde. As Origens do Topónimo. Tentativa de Identificação*, Barcelos, 1961 (Sep. de "Vila do Conde", nº 3); AMORIM, António Augusto Gomes - *Vila do Conde no séc. XVII: Subsídios para a sua história administrativo-económica*, Coimbra, 1971, dissert. de licenciatura polic.; LARANJA, Manuel A. Reis - *Vila do Conde no século XVI.* Alguns documentos subsidiários para a sua história económica, s.l., 1957, dissert. de licenciatura polic., publ. "Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde", Vila do Conde, Câmara Municipal, Nova Série, nº9, Junho/1992 e segts.

387 VITERBO, Joaquim de Santa Rosa - Elucidário..., ed. crítica de Mário Fiuza, Lisboa, Liv. Civilização, s.d., vol. II, pp. 632.

388 Idem - *ibidem*, vol. II, p. 122.

389 Vide, acerca desta matéria, FREITAS, Eugénio A. da Cunha - *op. cit.*

humano por certo já existente e organizado em torno de actividades económicas ligadas ao mar e ao rio, como parecem sugerir os mais antigos documentos conhecidos que a ele se referem.

Para o provarmos, aqui enunciaremos, em progressão cronológica, as mais antigas referências, nas quais se individualiza, quer o castro de S. João Baptista, quer a "villa" marítima que junto a ele emergiu. Aqui seguimos a compilação apresentada pelo padre Avelino de Jesus da Costa: cc. 570 - "*per illam aquam de Avia in Castrum*"; 953 - "*in ripa maris prope ribulo Ave subtus montis Terroso, id est Villa de Comite (...) et ecclesia que est fundata in castro vocicato Sancto Johanne*"; 1059 - "*et in ripa maris ad foze de Ave Villa de Comitis (...) et ecclesia Sancti Johannis Apostoli*"; 1078 - "*et in Villa de Comite (conde) XII talios de salinas*" / "*et in foze de Ave V.e talios de salinas*"; 1080 - "*salinas meas proprias (...) in foce de Ave in villa quos vocidant Villa de Comide (...) subtus Kastro Sancto Joane discurrende ipso rivolo Ave in terridorio Portugalensis*"; 1100 - "*in Villa quos vocicant de Conde que est in litore maris subtus mons castro Sancti Johannis discurrente rivo Ave (...) II.as salinas* "; 1101- " *in Villa de Comite (...) subtus castro de Sancto Joane in foce de Ave*"; 1223 e 1226 - "*Sancti Johannis de Villa de Conde (Comitis)*" ; 1258 - "*Parrochia Sancti Johannis de Villa de Conde*"; 1320 -"*Ecclesia Sancti Johannis de Villa Comitis* "; 1371 - "*Ecclesia Sancti Johannis de Villa Comitis* " [390].

Para além das menções até agora compulsadas, e consultando o paroquial suevo, no qual se delimitam os onze condados de Lugo, do ano 569[391], deparamo-nos com uma menção, integrada na diocese do Porto, a uma "Villa Comedo", topónimo de formulação próxima daquela que encontramos no documento citado de 1080: "villa de comide". Ora, este topónimo não se encontra identificado por nenhum dos especialistas que trataram da toponímia, quer da diocese de Braga, quer da do Porto, nomeadamente Pierre David[392] e o P. Avelino Jesus da Costa[393].

A hipótese que aqui levantamos, à falta de depoimentos prévios que à partida a excluam, é a de poder existir alguma coincidência entre esta "Villa Comedo" e a posterior "Villa de Comite" / "Villa Comitis" / "Villa de Comide" / " Vila de Conde". Fazemo-lo, todavia, em plena consciência da sua falta de verosimilhança, à luz do que conhecemos dos contextos eclesiástico e político-militar coevos. E isto por uma dupla ordem de razões: 1ª. todos os estudos até agora efectuados em torno da diocese de Braga consagram a possibilidade de um dos seus limites ancestrais e inquestionados ser,

---

390 COSTA, P. Avelino de Jesus da - *O bispo D. Pedro e a organização da diocese de Braga*, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra - Instituto de Estudos Históricos Dr. António de Vasconcelos, 1959, vol. II, pp. 1-2.

391 *Liber Fidei Sanctae Bracarensis Ecclesiae*, ed. crítica pelo P. Avelino de Jesus da Costa, Braga, Junta Distrital de Braga, 1965, Doc. 10.

392 DAVID, Pierre - *Études Historiques sur la Galice et le Portugal du Vie. au XIIe. siècle*, Lisboa, Liv. Portugália Editora, 1947.

393 Veja-se, em particular, *O bispo D. Pedro* ... e a edição crítica do *Liber Fidei...*

precisamente, o rio Ave, nada autorizando a pensar-se que alguma vez a diocese do Porto o tivesse galgado e tutelado paróquias na sua margem norte; 2ª. o que se conhece da ocupação do território, actividades militares e movimentos de corso marítimo em torno deste espaço, torna plausível que esta como outras localidades marítimas não se tivessem podido criar e desenvolver antes do século IX[394], pelo que a primeira menção, de 953, que até agora conhecemos se apresenta como provável, documentando a existência de um núcleo marítimo de formação prévia, mas porventura não muito anterior ao século X.

O elenco toponímico que acima delineamos suscita-nos, ainda, algumas outras reflexões. Em primeiro lugar, parece claro que a mais antiga ocupação territorial e a mais ancestral organização religiosa tiveram o seu núcleo no castro de S. João, o qual continua a ser um ponto de referência até ao início do século XI (Vide documento de 1101). Apenas no século X (ano de 953) a vila surge mencionada, com implantação e vocação marítima, e claramente independente do castro, que surge apenas citado com valor topográfico referencial. Em segundo lugar, apenas no século XIII (documentos de 1223/1226 e seguintes) se presume a ligação e osmose entre a vila, implantada no sopé, e o próprio monte onde estava erecto o castro, estendendo-se à vila o orago deste e da sua igreja. Com efeito, a igreja nele implantada constituir-se-à como local de culto dos habitantes da vila até a edificação da nova igreja matriz por mandado de D. Manuel.

Abandonando agora os primeiros documentos conhecidos e aqueles dimanados por instituições religiosas, e centrando-nos na documentação produzida pelo poder régio, num percurso que tem como marcos limites a doação de Vila do Conde a D. Maria Pais e o século XVI, as conclusões apuradas apontam para uma indesmentível indefinição, não já na toponímia, mas na categoria territorial atribuída à localidade. Com efeito, sem qualquer traço nítido de evolução diacrónica, encontramos Vila do Conde referenciada como vila, lugar, herdade e só em pleno reinado de D. Manuel se começa a vulgarizar a expressão "vila de Vila do Conde", a qual claramente define uma classificação administrativa.

Em suma, no que se refere às conclusões a aplicar ao trajecto medieval invocado, poderemos sintetizar o nosso pensamento nas palavras de Armindo de Sousa: " *Enfim, não podemos estender ao século que estudamos* (século XV) *o rigor evocativo que em nós é provocado pelos vocábulos* cidade, vila *e* lugar: *a competência classificativa das palavras varia em função dos falantes - da sua utensilagem mental, da imagem que têm do mundo e da situação em que o discurso se exibe. No século XV, a locução "cidades, vilas e lugares" é mais uma cómoda expressão geral do que uma locução tipificadora* " [395].

---

[394] Para isso aponta, precisamente, o estudo detalhado da organização económica e social do território do arcebispado de Braga feita pelo padre Avelino de Jesus da Costa balizado no primitivo censual da diocese que o autor faz remontar a 1089-1091 (COSTA, P. Avelino de Jesus - *O bispo D. Pedro...*).
[395] Cf. SOUSA, Armindo de - *op. cit*, vol. I, pp. 198-199.

Já no século XVI, período de tempo objecto da nossa análise era, no entanto, Vila do Conde concelho com estruturas e procedimentos consolidados segundo os regimentos do reino, e com um corpo de juízes e oficiais perfeitamente definido, o qual não conhecerá, de resto, grandes alterações ao longo do século que estudamos. Na verdade, eram os homens da governança constituídos por dois juízes ordinários, dois vereadores e um procurador do concelho, estrutura que encontramos definida já em 1466 e que subsiste até 1609. Esta é a data de nomeação do primeiro juiz de fora de Vila do Conde pelo duque de Bragança, que até aí fizera tutelar os oficiais do concelho pelo seu ouvidor de Barcelos. A partir da sua nomeação a estrutura administrativa passa a incluir, para além deste oficial, três vereadores e o procurador do concelho, orgânica que se estabiliza depois de sanados os conflitos resultantes da nomeação do segundo juiz de fora[396]. Este não é, todavia, um processo pacífico nem linear, sendo conhecidas tentativas da população para retomar a nomeação dos dois juízes ordinários, em detrimento do juiz de fora, como se vê em 1614[397], a par de bloqueios esboçados pelo corpo de oficiais administrativos da câmara, os quais claramente se opunham à autoridade e aos desempenhos da figura política recém-introduzida na vila[398].

Se este é, em traços muito gerais, o perfil administrativo do concelho, vejamos de que modo ele se enquadra na estrutura administrativa do reino, nomeadamente no que se refere às instâncias de poder intermédias ou, se preferirmos outra terminologia, periféricas. Não poderemos, uma vez mais, esquecer que a definição dessas redes de dependência é tributária, quer da circunstância de ser Vila do Conde um senhorio particular, quer das próprias relações que os seus senhores estabelecem com o poder central.

É consabida a importância assumida pelas reformas administrativas implementadas, em particular nos reinados de D. Manuel e D. João III, nomeadamente as conducentes à reorganização do espaço, com a subdivisão das comarcas, ela própria ao que parece motivada pela prévia avaliação do quadro demográfico, administrativo e jurídico do reino. Neste contexto, o censo de 1527-32, a exigência de confirmação em Chancelaria de direitos e privilégios e os próprios atombamentos de terras, que proliferaram por todo o território, prefiguram-se como medidas concertadas e convergentes. Não poderíamos, ainda, deixar de referir a importância assumida pelas Ordenações Manuelinas, pela reforma dos forais, ou pela publicação, impressa, do "Regimento dos officiaes das cidades e villas e lugares destes Reinos", em 1501, como

---

396 Acerca da nomeação do 1° e 2° juízes de fora, respectivamente, o Ld° Mateus Peixoto e João Pacheco Ravasco, assim como acerca dos conflitos daí resultantes vide AMORIM, António Augusto Gomes - *op. cit.*, pp. 21-24.

397 A.M.V.C. - Lv. 26, fl. 71-73v.

398 Vd., entre outros, o registo de 1625 e um mandado do corregedor que proíbe aos oficiais do Concelho de fazer reuniões camarárias sem a presença do juiz de fora, por ser contra a forma da lei (A.M.V.C. - Lv. 27, fl. 137).

medidas normalizadoras e uniformizadoras de práticas administrativas. Estas iniciativas não devem, contudo, fazer esquecer um quadro complexo e repleto de dúvidas e bloqueios institucionais e de idiossincrasias que fazem da primeira metade do século XVI um momento de charneira no que a esta matéria concerne.

É, pois, neste quadro global que importa serem compreendidos, quer os avanços e recuos do poder central no espaço administrativo de Vila do Conde, de que falamos, quer a rede complexa e em constante mutação, das relações institucionais a que esse espaço está sujeito no período de tempo estudado, e que envolve dependências a comarcas, provedorias, ouvidorias e contadorias múltiplas, numa manifesta subdivisão de obediências.

Com efeito, se exceptuarmos a integração de Vila do Conde no almoxarifado de Guimarães, circunscrição financeira de que aqui não importa particularmente falar, mas única dependência que se mantém constante no período de tempo que estudamos, todas as outras se jogam numa complexidade de obediências e mesmo de choques de autoridades só superadas, ao que tudo indica, a partir de 1580.

Se atendermos às delimitações funcionais legalmente estabelecidas para cada um dos titulares desses cargos[399], este facto não pressuporia, em teoria, sobreposição ou choque de competências. Enquanto agentes intermédios do poder e autoridade régia ou, se quisermos, seguindo a nomenclatura de António Manuel Hespanha, enquanto membros da administração periférica da coroa, cada um desses oficiais a representava em foros de ordem diversa e desejavelmente não sobreponíveis.

De facto, ao corregedor caberiam, entre outras, intervenções em domínios de administração intermédia da justiça[400] e de tutela do governo municipal, verificando eleições, autorizando fintas, propondo ou dando pareceres acerca de reforma de posturas e controlando a eficácia da administração financeira concelhia. Se atendermos às atribuições dos provedores, aqui encontramos, porém, a primeira área provável de conflito. Na verdade, a estes cabiam, também, funções no domínio da fazenda, estando-lhe reservada a verificação anual dos livros de receita e despesa dos concelhos, a tomada das respectivas contas, a recepção da terça régia dos rendimentos municipais, ou o arrendamento das rendas reais, para além, é claro, das atribuições nucleares de representação e curadoria de interesses de defuntos, órfãos e ausentes[401]. Estas últimas conferem-lhe, de resto, domínios de abrangência manifestamente diferentes e com menor risco de colisão com os poderes municipais ou senhoriais. Daí que os provedores

---

[399] Cf., entre outros, e como fontes de trabalho, as Ordenações Manuelinas e Filipinas e os Regimentos filipinos do corregedor e provedor da comarca do Porto (A.H.M.P. - Lv. 45, fl. 44-50). Da bibliografia sobre a matéria destacamos, pelo seu carácter actualizado e sistemático: HESPANHA, A. Manuel - *Nas Vésperas do Leviathan...*

[400] Cf., Idem - *ibidem*, pp. 200-201, seguindo o enunciado nas Ordenações Filipinas que, neste domínio, apenas aprofundam o previsto nas Ordenações Manuelinas.

[401] Cf. idem - *ibidem*, pp. 206-211.

estivessem presentes e desempenhassem funções, sem grandes resistências, em domínios senhoriais em que a presença do corregedor era altamente contestada, como em Vila do Conde acontece.

Assim, e ensaiando uma perspectiva evolutiva, apenas no que se refere a dependências institucionais de Vila do Conde em relação às várias circunscrições administrativas, poderemos apontar os principais marcos desse processo, ainda que sem certezas de exaustividade ou de cabal dilucidação de problemáticas.

Com efeito, no tocante a assuntos afectos à autoridade dos corregedores, se pelo menos até à reforma das comarcas do reinado de D. João III[402], os feitos que envolviam Vila do Conde em contendas de poder e autoridade, e os que envolviam tentativas de correição, a despeito da jurisdição senhorial, envolviam o corregedor da comarca de Entre-Douro-e-Minho, como vimos já, e se a documentação revela total mudez para o período entre 1527 e 1540[403], a partir daí tece-se uma rede de odediências múltiplas de difícil esclarecimento.

Assim, os documentos relativos à vida concelhia, desde 1540, nomeadamente os autos e diligências referentes ao assoreamento do rio e barra, de que trataremos, consagram a actuação, na vila, por mandado régio, do corregedor da comarca de Guimarães, ainda que, no decurso desse mesmo processo assistamos, a pedido do concelho, à sua substituição pelo do Porto[404]. A intervenção, em Vila do Conde, do corregedor destoutra comarca torna-se, de resto, institucionalmente consagrada desde 1547, ano em que, por alvará régio de 17 de Setembro, Vila do Conde é integrada no âmbito da correição do Porto, ainda que não da sua provedoria e contadoria[405]. Nestes

---

402 Sobre esta matéria remetemos para obras historigráficas clássicas e para os que mais recentemente dela trataram evidenciando a impossibilidade de datar, com precisão, a referida reforma e repartição do espaço administrativo, assim como a criação e configuração espacial de cada comarca. Vd. RIBEIRO, João Pedro - *Memoria sobre a subdivisão das correições no reinado do Senhor D. João III* in "Reflexões Históricas..... ", Parte II, Coimbra, 1836, pp. 1-12 e 39-70; BARROS, João de Gama - *História da Administração Pública em Portugal ...*, tomo XI, pp. 51 e segts., a par de OLIVEIRA, António de - *A Vida Económica e Social de Coimbra de 1537 a 1640.* "Biblos", Vol. XLVII, 1971, pp. 7-28 e SILVA, Francisco Ribeiro da - *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*, Vol. II. "Documentos e Memórias para a cidade do Porto", XLVI, Poro, Câmara Municipal, 1988, pp. 974-983.

403 A mudez dever-se-à, antes de mais, à consagrada isenção de correição em Vila do Conde, enquanto senhorio particular. As referências desde 1540 prendem-se, por certo, com a transferência da jurisdição para o duque de Bragança, correlativa ao restabelecimento do direito de correição pelos oficiais régios. Desta matéria tratamos já no capítulo anterior.

404 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç.7, s.n. A comprovar os desempenhos do corregedor de Guimarães em Vila do Conde poderíamos citar outros documentos, entre os quais o registo em 15.Setembro. 1546, de uma carta régia apresentada e publicitada pelo Ldº Hilário Dias, corregedor dessa comarca (A.M.V.C. - Lv. 121, fl. 168-171).

405 A.M.V.C. - A/50. Na carta régia citada explicita-se: "*...eu ouve por meu serviço por allgumas justas causas que me a yso moverão ajunctar esa coreiçam de Villa de Conde haa do Porto pera serem ambas de huma so coreição e que se chame a coreição do Porto (...) e porem que não syrva* (o corregedor do Porto) *nesa de Villa de Conde os oficios de provedoria e contadoria por que tenho provido delles a pesoa que os ha de servir...*". Esta decisão estaria, de resto, já anunciada há algum tempo, como comprova uma carta do mesmo monarca, de 8. Fevereiro. 1547, dada em resposta aos apontamentos apresentados em cortes por Vila do Conde, nos quais se solicita a manutenção da superintendência, na vila, do Ldº Hilário Dias,

outros domínios serviria o titular da contadoria e provedoria de Viana, conforme se estabelece por carta de Almeirim, de 21 de Dezembro de 1548[406].

Daí que no período de tempo que medeia esta data e a de 1580 encontremos, de facto, e de forma sistemática, os provedores e contadores de Viana a tomarem contas das receitas e despesas do concelho, e da chamada imposição da igreja.[407] Nessa mesma fatia cronológica deparamo-nos, ainda que pontualmente, com a presença paralela do corregedor e provedor da comarca do Porto (o mesmo titular no exercício daquilo que eram dois ofícios distintos),[408] ao que tudo indica, com atribuições que não concidem com as suas funções de corregedor. Assim acontece em 1554, ano em que D. João III se dirige ao referido oficial, autorizando-o a perdoar o valor em que estava em dívida o rendeiro da imposição do ano de 1553[409], ou em 1559, data em que lhe é de igual modo dirigida uma deliberação que autoriza a subtracção, do tributo da imposição da igreja matriz, de 4.000 reais anuais para pagamento de um médico, dizendo-se especificamente "*...ao provedor da comarqua da cidade do Porto que quando tomar comta na dita villa das remdas della a leve em comta aos procuradores ...*"[410]. Ora qualquer destas atribuições pertencem ao provedor e, no caso vertente, por certo ao de Viana, não conhecendo nós qualquer alvará régio que tenha interrompido essa dependência formalmente instituída em 1548. Se atendermos à presença simultânea dos dois oficiais em Vila do Conde e à acumulação, a que nos referimos, dos dois ofícios no titular da comarca do Porto, facilmente se percebem as dúvidas, despoletadas pelo próprio poder régio, acerca da intervenção de diferentes personalidades num mesmo espaço administrativo, caracterizado, de resto, pelas suas reduzidas dimensões.

Se acrescentarmos a estes dados o facto de Azurara, situada apenas na outra margem do rio, localidade do termo da cidade do Porto, se integrar, como tal, na comarca e provedoria da mesma cidade, compreender-se-à a tentação da extensão de prerrogativas a Vila do Conde. Extensão que não pudemos comprovar, todavia, no tocante a uma outra tarefa nuclear do provedor: a referente ao registo de testamentos e ao controle das vontades dos defuntos, nomeadamente no que se refere à instituição de capelas. A

---

corregedor da comarca de Guimarães (A.M.V.C. - A/49).

406 A.M.V.C. - A/51.

407 Trata-se do imposto autorizado por D. Manuel como subsídio para a construção da igreja matriz, e depois ciclicamente renovado por sucessivas cartas régias. Da presença desse oficial nos dão conta os livros de receita e despesas das rendas do Concelho, nos anos de 1552/1568/1569 e 1570. Em 1579 encontramos já o corregedor e provedor da comarca do Porto a fazê-lo. (A.M.V.C. - Lv. 827/ 828/830). Quanto aos livros de receita e despesa da imposição da igreja matriz, encontramos esses mesmos registos para os anos de 1546 e 1547, sendo as contas do ano de 1543 inspeccionadas pelo corregedor da comarca do Porto, o qual, de resto, acumulava geralmente o cargo de Provedor (A.M.V.C. - Lv. 1583/1586/1587). Os anos subsequentes, dos quais existem registos desde 1580, comprovam o reinício dessa actividade pelo Corregedor e Provedor da Comarca do Porto.

408 Prática corrente, de resto, no tempo que estudamos, como comprovam, para o Porto, os estudos de SILVA, Francisco Ribeiro da - *op. cit.*, e, para Coimbra, os de OLIVEIRA, António de - *op. cit.*

409 A.M.V.C. - A/55 (Lisboa - 16.Maio.1556).

410 A.M.V.C. - A/58 (Lisboa - 16.Junho.1559).

inexistência de documentação, quer da Provedoria do Porto, quer da de Viana para o período em estudo[411] impossibilitou-nos a tentativa de confrontar o legalmente estatuído com a prática concreta[412]. Como marco significativo nesta evolução, surge o ano de 1580, após o qual nos deparamos com a presença exclusiva, em Vila do Conde, do Provedor e Corregedor da comarca do Porto, assim se terminando um longo período de convivência de titulares de diversos espaços administrativos no exercício das suas diferentes competências.

Se nos debruçarmos, por fim, sobre a Contadoria em que se integrava este espaço, algumas dúvidas parecem também subsistir, alimentadas pela quase total ausência de documentação subsistente destes núcleos, corporizados pelo exercício de agentes periféricos ligados à Casa dos Contos[413]. Vimos já que o previsto em alvará régio apontava para a integração da vila na contadoria da comarca de Viana, o que, de facto, deve ter acontecido, já que nos livros da contadoria do Porto apenas encontramos dois registos relativos a Vila do Conde: o dos carpinteiros da ribeira desde Porto até Viana, a quem foram dados os respectivos privilégios, no qual se incluem menções aos de Azurara e Vila do Conde[414], e o do contrato celebrado entre o rei e o Mosteiro de Santa Clara acerca da anexação da alfândega do Mosteiro, do ano de 1550[415].

Os dados de que dispomos não são, por certo, suficientes para uma cabal dicussão destas matérias, nem essa constituiu, à partida, a nossa intenção. O que com este enunciado pretendemos foi, por um lado, avaliar o grau de consonância entre o legalmente previsto e o funcionamento real da dinâmica de relações entre o poder local de Vila do Conde e os agentes de poder intermédio da coroa e, por outro lado, sublinhar as dificuldades inerentes à presença na vila de oficiais de variadíssima proveniência geográfica, e representantes de vários tipos de autoridade. A circunstância de o poder concelhio ter que dialogar, em simultâneo, com o ouvidor, primeiro do Mosteiro, depois do duque de Bragança, com os oficiais do almoxarifado de Guimarães, com o corregedor e oficiais da mesma comarca, num primeiro momento e, depois com os do Porto, e com o provedor e contador da comarca de Viana redundaria, por certo, em dificuldades de vária ordem. Umas inerentes a gastos com deslocações, com caminheiros, agentes e procuradores enviados às várias sedes administrativas para tratar de assuntos de interesse

---

411 O primeiro livro subsistente da provedoria do Porto remonta a 1623. Existe, contudo, para essa Provedoria, um livro de traslados referentes a datas anteriores, o qual copia, porém, apenas verbas selectivas, em particular relativas à cidade do Porto (A.D.P. - Governo Civil, Lv. 163).

412 Deparamo-nos, com efeito, com o registo, na Provedoria do Porto, de testamentos de residentes em Vila do Conde referentes aos anos 1570, 1575 e 1578, mas registados apenas num período que medeia 1623 e 1643, e correspondentes, por certo, ao registo de capelas previamente instituídas mas ainda sujeitas ao controle do provedor (A.D.P. - Governo Civil - Lv.164, fl. 187v-215v.).

413 Cf. SERRÃO, J. Veríssimo - *Casa dos Contos* in "Dicionário de História de Portugal".

414 Registo sem data, mas subsequente a vários outros da década de 20 do século XVI (A.D.P. - *Contadoria da Comarca do Porto*, lv. 21, fl. 194-197v.).

415 *Ibidem*, lv. 20, fl. 349-356v.

do concelho; outras relacionadas com confrontos de autoridade, quer entre os representantes do poder régio e do poder senhorial, em que a problemática das correições é paradigmática, quer entre os diversos representantes do poder régio, no exercício das suas competências, por vezes em rota de colisão.

O carácter espartilhado desta integração não poderá, de resto, ser avaliado independentemente dos percursos institucionais deste espaço abordados no capítulo precedente. Vila do Conde constitui, de facto, um "enclave" administrativo, com jurisdição autónoma, renitente às sucessivas tentativas de penetração da autoridade régia, espartilhada entre dois importantes concelhos: o do Porto e o de Barcelos, eles próprios claramente integrados em circunscrições administrativas mais uniformes e, acima de tudo, mais coincidentes. A avaliação e compreensão deste traço caracterizador não pode ser também isolada do facto de se encontrar Vila do Conde, em termos de implantação geográfica, nos limites de alçada das várias circunscrições administrativas de Entre-Douro-e-Minho, constituindo o rio Ave um limite natural que claramente separa alçadas administrativas com sede em Guimarães, Viana e Ponte de Lima, daquelas exercidas de forma homogénea pela comarca, provedoria, contadoria e almoxarifado do Porto. O facto de Vila do Conde aí ser integrada desde 1580 é prova inequívoca do reforço do poder desta circunscrição administrativa, a qual galga, assim, o ancestral limite natural imposto pelo rio Ave.

1.3.2. Recursos financeiros

1.3.2.1. O universo dos contribuintes

Já aqui referimos algumas das limitações impostas ao concelho de Vila do Conde pela falta de um termo considerável que, territorial e administrativamente, dele dependesse. Abordaremos agora uma outra consequência daí decorrente: a limitação imposta às receitas e à disponibilização de vizinhos para o desempenho de encargos concelhios, sejam eles de natureza fiscal ou de prestação de serviços, envolvendo conserto de caminhos, calçadas, cais de embarque, aposentadoria, ou outros. Dissemos atrás que do termo da vila faziam parte os lugares de Cimo de Vila, Regufe, e uma parte da freguesia de Touguinha, incluindo Mata e Pena. Assim é definido o aro do município no decurso de todo o século XVI. Esta delimitação, com todas as suas implicações municipais, não parece ser posta em causa até 1585, ano em que decorre um processo judicial em que são autoras as religiosas de Santa Clara.

A despeito da prática instituída e invocada pelo concelho de estar em posse de alçada financeira, administrativa e judicial sobre os lugares de Touguinha, Mata e Pena,

todos eles da freguesia e honra de Touguinha, a sentença final do processo, favorável às pretensões das religiosas, sem os excluir do termo de Vila do Conde, considerava os seus vizinhos, enquanto caseiros do Mosteiro, isentos do pagamento de fintas e de outros quaisquer encargos concelhios[416]. A decisão tomada parece assentar no estatuto de honra de que usufruía Touguinha que, enquanto tal, fora doada por D. Afonso Sanches ao Mosteiro de Santa Clara, em 1318[417]. Com efeito, na argumentação do município, salienta-se que, enquanto lugares do termo da vila, sempre haviam estado sob alçada municipal, obedecendo os seus moradores aos mandados dos vereadores, resolvendo as suas demandas perante os juízes ordinários; sendo colectados pelos oficiais do concelho nas sisas para o rei, nas fintas concelhias, nas taxas para a barca de passagem, fontes, chafarizes e demais serventias da vila; servindo nas bandeiras da peste e nas vigias da costa; integrando os alardos como moradores do termo; cedendo seus bois e carros às tarefas do concelho e disponibilizando lenha e palha sempre que à vila se deslocavam oficiais régios. Na documentação municipal não pudemos confirmar de forma inequívoca estes argumentos no que se refere a encargos concelhios.

Quanto à sua integração, como contribuintes fiscais de impostos régios, encontram-se, de facto, os seus habitantes nomeados nas principais listagens de colecta concelhia, nomeadamente da sisa e da décima. Com efeito, nos róis de 1568 e 1570 através dos quais se procedeu à cobrança de duas derramas de sisas, o registo dos moradores de Touguinha faz-se de forma independente do dos "*Moradores do termo* " e com a menção de que "*Pagarão os moradores de Touguinha, Mata e Pena com avença da Igreja que ficara com elles sete mil he quynhentos reis he destes farão repartição antre si conforme a seu pedido fazem he tanto que o fezerem se lançara aqui* "[418]. Nos restantes livros de repartição das sisas sempre surgem registados em verba específica, integrando um dos ramos dessa repartição. Já no arrolamento da décima de 1643 são listados, num mesmo título, os moradores de Cimo de Vila, Aldeia de Regufe, Pega e Areia, Casal do Monte, Freguesia de Touguinha, Aldeia da Mata, Aldeia da Pena, vindo só depois destes o "*Titulo das pesoas de fora do termo que trazem terras no desta vila que aqui hão de pagar decima delas*", com isto se integrando no termo da vila, de forma indiscriminada, os lugares, casais, aldeias e freguesias previamente mencionados.

---

416 A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 217v.-228v.

417 Desta matéria falámos já no capítulo anterior. Note-se, de resto, que a situação a que nos referimos nada tem de excepcional no contexto administrativo de Entre-Douro-e-Minho, e prende-se com o estatuto de "honra" de que usufruía Touguinha. Em circunstâncias idênticas encontravam-se algumas das freguesias integradas no termo de Viana, por exemplo (cf.. MOREIRA, Manuel António Fernandes - *O município e os forais de Viana*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1986, pp. 39-45). A sobrevivência deste estatuto de excepção, ainda no século XVI e no que se refere a Vila do Conde parece, no entanto, revelar algum anacronismo, se nos ativermos aquilo que é conhecido acerca das tendenciais infiltrações de outras jurisdições em territórios com esse estatuto que, de resto, tendem a desaparecer ao longo da época moderna.

418 A.M.V.C. - Lv. 1699, fl. 66.

Se quisermos ter uma ideia do peso contributivo proporcional dos moradores da vila e seu termo, definido este de acordo com a prévia exposição, poderemos recorrer aos dados fornecidos pelos documentos citados. O quadro 2 sistematiza a informação levantada.

Quadro 2

Prestações financeiras da vila e seu termo

	Derrama da Sisa 1568		**Derrama da Sisa 1570**		**Décima 1643**	
	Valor Total (em reais)	%	Valor Total (em reais)	%	Valor Total (em reais)	%
Vila	90.780 rs.	88,3	50.000 rs.	93,9	167.039 rs.	90
Termo	12.010 rs.	11,7	3.275 rs.	6,1	18.573 rs.	10
Total	**102.790 rs.**	**100**	**53.275 rs.**	**100**	**185.612 rs.**	**100**

Fontes: A.M.V.C. - Lv. 1699/1700/1877

A ponderação percentual média a que chegamos, de 90% atribuída ao núcleo da vila, e de apenas 10% ao seu termo, referente aos três levantamentos fiscais, é por si só eloquente. Note-se, porém, que esta não é senão uma aproximação indirecta aquilo que pretendemos. Com efeito, o universo contribuinte para estes impostos régios não coincide necessariamente com aquele que contribui para os encargos concelhios. Sendo a sisa e a décima, por definição e intenção, impostos de aplicação geral à população activa (com as excepções conhecidas para os eclesiásticos, no caso da décima), já face às obrigações concelhias existem grupos excluídos por privilégios adquiridos.

Na ausência, em Vila do Conde, de casas fidalgas residentes, teremos que procurar esses privilegiados num outro segmento socioprofissional aí dominante: o dos homens do mar e de negócios. Estes incluem-se no grupo dos que seriam beneficiados pelos privilégios régios atribuídos aos calafates, carpinteiros da ribeira, mareantes e pilotos, ou no daqueles a quem era atribuído o privilégio dos bombardeiros[419]. No caso

[419] Aqui apenas enunciamos dados que retomaremos nas subsequentes componentes estruturais deste trabalho, nas quais trataremos, respectivamente, do envolvimento de Vila do Conde em actividades de navegação, e das consequências daí decorrentes a nível das estruturas profissionais. Limitar-nos-emos aqui a enunciar as informações mais pertinentes a esta matéria no estrito domínio em que se articulem com a problemática agora abordada.
Quanto à atribuição de privilégios a grupos profissionais de Vila do Conde, remetemos para as cartas de privilégio dadas aos pescadores, no reinado de D. João I (Registada in A.M.V.C. - Lv.126, fl. 132v. e segts.), aos carpinteiros da ribeira em 1491 (A.N.T.T. - Leitura Nova - Além Douro, lv. 4, fl. 251-151v.); aos calafates em 1501 (Idem - Chanc. D. Manuel, lv.17, fl. 94); aos mareantes em 1510 (Idem - *Chanc.*

dos homens de negócio, são numerosos os residentes em Vila do Conde a quem fora concedido o estatuto de cidadão da cidade do Porto[420]. Em qualquer dos privilégios enunciados integram-se, precisamente, numerosas isenções de tributos e, em particular, de encargos concelhios. Uma mera enumeração de alguns dos seus *itens* comprovará o que dizemos.

Prevêm as cartas de privilégio dos carpinteiros da ribeira de Vila do Conde, Viana e Fão, e a dos calafates de Vila do Conde, a isenção de contributos em pedidos régios e aposentadorias, enquanto a carta dada aos mareantes e pescadores da mesma vila prescreve a dispensa da obrigação de acompanharem presos, e a de disponibilizarem, a mandado do concelho, as suas casas, roupas ou alfaias. Ora em Vila do Conde são, de facto, numerosos os privilégios registados desde o ano de 1602 que envolvem calafates, carpinteiros da ribeira, mestres e pilotos daí naturais ou residentes[421].

Mais alargados são os benefícios previstos no privilégio dos bombardeiros, extensivo, desde o regimento de 26 de Outubro de 1591, a todos os oficiais mestres, pilotos e marinheiros que se inscrevessem no livro de matrícula geral da gente de navegação[422]. No que se refere a isenções de encargos concelhios estipula o referido diploma que os beneficiados não paguem em quaisquer serviços ou empréstimos régios, peitas, fintas ou talhas; que não sirvam na reparação ou construção de muros, pontes, fontes, caminhos, calçadas; que não acompanhem presos nem condenados; que não assumam tutorias ou curadorias algumas que lhe sejam impostas; que não sirvam em cargos ou ofícios concelhios contra suas vontades; que não forneçam aposentadoria ou contribuam para ela; que não lhes tomem seus animais para serviços régios ou concelhios. De aposentadoria estavam ainda dispensados os cidadãos da cidade do Porto.

Para além destes privilégios, de foro geral e afectos a grupos, acrescem aqueles atribuídos individualmente, ou na sequência de percursos de nobilitação, frequentes também no universo dos homens de navegação, em particular, dos pilotos, ou no decurso de serviços pessoais prestados ao rei e tidos como relevantes. Assim acontece, por exemplo, com Cristóvão Salvadores, piloto, morador em Vila do Conde, que consegue do rei, em 1588, um alvará que o escusa do alojamento de soldados em sua casa, atendendo a que ía embarcar e servir na armada de Medina Sidónia [423].

D. Manuel, lv.3, fl. 2. Carta de confirmação de D. João III, de 18.Março.1549 (Registado in A.M.V.C. - Lv. 121, fl. 178v-180v.).

420 São numerosos os moradores de Vila do Conde contemplados com este privilégio. Disto falaremos num outro local. Acerca do privilégio em si, vd. *Privilégios dos Cidadãos da Cidade de Porto*, int. de Armando de Castro, Lisboa, I.N.-C.M., 1987.

421 A.M.V.C. - Lv 122 e 123, *passim*.

422 *Treslado do Regimento sobre os offiçiaes da Neuagação e da Ribeira e bombardeiros que se hão de matricular*, publ. COSTA, Leonor Freire - "Os Regimentos sobre a matrícula dos oficiais de navegação, da ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626". "Revista de História Económica e Social", Lisboa, nº 25, Jan.-Abril 1989, p. 106.

423 A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 244-245.

A estes deveremos ainda acrescentar outros sub-grupos, demarcados já não por um perfil profissional, mas social. É o que sucede com os cristãos novos da vila, agraciados por D. Manuel com a isenção de acompanharem presos, de fazerem colectas de tributos ou serem, contra sua vontade, jurados[424]. Acerca do significado social destas mercês falaremos depois, mas a conexão deste grupo com os anteriores é óbvia, se atendermos a que a comunidade de cristãos novos da vila era maioritariamente constituída por mercadores, como pretendemos provar.

Deste elenco fica claro quão extensas eram as excepções que abrangem grupos socioprofissionais ligados, directa ou indirectamente, às actividades marítimas. Esta estratégia encontra-se, como sabemos, integrada em políticas régias de promoção destes grupos de quem dependia, em grande medida, o sucesso dos empreendimentos ultramarinos, mas afectava, de forma inequívoca, a vida concelhia. Em municípios em que o peso de outros mesteres e o dos lavradores fosse significativo, essa penalização tornar-se-ia, porventura, diluída. Não é, todavia, esse o caso de Vila do Conde. Quanto às franjas territoriais susceptíveis de exploração agrícola, vimos já que seriam pouco significativas, sendo, de forma equivalente, reduzido o contingente de agricultores. Pelo contrário, revelam-se quantitativamente dominantes os grupos afectados com as isenções mencionadas, como veremos no próximo capítulo, ao tratar da estrutura socioprofissional da população quinhentista de Vila do Conde.

Se atendermos aos factores equacionados, elucidativos das limitações do município no que se refere ao universo dos contribuintes e prestadores de serviços, e decorrentes, quer da falta de termo, quer do peso significativo do universo dos privilegiados, facilmente se compreenderão as sistemáticas lamentações dos oficiais da câmara tocantes à desproporção entre receitas e despesas. Não iremos aqui fazer desfilar essas numerosas queixas, patentes, quer nos livros de actas, quer em capítulos de cortes, quer em cartas régias passadas a pedido do concelho, cujo elenco se tornaria longo e fastidioso. De resto, protestos dessa natureza têm um carácter comum aos vários municípios do reino e são agitados sempre que se pretende obter do poder régio alguma mercê ou isenção. Preferimos, assim, testar a sua veracidade através de testemunhos indirectos que para eles apontam.

O número de imposições, fintas e contribuições extraordinárias, a que o concelho tem que recorrer para responder às exigências do normal funcionamento da vida concelhia, constituem um desses índices de avaliação. O outro manifesta-se no estudo serial dos livros de receita e despesa da câmara, cujo conteúdo procuraremos analisar de seguida. Os nossos objectivos não se prendem, todavia, com qualquer tentativa de reconstituição da contabilidade municipal, e apenas visam utilizar os dados disponíveis

[424] A.N.T.T. - Chanc. D. Manuel, lv. 9, fl. 62v. (Lisboa - 9.Abril. 1518).

como indícios indirectos de realidades financeiras e sociais a que pretendemos aproximar-nos.

1.3.2.2. Receitas concelhias, sisas e tributações

O tratamento dos livros de receita e despesa da Câmara levanta uma série de problemas do foro metodológico cujo elenco não poderemos dispensar-nos de enunciar. Em primeiro lugar, são numerosas as lacunas cronológicas, inviabilizadoras de uma análise serial consistente. Com excepção do ano de 1509, só a segunda metade do século XVI se vê representada, com particular incidência a partir dos anos 80, o que impossibilita uma leitura comparativa na longa duração. Em segundo lugar, são sistemáticos os desfazamentos que encontramos entre o somatório das parcelas enunciadas nos livros, e os totais apurados e considerados nas contas finais do provedor, o que nos confronta de imediato com uma opção a tomar: ou seguimos os dados contabilísticos fornecidos pelo provedor, e compulsados no final de cada ano financeiro, ou refazemos essa contabilidade a partir das parcelas de receita e despesa enunciadas.

Ao enveredar pelo primeiro caminho, aproximamo-nos dos valores levados em conta por uma autoridade tutelar (totais recebidos e dispendidos), com exclusão de gastos não considerados, e com deduções afectas a cálculos institucionais, como é o caso da terça régia, mas afastamo-nos da realidade concreta da vida municipal. Essa é-nos fornecida pelo elenco minucioso da receita e da despesa efectuada, ainda que sobrelevando exigências concretas legalmente previstas, quer quanto a fontes de receita, quer quanto a deduções específicas (o pagamento de parte das multas para a redenção dos cativos, por exemplo), quer quanto a despesas pagas pelo concelho porventura não cabíveis no seu regular exercício financeiro.

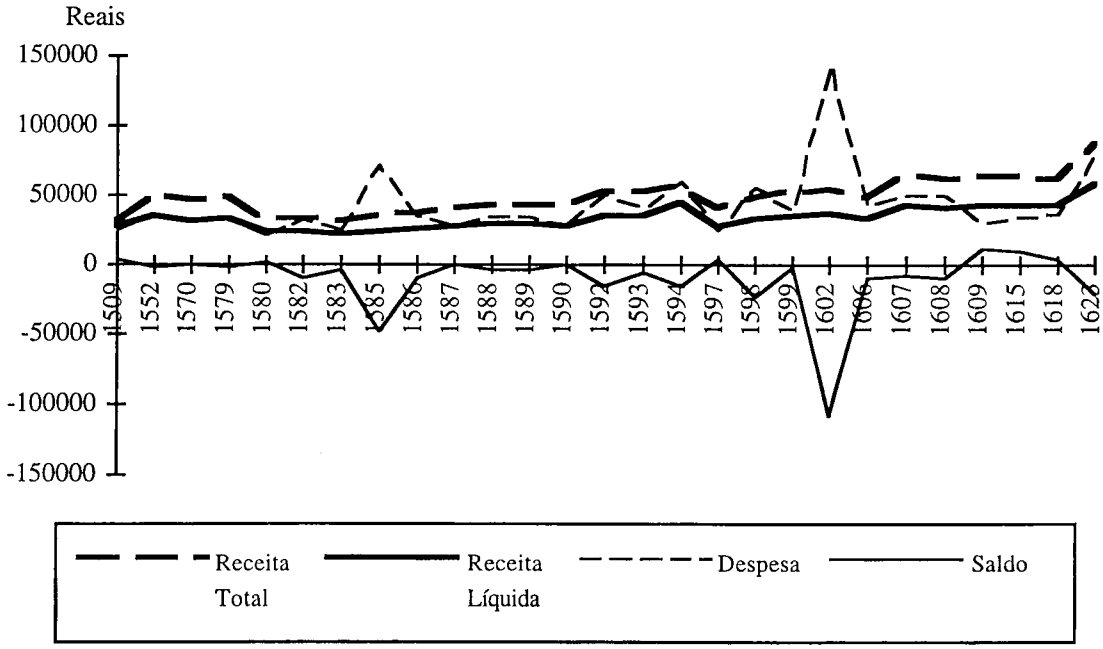
A resolução deste dilema passa pela prossecução de uma dupla abordagem dos dados. Num primeiro enfoque, procuraremos detectar a evolução cronológica do saldo do concelho (relação receita/despesa), servindo-nos dos valores apurados pelo provedor. Numa segunda, tentaremos delinear a evolução relativa de receitas e despesas através da identificação de tipologias específicas indicadas na documentação. Para tanto, trabalharemos com os montantes indicados de forma descriminada na fonte.

Começamos por apresentar o resultado da primeira dessas abordagens, a qual nos proporciona uma visão geral e evolutiva de receitas e despesas do município, e respectivo saldo, patente no apêndice A-1 e gráfico 1. Para a sua análise importa que se diga que a coluna de "Receita Total" integra apenas o cúmulo colectado através de receitas anuais ordinárias, excluindo-se contribuições extraordinárias e integração de saldos de anos anteriores. De igual modo, por "Receita Líquida" entende-se o valor de facto

disponível, depois de deduzida a terça régia. Por fim, entre os valores integrados na coluna da "Despesa", os que se apresentam entre parêntesis correspondem a totais mencionados pelos oficiais concelhios, mas não integrados na contabilidade anual efectuada pelos oficiais régios. Estes poderiam, como se sabe, ser alterados através da exclusão de verbas dispendidas de forma indevida e, portanto, não contabilizadas.

Gráfico 1

Receita e Despesa do Concelho (Contas do Provedor)



Fonte: A. M. V. C - Lv. 827 a 853 e Lv. 16, fl. 200v.-211v.

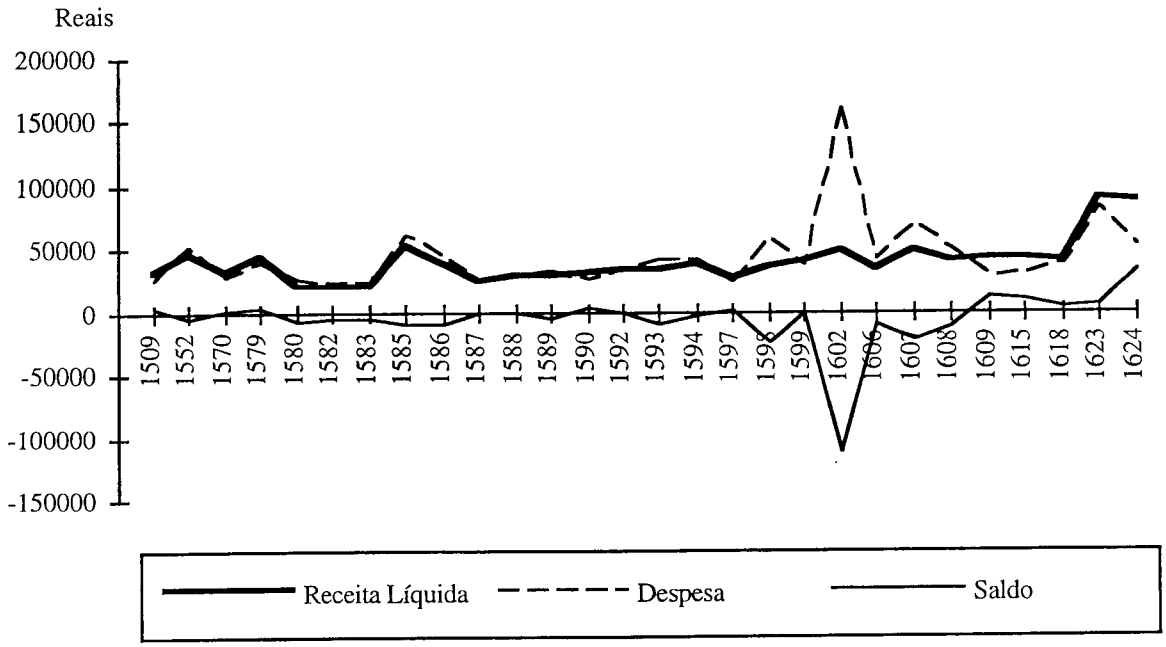
Da sua leitura, algumas ideias parecem sobressair. Em primeiro lugar, destaca-se uma tendência moderadamente ascendente definida no valor total das receitas, a qual conhece uma inflexão notória nos anos 80, justificada, de resto, pela instabilidade resultante, quer do surto de peste que marcou este período, quer da crise político-militar vivida no contexto nacional. Esta orientação parece ser, no entanto, recuperada nos anos subsequentes. Em segundo lugar, sublinhe-se a tendência maioritariamente deficitária das receitas ordinárias do concelho, patente em 20 dos 27 anos compulsados. Note-se, todavia, que a evolução do saldo não obedece a qualquer tendência linear específica, ascendente ou descendente, parecendo ser definida por factores conjunturais e por despesas concretas que só o conhecimento dos empreendimentos infra-estruturais do município ou o levantamento de ocorrências excepcionais na vida concelhia poderão explicar.

A segunda das abordagens que nos propomos levar a cabo, partindo do estudo parcelar dos registos efectuados e identificando tipologias de receitas e despesas,

poderá fornecer uma aproximação mais pertinente a esta realidade. As opções aqui seguidas destacam-se daquelas que subjazem ao quadro anterior. Em primeiro lugar, porque os cálculos efectuados baseiam-se no registo de verbas patentes na fonte em estudo e equivalem a totais frequentemente discrepantes, quer dos mencionados pelos oficiais concelhios, quer pelos régios. Em segundo lugar, porque a receita total integra, nesta abordagem, todo o tipo de verbas a que o município recorre, incorporando, assim, para além das rendas do concelho e do aforamento dos respectivos bens próprios, também as fintas e outras imposições extraordiárias, subsídios régios ou outros, e ainda os sobejos do ano anterior, quando existentes. Em terceiro lugar, porque as deduções integram, para além da terça régia mencionada na contabilidade final, e aplicada apenas a alguns desses rendimentos [425], aquelas a que são sujeitas as penas e multas e aplicadas à redenção dos cativos [426]. De acordo com estes critérios, afigura-se-nos que o saldo final obtido corresponderá com maior fidelidade à realidade concreta da gestão financeira municipal. Esta segunda aproximação encontra-se reflectida no apêndice A-2 e gráfico 2.

Gráfico 2

Receita e Despesa do Concelho



Fontes: A.M.V.C. - Lv. 827 a 853, e Lv. 16, fl. 200v. - 211v.

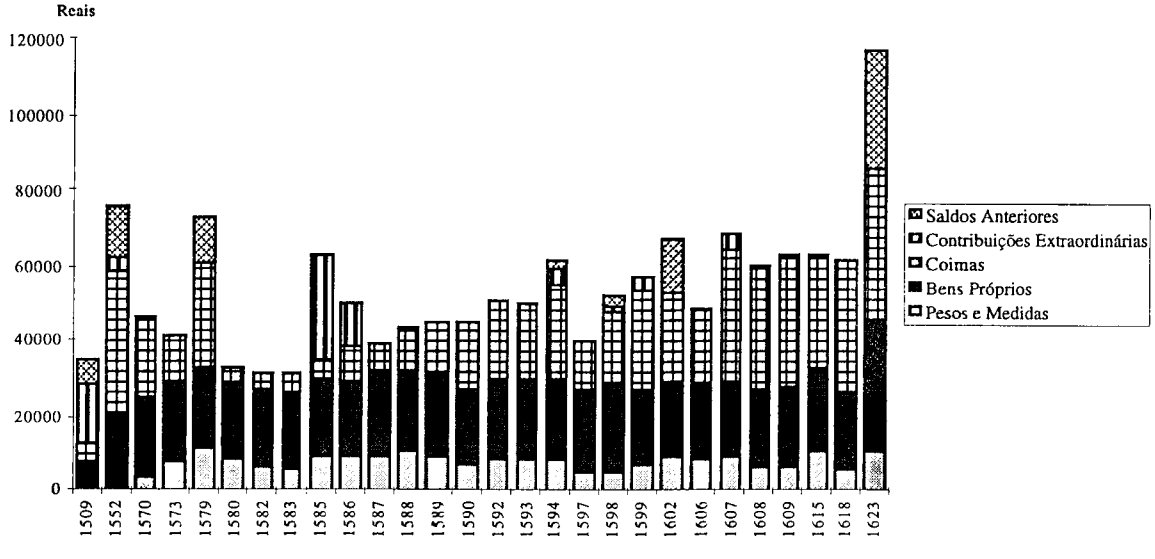
425 De acordo com a legislação e com os dados coligidos através da análise da fonte, a terça régia aplicava-se somente aos rendimentos anuais ordinários: rendas, aforamentos de bens e penas e coimas concelhias, excluindo as restantes contribuições extraordinárias.

426 A identificação destas últimas deduções levanta-nos, de resto, alguns problemas. Com efeito, essa contribuição é, nuns casos, de 1/3, noutros de 1/2 e noutros ainda, ou é inexistente, ou não é mencionada. À falta de uma norma inequívoca por que possamos orientar-nos, seguiremos as indicações dos registos na forma como vêm mencionados.

Da sua leitura torna-se perceptível uma global concordância na percentagem de saldos negativos (74 % nas contas do provedor e 64% nas resultantes da avaliação dos livros concelhios)[427], ainda que esta seja paralela a nítidas discrepâncias no que se refere à evolução cronológica do saldo. Exemplo cabal desse desfazamento é o ano de 1585. A resposta para esta questão encontra-se, todavia, na leitura da linha referente às receitas, que integram nesta segunda abordagem, como dissemos, todo o tipo de contribuições extraordinárias. A sua avaliação implica um tratamento descriminado feito em função de tipos de receitas, e patente no apêndice A-3 e gráfico 3. Em qualquer dos casos, as tendências assumidas pelos saldos anuais parecem ser muito mais determinadas pelas despesas do que pela variabilidade das receitas. Estas, como se pode verificar através do quadro e gráfico referidos, apontam para uma regularidade moderadamente ascendente que só a notável projecção do ano de 1623 parece pôr em causa[428]. Com efeito, a subida visível em 1585 e 1586 é determinada pela inclusão de uma mercê régia, casuística, e não por qualquer alteração notória no valor das receitas ordinárias.

Gráfico 3

Receitas do Concelho - Descriminação Tipológica



Fontes: A.M.V.C - Lv. 827 a 853; Lv. 16, fl. 200v.-211v.

Estas são determinadas por três componentes essenciais[429]: o arrendamento dos bens próprios do concelho; o arrendamento da actividade de peso e medida, tarefa

[427] Dos dados apresentados por MOREIRA, Manuel Antóno Fernandes - *O município e os forais de Viana do Castelo,* pp. 190-191, e para o período de 1498 a 1640, englobando um total de 74 anos de registos, a percentagem apurada de saldos negativos, embora maioritária, é substancialmente mais reduzida: 53,3%.

[428] Procurando apurar, se os valores registados no ano de 1623 surgiam como excepcionais ou tendenciais, alargamos o levantamento ao ano de 1624. Dos dados coligidos é possível detectar que, revelando embora valores superiores aos anos que precedem 1623, manifestam uma baixa muito considerável em relação a esse último ano, que assim se prefigura como excepcional.

[429] Este é mais um campo em que se manifesta de forma clara a especificidade das experiências

concelhia por excelência, e garante da correcta avaliação de mercadorias segundo padronização municipal; o valor assumido pelas coimas e penas decorrentes da prevaricação a deliberações e regulamentos concelhios, quer no que toca a condições de venda e abastecimentos públicos, preços fixados, condições de comercialização de determinadas mercadorias, interditos à saída de certos bens de consumo, ou outras[430].

Estas coimas, resultantes de cobrança directa nos primeiros anos representados, passam a ser arrendadas, de forma total ou parcial[431], por valores progressivamente mais elevados, atingindo, em 1623, o montante de 40.000 reais. O seu peso relativo na totalidade das receitas pode ser avaliado através do gráfico 3. Na ausência de factores excepcionais que expliquem as oscilações detectadas, os valores e ponderações identificadas podem constituir um dos índices de análise da vitalidade da vida concelhia, sobretudo dos seus componentes de carácter artesanal e comercial, sendo por eles directamente determinados.

O mesmo se diga dos montantes atingidos pelo arrendamento da chamada "pesagem e medidagem", renda elucidativa do movimento comercial, em particular de importação[432]. Note-se, ainda, que os valores assumidos pelas penalizações concelhias nos anos 1552 e 1579 se deve, especificamente, à aplicação de penas por embarque de pescado sem prévia licença da câmara, o que em muito nos diz sobre o peso desta actividade na estrutura económica de Vila do Conde.

Os montantes assumidos pelo arrendamento dos bens próprios do concelho, assim como a sua ponderação na totalidade da receita, revelam-se, por seu lado, peculiares no contexto coevo. Isso mesmo se depreende de uma comparação com estudos efectuados para a cidade do Porto no século XV, e para Coimbra, Santarém e Viana no século XVI[433]. Essa peculiaridade não advém tanto das percentagens assumidas por essa

---

municipais, definida pelas respectivas características geográficas, espaciais, administrativas, económicas e sociais. Com efeito, uma breve comparação dos estudos efectuados para Coimbra, Viana, Santarém e Porto (cf. bibliog. cit., respectivamente, de A. da Rocha Brito, Manuel Fernandes Moreira, Maria Ângela Beirante e Iria Gonçalves) comprovam a variabilidade extrema observada, não só na ponderação relativa das receitas, mas da sua própria estrutura, a qual integra componentes claramente diferenciados em cada uma das monografias realizadas. Isso mesmo comprovaremos de seguida.

430 Sobre esta matéria vd., entre outros, Iria Gonçalves - *As finanças municipais do Porto na segunda metade do século XV*, Porto, Câmara Municipal, 1987, pp. 46-48. A autora faz uma particular referência às chamadas penas "das bravas", supostamente aplicadas a ocorrências envolvendo práticas de higiene (a chamada "água vai", por exemplo) ou aquelas cometidas por mulheres verbalmente agressivas, ou "bravas". Em Vila do Conde apenas em 1509 essas penas são mencionadas, estando sujeitas a arrendamento específico.

431 Na verdade, os primeiros arrendamentos são parciais, abarcando ora as "bravas", ora as chamadas "penas miúdas". A prática de arrendamento parcial dos rendimentos das coimas está documentada pelo menos desde 1502, ano em que ocorre a arrematação das rendas das penas das bravas e verde e água-vai, esterqueiras, lenha, fonte, chafariz, coimas dos domingos e dias santificados, e todas as outras que habitualmente se arrendavam com "o verde", a um mesmo arrendatário (A.M.V.C.- Lv. 16, fl. 56v.).

432 Se atendermos a que a taxa de "pesagem e medidagem" se aplicaria aos bens vindos do exterior e expostos a venda pública, a apetência pela sua arrematação poderá ser reveladora, na ausência de factores desviantes, do dinamismo do movimento comercial interno da vila.

433 Vd. GONÇALVES, Iria - *op. cit.*; BRITO, A. da Rocha - *Finanças quinhentistas do município*

componente, como do facto de ela ser determinada, no caso de Vila do Conde, não por propriedades de tipo residencial ou agrícola (casas, hortas e herdades), mas por propriedades de natureza comercial. Com efeito, a quase totalidade dessa receita, em Vila do Conde, é determinada pelo arrendamento dos armazéns do concelho[434], sendo insignificantes os valores de outras propriedades. Estas eram constituídas apenas por uma casa situada na Praça Velha, com a prestação de um foro anual de 40 reais, e pelas herdades de Barreiros, com o foro anual de 17 alqueires de pão[435].

Uma vez mais deparamos com a especificidade espacial e jurídica deste município a interferir com as suas potencialidades, neste caso, financeiras. A quase ausência de termo e o perfil predominantemente urbano do concelho explicam, a nosso ver, a global ausência de bens próprios com carácter agrícola de que falamos. Com efeito, para além da casa e herdades mencionadas[436], apenas se registam referências a uma loja situada debaixo do paço, da qual se paga, em 1552, 250 reais de foro e à utilização de espaços e logradouros públicos: os balesões da ribeira e o ancoramento ao cais[437], apenas referidos nesse mesmo ano de 1552, e com valores insignificantes na totalidade da receita.

A salientar, ainda, que as oscilações mais significativas detectadas no volume das receitas devem-se, quer ao somatório de valores excepcionalmente elevados de coimas (anos de 1552 e 1579), quer a contribuições extraordinárias, sejam elas mercês régias

---

coimbrão, Coimbra, 1943. Sep. do "Arquivo Coimbrão", Vol. VII; BEIRANTE, Maria Ângela da Rocha - *Santarém quinhentista*, Lisboa, s. ed., 1981; MOREIRA, Manuel António Fernandes - *op. cit.*

[434] Entre os anos 1552 e 1607 esse valor assume um total fixo de 20.000 reais, nem sempre correspondente ao montante do respectivo arrendamento. Com efeito, e como se depreende dos livros de repartição da sisa, sempre que esse total não se atingia, era completado, ou pela integração de um montante extraído das sisas do mel, azeite e vinagre, como ocorre nos anos 1570, 1573 ou 1580 (cf. A.M.V.C. - Lv. 828, 828A, 830), ou por uma parcela subtraída ao valor do arrendamento do ramo das correntes, vinho e entradas da barra, como se verifica nos anos 1582 a 1587, 1590, 1592, 1593 a 1597, 1599, 1602 e 1606 (cf. Lv. 831, 832, 833, 834, 835, 838, 839, 840, 841, 844, 845, 846, 1703). De acordo com os livros consultados, esses reforços de verba oscilaram entre os 1.900 e os 4.000 reais. Note-se, ainda, que desde 1607 o valor do arrendamento dos armazéns, só por si, não só cobre, como supera os 20.000 reais referidos.

[435] O valor atribuído a essa renda oscilou entre os 350 reais (ano de 1509), correspondentes a 14 alqueires de pão) e os 2040 reais (ano de 1587). Em alguns dos anos este arrendamento não figura como receita, informando-se apenas que constituía o salário do porteiro da câmara.

[436] Na verdade, e apenas no ano de 1509, são referidos outros bens concelhios a pagar foro: as casas em que moravam João Gonçalves do Porto e a viúva de Bartolomeu Afonso e o quintal de um Fernão da Fonseca (A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 200v e 202v.). Nos registos de 1552 estas menções são, todavia, já inexistentes.

[437] Quanto à taxa de ancoragem, paga por cada embarcação que aportasse a Vila do Conde, deveriam existir livros de registo de receitas próprios, dos quais temos conhecimento e prova material através dos respectivos autos de arrematação e livros de despesas, desde 1597 (A.M.V.C. - Lv. 2155). Não nos deteremos, porém, nos valores concretos assumidos por esses arrendamentos. Da existência desse tributo como prévio à referida data fala-nos um registo camarário de 1 de Junho de 1562, no qual se determina o pagamento de 20 reais de tributo de ancoragem por cada pinaça e 50 reais por cada navio que da Galiza viessem pescar à costa de Vila do Conde, e entrassem pela barra, com excepção para os de Vigo (A.M.V.C. - Lv.19, fl. 546v.). O seu registo singular e gestão por contabilidade própria devem-se, por certo, ao facto de através dele se financiarem despesas específicas, nomeadamente as obras do cais, e à circunstância de sobre esse valor não incidir terça régia, ao contrário da globalidade das outras receitas ordinárias do município.

(anos 1585 e 1586), sejam fintas e róis com carácter específico (anos 1509 e 1552), sejam as referentes a pagamento de dívidas (anos 1594 e 1599), ou a inclusão do dinheiro das sisas das herdades, ou bens de raíz (ano 1607), o qual tinha habitualmente registo próprio[438].

Note-se, porém, que o não registo de outras fintas ou imposições nos anos subsequentes a 1552 não equivale à sua inexistência, mas antes a alterações na contabilidade municipal, que certamente passava a gerir o valor dessas contribuições a partir de livros de registo próprios, os quais não chegaram, todavia, até nós. Com efeito, podemos dar notícia de lançamento de numerosas outras fintas não mencionadas nesta fonte. Assim acontece com as frequentes colectas para a barca de passagem (construção de novas ou reparação de existentes), registadas em 1538, 1541, 1548, 1552, 1560, 1569, 1586, 1615, e 1621[439]; para a reparação da cadeia no ano de 1580[440]; para a reparação da igreja, nos anos 1573 e 1577[441]; para custear demandas, nomeadamente com os moradores de Azurara, no ano de 1509[442]; para subsidiar celebrações relacionadas com visitas régias, a saber, a de D. Manuel (ano 1502) e a de Filipe II (projectada em 1613 e realizada em 1619)[443]; para as contribuições do concelho em obras públicas que lhe são exteriores, nomeadamente as de construção ou reparação de edifícios de cadeias ou de pontes em Entre Douro e Minho (anos de 1573 ou 1616)[444]; para fins não especificados, registadas nos anos de 1509, 1592 (2 fintas), 1616 e 1617 (3 fintas) [445]; ou ainda aquelas lançadas para dar assistência a órfãos e enjeitados, como as que ocorrem em 1541 e em 1546[446].

O elenco apresentado, sem almejar qualquer exaustividade, fornece-nos um quadro claro de proliferação de contribuições extraordinárias, com as quais se agravavam os moradores de Vila do Conde, o qual é revelador da clara insuficiência das receitas do concelho para responder às respectivas obrigações e necessidades. Incapazes de responder a gastos ordinários, mais ainda se revelam insuficientes para suprir outras exigências pontuais. Nessas circunstâncias, os pedidos de empréstimo surgiam como única solução possível. Assim acontece no ano de 1613, em que o concelho recorre a Diogo Pereira, mercador espanhol sediado no Porto e futuro instituidor do novo hospital da vila, para prover os cerca de 327.000 reais que faltavam ao município para cobrir a

---

438 Para o século XVI e primeiras duas décadas do século XVII, vd. A.M.V.C. - Lv. 1733 a 1751.
439 Vd., respectivamente, A.M.V.C. - Lv. 17, fl. 44v, fl. 317v. e 120v.; Lv. 827; Lv. 19, fl. 370; Lv. 20, fl. 555v-557; Lv. 22, fl. 145v-146v. e fl. 431v-432.
440 A.M.V.C. - Lv. 22, fl. 122.
441 A.M.V.C.- Lv. 21, fl. 189v-191 e fl. 460v.-463v.
442 A.M.V.C.- Lv. 16, fl. 178.
443 A.M.V.C. - Lv. 16, fl. lv. 7, fl. 122.
444 A.M.V.C. - Lv. 21, fl. 175 a 177v. e Lv. 26, fl. 165-165v.
445 A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 202-2021v.; Lv. 23, fl. 380-382; Lv. 26, fl. 177-177v. e fl. 229v.-230.
446 A.M.V.C. - Lv. 6, fl. 47v. e Lv. 17, fl. 317v.

parte que se lhe exigia no empréstimo nacional feito a Filipe III[447]. O pagamento destes adiantamentos agravavam as já débeis finanças do município, obrigando, geralmente, ao lançamento de novas imposições[448].

Sem pretendermos provar a especificidade desta tendência deficitária das receitas de Vila do Conde no século que estudamos, estando ela documentada para numerosos outros municípios portugueses, nomeadamente de Entre Douro e Minho, a partir dos estudos monográficos a que pudemos recorrer, os quais apontam para traços comuns que se prolongam desde a Idade Média até ao século XIX[449], o facto é que as características espaciais, territoriais e sociais da vila poderão ter intensificado, neste concelho, uma característica que é, afinal, comum à vida municipal do reino.

Idênticas observações parecem ser válidas no que se refere às despesas efectuadas. Estas parecem basear-se, de resto, em mecanismos independentes de qualquer utilização racional e das receitas, o que nos coloca perante uma realidade distante de uma gestão calculada de um orçamento que previamente se conheça. Os oficiais de cada ano gastam, em conformidade com as necessidades prementes da vila, montantes que são impostos por despesas fixas e ocasionais e que em nada obedecem a um montante determinado pelas receitas existentes. Isso mesmo justifica o saldo sistematicamente negativo, decorrente da disparidade constante das duas componentes financeiras. Para uma melhor avaliação dos gastos efectuados, optamos por uma tipificação dos mesmos, cuja projecção se encontra no apêndice A-4 e gráfico 4 que passamos a analisar.

Importa, antes de mais, que se esclareçam as classes criadas, as quais englobam, sob uma designação genérica, *itens* específicos susceptíveis de análise detalhada, que não cabe, todavia, na economia deste trabalho. Assim, nos gastos administrativos integramos todo o tipo de despesas decorrentes da vida política e administrativa do município, desde o pagamento de salários a oficiais concelhios, como o escrivão e o porteiro e a oficiais régios, o provedor e o escrivão da provedoria, por exemplo; os soldos pagos a caminheiros que serviam de correios e a procuradores que

---

447 A.D.P.- Fundo Notarial.V Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 8, fl. 101-102.

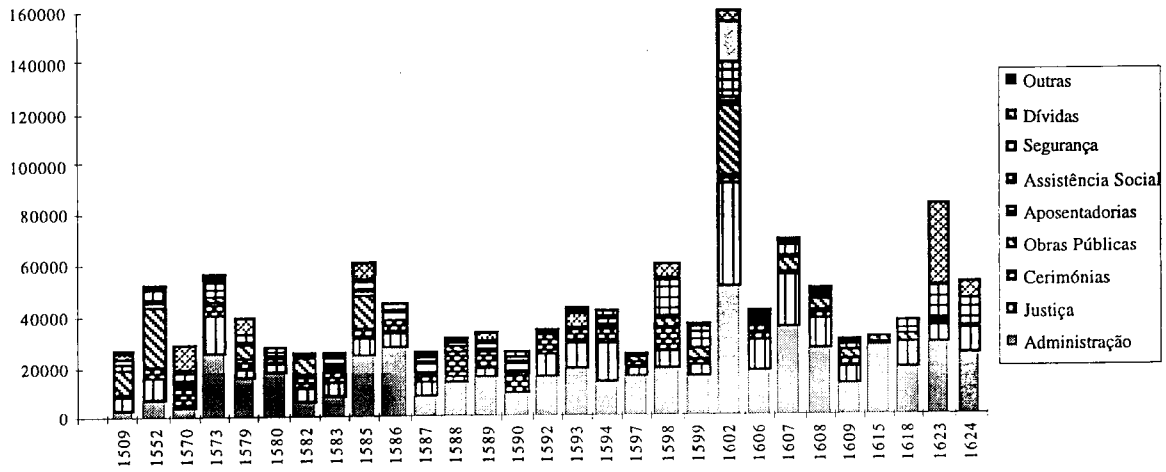
448 Assim acontece neste caso concreto, como comprova o traslado no livro de registo geral da câmara da provisão de Filipe III, de 15.Março.1635, que obriga o concelho a saldar a dívida aos herdeiros do prestamista através do lançamento de mais uma finta (A.M.V.C. - Lv. 123, fl. 411-412v).

449 Vd. sobre esta matéria, para além dos trabalhos citados sobre o Porto quatrocentista e Coimbra e Santarém quinhentistas, a aportação de síntese de MONTEIRO, Nuno Gonçalo - *Os concelhos e as comunidades* in "História de Portugal", dir. Mattoso, vol. IV, pp. 322-323 e, para o século XVIII e primeiras décadas do século XIX, CAPELA, José Viriato - *O Minho e os seus municípios. Estudos económico-administrativos sobre o município português nos horizontes da reforma liberal*, Braga, Univ. Minho, 1995; *Entre Douro e Minho. 1750-1830. Finanças, administração e bloqueamentos estruturais do Portugal Moderno*, Braga, 1987; *O município de Braga de 1750 a 1834. O governo e a administração económica e financeira*. Sep. "Bracara Augusta", Braga, 1991; *A câmara, a nobreza e o povo do concelho de Barcelos*. Sep. de "Barcellos Revista", vol. III, n° 1, Braga, 1995; *Política, administração, economia e finanças públicas portuguesas (1750-1820). Textos para o ensino da História de Portugal*, Braga, Univ. Minho, 1993.

representavam o concelho em sedes políticas (Lisboa), financeiras (Guimarães), administrativas (Porto e Viana) ou religiosas (Braga).

Gráfico 4

Despesas do Concelho - Descriminação Tipológica



Fontes: A.M.V.C - Lv. 827 a 853; Lv. 16, fl. 200v.-211v.

Aqui inserimos também as despesas com viagens e estadias de alguns procuradores a cortes, ou aquelas quotidianas imprescindíveis ao normal funcionamento da gestão municipal: aquisição de livros, resmas de papel, tinta, etc. A proporção que assumem na globalidade dos dispêndios municipais, visível no gráfico 4 revela, por um lado, o seu significativo peso nos orçamentos anuais e, por outro lado, uma variabilidade determinada por ocorrências diversas, de ordem militar ou política que marcam pontualmente determinados anos. Isto acontece nos anos de 1585 e 1586, dominados pelas diligências feitas no sentido de se evitar o alojamento de numerosas e sucessivas companhias de soldados que atravessavam o Entre-Douro-e-Minho, ou em 1602, em que se sucedem os correios e as iniciativas feitas no sentido de se solicitar apoio militar para responder às reais ameaças de invasão marítima da vila por piratas, o que só a título de exemplo mencionamos.

De natureza mais homogénea e específica são as despesas ditas judiciais, nas quais se incorporam gastos com documentação, traslados e cópias autenticadas de diplomas, procurações, pareceres de juristas, gastos processuais nos tribunais respectivos, avenças em dinheiro ou géneros a oficiais régios para celerizar o andamento dos processos, e ainda as deslocações e estadias directamente decorrentes dos processos e demandas mencionados. No elenco dos 27 livros estudados, encontramos projectadas, de resto, as grandes contendas do município, de que atrás já falamos, desde a relacionada

com a jurisdição e fiscalidade sobre o rio, a qual envolvia os moradores de Azurara e a própria câmara do Porto, aquelas que confrontam o concelho com o Mosteiro de Santa Clara, nomeadamente os processos relativos aos maninhos, aos poços dos sáveis, ou à jurisdição sobre Touguinha. Estas absorvem, de forma clara, uma parte significativa das receitas do concelho, sendo ainda responsáveis por *déficits* significativos. Assim acontece nos anos de 1552, 1573, 1592, 1593, 1594, 1602, 1606 ou 1607. Esta característica nada tem, de resto, de excepcional no contexto coevo, encontrando-se sublinhada em todos os estudos já citados sobre as finanças municipais dos séculos XV e XVI, nomeadamente sobre o Porto, Coimbra ou Santarém[450].

Com um peso comparativamente mais estável e menos significativo prefiguram-se as somas expressas na coluna relativa a "cerimónias". Esta inclui parcelas referentes a festividades constantes: as religiosas (procissão do *Corpus Christi* e festividades pascais), e aquelas pontuais relacionadas com eventos militares ou políticos (ascensão dinástica, exéquias ou visitas régias).

Os investimentos infraestruturais do município podem, por sua vez, ser prescrutados através dos valores incluídos em "Obras Públicas", os quais se reportam à aquisição e reparação de edifícios públicos, como os paços do concelho, a cadeia e, ocasionalmente a igreja matriz[451], ou os dedicados a reparações de fontes, calçadas e caminhos, em particular os de acesso à vila. Neste *item* incluimos, todavia, também, os atinentes à reparação da barca de passagem, instrumento essencial de entrada e saída de pessoas e mercadorias[452].

As necessidades pontuais determinam as oscilações verificadas que não são, todavia, reveladoras das reais iniciativas concelhias neste domínio. Essas seriam financiadas tendencialmente por verbas ou imposições tributárias próprias, viabilizadas, ou pelas numerosas fintas já identificadas, aplicadas à cadeia, à barca, ao encanamento de água, ou por taxas próprias, como as de ancoragem, que directamente financiavam as obras do cais, por exemplo, podendo ainda ser alimentadas por verbas provenientes dos sobejos das sisas e geridas através de livros de registo próprios.

A variação identificada nas verbas absorvidas por aposentadorias decorre de exigências conjunturais, como as verificadas nos anos 1585, 1586 e 1587, e resulta do alojamento de companhias militares. Outras são motivadas por períodos de maior permanência na vila de oficiais régios, nomeadamente de provedores e corregedores que

---

[450] Cf. bibliografia supracitada de Iria Gonçalves, A. da Rocha Brito e Maria Ângela Beirante.

[451] A estes gastos estava, como veremos, reservada uma imposição específica, que se revelava, todavia, pontualmente insuficiente.

[452] Neste ponto deveremos insistir, uma vez mais, na peculiaridade de Vila do Conde, que apresenta verbas significativas dispendidas com a barca de passagem, sem dispor da correspondente renda, a qual pertence, como vimos já, ao Mosteiro de Santa Clara. De resto, dos estudos disponíveis, em qualquer dos concelhos em que ela existe, o seu arrendamento pertence ao município, constituindo-se como receita significativa. Veja-se o caso de Santarém (BEIRANTE, Maria Ângela - *op. cit.*, pp. 160-161) e de Viana do Castelo (MOREIRA, Manuel António Fernandes - *op. cit.*, pp. 190-191).

aí se deslocam em missões e diligências específicas, determinadas em geral por necessidade de se efectuarem inquirições ou avaliações *in loco*, exigidas por processos e demandas em curso. A exclusão, de que já falamos, da presença de fidalgos e seus apaniguados na vila justifica, por sua vez, os baixos valores que contabilizamos.

Quanto às despesas que consideramos do foro social, elas são de uma tríplice natureza: as relativas a pagamento a pregadores que anualmente exerciam a sua pastoral na vila ou a subsídios pagos aos padres capuchos de Azurara, gastos que tendem, todavia, a ser financiados através da imposição da igreja; as decorrentes de apoios pontuais prestados a refugiados estrangeiros, sejam eles desembarcados na vila (como acontece em 1593 com uns "*homens honrados que vinham tomados de Ingraterra* " e em 1598, ano em que se encontram na vila dois outros ingleses), ou com aqueles financiados por mandados régios, como ocorre com D. Nicolau, filho do príncipe da Hungria, ao qual dão 200 reais por mandado régio. Para além destas, há referências, noutras fontes, à presença de estrangeiros em Vila do Conde, e ao seu mantimento através de receitas públicas, como ocorreu em 1599, ano em que se gastaram 38.400 reais com sete ingleses que se alojaram em Vila do Conde durante dois meses e meio[453], ou os relativos ao apoio dado a 80 irlandeses, no ano de 1604[454]. Comprova-se, na maioria dos casos, tratar-se de refugiados religiosos, sustentados, por mandado régio, por subsídios dados pelos vários municípios do reino.

A parte constante e mais significativa da verba considerada é, todavia, constituída por apoios dados à criação de enjeitados, os quais se entregavam a amas temporárias, de Vila do Conde ou das freguesias circunvizinhas, às quais se atribuíam verbas para mantimento do exposto. O peso significativo deste apoio no orçamento municipal é explicitamente depreendido do lançamento, em 1541, de uma finta com esse fim e referido em apontamentos da câmara, do ano de 1546, em que uma vez mais se solicita autorização régia para lançamento de um tributo sobre a venda de sal, invocando-se, entre outros gastos ordinários avultados, os motivados pela criação dos enjeitados[455].

Sabemos não ser este encargo específico do concelho de Vila do Conde, encontrando-se de igual modo documentado, por exemplo, para Coimbra[456], Viana[457] e Porto no século XVI[458], ainda que não para esta cidade no século XV[459], ou para

---

453 Cf. A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 416.

454 Cf. A.M.V.C. - Lv. 1712, fl. 11v.

455 Vd., respectivamente, A.M.V.C. - Lv. 17, fl. 317v. e Lv. 121, fl. 168-174.

456 Cf. BRITO, A. da Rocha - *op. cit.*

457 Cf. MOREIRA, Manuel António Fernandes - *op. cit.*, pp. 192-197. Note-se, porém, que, da comparação feita entre as percentagens dos gastos com enjeitados no total das despesas concelhias de Vila do Conde, e aquelas que pudemos obter para Viana através dos dados disponibilizados pelo autor citado é possível constatar que no caso da primeira edilidade estas importâncias são substancialmente superiores. No caso de Viana elas oscilam, para o período que medeia 1524 e 1592 entre 0,9% e 3,4% do total das despesas, enquanto em Vila do Conde essa oscilação ocorre, no período compreendido entre 1509 e 1606, entre os 0,8% (ano de 1588), e os 10,8% (ano de 1570).

458 Cf. SILVA, Francisco Ribeiro da - *O Porto e o seu termo (1580-1640)...*, II Vol, pp. 791-797.

Santarém de Quinhentos[460]. O facto é que os montantes dispendidos, identificados em Vila do Conde desde 1509, quase desaparecidos destes livros de contabilidade na década de 80 e em franco aumento desde finais do século (vejam-se os anos subsequentes a 1598), são bem reveladores de uma realidade social marcante, e por certo decorrente das características de grande mobilidade e transitoriedade que marcam a população do município, e ainda das ocorrências de fenómenos de marginalidade, em particular de prostituição que historicamente pontuam nos portos de mar.

Note-se, de resto, que estes não seriam os únicos valores mobilizados para a criação de enjeitados, já que nos livros de receita e despesa do ano de 1573 se mencionam expressamente livros de registo próprios para estas despesas[461]. Assim, os registos que compulsamos, longe de se prefigurarem como montantes reais, não são senão emergências pontuais de um fenómeno com decorrências muito mais vastas. Desta matéria procuraremos tratar com maior profundidade adiante, limitando-nos a apontar aqui mais um traço sugerido por uma fonte cujas potencialidades não se esgotam nesta breve abordagem[462].

Os livros em análise não identificam, contudo, outros gastos de natureza social, de igual modo geridos pelo concelho, nomeadamente os de assistência médica e hospitalar, que são garantidos por outras fontes de rendimento, como por exemplo, a imposição da igreja, de que falaremos adiante, e pela chamada "portagem". Esta é lançada por deliberação camarária de 27 de Novembro de 1502, aplicada a todos os navios que entrassem a barra da vila e maioritariamente dirigida ao financiamento do hospital[463].

Detenhamo-nos, por fim, nos gastos relativos à segurança do município, para sublinhar, uma vez mais, que este é marcado por um perfil marítimo indelével. Com efeito, o grosso das despesas efectuadas neste domínio prende-se com a vigilância à costa e com a prevenção de invasões por agressores vindos do mar, como acontece no ano de 1602. Desta matéria, e dos mecanismos concretos de vigilância e defesa, falaremos, porém, num outro capítulo, pelo que nos dispensamos aqui de maiores desenvolvimentos.

Retomando uma leitura global dos gráficos 2 e 4, não poderemos deixar de sublinhar o carácter excepcional assumido pelo volume das despesas dos anos de 1585 e 1586, para o qual já avançamos explicações e do ano de 1598, motivado pelo disparar dos gastos com enjeitados e por despesas administrativas e cerimoniais diversas, que

---

459 Cf. GONÇALVES, Iria - *op. cit.*

460 Cf. BEIRANTE, Maria Ângela da Rocha - *op. cit.*

461 A.M.V.C. - Lv. 828 A, fl. 34.

462 Esta fonte não permite, porém, uma correcta avaliação do número de expostos. Só o seu registo sistemático, a partir de 1674, o faculta (cf. Lv. 2705 e seguintes).

463 A deliberação previa o pagamento, por navio, de 2 alqueires por carga de sal; meio real por cada milheiro de sardinha e 4 alqueires por carga de cal. De todas as restantes mercadorias transportadas dever-se-ia pagar meio real por tonelada (A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 104-104v.).

anunciam as características projectadas na coluna referente ao ano de 1602, cujos dados não identificam, contudo, qualquer tendência, apontando antes para um ano absolutamente singular, no qual parecem ter confluído várias circunstâncias cumulativas. Apontemos, entre elas, os gastos judiciais invulgares, os grandes investimentos impostos por uma agressiva actividade de pirataria na costa e, acima de tudo, cremos, o facto de ser o ano de retoma da jurisdição da vila pelo duque de Bragança e, como tal, aproveitado pelos oficiais concelhios para, perante a mudança de autoridade tutelar, dispenderem de forma menos controlada, accionando investimentos por certo já esperados desde há muitos anos. As despesas administrativas e as aplicadas em obras públicas parecem sugerir isso mesmo.

Do exposto parece, pois, ficar claro, que os registos que até agora tratamos não identificam, nem todas as fontes de receita, nem toda a tipologia de gastos exigidos pela gestão da vida municipal. Numa tentativa de nos aproximarmos a uma mais cabal perspectiva dos recursos tributários de facto existentes, e dos domínios em que eram aplicados, referir-nos-emos a outros componentes essenciais das finanças do concelho de Vila do Conde no século em estudo. O primeiro desses recursos paralelos, de importância primordial é, sem dúvida, a chamada "Imposição da Igreja", isto é, o tributo lançado a partir de 1502, por determinação de D. Manuel e aplicado, primeiro à construção, depois à manutenção do edifício, fábrica e culto da igreja matriz.

A referida imposição, concebida num primeiro diploma régio, para ser aplicada à carne, vinho, sardinha, congro, pescada, lenha, cal e sal[464] e tida pelo concelho como excessivamente gravosa[465], acabou por incidir tão só sobre o vinho e a carne, à razão de 1 ceitil sobre cada quartilho e cada arrátel dos referidos produtos. Por outro lado, se, num primeiro momento, o concelho propõe o carácter temporário dessa imposição, restrito ao tempo de duração das obras da igreja[466], posteriormente, reconhecido o seu carácter imprescindível às finanças municipais, solicita com insistência a sua transformação em prestação perpétua[467]. Na impossibilidade de se ver cumprida esta pretensão, assistimos a prorrogações sucessivas, por períodos de 5 e 10 anos, que garantem a sua colecta ainda no decurso dos séculos XVII e XVIII, como atestam os autos de arrematação do seu arrendamento[468].

---

464 Carta régia de Arrifana de Santa Maria - 05.Dezembro.1502 (A.M.V.C. - A/3).

465 Registo de vereação de 18. Novembro.1502 (A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 105v-107).

466 Ibidem.

467 Cf. informação do provedor da comarca de Viana, Ldº Manuel Mendes Tinoco, em Janeiro de 1577, na qual se inclui a petição da câmara, de 19 de Fevereiro desse mesmo ano, em que se solicita ao rei "... *nos faça mercê de conceder esta imposição que se guaste na fabriqua della como sempre se guastou: e cessarão as fintas que era necessario se fazerem muitas vezes pera isso. maiormente em povo tam pobre como este: e como esta camara não tenha rendimento que baste pera os guastos que se fazem pera mandarem requerer a provisam desta imposição quada anno a Vossa Alteza nos faça mercê do rendimento della in perpetú*" (A.M.V.C. - B/ 24, fl. 13).

468 São conhecidos autos de arrematação até ao ano de 1737, após o qual essa renda passa a constar dos livros de receita e despesa do concelho até ao triénio constitucional, altura em que parece ter terminado (cf.

Em suma, esta imposição tranforma-se, de facto, numa das principais fontes de receita municipais, acabando por cobrir uma diversidade de gastos a que não era, em essência, vocacionada. Sucessivas cartas e alvarás régios validam situações e despesas que de excepcionais se tranformam em ordinárias. Entre estas, encontra-se o pagamento ao pregador, a técnicos especializados, como o relojoeiro, o organista e o tangedor[469], ou mesmo a outros que em nada concorrem para a assistência espiritual, como é o caso do médico ou do sargento-mór que daí recebe, desde 1577, os 53.000 reais do seu vencimento[470].

Nos seus livros de despesa[471] identificámos ainda o subsídio anual pago para a procissão do Corpo de Deus ou, desde 1580, o prestado à confraria de S. Sebastião; o pagamento de gastos feitos por procuradores na corte, como acontece nos anos 1539,1544,1545, 1546, 1547 e 1580 e de procuradores às cortes, como ocorre nos anos 1581 a 1583; os gastos efectuados com diligências feitas por oficiais régios em processos judiciais em curso, como acontece em 1542 e 1544, ou mesmo os relativos a pagamentos de salários ao provedor e seu escrivão devidos por contas tomadas à câmara, sempre que esta não dispõe de receita suficiente, o que se verifica no ano de 1586, por exemplo. Aí detectamos, ainda, a cobertura de despesas motivadas por surtos de peste, como se verifica no ano de 1539, ou aqueles relativos a obras públicas, parcial ou totalmente financiadas por este tributo. Entre estas, mencione-se a construção dos novos paços do concelho e do pelourinho[472], para além, é claro, da própria igreja matriz, a qual motiva, de forma directa, a imposição, e ainda, no ano de 1547, o subsídio concedido para a construção da Fonte das Donas, por as verbas das receitas concelhias serem insuficientes para a sua conclusão[473].

Do prévio enunciado ressalta, pois, a confirmação do que dissemos: a imposição da igreja, lançada como fonte paralela às receitas ordinárias do concelho, transforma-se ela própria, pela continuidade cronológica verificada, numa dessas fontes de receita. Os valores atingidos pelos seus sucessivos arrendamentos, extraídos dos respectivos autos e livros de despesa, evidenciam, quer a dimensão do seu contributo para a vida concelhia, quer o dinamismo assumido pelas estruturas sociais da vila. Com efeito, tratando-se de um imposto lançado sobre bens de consumo essenciais, as tendências apuradas poderão apontar, quer para quantitativos populacionais e sua evolução, quer

---

SOUSA, Fernando, e outros - *O Arquivo Municipal de Vila do Conde*, Vila do Conde, Câmara Municipal, 1991, p. 69).

469 Para além dos registos contidos nos respectivos livros de despesas e de alvarás específicos que autorizam gastos extraordinários, vejam-se as memórias inclusas nas petições da câmara, de Fevereiro de 1577 (A.M.V.C. - B/24), e de 1602, resumidas estas em carta régia de Lisboa - 17.Agosto.1602 (A.M.V.C. - A/159).

470 A.M.V.C. - B/ 24, fl. 1v-2.

471 A.M.V.C. - Lv. 1581 a 1610, referentes aos anos 1539 a 1622.

472 Vd. verbas discriminadas nos Lvs. 1581 a 1587 e.1597.

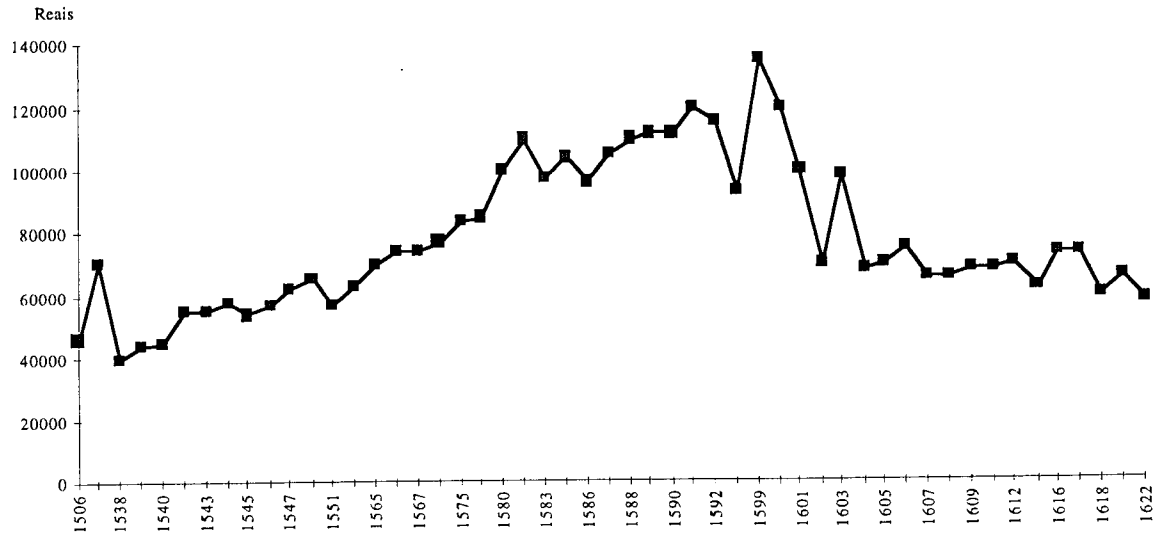
473 Lv. 1587.

para conjunturas económicas mais ou menos favoráveis que interfiram na apetência dos potenciais arrendatários, e no valor assumido pelas licitações feitas após pregão público.

Sabemos, contudo, que outros factores interferem nessas leis de funcionamento do mercado financeiro, condicionando os montantes registados. Assim acontece em 1581, ano em que a câmara decide a gestão directa da colecta da taxa, atendendo aos baixos valores propostos para o seu arrendamento, os quais não atingiriam metade dos montantes habitualmente arrecadados[474]. A peste que atingira a vila nos anos de 1579 e 1580, responsável por significativos prejuízos sentidos pelo arrendatário de 1580[475], e o facto de esta se encontrar ainda impedida está, por certo, na origem da ocorrência.

Gráfico 5

Receita da "imposição" sobre o vinho e a carne



Fonte: Apêndice A.5

A sistematização dos valores dos arrendamentos, que faremos no apêndice A-5 e gráfico 5 procurará, assim, detectar essas tendências e viabilizar uma comparação com aquelas verificadas para as rendas ordinárias do município que atrás analisamos. Essa abordagem só poderá ser feita a partir da década de 80, e de preferência através dos montantes da receita total apresentada nas contas do provedor (gráfico1), isto é, sem a interferência de contribuições extraordinárias que desvirtuem as tendências das colectas

---

474 Lv. 1589. Note-se, porém, que no fol. 23 refere-se a arrematação da renda de três quartéis por 70.000 reais.

475 Isso mesmo se declara no livro de despesa desse ano:"*...o dito Gaspar da Costa que presente estava dise que elle tinha perdido na dita renda muita parte della por causa das g[u]eras e pestes como he notorio he esperava a desquita de Sua Magestade e na verdade jaa a negoceara e esperava mui em breve ser provydo...*" (Lv. 1588, fl. 8v.).

ordinárias. Aquilo que se verifica é que, não sendo as duas curvas sobreponíveis, não apontam para discrepâncias notórias senão nas primeiras décadas de Seiscentos. Na verdade, ambas apresentam os mesmos perfis oscilantes, ainda que não perfeitamente coincidentes na década de 80 e o mesmo sentido de subida no final do século, nos anos de 1598 a 1601, ainda que o ano de 1602 inicie uma tendência díspar. É certo que as duas fontes de receita se baseiam em bens de natureza diversa, mas se atendermos à prática dos arrendamentos, com objectivos lucrativos, das próprias rendas do concelho, compreenderemos que os valores atingidos deveriam ser determinados por condicionantes comuns que se alicerçam nas mesmas conjunturas económicas, e as denunciam.

Discrepantes são, porém, os totais anuais com que trabalhamos numa e noutra fonte. É facilmente perceptível que a receita da imposição da igreja manobra totais que duplicam os proventos ordinários do concelho[476]. Incidindo aquela sobre a venda de bens de consumo, significa isto que a um concelho estruturalmente pobre se contrapõe uma população numerosa e de grande dinamismo económico?

Procuraremos prescrutar isso mesmo através dos valores assumidos pelos arrendamentos das sisas, os quais deverão ser cotejados com as regras gerais de cobrança deste imposto[477] e com o conteúdo específico dos respectivos contratos de arrendamento[478], que aqui não consideramos de forma particular. Ensaiando um tratamento quantitativo dos dados recolhidos, ainda baseado em critérios de economia de investimentos metodológicos e analíticos, tendo em conta a marginalidade, neste trabalho, de preocupações estritas com as finanças municipais, procuraremos sistematizá-los nos apêndices A-6 e A-7 e no gráfico 6.

---

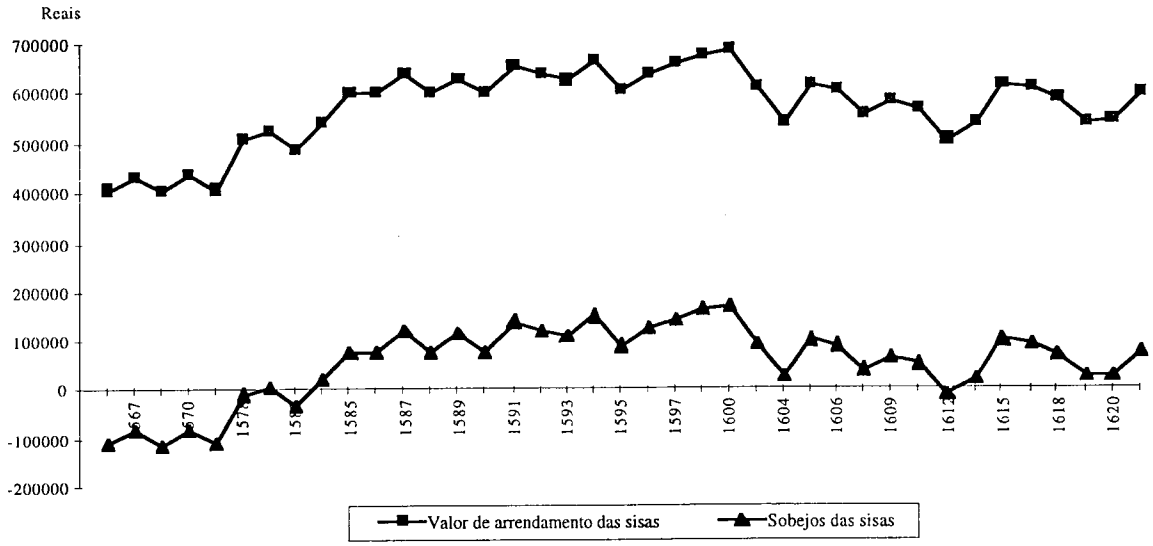
476 Esta constatação só acentua o que já muitos autores disseram acerca do carácter limitado das rendas do concelho, o qual se manifesta, desde logo, no peso insignificante assumido nos orçamentos de estado pela terça régia sobre elas aplicadas. Sobre isto, vd., entre outros, GODINHO, V. M. - *Finanças Públicas e Estrutura de Estado* in "Dic. Hist. Port.", vol. III, pp. 20-40 e HESPANHA, António Manuel - *A Fazenda* in "História de Portugal", dir. José Mattoso, Vol. IV, pp. 203- 239, em particular, pp. 213- 222.

477 Em termos de regulamentação geral importa que retenhamos, em particular, o disposto nos *Artigos das Sizas* de 1476, nos *Artigos das Sizas dos Pannos & da Marçaria, ordenados por El-Rey Dom João II & por El-Rey Dom Manoel*, e no *Regimento dos Encabeçamentos das sizas deste Reyno* (ano 1574), publ. MANESCAL, Antonio "Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes", Lisboa Occidental, Na Officina de Miguel Manescal, 1718, t. I, pp. 247-423. Como síntese historiográfica da evolução da cobrança deste imposto, e das regras gerais que afectavam o regime dos encabeçamentos, seguimos, em particular: GAMA BARROS, *op. cit*, t. IX, pp. 399 e segts. e os trabalhos de síntese de GONÇALVES, Iria- *Sisas* in "Dic. Hist. Port.", vol. VI, pp. 1-2, para além de OLIVEIRA, António de - *op. cit.*, vol. I, pp. 289-308.

478 Os contratos formais de arrendamento das sisas encontram-se disseminados pelo fundo notarial. Citemos aqueles com que nos confrontamos para os anos 1568, 1578, 1579, 1585, 1586, 1587, 1591, 1604, 1605, 1606, 1610, 1612, 1613, 1615, 1617, 1619, 1620 e 1622: A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1ª sr., lv. 5, fl. 101v.-108; lv. 8, fl. 35-40v.; lv. 9, fl. 12-18; lv. 11, fl. 3v.-10; lv. 12, fl. 145-152v.; lv. 14, fl. 15-22v.; lv. 16, fl. 113-122; lv. 27, fl. 68-72; lv. 28, fl. 12v.-21; lv. 31, fl. 64-79; lv. 33, fl. 120-130; 3ª sr., lv. 4, fl. 125v.-137v.; lv. 5, fl. 54-63 e 131v.-142v.; lv. 6, fl. 78-83; lv. 13, fl. 45v.-55v.; lv. 15, fl. 133 - 139v.; 4ª sr., lv. 1, fl. 44v.-51.

Gráfico 6

Valores dos arrendamentos e dos sobejos das sisas



Fonte: Apêndice A-7

Como se constata da consulta do primeiro quadro, a série cronológica que conseguimos reconstituir conhece apenas alguma sequência para um período de 40 anos, e somente a partir de 1583, o que debilita as possibilidades de firmarmos algumas ilações para a primeira metade do século em estudo, não podendo tomar como tendenciais os números apurados individualmente para o ano de 1509, ou as informações referentes aos anos de 1568 e 1570.

Do preenchimento da grelha de recolha fica ainda claro que só dispomos de menções a receitas descriminadas, provenientes dos arrendamentos sectoriais dos vários ramos das sisas, para os anos de 1583 a 1598. Se estas se revelam suficientes para detectar os seus pesos proporcionais, tornam-se insuficientes para nos permitir um trabalho comparativo, em termos de mais longa duração, com os totais globais. Assim se compreenderá a opção, que seguimos no apêndice A-7 e no gráfico 6, de trabalhar, para a definição das tendências de crescimento, apenas com o montante referente ao arrendamento das sisas das correntes, vinhos e entradas da barra. O produto da subtracção a esse valor, do cabeção das sisas atribuído a Vila do Conde, 518.503 reais, valor constante para o período que estudamos[479], permite-nos, por seu lado, apurar os valores remanescentes, correspondentes aos "sobejos das sisas"[480]. A ponderação média que encontramos para esses anos, da ordem dos 90%, referente ao peso do arrendamento

[479] Para o estudo da problemática relativa à atribuição do cabeção das sisas e sua evolução e importância nas finanças do estado, vd., entre muitos outros, GODINHO, Vitorino Magalhães - *op. cit.* e MAGALHÃES, Joaquim Romero de - *As estruturas sociais de enquadramento da economia portuguesa de Antigo Regime: os concelhos*. "Notas Económicas", Coimbra, nº 4, Novembro 1994, pp. 30-47.

[480] Os valores que indicamos, entre parêntesis, no quadro 9 identificam este mesmo procedimento.

desse ramo das sisas em relação à totalidade dessa renda fiscal, justifica, por um lado, a nossa opção e, por outro lado, evidencia o seu carácter determinante enquanto componente comercial das finanças da vila.

Retomando a análise do apêndice A-6 importa que se saliente, primeiro, que a anos de clara insuficiência de receitas, como os de 1568, 1570 e 1583, responsáveis pelo lançamento de derramas pela população, se sucedem registos que apontam para uma irreversível tendência de crescimento das mesmas até ao início do século XVII, altura em que se nota, de novo, uma ligeira quebra nos valores dos arrendamentos. As inflexões que detectamos nos valores totais, a partir desta data, parecem ser suficientes para evidenciar mudanças de sinal na conjuntura económica e demográfica que afectava, ao tempo, a vila. De resto, aqui aparecem os mesmos sinais de crescimento na década de 90 de Quinhentos e posteriores indícios de decréscimo, paralelos aos já apurados nas receitas gerais da imposição sobre o vinho e a carne, aplicada às obras e culto da igreja matriz.

As mesmas tendências se apontam no apêndice A-7 e gráfico 6, quer a partir dos valores atingidos pelo arrendamento da sisa das correntes, vinhos e entradas da barra, quer pela curva, necessariamente paralela, dos respectivos saldos, os tão desejados "sobejos das sisas" que acabarão por financiar de forma determinante os principais empreendimentos infra-estruturais do concelho, sendo, ainda, responsáveis pela reposição do seu equilíbrio orçamental, compensando, de forma sistemática, os seus saldos negativos, após provisões régias que sancionam esses desvios monetários[481].

Se atentarmos nos valores assumidos unicamente por esses sobejos anuais percebe-se a sua importância, não só como financiadores de grandes investimentos, como garantes das próprias despesas ordinárias do concelho. Com efeito, os seus arrendamentos não só revelam, desde a década de 80, um *superavit* sistemático, mas também os seus sobejos chegam a duplicar, tripilicar ou, mesmo, a quadriplicar o montante atingido pelo valor líquido da receita do concelho. Para captarmos esta realidade basta que confrontemos os montantes registados nos apêndices A-1, A-2 e A-7 e respectivos gráficos. Uma comparação que envolva, por exemplo, os anos de 1587, 1589, 1592,1593 ou 1597 evidencia isso mesmo. E se atentarmos em que os sobejos reais seriam sempre superiores aos enunciados no apêndice A-7, já que a estes valores se deverá somar o dos arrendamentos dos restantes ramos e contribuições das sisas, discriminados no apêndice A-6, a distância entre o valor real das duas fontes de rendimento em confronto aumenta sensivelmente. Com efeito, em conta tomada pelo provedor da comarca do Porto em 23 de Julho de 1597, é apresentado o valor de

[481] Citemos, a título meramente exemplificativo, alguns alvarás régios que autorizam a utilização de dinheiros das sisas para compensação de *déficits* de orçamentos municipais, os quais são identificáveis desde os anos 70 mas adquirem incidência mais significativa a partir do início da centúria de Seiscentos, a saber: A.M.V.C. - A/126/134/135/136/ 184/185/ 188/ 191/192/193.

2.120.195 reais como correspondente ao somatório dos sobejos das sisas dos anos de 1584 a 1596[482], o que equivale a uma média de 163.092 reais de sobejo anual.

Daqui decorre que nos deparemos com esta fonte a financiar, substituindo-se às receitas do Concelho, alguns dos empreendimentos nucleares para a vida concelhia, entre os quais: 1. as obras de construção do cais novo da alfândega, que daí extraem, no decurso dos anos 1586 e subsequentes, um investimento vultuoso, superior a 1.700.000 reais [483]; 2. as reparações feitas ao cais já existente, pagas pelos rendeiros dos anos de 1588 e 1591[484]; 3. os estudos preparatórios do projecto de Filipe Tércio para a realização de um molhe na barra[485]. Intervenções sucessivas feitas, quer no cais da barca, quer no da Lavandeira, quer na chamada "couraça de Sobmosteiro"[486], efectuadas com vista a melhorar as estruturas de acesso fluvial e marítimo à vila por pessoas e embarcações, eram em paralelo financiadas pela receita de um outro imposto, o da ancoragem, em cujos livros de registo de despesa encontramos notícia desse tipo de financiamento desde 1602 e por todas as quatro primeiras décadas seiscentistas[487].

Para além destes investimentos, saldados ou parcialmente financiados pelos sobejos das sisas, há ainda que referir os dispêndios, impostos por conjunturas pontuais, efectuados, por exemplo, com o físico que se deslocou a Vila do Conde para tratar os empestados (registo do ano 1586); com o provimento de soldados; com demandas fundamentais para o concelho (as mesmas que vimos já financiadas pela receita do concelho e pela imposição); com a defesa da vila (aquisição de munições, preservação de peças de artilharia, ordenado de bombardeiros, gastos com fachos e embarcações de vigia da costa), ou mesmo com o alojamento de um mestre de ensinar a ler e a escerver (ano de 1592)[488].

Note-se, de resto, que este quadro não parece ser aplicável à globalidade dos municípios do país. Salienta António de Oliveira, a propósito de idêntico estudo feito para o concelho de Coimbra no século XVI, que esta circunstância se prefigura como excepcional no contexto financeiro municipal coevo[489]. Que significado atribuir ao

---

482 A.M.V.C. - Lv. 1710.

483 Cf. carta régia de Lisboa - 12.Julho.1597 transcrita em Livro de Registo Geral (A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 414v-415), Lv. 1702, fl. 22 e fl. 39v.-40 (Conta tomada do arrendamento e gastos das sisas de 1588 e de 1591), e livros de registo das despesas feitas dos sobejos das sisas nos anos 1586 a 1591 (Lv.1708 e 1709).

484 A.M.V.C. - Lv. 1708 e 1709.

485 Lv. 1709, fl. 86-86v. e 90.

486 Destas infra-estruturas falaremos detalhadamente no próximo capítulo.

487 A.M.V.C. - Lv. 2155.

488 Estes gastos concretos encontram-se identificados, não só nos livros de despesa dos sobejos das sisas, mas também numa série de cartas régias que pontualmente os autorizam, geralmente já depois de efectuadas. Vejam-se, por exemplo, as cartas de Lisboa-14.Agosto.1598 (A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 414v-415); de 3 e 4.Dezembro.1599 (*Ibidem*, fl. 416-416v. e 417v-418); de 15.Janeiro.1602 (*Ibidem*, fl. 420v-421); de 12 e 16.Agosto. 1603 (*Ibidem*, fl. 422-423 e fl. 423-424), ou a de 24.Agosto. 1631 (Lv. 123, fl. 312v-313).

489 Afirma o autor: "*A receita de certas rendas, em algumas localidades, ultrapassava, por vezes, o*

panorama traçado para Vila do Conde? Será ele reflexo de uma actividade económica interna da vila em franca projecção a partir da década de 80? Sendo a sisa um imposto geral que incide sobre a compra e venda de todo o tipo de bens, assentando na intensidade das trocas efectuadas no mercado interno, os quantitativos apontados parecem, de facto, sugerir uma grande vivacidade económica de Vila do Conde. Com efeito, a hipótese de os significativos sobejos serem resultado de uma sub-avaliação inicial do montante do cabeção, ou de um desfazamento deste após décadas sem actualização, parecem não poder ser confirmadas pelos dados em questão. As derramas de 1568 e 1570 provam que houve anos claramente deficitários, ao mesmo tempo que a segunda questão, a da desvalorização do montante do cabeção, é comum a todos os concelhos do país. A inflacção, fenómeno de impacto não despiciendo nas décadas documentadas, não justifica também cabalmente as tendências apuradas, já que as mesmas linhas tendenciais são apuradas na análise dos valores assumidos pela imposição afecta à igreja matriz, a qual é cobrada, como se disse, não em função de valores percentuais, mas de quantidades de produtos transaccionados, no caso vertente, o vinho e a carne.

Perante este quadro relançamos, pois, a questão que o motivou, e que cremos já ter sido respondida em sentido positivo, através dos indicadores fornecidos pelos impostos lançados sobre o consumo e o movimento comercial que entretanto analisamos: será que a um concelho estruturalmente pobre se contrapõem estruturas demográficas e económicas de significativo dinamismo e projecção? E será que a compreensão da importância económica e estratégica do concelho de Vila do Conde no contexto nacional deverá ser captada, não através da dimensão, poder político ou capacidade financeira do município como estrutura administrativa, mas pelo perfil, intervenções profissionais e poder económico concreto dos seus quadros humanos? Esta é a hipótese que lançamos e que só poderá ser discutida em função, quer da caracterização desses grupos humanos, quer da percepção das funções económicas e das actividades profissionais a que preferencialmente se vocacionam no século em estudo. O capítulo seguinte prosseguirá estas pistas, ainda que no mero intuito de equacionar questões a que procuraremos responder na II Parte da dissertação.

---

quantitativo devido à fazenda régia, préviamente fixado. O facto, porém, constituía anomalia denunciada e presumivelmente corrigida sempre que possível pelo fisco. O que normalmente se verificava era o total das sisas arrendadas não chegar para pagamento do cabeção. O que faltava, acrescido das custas totais do lançamento, era distribuído pelos moradores". (Cf. OLIVEIRA, António de - *op. cit*, vol. I, p. 307). Lembremos, porém, no intuito de relativisar esta observação, as acentuadas disparidades entre os diversos municípios, manifestas nas dimensões dos seus termos, no volume da sua população, na sua localização rural ou urbana, no tipo de economia e de estrutura social dominante, conforme sublinha MONTEIRO, Nuno Gonçalo - *O espaço político e social local.* "História dos municípios e do poder Local", dir. César Oliveira, Lisboa, Círculo de Leitores, (1995), p. 127.

1.3.3. Agentes da governação

Sendo o objecto primeiro deste trabalho discutir o envolvimento da vila em estudo nas estratégias de projecção ultramarina quinhentista, o grupo socioprofissional que em particular nos importa abordar, nos seus desempenhos económicos, profissionais, mas também cívicos, é o daqueles globalmente designados como "homens do mar", que assim se definem em contraponto aos que se nomeiam como "homens da terra". Uns e outros têm assento na gestão concelhia de Vila do Conde, estando a sua participação conjunta prescrita normativamente segundo um estrito princípio de paridade a observar entre os oficiais eleitos em cada triénio para servir os cargos de juiz, vereador e procurador do concelho.

Essa prática, cuja origem não conseguimos datar com precisão através de qualquer documento regulador, parece remontar pelo menos ao princípio do século XVI e, muito provavelmente, já ao século XV. Com efeito, no auto de eleição feita, em Dezembro de 1512, perante o ouvidor da abadessa, dos oficiais que deveriam servir nos três anos subsequentes[490], procede-se à eleição de três listas de eleitores, formadas por 3 homens do mar, e 3 da terra. Ainda que isso não comprove que a eleição do corpo de oficiais a exercer os cargos concelhios obedecesse a essa mesma regra já neste período, o facto consolida, pelo menos, fortes suspeitas de que assim já acontecia.

Isso mesmo sugere uma deliberação camarária de 1540, assumida em reunião plenária do povo, de requerer ao corregedor da comarca a manutenção do privilégio ancestral de se eleger para as vereações tantas pessoas da terra como do mar[491]. A documentação que melhor esclarece esta matéria data, no entanto, das primeiras décadas do século XVII, sugerindo atitudes sistemáticas de contorno desse privilégio, ocorridas aquando de actos de substituição de oficiais eleitos, as quais geravam inevitáveis protestos ou mesmo processos judiciais movidos pela comunidade dos mareantes.

É o que se comprova no ano de 1606, altura em que o duque de Bragança nomeia, para substituir um homem do mar que se encontrava ausente, um representante dos homens da terra. A vigorosa reacção dos mareantes motivou um formal pedido de desculpas, balizado no desconhecimento do privilégio, mas não a anulação do acto da nomeação[492].

Esse princípio mostrou-se, todavia, gerador de frequentes conflitos, como comprovam os autos judiciais de 1629, 1630 e 1632, decorrentes perante o Tribunal da Relação do Porto e o Juízo da Provedoria da mesma comarca[493]. Esses processos referem

---

490 Cf. A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 327-330.

491 A.M.V.C.- Lv. 17, fl. 138-139.

492 Cartas ao duque de 24 de Maio e 20 de Junho de 1606 (A.M.V.C. - A/177 e A/178). Nesta carta faz-se expressa menção à existência de um processo sobre a mesma matéria, datado de 1554, arbitrado pelo corregedor da comarca.

493 Note-se que os agravantes tanto eram os mareantes, como os demais. Em 13 de Março de 1629, por

a existência de outras contendas, pelo menos nos anos de 1597 e 1599. As virtualidades do esquema instituído eram, de resto, invocadas por ambas as partes em contenda, uns referindo que "... *pera bom governo da vyla hera nesesario que os emleitos* [...] *não fosem todos homens do mar por que como viviam de suas navegasonis* [sic] *poderião fasilmente absentarse como faziam cada hora e fiquar a tera sem governo...*"[494]; outros manifestando ser imprescindível a presença de juízes ligados às actividades marítimas *"...por ser importtante ao ben comum por se ofreserem muitas cauzas de arrte do mar que letterados nem omeis da tera* [...] *podião desidir*"[495], e isto porque, como já dissemos, *"...não avia na dita villa nunqua juis do mar particullar que conhesese das couzas do mar porque desas conhecia o juis d'allfandegua da dita villa...*" [496].

Nos registos dos referidos autos fica ainda traçado o perfil daqueles que poderiam integrar as vereações como representantes dos homens do mar, a saber, mareantes, pilotos, mestres e senhorios de naus[497], isto é, aqueles que dispunham, em simultâneo, de um saber técnico especializado e/ou de bens que os ligavam ao desempenho de actividades marítimas. Essas exigências parecem, porém, não ter sido integralmente cumpridas, pelo menos nos anos próximos de 1641, data de uns capítulos apresentados a cortes pelos procuradores de Vila do Conde, e nos quais se solicita ao rei que "... *mande que os que na camera da dita villa entrarem por homens do mar sejão soo os pilotos examinados, e matriculados, e senhorios de navios, que costumão navegar...*", e isto porque a realidade mostrava que "... *tanto que fazem qualquer viagem alcanção muitas vezes os ditos carregos, sem serem pilotos, nem mestres, nem senhores de navios, sendo que huma das ditas qualidades he necessaria pera haverem de entrar a servir os ditos carregos* " [498]. Esta situação poderá, de resto, ser elucidatica acerca de uma outra realidade: a da falta efectiva de homens do mar suficientemente creditados para cumprirem esses desempenhos. Esta questão prende-se com a evolução do número de náuticos qualificados residentes na vila, matéria de que trataremos posteriormente.

Na ausência de diplomas normativos específicos que evidenciem as motivações régias ou senhoriais que balizaram a atribuição destes privilégios aos homens do mar de Vila do Conde servir-nos-emos de outros dirigidos aos mareantes de Viana e registados na chancelaria régia com datas de 10 de Junho de 1568[499] e 18 de Fevereiro de

---

exemplo, é dada sentença num processo movido pelos homens da terra, que se sentiam lesados numa vereação em que existiam, após substituições, três homens do mar e apenas um da terra (A.M.V.C.- Lv. 123, fl. 219v-224v.

494 *Ibidem*, fl. 220v.

495 *Ibidem*, fl. 321v. (Registo da sentença de 29.Outubro de 1632).

496 *Ibidem*, fl. 326.

497 *Ibidem*, fl. 236. Sentença dada em 03.Janeiro.1630.

498 A.N.T.T. - Cortes, mç. 10, doc. 74, fl. 4.

499 Cf. A.N.T.T. - Chanc. D. Sebastião/D. Henrique. Privilégios, lv. 8, fl. 25v-26. Este documento é citado por MOREIRA - *O Município e os forais* ..., p. 27, nota 10, como registado no *Tombo dos Mareantes*, fls.11 e 249.

1569[500]. O seu conteúdo revela, por um lado, a aparente precocidade de Vila do Conde neste domínio e, por outro lado, a importância que era atribuída pelos homens das navegações à possibilidade de participarem activamente no governo dos municípios em que se afirmavam como corpos determinantes, não só do ponto de vista económico, mas também social. O teor da petição que estes teriam apresentado ao monarca, a qual se encontra resumida na carta de mercê, justifica, a nosso ver, a sua parcial transcrição:

" *Eu el Rei faço saber aos que este allvara virem que os mareantes da villa de Viana Foz de Lyma me enviarão diser per sua petição que a dita villa no prencipio de sua fundação fora sempre governada e regida pellos seus antepasados que forão mareantes he que ora de pouquos anos a esta parte se governava pellos homens da tera sem os quererem admetir nem lhe tomar seus votos não avemdo pera iso causa nem rezão allguma do que se seguya os filhos dos ditos mareamtes não quererem hapremder nem usar do oficio de seus pays vemdo que por esa causa herão tidos em menos comta e buscavão outro governo de vyda o que não hera meu serviço porque emtramdo os ditos mareamtes no dito regymento e gozamdo dos privilegyos da dita villa fortaleciria a naveguação e farcihião muytas naaos he navyos com que me poderyão servir e pedymdome por merce que ouvese respeito a ser a dita villa fundada per mareamtes e andarem elles muito tempo no governo della ouvese por bem que nas emleiçoes dos oficiaes que em cada hum anno se fasem se botase sobre elles como sobre as outras pesoas da tera pera averem de [...] emtrar nos hoficios pera que fosem enleytos e shaymdo nas ditas emleyçoes por hoficiaes os leyxasem servir os oficios pera que fosem emleytos...*"[501]

A mercê outorgada consiste, como se pode constatar, não em garantir lugares na vereação, prática vigente em Vila do Conde desde tempos muito anteriores, mas tão só em admitir os homens do mar à eleição para esses cargos. O mesmo diploma estipula as condições para tal admissão: 1°. que dos 3 vereadores existentes, 2 sejam sempre da terra; 2°. que a candidatura aos cargos de vereadores pressupõe que o candidato seja proprietário de, pelo menos, metade de uma nau; 3°. que somente os mareantes casados, ou pilotos ou mestres de naus e navios poderão candidatar-se aos ofícios de almotacés e procurador do concelho.

O segundo alvará referido, de 18 de Fevereiro de 1569, vem na sequência da relutância das pessoas nobres e do governo da vila em aceitar o previamente estipulado, recusando-se a cumpri-lo, ou sequer a registá-lo nos livros da câmara, e confirma o anterior, acrescentando que essas candidaturas pressupõem a declaração, em auto, da condição, qualidade e suficiência de cada mareante e a especificação da embarcação de que é mestre ou senhorio.

---

[500] A.N.T.T. - *loc. cit.*, lv. 7, fl. 211-211v.
[501] *Ibidem*, lv. 8, fl. 25v.

Isto é, se as condições de admissão a cargos de vereação apresentam claras semelhanças nos casos de Vila do Conde e Viana, assim não acontece com os direitos adquiridos e o estatuto cívico e político assumido pelas respectivas comunidades marítimas, revelando-se ser a de Vila do Conde muito mais poderosa e influente nos destinos da vida concelhia. O quadro enunciado deixa todavia adivinhar, num caso como no outro, a importância assumida, no contexto dos respectivos municípios, por estes homens ligados à construção naval, à armação, ou às navegações e transportes marítimos.

Esta realidade não deixará, porém, de ter implicações directas sobre a normalidade da vida municipal, em particular no caso de Vila do Conde, município em que se prevê, como vimos, a inelutável paridade numérica de representantes dos homens do mar em relação aos da terra. As frequentes e sistemáticas ausências daqueles projectam na gestão municipal disfunções notórias que um simples elenco de vereações evidencia de forma clara. Com efeito, reconstituídos os corpos de oficiais concelhios para os anos que medeiam 1466 e 1620, chegamos à seguinte conclusão: no que se refere aos representantes dos homens do mar, apenas numa ínfima percentagem de mandatos por eles titulados se regista uma só nomeação anual para cada cargo assumido. Nos restantes casos, notoriamente maioritários, o número de titulares de um mesmo ofício, juiz, vereador ou procurador, quando homens do mar, oscila entre os dois e os cinco indivíduos por mandato[502].

As implicações na gestão municipal são óbvias e prendem-se com a repetida transferência de pelouros e das correlativas competências e funções. Cobranças de fintas, gestão das receitas e despesas concelhias, da imposição da igreja ou dos sobejos das sisas, da responsabilidade de um dos vereadores encontram-se, com frequência, interrompidas, daí resultando a existência de verbas disseminadas pelos vários titulares de um mesmo cargo, responsabilidades e irregularidades de difícil atribuição; a par de bloqueios formais a processos de guarda e acesso aos cofres do concelho. Basta, para perceber estas dificuldades, relembrar a prática corrente, exigida por legislação do poder central ou por posturas camarárias, de um mesmo cofre não poder ser aberto senão com três chaves em simultâneo. A ausência de um dos seus detentores, não acautelada a respectiva devolução, acarreta, com frequência, incapacidade de acesso aos recursos financeiros do município, ou sistemáticas substituições de fechaduras.

As declarações acima reproduzidas, proferidas por homens da terra, segundo as quais " ... [os] *homens do mar por que como viviam de suas navegasonis poderião fasilmente absentarse como faziam cada hora e fiquar a tera sem governo...*"[503], revelam a tomada de consciência coeva desta situação, o mesmo ocorrendo numa carta, enviada em 1511 ao corregedor da comarca, cujo teor é o seguinte:

---

[502] Este cálculo foi efectuado a partir da reconstituição anual da composição das vereações, feita segundo os registos dos livros de actas 1 a 11 (A.M.V.C. - Lv. 16 a 26). Vd. Apêndice B.1.
[503] Cf. *supra*. A.M.V.C. - Lv. 123, fl. 220v.

"Os oficiais da camara desta Vila de Conde nos encomendamos em Vosa Merce e vos fazemos saber como os juizes desta villa deste ano que per emliçam sairam sam fora Joham Martinz Giraldez nom vira menos de mes d'Outubro Fernão da Fomseca nom somos certos se vira este ano. E depoes de serem partidos emlegemos pera juiz a Diogo Afonso que servia de verador e ora se parte pera fora e ficamos sem juizes Joam Gonçalvez filho de Gonçalo Anes de Rates que Vosa Merce tirou que servisse per verador por Fernão Anes Testa foy ferido e agora see levamta os juiizes velhos Gonçalo de Lugo e em Lixboa Gonçalo Amdre que foy seu parceiro esta aqui nom somos certos se ira pera fora esto todo asy fazemos saber a Vosa Merce pera que nos proveja de juizes como lhe parecer justiça..." [504].

Cremos ser este testemunho suficientemente eloquente acerca das projecções, na vida do município, da normatividade relativa à paridade, na representação municipal, dos homens do mar e a terra. Esta é, de resto, imposta pelo perfil socioprofissional da população do concelho, em que o peso dos marítimos se revela preponderante. Dessa matéria trataremos, porém, num próximo capítulo, em que se procurará apreeender um outro componente essencial da vida do município, e da vila em particular: os seus agentes humanos, configurados, quer do ponto de vista quantitativo, quer da sua estrutura socioprofissional.

Antes, porém, importa que isolemos um outro factor determinante dos destinos da população do burgo em estudo: a configuração do perfil do seu porto e barra, infra-estruturas essenciais à sua afirmação económica. Na verdade, vimos até agora que Vila do Conde se vê confinada por senhorios particulares que de algum modo a ostracizam; que não dispõe de um termo que responda às suas necessidades de abastecimento, facto que decorre das particulares características espaciais do concelho de que é sede; que, pelas suas confinações, naturais e políticas, não pode nutrir, nos tempos em estudo, quaisquer pretensões de crescimento territorial para o *hinterland* de Entre-Douro-e-Minho; que se encontra em relativa marginalidade em relação aos principais eixos viários desse mesmo espaço, não dispondo sequer de uma ponte que permita estabelecer, de forma regular, ligações terrestres com a margem sul do Rio Ave; que vê, inclusive, limitadas, por uma ancestral tutela institucional e política, as possibilidades de exploração dos recursos fluviais do Ave. Tudo isto faz com que a vila encontre no espaço marítimo o horizonte de projecção privilegiado para o exterior e a forma de superar inibições territoriais e económicas. Daí que os testemunhos medievais da sua vitalidade económica, coligidos desde o século X, apontem, precisamente, as actividades marítimas, em particular a pesca e a extracção de sal, como ocupações nucleares desse burgo.

A viabilidade dessa vocação, e o cumprimento daquilo que se nos apresenta como uma inevitabilidade, a inevitabilidade do mar, está dependente, contudo, das

---

504 A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 290-290v.

características da orla marítima em que a vila se insere e das potencialidades do seu porto enquanto estrutura de acesso marítimo. É precisamente desse enquadramento natural e infra-estrutural que de seguida falaremos.

CAPÍTULO 2

O PORTO DE VILA DO CONDE

Condicionalismos geográficos e intervenções humanas

A abordagem do espaço físico, que ensaiaremos, não obedece, nem a objectivos de estudo do meio enquanto estrutura de longa duração, na acepção de Fernand Braudel[505], na qual importa destacar as permanências para além das mudanças mais ou menos profundas evidenciadas por acontecimentos ou conjunturas, nem a objectivos de captação de influências geográficas, subterrâneas e imperceptíveis, exercidas pelo quadro natural nas dinâmicas humanas, perspectiva desenvolvida por Lucien Febvre[506]. Visam-se, aqui, metas bem mais modestas, que passam pelo estudo concreto das características assumidas por apenas dois dos componentes do meio natural - a morfologia do litoral e a hidrografia -, algumas das quais já apreendidas pelos próprios contemporâneos, como condicionantes de estratégias económicas e de modos de vida.

Ao contrário, porém, das convicções reflectidas nos testemunhos destes, e subscrevendo as opiniões defendidas por Lucien Febvre, rejeitamos, na nossa análise, qualquer determinismo de ordem geográfica e afirmamos a necessidade de um cruzamento constante entre as aportações da Geografia Física, as leituras da Geografia Humana e os contributos da História. Com efeito, este afigura-se-nos ser o único procedimento passível de permitir uma aproximação à complexidade inerente ao jogo de factores que interferem nessa dinâmica, e de respeitar a capacidade humana de superar obstáculos e de se adaptar a velhos e novos condicionalismos, interferindo em quadros naturais e ultrapassando eventuais factores dissuasores de desenvolvimento ou de aprofundamento de processos em curso.

Deste modo, na senda de Fernand Braudel, Lucien Febvre ou, no caso português, de Jaime Cortesão[507] e de Vitorino Magalhães Godinho[508], partiremos do domínio da geografia física. À falta, no entanto, de uma verdadeira colaboração pluridisciplinar, não prevista em projectos de investigação desta natureza, a abordagem feita enferma de limites que importa evidenciar. Limites, antes de mais, de ordem científica: não dispomos de formação conceptual e metodológica suficiente, nem estamos familiarizados com enfoques epistemológicos que nos permitam potenciar as observações

---

505 BRAUDEL, Fernand - *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*, Lisboa, D. Quixote, 1983, vol. I ; *O Mediterrâneo. O espaço e a história,* Lisboa, Teorema, 1987 ; *História e Ciências Sociais*, Lisboa, Presença, (1982).

506 FEBVRE, Lucien - *A Terra e a evolução humana. Introdução Geográfica à História*, Lisboa, Ed. Cosmos, 1991.

507 Vd., entre outros, CORTESÃO, Jaime -*Os factores Democráticos na Formação de Portugal*, 3ª ed., Lisboa, Livros Horizonte, 1978.

508 Aqui remetemos para o conceito de complexo histórico-geográfico desenvolvido pelo autor em múltiplas das suas obras. Como síntese do seu pensamento, veja-se - *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar. Séculos XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, (1990).

efectuadas no meio físico, ou avaliar cabalmente as informações veiculadas, nesse domínio, pela documentação.

Percursos alternativos, como o recurso à produção bibliográfica e científica disponível sobre os temas-chave que nos propomos tratar, revelam também alguns escolhos: ou nos remetemos aos contributos dos grandes mestres da geografia histórica portuguesa, em que sobressaem Jaime Cortesão e Orlando Ribeiro, ou buscamos uma actualização bibliográfica entre aqueles que, recentemente, e incluídos em diversas escolas e projectos de investigação, estudam aspectos relacionados com as características morfológicas ou os fenómenos do assoreamento do litoral português. Entre estes poderíamos citar os trabalhos académicos de Assunção Araújo[509], Francisco Veloso Gomes e Francisco Taveira Pinto[510], G. Soares de Carvalho e Helena Maria Granja[511], António Alberto Gomes[512]. e Fernando da Silva Rebelo, Proença Cunha, A. Campar de Almeida[513]. Estes, porém, ainda que fornecendo importantes contributos metodológicos, prosseguem uma leitura centrada na contemporaneidade, dificilmente aplicável à realidade de complexos geográficos de há quatro ou cinco séculos volvidos[514]. O mesmo se diga de realizações científicas recentes, de que destacamos o "Foro sobre el mar y sus problemas", o qual, congregando embora aproximações pertinentes sobre esta matéria, não responde a interrogações centradas no passado[515].

O recurso, porém, à produção exclusivamente historiográfica não se revela mais fecundo: para além de diminuta, esta limita-se, na maior parte dos casos, a veicular informações documentais que apontam para a existência de fenómenos de assoreamento de bacias hidrográficas, em particular das barras dos principais rios portugueses, evidenciando as suas consequências, sem, todavia, filtrar os testemunhos coligidos das intencionalidades que lhes subjazem, o que os leva a exacerbar os efeitos e, por consequência, a real dimensão do problema. Outro dos caminhos a seguir poderá passar pela análise da produção cartográfica coeva, nomeadamente aquela mais vocacionada à representação da costa, ou à orientação de percursos marítimos. Os chamados portulanos e os roteiros de navegação integram-se neste grupo. Sem desprezarmos esta via analítica, evidenciaremos, a seu tempo, limitações técnicas que nos levam a questionar a fidedignidade dos perfis representados.

Nesta dilucidação é fundamental, ainda, compreender que Vila do Conde se insere num complexo geográfico mais vasto - aquele que afecta, de um modo geral, todos

---

509 Investigadora da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

510 Investigadores ligados à Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

511 Investigadores da Universidade do Minho, o primeiro dos quais já jubilado.

512 Investigador da Universidade de Aveiro.

513 Todos investigadores ligados a vários departamentos da Universidade de Coimbra.

514 Disso mesmo fazem provas as *III Jornadas de Outono da Geografia Física - Gestão e conservação do litoral* (Porto, 8 e 9 de Outubro 1998).

515 *Foro de debate sobre el mar y sus problemas, Tomo I. Ciencias del mar y de las costas* (Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 20 a 24 de Abril de 1998), Madrid, Sociedad Estatal Lisboa 98, 1998.

os portos portugueses e, em particular, os de Entre-Douro-e-Minho, e que Jaime Cortesão define através do conceito de "convergência atlântica", noção que envolve factores topográficos, morfológicos, orográficos, climáticos, hidrográficos e históricos. Independentemente da validade deste conceito e da teoria que lhe subjaz, não podemos deixar de relembrar a importância atribuída pelo autor ao clima temperado e marítimo que afecta de forma predominante o litoral português; à significativa superfície de exposição do solo ao Atlântico; à riqueza da fauna piscícola e da rede hidrográfica, em particular nortenha. Tais factores são tidos como impulsionadores da fixação no litoral e do desenvolvimento de portos que se constituiram como locais de abrigo, mas também como entrepostos fundamentais em trajectos comerciais de longo curso: primeiro os que ligavam o sul ao norte da Europa por via marítima, depois os que ligariam este continente às plataformas africana, americana e asiática[516].

Se Vila do Conde exerce laços de solidariedade com estes contextos gerais, de determinismo discutível na definição de géneros e modos de vida, o seu porto constitui também um caso, susceptível de estudo e avalição singular, num percurso que poderá simultaneamente aclarar tendências mais genéricas e/ou destacar a sua individualidade, definida por condicionalismos específicos, sejam de ordem natural ou humana.

[516] CORTESÃO, Jaime - op. cit., pp. 16-100. Os mesmos argumentos devem ter sido accionados em 1925, no decurso de uma conferência proferida pelo mesmo investigador na Universidade Livre, de Lisboa, sob o título *As Relações entre a Geografia e a História de Portugal*, cit. p. 60, nota 24.

2.1. Perfil do litoral e características da barra

2.1.1. Factores de assoreamento

Definindo o perfil da actual costa portuguesa a norte de Espinho, diz Orlando Ribeiro:

" *Abras, recessos, abrigos de promontórios faltam por completo nesta costa rectilínea e os portos refugiam-se na foz dos rios, fechados por um cabedelo que cresce do sul para o norte, apertando a entrada dos estuários, onde se produz activa colmatagem*"[517].

Em paralelo, tanto este autor, como outros que se dedicaram à geografia histórica coincidem na afirmação de que a costa seria, há 5 ou 6 séculos atrás, mais recortada. Jaime Cortesão sublinha, de resto, aquilo que pensamos ser uma das suas aquisições fundamentais: a ideia de que, apesar da lentidão com que se operam transformações nas estruturas geográficas, o desenho das costas e dos estuários se apresentava, na Idade Média, com ligeiras diferenças em relação à actualidade, não sendo essa diversidade despicienda na análise a efectuar sobre a evolução do povoamento e da actividade económica[518].

Esta maior articulação do litoral, patente numa mais notória projecção de cabos e promontórios, e na existência de reentrâncias mais retalhadas, teria sido alterada pela acção conjunta de processos de erosão e de deposição de sedimentos, os primeiros reduzindo os promontórios, os segundos preenchendo reentrâncias e simplificando os contornos da costa, como Fernandes Martins explica[519]. Por prova destes fenómenos são tradicionalmente invocados testemunhos escritos e cartográficos. Os primeiros apontam, fundamentalmente, para diferentes traçados hidrográficos, responsáveis por uma maior navegabilidade, documentada, por exemplo, para os rios Minho, Lima, Cávado ou Mondego[520]; os segundos, sob a forma de portulanos e de roteiros marítimos dos séculos XV e XVI, apresentam um litoral muito mais recortado e uma linha de costa mais povoada de portos, a maioria desaparecidos, outros de difícil identificação[521].

---

517 RIBEIRO, Orlando - *O Mar e a Costa* in "Geografia de Portugal I. A Posição Geográfica e o Território", Lisboa, João Sá da Costa, (1987), p. 78.

518 CORTESÃO, Jaime - *op. cit.*, p. 59.

519 MARTINS, A. Fernandes - *A configuração do litoral português no último quartel do séc. XIV. Apostilha a um mapa.* " Biblos", Vol. 22, Coimbra, 1947, p. 176.

520 Vejam-se os testemunhos coligidos por Jaime Cortesão - *op. cit.*, pp. 62 e seguintes e adiantados por Costa Lobo - *História da sociedade portuguesa no século XV*, Lisboa, Ed. Rolim, (1984); Gama Barros - *História da sdministração pública em Portugal*, Tomo IV, passim; Alberto Sampaio - *Estudos históricos e económicos*, Lisboa, Vega, 1979, vol. II, *passim*, ou Sales de Lencastre - *Estudos sobre as portagens e as alfândegas em Portugal nos séc. XII a XVII*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, Vol. 1, pp. 18-22.

521 Vd. CORTESÃO, Jaime - *op. cit.*, pp. 60 e seguintes.

A falta de rigor técnico que informa os portulanos, tributária, de resto, das deficiências dos processos cartográficos da época, e o facto de serem simples cartas rumadas e não graduadas e trabalharem apenas com distâncias estimadas são motivos suficientes para relativizar as conclusões apuradas a partir da sua leitura: o delineamento do litoral estaria muito aquém de uma representação rigorosa, não se devendo atribuir um valor seguro às pronunciadas reentrâncias da costa inscritas naquelas cartas[522], a ponto de o exagero no seu traçado poder corresponder, inclusive, a uma intenção de frisar a importância desses portos para a navegação[523]. Mesmo que actuando com cautela na análise destes testemunhos, não parece possível negar, à luz da História e da Geografia, a existência de alterações na linha de costa portuguesa, as quais parecem ser sobretudo sensíveis nas secções de costa baixa, em que o principal agente de alteração é a acumulação de sedimentos, provindos das próprias faixas arenosas, do que a erosão, mais actuante nas secções em que predominam acidentes rochosos. Ora Vila do Conde integra-se, precisamente, no primeiro destes grupos, como evidenciam observações morfológicas da actual costa norte, as quais podemos sintetizar nas palavras de Hermann Lautensach: "*No extremo norte, perto da foz do Minho, encontra-se uma superfície rochosa, com 9 Km de largura, que estreita progressivamente para o sul, para quase desaparecer perto de Vila do Conde, onde a orla coberta de areia tem 16 Km de largura* " [524].

Sabemos que este fenómeno de deposição de sedimentos, responsável por alterações mais ou menos significativas nas linhas de costa e nas bacias hidrográficas, vulgarmente conhecido como "assoreamento", responde perante uma multiplicidade de factores que envolvem as características da plataforma continental (parte marginal do continente superficialmente inundada pelo mar), as formas de relevo e a acção das marés, da ondulação e dos ventos, a qual se conjuga na chamada "corrente litoral". Importa, pois, que percebamos o funcionamento desses mecanismos para, à luz dos ensinamentos da geografia física podermos, por um lado, interrogar a situação concreta do porto de Vila do Conde e, por outro lado, avaliar com maior rigor o significado dos testemunhos quinhentistas.

No que se refere à corrente litoral, esta parece ser, na costa atlântica, por influência da nortada, predominantemente orientada para o Sul, provocando uma deslocação de areias nesse mesmo sentido. De igual modo, a ondulação, factor nuclear para a evolução das formas do litoral, parece apresentar uma componente preponderante em direcção à costa e, em geral de norte para sul, conjugando-se, pois, com as correntes marítimas na deslocação de sedimentos com essa orientação. Daqui decorre um tendencial assoreamento das reentrâncias do litoral, nomeadamente dos portos instalados na foz dos

---

[522] MARTINS, A. Fernandes - *op. cit*, pp. 170-172.
[523] DAVEAU, Suzanne - *As Formas Litorais* in " Geografia de Portugal. I.", p. 101.
[524] LAUTENSACH, Hermann - *O Mar e o Litoral* in "Geografia de Portugal. I", p. 47.

rios, no sentido sul/norte. A extensão dessa deposição será, por seu lado, condicionada pela capacidade de as marés penetrarem nos rios, facto que é correlativo, segundo os autores que seguimos, do declive do curso inferior dos mesmos, sendo aquela menor nos traçados hidrográficos da costa do NW do que nos do sul do país.

Se atendermos, ainda, a que a corrente de vazante é mais rápida que a corrente de enchente, e que a velocidade da corrente de vazante é tanto maior quanto mais apertadas são as gargantas dos rios e, portanto, mais abruptos os perfis das bacias hidrográficas, como ocorre no Douro e no Mondego junto à foz[525], e que delas depende a capacidade, ainda que temporária, de fazer regredir o assoreamento, então torna-se claro que para a compreensão de cada caso não basta a sua inserção numa secção do litoral com características definidas e afins, é necessário fazer intervir as características da respectiva bacia hidrográfica.

Ora Vila do Conde não só se encontra enraizada numa secção de costa baixa e numa plataforma continental, em que predomina a areia sobre outro tipo de sedimentos mais granulados, como é banhada por um rio de leito amplo, mas pouco profundo e com margens sem declive ou traçado de escarpa, fazendo prever, então como agora, a existência de marés de vazante pouco vivas e incapazes de remover com eficácia depósitos cuja acumulação parece ser favorecida pelas características morfológicas conhecidas na sua faixa litoral.

Se acrescentarmos a estes dados a ideia de que a força das marés de vazante contribui ainda para que os bancos de sedimentos, de origem marítima ou fluvial (outro factor de assoreamento), não se depositem junto à foz, mas se desloquem para uma distância de 1 a 3 milhas marítimas da mesma, constituindo-se aí a "barra"[526], perceberemos que o pouco vigor das marés do rio Ave interfere ainda, de forma directa, com a localização e características da barra, e com a própria acessibilidade ao porto ou local de ancoragem, obrigando eventualmente as embarcações a manterem-se fora da linha da barra. Isto é, afigura-se-nos que se encontram reunidas condições que, de forma conjugada, parecem apontar, não só para a ocorrência de um fenómeno de assoreamento da barra do rio Ave, como para a sua agudização, mediante a incapacidade de o rio remover os sedimentos, de origem fluvial e marítima, acumulados na sua foz. Este facto decorre, de resto, não apenas das características da sua bacia hidrográfica, como da utilização humana dos seus recursos, ou seja, das formas de apropriação do seu leito, correlativas da criação de entraves ao seu curso. Acerca destes dois fenómenos, dispomos de testemunhos documentais que reputamos de valiosos, e cujo teor passamos a expor e a analisar à luz dos dados até agora enunciados.

---

525 Idem - *ibidem*, pp. 57-60.
526 Idem - *ibidem*, p. 47.

O problema deverá ser esclarecido à luz de dois dados distintos: um tem a ver com o assoreamento do leito do rio e da barra; o outro decorre das próprias características topográficas desta. Centremo-nos, desde já, na discussão do primeiro, o qual se encontra minuciosamente descrito nuns autos de inquirição feitos nos anos 1540-1542, iniciados pelo corregedor da Comarca de Guimarães, o Ldº Hilário Dias e prosseguido pelo da comarca do Porto, o Dr. Francisco Toscano[527]. O processo em causa, inclui observações *in loco* e depoimentos de testemunhas: quer as arroladas pelas duas partes em contenda, os oficiais da câmara, por um lado, e os proprietários e arrendatários das azenhas do rio Ave, por outro, quer as intimadas pelos próprios corregedores. A estas se juntam pareceres de especialistas (pilotos e homens do mar) da cidade do Porto[528] e um levantamento topográfico efectuado por um pintor trazido pelo corregedor desta cidade em 1542[529], o qual não se encontra, porém, anexo aos autos de diligência. No seu conjunto, o processo, com cerca de 80 folios, sistematiza um quadro que consideramos fiável, se dele extrairmos apenas as informações objectivas e o depurarmos das intenções subjacentes aos depoimentos de cada uma das partes envolvidas.

Em causa encontrava-se a pretensão concelhia de derrubar os açudes feitos em três grupos de azenhas: as do Mosteiro de Santa Clara, sitas na margem norte do rio; as do Marquês de Vila Real, localizadas junto à margem sul; e as azenhas da Retorta, os quais eram tidos como responsáveis directos pelo assoreamento do rio e barra (cf. fig. 25). A pretensão baseia-se no pressuposto de que, interferindo com o natural curso das águas e marés do rio Ave, as barreiras citadas, cujas características, extensão e robustez se descrevem, afectam a capacidade de o rio repor o equilíbrio de um fenómeno já antigo, mas de agravamento recente: a deposição de sedimentos, tanto por via fluvial, como marítima[530]. Note-se, de resto, que nos autos se refere a existência de uma deliberação

---

[527] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n. (Processo sobre o derrube dos açudes do rio Ave)

[528] Trata-se de uma exigência do próprio monarca, em carta de 11. Março. 1542, na qual transfere as competências das diligências em curso para o corregedor da comarca do Porto. A.M.V.C. - A/37.

[529] A iniciativa é sugerida pelos próprios oficiais da câmara no decurso do processo, os quais insistem na vantagem de "*... mandar debuxar a hum orives ho modo das casas he feyçam dos haçudes e altura dauguoa e como encora e da dystamcya do que ha de huma açuda a outra e da de bayxo ha vylla e da vylla a Sam Gyam [...] e todo muito bem decraradamente e meudamente...*" cf. A.N.T.T. - *Conv. Stª Clara V. Conde*, cx. 37, mç. 7, s.n., fl. 64. O esboço, a que infelizmente não tivemos acesso, foi de facto executado, mas por um pintor vindo da cidade de Porto, como comprova uma verba do livro de receita e despesa do imposto da imposição da igreja matriz, a partir da qual foram cobertos esses gastos: 1900 reais pagos a um piloto e a um pintor e 2100 reais a mais 4 pilotos e 3 pedreiros, todos da cidade do Porto. A ordem de pagamento é dada por alvará do corregedor dessa comarca, datado de Azurara - 21.Abril.1542. A.M.V.C. - Lv. 1583, fl. 20-20v.

[530] Uma descrição das infra-estruturas em contenda permitir-nos-à uma mais eficaz equação do problema: as azenhas do Mosteiro, cuja implantação no rio data de 1270 (cf. carta de doação das azenhas por D. Afonso III, publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, doc. IV, pp. 41-42), teriam em 1540 um total de seis moendas: duas do lado da terra e quatro projectadas para o rio; as de Azurara, cuja antiguidade remonta a antes de 1511 (Data de um auto de avaliação das mesmas, já referido, no qual se refere a construção de uma pesqueira já em 1509. A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 292-293), dispunham ainda de quatro rodas, declarando-se que o Marquês de Vila Real ordenara um recente prolongamento das edificações para dentro do rio; as da

prévia sobre esta matéria, do reinado de D. Manuel, na sequência de diligências efectuadas nos anos 1505/06[531]. Os enunciados iniciais equacionam desde logo a contradição dos interesses envolvidos, pois na carta enviada ao corregedor, com a qual se iniciam as diligências, diz-se:

" *Corregedor. Eu ellRey vos emvyo muito saudar. Os juizes e vereadores procurador homens boons de Vylla de Comde me escreveram que a dita vylla he muito nobrecyda de gemte e de grande naveguaçam de naos e navyos a quall navegaçam se vay de todo a perder por o ryo da dita villa estar muito areado e a sua bara por causa das açudadas que no dito rio estam que fazem muito dano a bara e impedem com area a emtrada e sahyda das naos e navyos [...] e nom tam somente esta danado o rio por asy estar areado mas aimda a boqua da bara por omde as naos omde pasar digo omde as naaos omde sair esta toda areada com area he tam baixa que per omde as naos sohyam de de* (sic) *nadar de agoas mortas e de mares vazias aguora nom pode ja ir senam caravellas com aguoas vyvas sem muita soma de gemte he fiqua a bara tam sequa que os batees nom podem nadar e os moços e menynos a pasam a pe...* " [532]

Em contraponto, sustentam os proprietários das azenhas consideradas pelo concelho como responsáveis por esta situação que os oficiais concelhios "*...nam deram verdadeira enfformaçam a sua allteza antes lhe callaram ha verdade porque emquanto dyzem que por causa das açudas que estam no dito ryo a naveguaçam delle se vay ha perder e o ryo esta muito areado ho comtrayro dyso [...] comtese que este anno he dous houtros estevese mays bayxo hou areado serya por causa d'aver sete hou oyto annos que nam ha enxuros e por esta causa tambem os rios de de* (sic) *Vyana e Caminha Esposemde e do Porto e d'Aveyro que nam tem açudas nem azenhas estam tambem areados asy que has açudas nam sam causa de se arear o que esta notoryo e era muito vysto por ysperyencia e nam tem duvyda allguma...*" [533]

Se nos alhearmos da discussão das causas do assoreamento e das suas consequências, matéria a que voltaremos, importa reter que ambos os testemunhos são concordantes no registo da existência desse fenómeno. Avaliemos a sua extensão.

Retorta tinham também duas moendas: as mais recentes, e também as mais metidas dentro do rio não teriam mais de trinta anos(cf. Autos de diligência citados, fl. 75-77). Estas edificações tinham sido objecto de intervenções recentes, no sentido ou da construção, ou do reforço das açudadas existentes, as quais se faz datar de há 4/5 anos atrás; os açudes das azenhas do Mosteiro não teriam mais do que 32/33 anos, tendo sido reforçados há cerca de 2 anos e os de Azurara edificados apenas há 4/5 anos, altura em que também se aumentou o número de azenhas, fazendo-se projectar o imóvel cerca de 4/5 braças para o meio do rio(*Ibidem*, fl. 72v. e 75).

[531] *Ibidem*, fl. 4v. e 16v. Testemunham os oficiais que esse alvará não fora cumprido por conivência do então corregedor da comarca com os interesses do Mosteiro de Santa Clara. Note-se, porém, que num inventário dos documentos existentes na arca do concelho no ano de 1509 esse diploma não é citado, figurando, todavia, outros de tipologia diplomática semelhante (cf. A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 131-136).

[532] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n., fl. 31-32.

[533] *Ibidem*, fl. 6.

Note-se, antes de mais, que as partes envolvidas identificam a existência da dupla vertente do problema, a que já nos referimos: os oficiais da câmara insistem no assoreamento provocado por movimentos marítimos, correspondentes à deposição de areias que o caudal do rio se revela incapaz de remover; os proprietários das azenhas insistem na capacidade de esses mesmos açudes impedirem ou diminuirem os efeitos do assoreamento por deposição de sedimentos fluviais e pela contenção dos mesmos nas estruturas dos açudes.

As causas apontadas divergem, como vimos, de acordo com os interesses em jogo. E o mesmo acontece com a indicação dos efeitos previsíveis e sua duração. Assim, os foreiros das azenhas apontam causas meramente climáticas, relacionadas com a ausência de chuvas intensas nos oito anos precedentes, responsáveis pela diminuição do caudal do rio. Esta decorreria, quer da diminuição da pluviosidade, quer do facto de fontes e riachos, que habitualmente o engrossam, serem desviados e exauridos pela rega do milho em todo o percurso do Ave através de Entre-Douro-e-Minho. Assim, os maiores níveis de assoreamento são meramente temporários e por inteiro reversíveis, mercê de uma alteração dos índices de pluviosidade. A confirmar esta tese, apontam os seus defensores o facto de não ser o rio Ave um caso isolado, estando o fenómeno igualmente identificado nos rios e barras de Viana, Esposende, Porto, Aveiro, ou no Mondego, como fica patente do depoimento citado[534].

Para os oficiais da câmara, impulsionadores do processo, e um número muito significativo de pilotos, mestres e mareantes da vila, os factores explicativos são diversos e de ordem perfeitamente humana, todas eles resultantes do aumento da superfície do rio bloqueada pelos açudes dos três núcleos de azenhas já identificados. A clareza com que a situação é apresentada por especialistas de navegação merece que esses argumentos sejam devidamente ponderados. Importa, antes de mais, que se perceba que as referidas barragens se situam muito perto da foz e barra do rio, interferindo assim de forma directa, não só com as condições de navegabilidade, mas também com as de aportagem.

Salientemos, em segundo lugar, que as dimensões que assumiam, bem como a robustez com que foram edificadas, alardeadas pelos oficiais da câmara e confirmadas por outros testemunhos, eram resultado de um processo de intervenções recentes nas três azenhas que os depoentes fazem remontar há cerca de 4/5 anos[535]. Importa, por fim reter-

---

[534] Isso mesmo ressalta da passagem anterior, e daquela que de seguida extratamos: "... *asy como aguora esta ho ryo foy ja per muitas vezes he como estava asy como elles dizem esteve ja per vezes de feyçam que como chove e ha hy grandes enxuros esta ho ryo muito bem feito e a bara asy e como nam chove nam ha hy auguoas e aymda as que ha das fomtes e rysveiros* (sic) *que vam ter aos ryos sam tomados no viram pera regar hos mylhos nas teras todas d'Antre Douro e o Mynho que hos ryos gramdes fallecem lhe as auguoas e o mar neste tempo traz as areas e botas fora de sy per homde secaram as baras asy desta vylla como no ryo do ditto Aveyro Buarquos Vyana Camynha e todos outros naturallmente e tanto que ho Deus manda as auguoas do ceo loguo hos ryos sam cheos dellas e fazem ho que a muitos annos hos velhos tem esperymentado ... "Ibidem*, fl. 42v.

[535] Quanto à construção dos açudes diz-se dos da Retorta serem feitos em madeira de carvalho, de macho e

se que, segundo o exposto em vários testemunhos, e de acordo com a própria observação *in loco* feita pelos oficiais régios, se as águas da maré enchente subiam o nível das barragens junto à vila, não o conseguiam fazer nas da Retorta, dada a sua volumetria[536]. Daqui decorrem alterações concretas nos mecanismos hidrográficos que as testemunhas evidenciam:

1°. a alteração do percurso das águas das marés, sendo este encurtado pela incapacidade de estas galgarem os açudes da Retorta, o que leva a altera-se os mecanismos naturais de progressão e regressão das águas[537];

2°. a correlativa alteração do tempo de duração das marés: se a duração normal de cada maré, enchente e vazante, era de 6 horas, ao tempo do inquérito elas não durariam, de facto, mais do que 4 horas, encontrando-se o curso do rio bloqueado[538];

3°. a diminuição do respectivo caudal e vigor, devido ao bloqueio exercido por essas mesmas estruturas às enxurradas do Inverno, facto manifesto, quer na ausência de danos exercidos nas azenhas existentes junto à vila, quer no facto de a travessia da barca se fazer agora sem dificuldades, o que não aconteceria anos atrás[539];

4°. o consequente espraiamento do rio a jusante das azenhas da Retorta, com o qual se arrastavam aluviões de terrenos de cultivo, os quais, transportados pela maré vazante, contribuíam para o assoreamento do rio e barra por via da acumulação de sedimentos fluviais, assistindo-se, desse modo, ao aumento do estuário, mas não ao aprofundamento do canal de navegação, antes à subida da sua cota [540];

5° o encrespamento das marés, provocado, segundo os depoimentos coligidos, pelos bloqueios sucessivos à sua progressão para montante. Procura-se provar que os obstáculos encontrados pelo caudal do rio, primeiro com os açudes do Mosteiro e do Marquês e depois com os da Retorta, impediriam o seu curso natural, reforçando o seu vigor junto à barra, de forma a impedir a saída de pequenas embarcações, nomeadamente dos batéis das naus que se encontravam fora do porto[541].

A vivacidade das explicações "técnicas" apontadas justifica a transcrição deste passo documental:

"*Item Vosa Merce ade tomar enfformaçam em como auguoa da mare quando entra na boca da bara vem muito tesa em tanta maneyra que hos bateys das naaos que*

---

fêmea e tão altos e tapados que a água não passava senão por umas friestras (*Ibidem*, fl. 72v. e 75).

536 *Ibidem*, fl. 75-77.

537 *Ibidem* .

538 *Ibidem*, fl. 21v.

539 *Ibidem*, fl. 22.

540 *Ibidem*, fl. 73v-74.

541 Este enunciado poderá, porém, camuflar outras causas de um fenómeno observado pela geografia física na contemporaneidade e explicado por Orlando Ribeiro: " *Impelidas pelos ventos dos quadrantes ocidentais, as vagas quebram com fragor de encontro às arribas (...). Nas praias, forma-se sobre o fundo de areia um rolo que quebra com violência. Basta um golpe de vento para o tornar inacessível a qualquer embarcação a remos...*" cf. RIBEIRO, Orlando - *O Mar e a Costa* in "Geografia de Portugal", p. 77.

querem hyr pera fora pera ho Cavallo e pera a Area da Lagea homde tem suas naaos dez vymte trymta dyas por nam poderem no ryo entrar como sohyam as ter ally semdo costa brava hos bateys e a gemte nelles nam pode romper senam com muito trabalho e penna por ha força da mare ser ryja... " [542].

Das alterações físicas enunciadas decorrem outras que, pelas suas implicações directas na navegação, são destacadas em quase todos os depoimentos coligidos. Referimo-nos àquelas que se prendem com a navegabilidade do rio, com os locais de ancoragem e de largada de novas embarcações, e com o assoreamento da barra. Dedicaremos a cada um destes problemas particular atenção.

Antes de mais, debrucemo-nos sobre a navegabilidade do rio. Na verdade, em nenhum dos depoimentos é dito com clareza até onde seria o rio navegável antes da construção dos açudes, e que tipo de navegação comportaria. Em causa está apenas a capacidade de o seu estuário cumprir a função de porto de abrigo e local de ancoragem de embarcações de grande porte. Só nesta perspectiva o problema é posicionado. Destaquemos dois dos muitos testemunhos apontados:

1. " *Item sabera Vosa Merce como quando os navyos e naaos vinham de fora parte todos nos dyas pasados entravam por ha bara demtro a vella e as toas segumdo ho vemto corsava e ajudava e se queryam vyr aryba da pedra ho fazyam lyvremente ate se porem no Pyvydo e dally descaregavam suas mercadoryas e se queryão vyr asy careguados hou con meya cargua aryba a porta d'allfandegua e poço da torre yso mesmo ho fazyam hymdo sempre a vella pera ryba* [...] *de maneyra que elles mestres e senhoryos queriam ho que aguora nam podem fazer por ho dano que hasy tem feytas as dictas casas e açuda...*" [543].

2. " *Item tanto que Vosa Merce tyrar testemunhas neste capytollo acyma e tyradas ade tyrar testemunhas em como se provara que nos tempos pasados se hyam ancorar navyos e caravellas que naquelle tempo avya ao monte da povoaçam homde oye em dya estam pedras furadas homde se hos ditos navyos ancoravam e repairavam ho Imverno e a muito pouco tempo que se hachou huma ancora de navyo ou caravella per homde parece que nos tempos pasados la hyam imvernar e podyam sobyr ho que aguora nam podem fazer e dyzem que se hacham costados de navyos sovertydos debayxo d'area e auguoa e pera yso daremos testemunhas* " [544].

A este quadro, que aponta para a inavegabilidade do rio, em 1540, mesmo no curto troço correspondente ao percurso desde a barra (situada, como se verá, junto à ermida de S. Julião, actual ermida de Nª Srª da Guia) até ao sopé do monte do Mosteiro, será de acrescentar aquilo que o processo designa como o "entupimento dos poços", isto

---

[542] *Processo citado*, fl. 20v-21.
[543] *Ibidem*, fl. 18-19.
[544] *Ibidem*, fl. 27v-28. Este extracto integra-se no primeiro parecer dos oficiais da alfândega régia, o qual, pela sua importância, transcrevemos na íntegra, em apêndice documental (cf. Apêndice C. Doc. 3).

é, o assoreamento de ancestrais locais que pela sua área e profundidade permitiam a ancoragem, mas também o aparelhamento e mastreação de embarcações de grande calado. Encontramos identificados nos autos cinco desses "poços", localizados, em sentido ascendente: um junto à barra, abaixo da "Pedra do Carreiro"; um no Pevido; um junto à alfândega; um outro abaixo do local de travessia da barca; e o último acima desse local de travessia, localizando-se estes dois no lado de Azurara[545].

As causas apontadas como responsáveis por o seu tão propagandeado assoreamento, entroncam, uma vez mais, na obstrução feita ao veio da água do rio, que se via agora sem vigor suficiente para os "desentupir". Como argumento demonstrativo dessa evidência, vários declarantes agitam o exemplo da obstrução do chamado "Poço da Barca", aquele localizado abaixo do local de travessia da barca de passagem, verificada logo após as intervenções recentemente efectuadas nas azenhas do Marquês. As construções feitas por Diogo Luís, foreiro do Mosteiro de Santa Clara, há cerca de 4/5 anos, seriam as responsáveis pelo assoreamento dos restantes poços, localizados junto às margens de Vila do Conde, dois ao longo do rio e o terceiro junto à barra [546]. A obstrução deste último entronca, de resto, com a formulação do terceiro problema equacionado: o assoreamento da barra, impeditivo mesmo da sua simples travessia.

Os depoimentos são, de novo, eloquentes na formulação do problema. Mas, mais do que estes, importa que retenhamos as observações directas efectuadas a 30 de Janeiro de 1542, isto é, em pleno Inverno, pelo corregedor de Guimarães :

" ... *elle coregedor com hos ditos mareantes foram ha ho ryo e a ver ha bara e achou tam bayxo ho ryo na boca da bara que quallquer pesoa ho poderya pasar a pe e tanto mays bayxo do que hatraz fazem mençam que estava descuberto muita area diguo muita soma d'area que da outra vysta estava cuberta d'auguoa e achou estarem tres naaos a muito tempo no ryo por myngua d'auguoa por nam poderem sayr...*" [547].

Com efeito, todos constatam a formação de um verdadeiro cordão de areia, o qual, a julgar pelos depoimentos, parece ter, de facto, obstruído o porto de Vila do Conde, pelo menos nos anos de 1541 e 1542 a que se referem as constatações compulsadas. Outros depoimentos dos oficiais da câmara documentam essa situação já para o ano de 1540[548].

---

[545] Alguns destes topónimos podem ser localizados na figura 25.

[546] Cf. processo citado, fl. 17v-18, 19v-20, 36-36v, 59v, 60v, 72v. Veja-se, em particular, a seguinte citação : "... *em bayxo da pedra na boca da bara sohya estar hum poço muito allto e gramde homde as naaos e navyos que entravam sempre estavam em nado e se ally queryam careguar pera a Ilha da Madeyra Canaryas ylhas de bayxo ally tomavam suas mercadoryas e allymarias pera a ylha segumdo a callydade dos lugares pera homde hiam pertemcia e dally sahyam a vella e se hyam em muito em boa ora suas vyajens o que haguora nam podem fazer por causa dos açudes que taparam a vea das auguoas...*". *Ibidem*, fl. 19v.

[547] *Ibidem*, fl. 69-69v. Vejam-se outros depoimentos nos fl. 19v-20v, 27, 72v-73.

[548] "... *ho poço de Sam Gyam secrou* (sic) *e areou em tanta man::yra que ja nam pode entrar nem sayr nem estar navyo allgum por asy estar todo hareado e nam tam somente se areou haquelle poço mas aymda se areou ha boca da bara que hos bateys das naaos nam podem hyr nem vyr nem ha barqua da pasagem que soya meter as allymareas demtro dos navyos abayxo da pedra nam pode nadar em fora do mar...*". *Ibidem*,

2.1.2. Características da barra

A compreensão deste panorama implica ainda o cruzamento destes dados com as características topográficas da barra do rio Ave. Estas, mencionadas noutros corpos documentais a que nos referiremos, encontram-se também identificadas nestes autos como obstrutivas dos circuitos de entrada/saída do porto. Em primeiro lugar, fica claro que a barra, toda "em pedra viva", oferecia aos navegadores obstáculos rochosos que era preciso conhecer e contornar em percursos bem definidos, identificados neste processo e nas reproduções cartográficas do porto de Vila do Conde datáveis dos séculos XVI e XVII. Referimo-nos, em particular, à cartografia dos Países Baixos, cujos exemplares impressos parecem ter circulado e sido repetidamente reproduzidos no tempo. Citemos, em particular, os atlas de Lucas Aurigarius[549], Lucas Jansz Wagenaer[550]; Willem Blaeu[551]; Jean Von Keulen[552]; Hendrick Donker[553] e Nicolas Jansz Voogt[554], os quais seleccionamos, de entre outros consultados, pelo pormenor com que representam o porto vilacondense (cf. fig. 8, 10 e 11).

Os exemplares de que nos serviremos, cuja pesquisa ocorreu exclusivamente em instituições documentais nacionais, parecem ser globalmente concordantes com as informações documentais coligidas ao longo deste trabalho. Esta circunstância poderá atribuir-lhes notável fidedignidade de representação. Importa, contudo, que sujeitemos a sua análise a algumas considerações críticas. Em primeiro lugar, declaramo-nos sensíveis à questão da tendencial reprodução por cópia de muitos dos produtos cartográficos deste período, os quais se servem de exemplares que lhe são anteriores de forma acrítica e sem conhecimento real dos perfis que representam, reproduzindo assim, com frequência, erros notórios[555]. Isso mesmo se testemunha para o caso específico das representações do porto de Vila do Conde, nas quais se faz sucessivamente figurar, com excepção para o atlas de

---

fl. 19v-20.

549 *Portugalliae Pars. Orae maritime Portugalliae inter Caminum et Mondegum...* in AURIGARIUS, Lucas - "Atlas Maritimo", s.l., [15--]. B.N.L.- Cartografia - CA/116 v.

550 WAGHENAER, Lucas Jansz - *Thresor der Zeevaert*, Leyden, 1592, p. 50. B.N.L.- Cartografia - CA/ 65 p.

551 BLAEU, Willem - *De Zeecuten van Portugal van Viana tot Aveiro*, Amsterdam, Willem Ianz Blaeu, 1638. B.P.M.P.- C(i) - 2.

552 KEULEN, Jean Von - *Grand Nouvel Atlas de la Mer*, Amterdam, 1680, p. 19. B.N.L. - Cartografia - C/65a.

553 DONCKER, Hendrick - *Zee Spiegel*, Amsterdam, 1693, carta 52. B.N.L. - Cartografia - C/132v.

554 VOOGT, Nicolas Jansz - *La Nueva y Grande Relumbrante Autorcha de la Mar...*, Amsterdam, Joannes van Keulen, [1695]. B.N.L. - Cartografia - C/24a.

555 Vd., entre outros, ALEGRIA, M. Fernanda e DIAS, M. Helena - *Lisboa na produção cartográfica portuguesa e holandesa dos séculos XVI e XVII: o espaço e o intercâmbio*. "Penélope", nº 13, Liboa. 1994, pp. 55-69 e DAVEAU, Suzanne - *Algumas leituras para uma exposição*. "A Pintura do Mundo. Geografia Portuguesa e Cartografia dos Séculos XVI a XVIII" (Catálogo da Exposição), Porto, B.P.M.P., 1992, pp. 7-9

Wagenaer, uma ponte de ligação entre essa vila e Azurara, quando sabemos com toda a certeza da sua inexistência nesse período de tempo[556].

Alguns outros factores levam-nos, todavia, a atribuir-lhes acrescida fidedignidade: 1°. o facto de estes mapas serem de autoria de técnicos dos Países Baixos, ancestrais frequentadores dos portos do Norte de Portugal, incluindo Vila do Conde, como pretenderemos provar na II Parte deste trabalho; 2°. a circunstância de deverem ter sido utilizados pelos navegadores do Norte da Europa como roteiros de navegação; 3°. a verosimilhança patente na configuração topográfica representada e nos valores apontados para as braças de profundidade. Estas, concordantes com o que documentalmente se conhece e variáveis de mapa para mapa, sugerem uma elaboração que ultrapassa o simples decalque, podendo corresponder a efectivos registos feitos na sequência de observação directa.

De qualquer um dos exemplares mencionados se percepciona a existência de um complexo rochoso em forma sensivelmente circular situado à entrada da barra e impeditivo de uma livre circulação e acesso ao porto. A insistência com que é representado, pese embora a possibilidade de repetição por imitação a que já nos referimos, é por si só comprovativa do risco real que constituiria para a navegação, o qual é igualmente realçado pelos autos de diligências de1540-42. Nestes fornecem-se, porém, referentes toponímios e topográficos mais precisos e circuitos preferenciais de circulação, os quais se encontravam também afectados pelo fenómeno do assoreamento. Retomemos a análise desta fonte num dos momentos em que o corregedor, acompanhado por técnicos de navegação, observa a barra.

É notório que se depreende dela a existência, na barra, de um estreito, estimado em cerca de apenas 20 palmos, de passagem muito problemática para as naus. A ultrapassagem desse obstáculo implicava uma navegação rumada por dois pontos de referência: as chamadas Pedras do Carreiro, situadas do lado de Vila do Conde, que constituíam ponto de orientação no Verão e as Pedras do Naseiro, emergentes do lado de Azurara, localizadas numa cota mais baixa, distantes das primeiras o equivalente a um tiro de besta (cerca de 200 metros[557]) e quase completamente dissimuladas pelas areias no momento da observação (19.Outubro.1541). Por essa circunstância estas apenas poderiam ser utilizadas como ponto de referência de navegação no Inverno. O perigo que estes condicionalismos topográficos constituíam para a navegação é sublinhado pelos circunstantes:

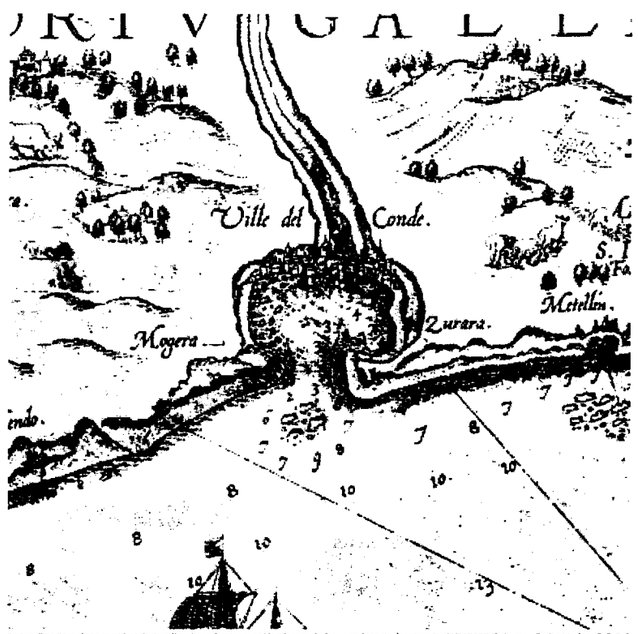
" *Item fez pergunta aos dittos hofyciaaes da vylla e asy as partes homde hera ho mayor pryguo deste ryo dyseram que era nestas pedras homde elle coregedor e elles estavam que se chama as pedras de careyro pergumtados que por que rezam dyseram que*

---

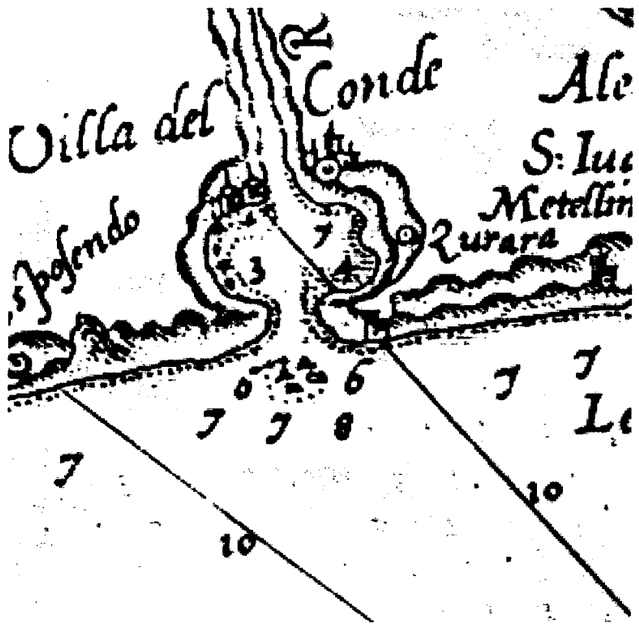
556 Veja-se o que já dissemos sobre esta matéria no capítulo precedente.

557 Cf. MARQUES, A. H. de Oliveira - *Pesos e Medidas* in "Dicionário de História de Portugal"; Lisboa, Iniciativas Editoriais, s.d., vol. V, p. 68.

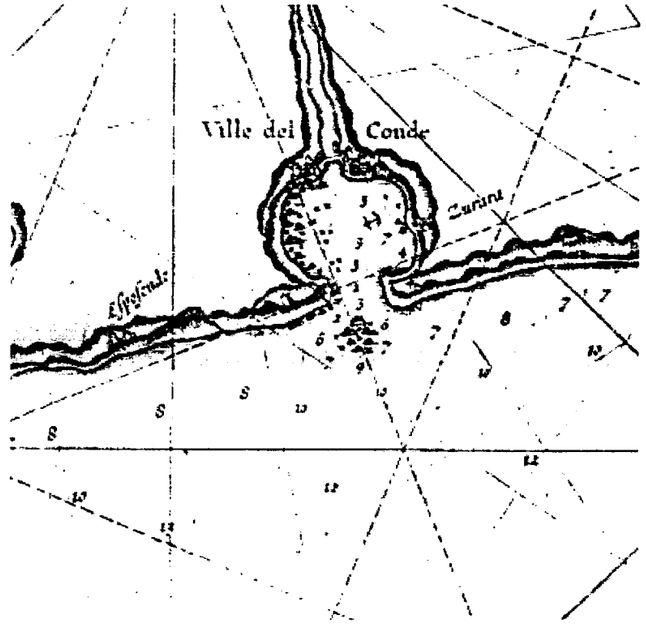
Figura 8 - Representações do porto de Vila do Conde na cartografia dos Países Baixos



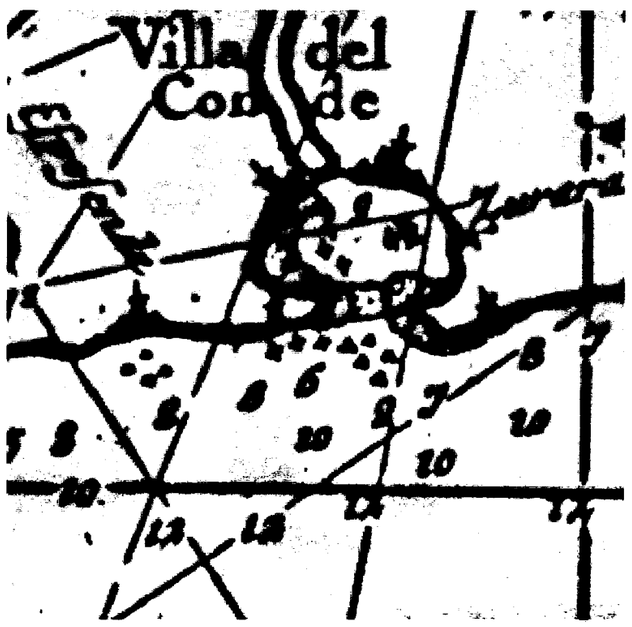
Portugalliae Pars. Orae maritimæ Portugalliæ inter Caminam et Mondegum (...) a Luca Joannis descripta in AURIGARIUS, Lucas - "Atlas Maritimo", [15..]



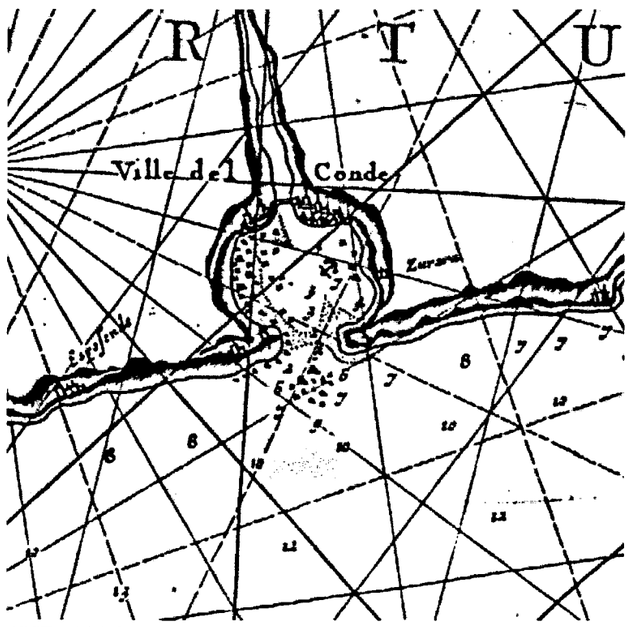
WAGHENAER, Lucas Jansz - Thresor der Zeevaert , Leyden, 1592



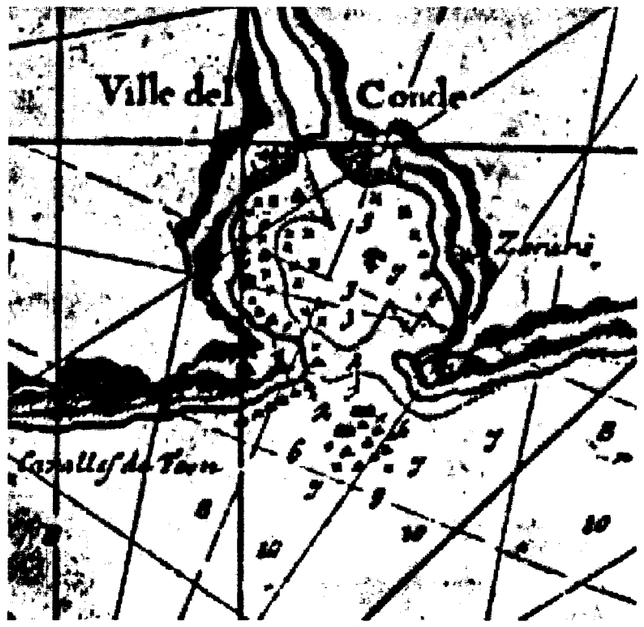
BLAEU, Willem - De Zeecosten van Portugal van Viana tot Avero, Amesterdam, Willem Janz Blaeu, 1638



KEULEN, Jean Von - Le grand nouvel atlas de la mer , Carta 21, Amesterdam, 1680



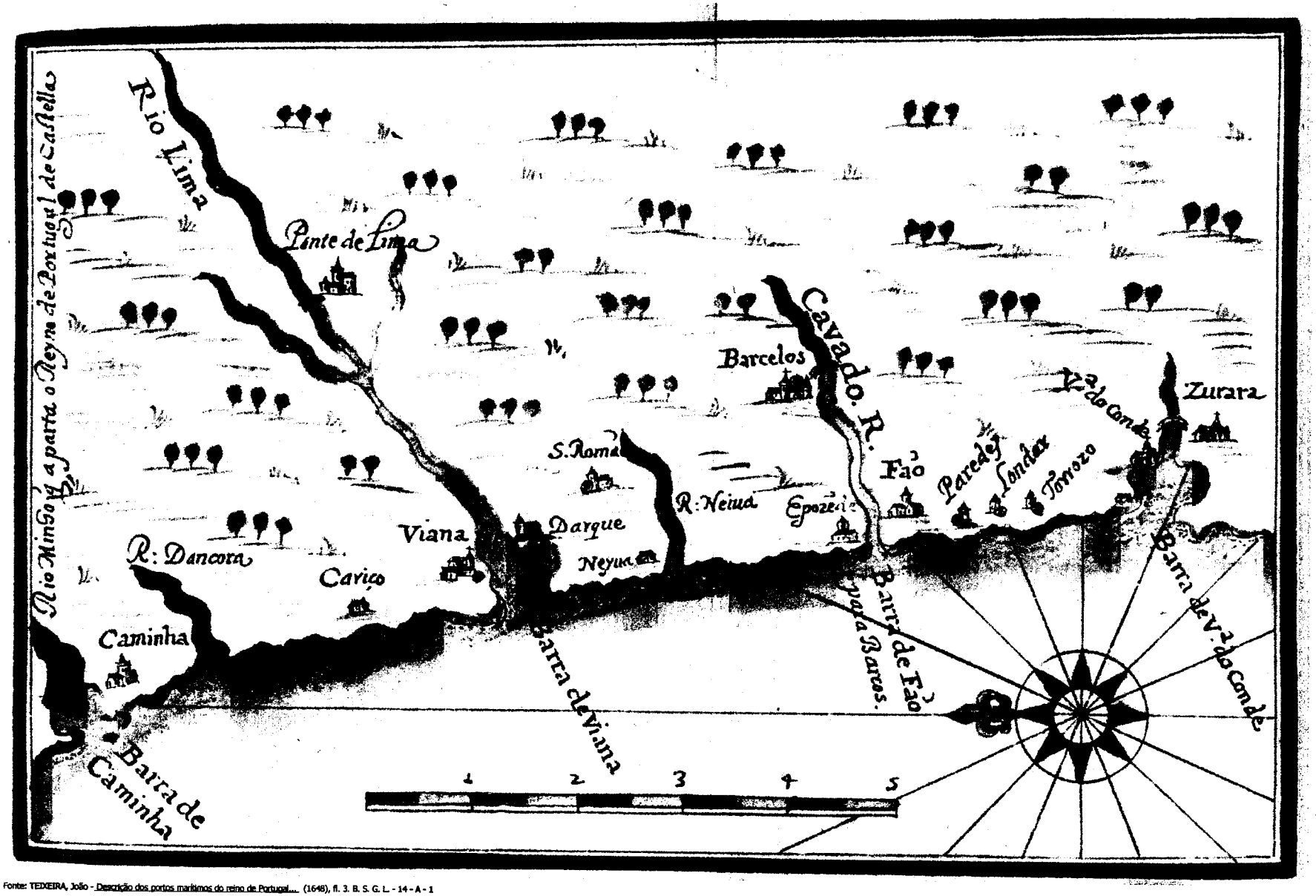
DONCKER, Hendrick -Zee Spiegel... , Carta 52, Amesterdam, 1693



VOOGT, Nicolas Jansz - La nueva e grande relumbrante antorcha de la mar, Carta 71, Amesterdam, Joannes van Keulen, [1695]

FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Magalhães / 99

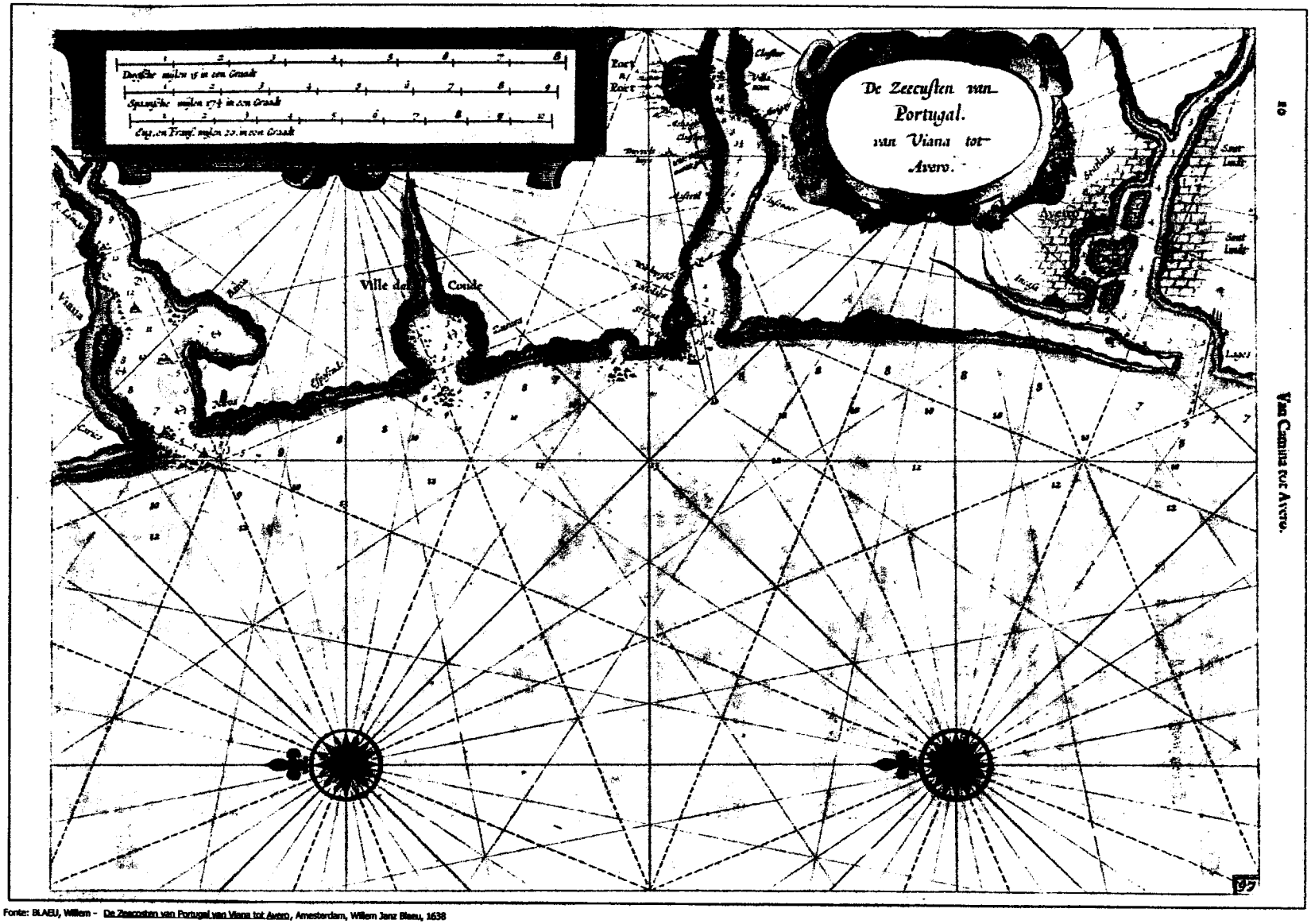
Figura 9 - Costa de Caminha a Vila do Conde



Fonte: TEIXEIRA, João - Descrição dos portos marítimos do reino de Portugal... (1648), fl. 3. B. S. G. L. - 14 - A - 1

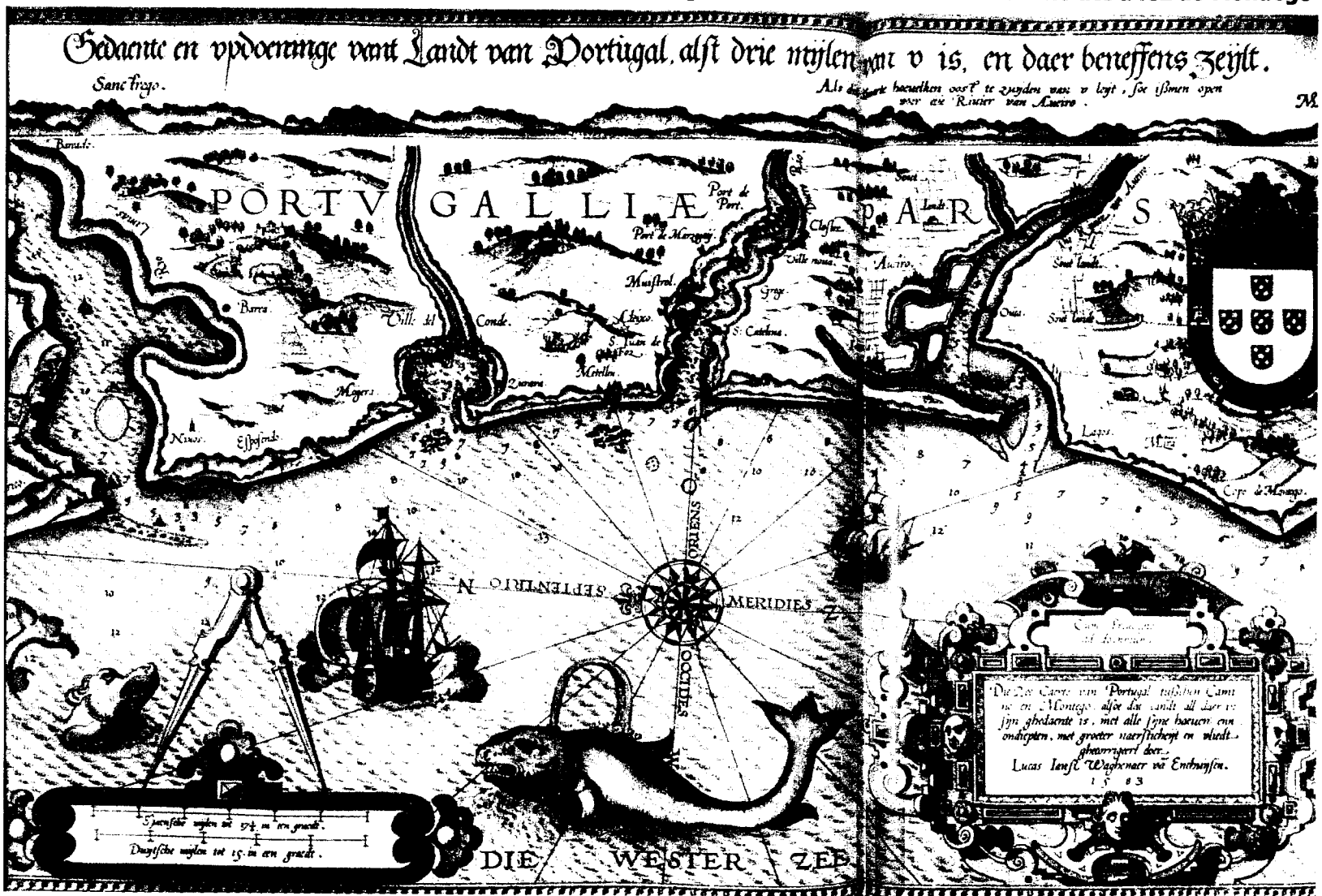
FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

Figura 10 - Costa de Viana do Castelo até Aveiro



Fonte: BLAEU, Willem - De Zeecosten van Portugal van Viana tot Avero, Amesterdam, Willem Janz Blaeu, 1638

Figura 11 - Costa de Viana do Castelo até à foz do Mondego



Fonte: WAGHENAER, Lucas Jansz - Zee caerte van Portugal..., Leyden, Christophe Plantin, 1583 [l. é. 1586]

FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

por que pasavam as naaos e navyos per huma golla pequena que hahy estava peramte duas pedras que elle corregedor com hos sobre (sic) *comiguo esprivam vymos e era a guolla muito estreyta que serya a parecer de todos de vymte pallmos de largurra pouco mays hou menos e por ser tam estreyto as naaos nam podyam pasar sem toquar...*" [558].

2.1.3. Consequências sobre a navegação, a economia e a sociedade

Do quadro até agora traçado se podem inferir, desde logo, consequências directas para a navegação, sendo real a dificuldade de passagem da barra, admitida mesmo pelas testemunhas louvadas pelos visados no processo e condicionada, quer pelas características que descrevemos, quer pelo assoreamento da mesma, também acima referido.

Estas dificuldades de entrada e saída do porto implicavam que as embarcações que rumavam a Vila do Conde se mantivessem fora ou dentro da linha da barra por longos períodos de tempo, expondo-se a múltiplas ameaças: o mar encrespado; o roubo de mercadorias a que se sujeitavam os que deixavam as embarcações em mar alto para evitar o encalhamento no areal[559]; os prejuízos decorrentes de uma ancoragem prolongada por força das cicunstâncias[560] ou de uma passagem da barra sem condições favoráveis[561]. Em qualquer dos casos, os riscos de naufrágio, ataque de corsários ou furto de mercadorias tornariam o porto de Vila do Conde pouco apetecível aos navegantes e mercadores do tempo, se nos ativermos não só aos relatos comprometidos, mas também às observações isentas insertas no processo em análise.

Lembremos, ainda, que Vila do Conde se constitui, não apenas como porto de abrigo e porto comercial, como ainda em local de construção naval, actividade que é de igual modo afectada pelo fenómeno indicado. Este é, de resto, o domínio em que as partes envolvidas incorrem em maiores contradições, sendo difícil filtrarem-se as informações

---

[558] Processo citado, fl. 35-35v.

[559] É nessas ideias que se insiste no depoimento dos oficiais da alfândega: " ... *e achara que de quatro e cymquo annos a mays a esta parte nenhum navyo que daqui sahyse nem nao jamays tornase a entrar no ryo somente fycam na boqua da bara pera corejerem allguma cousa que trazem quebradas e ysto os navyos pequenos e caravellas se querem sobyr aryba da pedra pera invernar ou hos que vem com mercadoryas descaregar fycam dentro e ysto por nam averem rysquo de se perderem como se perderam ally seys ou sete naos despoys que esta areado. E nam tam somente fazem perda a seus donos das naaos em as perderem mays fazem muita perda e per a fazemda do dicto senhor por que por causa da antrada nam ser como sohya fycam no mar bravo e em lugar que nenhuma pesoa que syrva Ell Rey la pode ir guardar as mercadoryas que trazem se furtam de noute e de dya a sua vomtade o que dantes nam fazyam ...*" *Ibidem*, fl. 27-27v.

[560] Veja-se o auto de requerimento dos oficiais da câmara: "*E yso mesmo lhe requerymos da parte do dicto senhor que mande a Joam Rybeyro e ao meyrynho e aos mays hofycyaes que dem suas fees quamdo Vosa Merce foy allfamdegua homde sohya estar hum muyto allto poço tanto em sequo que lhe aparecya a quylha toda e mays hos costados da outra parte e esteve ally por dyas sem poder nadar nem ir pera bayxo nem pera ryba*". *Ibidem*, fl. 26v.

[561] É ainda no parecer dos oficiais da alfândega que se atesta que "*...de modo que nem pera ryba podem hyr nem pera ho mar ir as naaos somente sobre ho bojo em tanta maneyra que parece que se querem ceçobrar...*" . *Ibidem*, fl. 29.

no intuito de se aproximar da realidade histórica. Com efeito, em causa estão dados acerca do número de embarcações construídas, respectiva tonelagem e calado, condições de lançamento à água e saída da barra, as quais serão analisadas com maior pormenor apenas na II Parte deste trabalho. Lembremos, ainda, que as discrepâncias a que nos referimos se devem, por um lado, à incapacidade de qualquer observador isento avaliar a veracidade dos depoimentos, não se tratando já de meras observações do espaço físico, e também à circunstância de este ser um domínio de particular sensibilidade para o monarca, ele próprio dependente da existência de frotas, régias e particulares, que viabilizassem as pretensões expansionistas de um império marítimo que se encontrava ainda numa fase de consolidação.

Não será, pois, de estranhar que ambas as partes investissem argumentos e contra-argumentos em que balizavam as suas posições. Asim, os oficiais da câmara e testemunhas por eles louvadas pretendem provar a tendencial ruína da indústria de construção naval como decorrente da secagem dos poços em que eram tradicionalmente lançadas as embarcações depois de construídas e da dificuldade de passagem da barra, do que resultava a sua retenção nos estaleiros ou no rio por longos períodos de tempo, com prejuízos manifestos para os investidores e riscos de encalhamento ou naufrágio provocado pelo assoreamento[562]. Pelo contrário, os exploradores das azenhas e suas testemunhas balizam-se em números que manifestam o caracter bem sucedido e a franca expansão da actividade de fábrica naval nos anos precedentes como prova do exagero dos depoimentos dos seus adversários, insistindo no facto de Vila do Conde construir por esse tempo embarcações de muito maior calado do que nos tempos passados[563]. Sem esgotarmos esta matéria, avaliá-la-emos sob diferentes ângulos num outro espaço.

O documento elucida, ainda, uma outra vertente do problema: a relativa ao movimento comercial do porto que os autores do processo em curso pretendem provar ser profundamente afectado pela alteração das condições de navegabilidade e aportagem. Por eles são ventilados de forma estratégica três argumentos, que se prefiguram como nucleares na orientação da decisão régia[564]: 1.o inevitável desvio do tráfego comercial para os portos da Galiza; 2. a perda de rendimentos alfandegários, com manifesto prejuízo para a fazenda régia; 3. a incapacidade de Vila do Conde servir de porto a outras localidades

---

562 Não é, de resto, despiciendo o facto de serem esses mesmos argumentos os que abrem a carta régia enviada ao corregedor da comarca de Guimarães: "... *por causa das açudadas que no ditto rio estam que fazem muito dano a barra e impedem com area a emtrada e sahyda das naos e navyos em tall maneyra que omde comtinuadamente ao botar das naos ficava loguo em nado aguora quando as botam estão sem nadar bem quynze dias esperamdo pollas mares gramdes e bem asi quando as levam por o rio abayxo poym outros quynze dias em ir ate a boca da bara e levam ja os costados quebrados* ..." *Ibidem*, fl. 31v. Vejam-se, ainda, os depoimentos lavrados nos fl. 18 e 61.

563 *Ibidem*, fl. 7-7v e 46.

564 Lembremos que os autos são instruídos primeiro pelo corregedor de Guimarães, depois pelo do Porto, sem que caiba a qualquer destes oficiais uma decisão, mas apenas pareceres, estando aquela reservada ao rei, como se depreende da carta de abertura do processo (*Ibidem*, fl. 31-33v.).

costeiras, e mesmo a um mais vasto *hinterland* interior. Detenhamo-nos com maior minúcia em cada um dos argumentos enunciados.

Estruturando-se o primeiro afirma-se que "... *semdo caso que ha bara e ryo nam se coreje e as açudes se rybam* (sic) *que hos mareantes levaram suas naaos ha Guallyza por as aqui nam poderem ter nem entrar domde Sua aAlteza perdera hos direytos d'allfandegua e asy os direytos da sysa do gerall e se perdera ho trato he naveguaçam...* "[565]. Com clareza se percebe que estamos perante um argumento falacioso, existindo outros portos na costa Norte a que os mareantes, na incapacidade de aportarem a Vila do Conde, poderiam recorrer, nomeadamente Viana, a cidade do Porto, Leça ou Matosinhos. De resto, os mesmos arguentes defendem que a situação de assoreamento destes outros portos de mar não seria comparável, em extensão, à de Vila do Conde, não se encontrando as suas barras bloqueadas, como explicitamente se diz:

" ... *e quamto ao que dyzem das outras baras do Porto Vyana e Camynha Esposemde e outras em que dyzem que hos ryos se atupem per causa das sequas e de nam vyrem hos imxuros em todos estes ryos entram naaos he navios careguados e vazyos e sam como sempre entraram e sayram e nunqua as bocas das baras deyxam d' estar alltas e a causa he por que lhes nam tapam as veas como a esta fazem...*" [566].

Ao argumento de perda de rendimentos para a fazenda régia, segunda trave mestra desta argumentação, consolidado com a afirmação de que o rendimento da alfândega teria decrescido, no ano de 1541, a cerca de 1/4 do que habitualmente rendia, contrapõem os proprietários das azenhas que tal facto se deve, não à situação do rio, mas ao comportamento dos oficiais alfandegários que actuavam com prejuízo para os rendeiros desses direitos, mercadores e povo da vila[567].

Por fim, quanto à terceira vertente argumentativa, segundo a qual o assoreamento e desactivação eventual do porto de Vila do Conde afectaria não só a vila, mas também outras localidades, nomeadamente Azurara, Póvoa do Varzim ou mesmo vilas e cidades do interior[568], cremos poder aceitá-la como válida: com Azurara partilhava Vila do Conde o rio e a alfândega, definindo ambas as povoações percursos paralelos de navegação e comércio, como pretenderemos provar; a vila da Póvoa de Varzim não dispunha de um porto acessível que lhe facultasse movimento comercial próprio e eram de

---

[565] *Ibidem*, fl. 23.

[566] *Ibidem*, fl. 73v.

[567] "... *fogem todas as naaos daqui e este anno nam tem allfandega remdydo ho terço do que sohya remder nem ho quarto como elle coregedor podya ver pollo rendymento della...*" (*Ibidem*, fl. 61v-62). O facto de esses valores não serem mencionados não nos permite avaliar a veracidade da afirmação. Quanto à circunstância invocada de o comportamento dos oficiais interferir com o movimento comercial e os valores das receitas aduaneiras (cf. fl. 44), provaremos que, em teoria, isso poderia ocorrer, e assim teria acontecido em Vila do Conde, pelo menos enquanto persistissem as duas alfândegas: a do Mosteiro de Santa Clara e a régia. A discussão desta matéria, assim como a apresentação de outros dados relativos ao movimento e rendimentos alfandegários, remetemo-las para a II parte. B. Cap°2.

[568] *Ibidem*, fl. 15v. e 75.

igual modo obrigados os seus navegadores e negociantes a desalfandegar as suas mercadorias na casa aduaneira de Vila do Conde, pelo que o destino do porto desta vila afectaria, de forma solidária, as duas outras povoações mencionadas. Quanto ao facto de esse mesmo porto funcionar como entreposto marítimo de um vasto *hinterland* de Entre-Douro-e-Minho, e mesmo do Alto Douro, cremos poder prová-lo na II Parte deste trabalho, quando analisarmos o seu movimento comercial.

Não poderíamos deixar de mencionar uma última decorrência apresentada pelos autores do processo, a qual se revela de forma insidiosa ao longo de todos os autos: a ligada às consequências últimas da quebra de crescimento (pretende sugerir-se de ruína) de Vila do Conde, correlativa de alterações significativas na sua estrutura social e profissional, e mesmo do comprometimento das relações familiares. Segundo os oficiais da câmara e os da alfândega, o quadro que procuramos pintar a traços largos seria responsável, não só pelo desvio do tráfego comercial desse porto, mas também pelo próprio afastamento dos seus moradores que se dedicavam à navegação. Segundo eles, essa situação "... *da hocasyom aos mestres e senhoryos andarem dous e tres annos fora de suas casas antes de vyr arybar suas naaos na costa brava hou aryscallas a perder querendo entrar* ... " [569]. Uma vez mais este processo lança questões que não se esgotam nesta breve análise, e cujo desenvolvimento só é cabível em outros capítulos do trabalho.

Numa tentativa de nos aproximarmos a uma mais rigorosa avaliação do quadro apresentado, equacionaremos, de seguida, algumas objecções aos autos em causa, as quais relativizam, não propriamente a descrição dos factores físicos apontados como condicionantes da navegabilidade do rio e barra, mas o dramatismo da situação global, as responsabilidades imputáveis e a correlativa extensão do problema.

Em primeiro lugar, os visados pelo processo: proprietários e exploradores das azenhas do Mosteiro, do Marquês de Vila Real e da Retorta, cujos açudes se pretendiam derrubar, apresentam algumas objecções, as quais, pelos seus fundamentos, não são despiciendas. Com efeito, salientam-se três factores a considerar:

1°. Irregularidades processuais: a petição apresentada pela Câmara ao rei não teria sido feita de acordo com o estipulado nas Ordenações, o que pressupunha a convocatória geral do povo que tomaria deliberação plenária, antes fora concebida por alguns selectivamente convocados, seguindo-se uma recolha de assinaturas pela vila, o que condicionaria a espontaneidade e a representatividade da solicitação requerida;

2°. Envolvimento de interesses e inimizades pessoais: o principal procurador e impulsionador do processo, Filipe Rodrigues, era inimigo pessoal de Diogo Luís, feitor do Mosteiro e foreiro das suas azenhas e ele próprio proprietário de azenhas situadas no mesmo rio a montante das visadas, colhendo vantagens pessoais com o derrube dos

---

[569] *Ibidem*, fl. 28v.

açudes e consequente diminuição da capacidade de moagem das azenhas mais contíguas à vila, e o mesmo se afirma de outros oficiais envolvidos, também proprietários de azenhas mais distantes;

3°. Existência de teias de relações familiares condicionantes da isenção dos testemunhos: declara-se que os principais oficiais da alfândega, depoentes nucleares no caso, eram o próprio Filipe Rodrigues, requeredor, ou seus familiares, como ocorreria com o juiz da alfândega, Patrique Carneiro, e com o almoxarife, João Carneiro[570].

Não poderemos deixar de confrontar este conjunto de objecções com os muito numerosos testemunhos patentes no processo, dados por vizinhos da vila e técnicos de navegação, incluindo pilotos de Azurara e Póvoa do Varzim que balizam as pretensões dos oficiais da câmara. Com efeito, recenseamos como seus subscritores e apoiantes muitos dos que identificamos como pilotos de nomeada e com actividade reconhecida neste porto. Todavia, não poderemos também esquecer que a contra-argumentação apresentada é de igual modo suportada por testemunhos de pessoas notáveis na terra, ainda que em menor número, incluíndo um prestigiado piloto, morador na Póvoa do Varzim, João Martins Gaio. A clareza com que este avalia a situação num parecer dado por escrito e em depoimento individual, e a experiência de um navegante com cerca de 75 anos de idade e décadas de conhecimento do rio e barra justifica, a nosso ver, a sua integral transcrição:

"*Este he a emfformaçam que Vosa Merce me dyse lhe dese deste ryo e asy meu parecer o quall he este. Minha ydade he de setenta e cymquo annos pouquo mays ou menos e a cymquoenta annos que sam casado e sempre neste ryo des antam ate guora teve naaos Deus seya louvado e navyos e sempre sey este ryo como aguora huns annos estar bom e outros maao e naquelle tempo sohya aqui d'aver caravellas comprydas e nam tinham na coberta mays de nove pallmos e a mays allta chegava a dez e aguora fazem aqui naos e navyos de doze pallmos na prymeyra cuberta e na houtra sete e meio e vam por este ryo abayxo como sohyam a ir e segumdo Deus minha comçyemcia e meu parecer nam corem rysquo senão a Pedra do Naceiro homde sempre hos navios gramdes e pequenos aguardavam as auguas vyvas pera pasar e meu parecer he que larguem quanta auguoa ouver no mundo numqua sera mays allta a pedra se ha não quebram ou coregem que com menos despeza a metade que ade custar desffazer hos açudes custara coregerse a bara que tapando haquelle careyro he cousa que se pode esprementar com pouqua despeza e derybamdo hos açudes pera tall exprementar a mester hum mylham e com yso e sem yso numqua mays allta hade ser a bara do que he enquamto nam for coregyda a ditta pedra e quanto as azenhas e açude do mosteyro asy ho sey estar sempre como aguora e ysto he meu parecer e pera corejer em baixo a pedra do naceyro darey ajuda como ho mylhor da*

[570] *Ibidem*, fl. 4v. - 5v.

tera e pera ho naceyro nam darey nada e ysto dyguo eu Joam Martinz ho Gaio morador na Povoa de Varzim" [571].

Com efeito, esta opinião tem um valor quase premonitório, se atentarmos na evolução futura dos acontecimentos. Depois de nítidas hesitações e renitências do corregedor da comarca de Guimarães em enviar ao rei uma avaliação e parecer definitivos, a decisão régia foi no sentido da demolição dos açudes, a qual terá ocorrido após 6 de Novembro de 1542, data do alvará régio que a autoriza[572]. As condições dessa demolição pressupõem que "... *se deribem logo d'alto a baxo na largura da veia d'agoa pera que ho rio posa corer sem nenhum impidimento e se desasearem* (sic) *hos ditos poços e bara pera que as naaos e navios poderem entrar e sair por ella como dantes faziam...*", prevendo-se, porém, que os seus proprietários pudessem refazer esses açudes de estacada e na forma como os tinham há cerca de 40 anos atrás[573].

Todavia, 15 anos volvidos, e na sequência de novos pedidos de diligências e avaliações periódicas efectuadas por oficiais régios[574], os açudes serão refeitos, nas mesmas bases em que se encontravam aquando do seu derrube. Assim o estipula o alvará régio que o autoriza. Fontes posteriores levam-nos, no entanto, a pensar que com a reconstrução se deveria ter reforçado, em extensão e consistência, as suas estruturas. Assim, um contrato celebrado entre o Mosteiro de Santa Clara e o Marquês de Vila Real, acerca da divisão dos gastos referentes ao conserto dos açudes e naseiros que serviam as duas azenhas, leva-nos a pensar que estes deveriam ter atravessado todo o rio, cortando mesmo o veio central da água. Só desta forma se compreende que as mesmas estruturas servissem as duas azenhas, situadas em margens opostas do rio[575]. Por sua vez, numa

---

571 *Ibidem*, fl. 46-46v.

572 Os registos das actas de vereação permitem-nos calendarizar com maior pormenor a execução dessa deliberação. Em sessão de 20.Outubro.1543 determina-se que de cada casa da vila saia uma pessoa de 16 ou mais anos para ir derrubar os ditos açudes (A.M.V.C. - Lv. 17, fl. 510v.-511v.). Em Dezembro desse mesmo ano delibera-se ainda que no Verão, quando os açudes se encontrarem a descoberto, seja requerida ao corregedor do Porto a sua vinda a Vila do Conde e à Retorta para se proceder à total demolição dos mesmos, que já se encontrava começada (*Ibidem*, fl. 522-523v.). Estes dados permitem-nos situar essa tarefa nos anos 1543-44. Todavia, um registo de 12.Janeiro.1548 solicita-se que se "... *mande fazer enxucaçam nas dictas açudas por ate aguora nam ser acabada de fazer pollos seos antepasados...*" (A.M.V.C. - Lv. 18, fl. 89).

573 As condições estipuladas para a concretização dessa decisão, explícitas numa apostilha ao alvará régio datada de 27.Setembro.1543, pressupunham, ainda que o corregedor da comarca de Guimarães se deslocasse anualmente a Vila do Conde, após o Inverno para averiguar eventuais ganhos para o desassoreamento do rio e entrada da barra (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n).

574 Deste itinerário dispomos de registos para os anos de 1544 (*Apontamentos para se requererem as perdas e danos decorrentes do derrube dos açudes do Marquês e do Mosteiro de Santa Clara.* A.N.T.T. - *Conv. Stª Clara V. Conde*, cx. 37, mç. 7, s.n.); 1546 (Apontamentos com um articulado de argumentos que suportam a pretensão da reposição dos açudes. *Idem* - cx. 37, mç. 7, s.n.); 1547 e 1548 (Carta testemunhável passada pelo corregedor da comarca do Porto acerca de novas diligências efectuadas em Vila do Conde. *Idem*, cx. 37, mç. 7, s.n.). Estas últimas diligências envolvem a presença na vila de Martim Vieira, cavaleiro da casa do infante D. Fernando, ao qual é dada autorização para se constituir em procurador dos feitos do Mosteiro de Santa Clara, devendo o corregedor da comarca do Porto dar um novo parecer sobre a situação do porto, mediante nova avaliação.

575 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n. Contrato delineado em Vila do Conde -

carta de sentença dada em 1566 pela Casa do Cível numa contenda que envolvia o prazo das azenhas da margem norte, do Mosteiro de Santa Clara, dizem os seus emprazadores que "... *redeficarão de novo humas azenhas que estavão acima da embarcação hao ryo que hya ao longuo da dita Vylla de Comde ho que todo asy fizerão haa sua custa e despesa em que guastarão bem myll cruzados porque fizera n'agoa casas e açudas e todo tão forte e firme e com tanta despesa que herão aguora as milhores azenhas do reyno...*"[576].

Importa que retenhamos que os motivos aduzidos para a inflexão da decisão régia no sentido da reedificação dos açudes demolidos se baseiam em informações segundo as quais o derrube efectuado não só não beneficiara, antes prejudicara a navegação do rio [577]. As bases que consolidam esse parecer encontram-se expressas nos apontamentos a que nos referimos dos anos de 1544 e 1546. Neles se invoca o maior assoreamento da barra provocado pelo afluxo e deposição de sedimentos e entulhos provenientes das enxurradas ocorridas com as cheias dos anos precedentes, os quais anteriormente ficavam retidos nos açudes, em nada se tendo conseguido aumentar a profundidade da barra. Em suma, a um assoreamento de origem marítima, a que se procurou obviar com a demolição dos açudes, contrapor-se-ia, nesses anos, um maior assoreamento de origem fluvial.

É certo que não é possível avaliar cabalmente a isenção de uns ou outros oficiais nomeados para procederem às referidas diligências, tanto nos anos de 1540-42, quanto nos anos precedentes ao alvará régio de 1557. Todavia, nada nos autoriza a pensar que a nova decisão se balize em meros comprometimentos ocasionais, desta feita favoráveis aos proprietários das azenhas. Ambas são tomadas pelo mesmo monarca, D. João III, que em múltiplas circunstâncias nucleares para a vida da localidade não hesitou em afrontar a influência e poderio do Mosteiro de Santa Clara, como vimos com o processo de confisco da jurisdição da vila, ou com a anexação negociada dos direitos da sua alfândega privativa. A primeira opção seguida, o derrube dos açudes é, de resto, bem reveladora da determinação do monarca em zelar pelos interesses ligados a actividades que em todo o seu reinado procurou promover particularmente: a construção naval, o comércio e a navegação, pelo que pensamos poder afirmar que a situação da

---

17.Julho.1562.

576 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n. Carta de sentença dada na contenda entre Francisco da Costa, filho de Diogo Luís, emprazador das azenhas aquando do derrube dos açudes, e o Mosteiro de Santa Clara.

577 Alvará de Lisboa - 24.Março.1557 e apostilha ao mesmo de 26.Abril.1557 (*Ibidem*). Esta não é, contudo, a opinião veiculada pelos homens bons e oficiais da câmara, nomeadamente no ano de 1548, data das diligências já referidas. Perante o corregedor que aí se deslocara por mandado régio para indagar se se poderiam manter os açudes, desde que se deixassem 6 braças craveiras abertas na veia do rio, a resposta dos representantes do povo fora a de que se executassem os açudes na forma ordenada pelo alvará régio precedente, o qual não fora ainda integralmente cumprido (A.M.V.C. - Lv. 18, fl. 88v-90. Reunião de 12. Janeiro.1548).

navegabilidade do rio e barra em nada se teria, de facto, alterado com a sua anterior iniciativa.

Na verdade, e sem menosprezarmos a existência de um processo de assoreamento, inegável à face dos testemunhos coligidos, e explicável à luz dos ensinamentos da geografia física, cremos que a agudização das dificuldades invocadas e relatadas no processo de 1540-42 deverão ser explicadas por outros factores, ainda que estes, mesmo quando equacionados, sejam minimizados pelas partes envolvidas. Referimo-nos ao aumento do calado das embarcações, fenómeno reconhecido para este período de tempo, e face ao qual as características topográficas do porto de Vila do Conde não se adaptariam sem nítidos inconvenientes. Não é, na verdade, indiferente falar-se de condições de navegabilidade para barcas, caravelas ou naus, pelas diversas exigências de profundidade ou de espaço de manobra que cada uma destas embarcações exige. Ora, os depoimentos coligidos, ao compararem essas condições com intervalos temporais de 30, 40 ou 50 anos, menosprezam, com frequência, este facto. Apenas os defensores dos proprietários dos açudes a ele aludem como dado relevante. Esta questão prende-se tanto com a evolução das tipologias de embarcações que constituem a frota marítima do reino, como com as características e dimensão do porto de Vila do Conde, local de construção naval e de armação. A discussão detalhada desta matéria fá-la-emos adiante[578].

Finalmente, a compreensão da real dimensão do problema passa pela análise de testemunhos coligidos noutro tipo de documentação, e para períodos posteriores, os quais apontam para a permanência, no século XVII, de condições de aportagem em Vila do Conde. Três fontes poderão ser apontadas para a dilucidação desta questão. A primeira, que remonta a 1619, relata formas alternativas de ultrapassagem do problema da entrada na barra, quer através de descargas efectuadas, quando necessário, fora desta, quer através do recurso a um técnico experimentado e especializado nas condições específicas da barra de Vila do Conde: o "piloto da barra"[579].

O segundo testemunho é consubstanciado por um plano da mesma, ainda que grosseiro, datado de 1628, no qual especificamente se representam os "surgideros", isto é, os locais de ancoragem para navios de grandes e pequenos calados[580] (cf. fig. 12).

---

578 Vd. II Parte.A.Cap°1 e II Parte B. Cap°2.

579 A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra. Proc. 6066. A este processo dedicaremos uma análise mais minuciosa no item dedicado às intervenções humanas no rio e barra (cf. *infra*).

580 A.G.S. - Guerra y Marina, leg. 985. Carta de D. Fernando de Toledo, com data de Lisboa - 24.Junho.1628, com informações sobre a fortificação da vila, na qual se inclui um esboço da barra. Os móbeis que motivaram a sua realização, e as condições em que foi elaborado justificam as suas características de esboço imperfeito. Na verdade, o plano foi motivado por uma diligência secreta ordenada pelo monarca para indagar as características do forte e respectivo apetrechamento. D. Fernando de Toledo, a quem fora cometida a diligência decide, nessa conformidade, incumbir o capitão Fernando de Herrera "... *que con toda disimulacion reconociese el fuerte i procurase disiniar su planta i se informase de la artilleria i municiones que en el tubiese i de los surjideros de aquella playa i ria pera bajeles grandes i pequeños i los que estavan debajo de la artilleria del fuerte...*" (*Ibidem*, fl. 1).

Figura 12 - Porto, barra e castelo de São João Baptista. Esboço seiscentista



Fonte: A. G. S. - Guerra y Marina, Leg. 985

FLUP
DGI/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

A terceira é constituída pelas representações cartográficas que já citámos, produzidas nos Países Baixos, datadas para um período compreendido entre 1580 e 1695, nas quais se evidenciam aspectos que passamos a enunciar com maior detença. A sua leitura deverá ser condicionada ao entendimento, já formulado por M. Fernanda Alegria e M. Helena Dias, de que as informações prestadas por essas cartas náuticas "*...circunscrevem-se à fímbria litoral, nem sempre com localização rigorosa, sobressaindo antes o pormenor, por vezes exagerado, das sinuosidades da costa e dos aspectos que acidentam as barras e auxiliam os pilotos (profundiddaes, bancos e baixios, ancoradouros)...*" [581].

No que se refere às representações do porto de Vila do Conde, nelas figura pelo menos um local de ancoragem, dentro da barra, num ponto que julgamos corresponder ao chamado "Poço da Barca", situado junto a Azurara. A menção de maiores braças de profundidade e a localização simbólica, nesse ponto, de âncoras, a assinalar o local de ancoragem, fundamentam o que dizemos (vd. fig. 8, 9 e 10). Nelas se desenha, de igual modo, aquilo que cremos ser bancos de areia ou, pelo menos, áreas de restrição em profundidade, correspondentes à entrada da barra e a toda a envolvência da margem norte do rio, junto a Vila do Conde. A reprodução quase taxativa dessas manchas em vários mapas pode resultar, todavia, ou da sua real existência, sistematicamente constatada, ou de uma reprodução por imitação, de que já falámos. Os mapas de Hendrick Doncker, de 1693 e de Nicolas Jansz Voogt, de 1695 representam, porém, manchas totalmente idênticas, as quais são, quer mais extensas, quer melhor delineadas. Corresponderá este facto a um maior rigor técnico das figuras, ou a avanços e alterações efectivas verificáveis nesses bancos de areia?

A discriminação, nessas mesmas fontes, das profundidades atribuídas ao rio nos percursos delineados na entrada do porto permite-nos, por outro lado, sublinhar, antes de mais, a muito reduzida profundidade da entrada da barra, nunca ultrapassando as 2-3 braças, e globalmente coincidente com um dos bancos de areia representados, assinalando-se como profundidade máxima a do ancoradouro a que nos referimos, na margem de Azurara, com 7 varas. Se atendermos aos dados, a apresentar a seguir[582] referentes ao aumento geral da volumetria da frota naval de Vila do Conde desde os anos 40 do século XVI, correlativos da existência de um maior calado submerso, perceberemos as limitações que este perfil da barra poderá exercer sobre a actividade global do porto.

A partir dessas representações cartográficas poderemos ainda, reafirmando as premissas críticas de que partimos, ensaiar uma leitura comparativa com outros portos do litoral português, do Norte em particular. Desse exercício parece claro que o porto de Viana apresentaria, nos exemplares impressos em décadas mais remotas (Lucas

---

[581] ALEGRIA, M. Fernanda; DIAS, M. Helena - *op. cit.*, pp. 62-63.
[582] Cf. II Parte. B. Cap°1.

Aurigarius, Waghenaer e William Blaeau), melhores condições de entrada/saída e ancoragem, com profundidades da ordem das 5 a 11 ou 5 a 12 varas[583], enquanto a entrada do Douro seria afectada com problemas idênticos aos do rio Ave, revelados pelas 3 a 9 varas indicadas no mapa de Lucas Aurigarius e de Waghenaer e as 2 a 7 varas patentes no de William Blaeu e Duncker Hendrick. Idênticas condições de entrada/saída do porto contrastam, porém, com diversas extensões de navegabilidade fluvial, sendo esta bem mais prolongada no caso do Douro, confirmando-se a inavegabilidade do Ave. Em situação semelhante encontrar-se-ia Aveiro com profundidades de entrada na barra da ordem das 2 às 5/6 varas, e com extensas restingas, que cremos exageradas na sua representação, a condicionarem a navegabilidade do rio. Quando comparado com o porto de Lisboa, reconstituído, no seu perfil e profundidade, por M. Fernanda Alegria e M. Helena Dias a partir destas e outras representações cartográficas, o panorama dos portos desde Aveiro a Viana afigura-se muito mais limitado quanto a condições de aportagem e navegabilidade. Apenas como marco referencial apontemos as profundidades atribuídas ao Tejo no seu curso final: de 12 a 30 varas na edição de Lucas Waghenaer de 1583, e de 15 a 30 na edição do mesmo autor de 1592[584].

Em conclusão, o quadro que até agora procurámos delinear poderá, segundo julgamos, ser considerado válido no que se refere a condições gerais de navegabilidade, a dificuldades de aportagem e a limitações técnicas e físicas do porto de Vila do Conde, em particular num momento de tendencial aumento do calado das embarcações que aí se construíam ou se propunham entrar. Todavia, ele é insuficiente para votar Vila do Conde a qualquer inevitável marginalidade ou ostracismo enquanto estrutura comercial e marítima. Em primeiro lugar, porque essa situação não é, em si, excepcional: assistimos à existência de condições semelhantes noutros portos do país, nomeadamente de Entre-Douro-e-Minho, como se pretende sublinhar nos autos de 1540-42, e como o comprovam estudos e notícias sobre esses mesmos portos[585], ou mesmo a análise cartográfica a que já procedemos. Isto é, Vila do Conde não se apresenta como um caso isolado ou atípico, ainda que a sua implantação topográfica indicie a existência de condições susceptíveis de aí exacerbar a dimensão do problema[586]. Em segundo lugar, porque se depara com indícios de grande vitalidade de Vila de Conde em décadas subsequentes, nomeadamente na segunda metade de Quinhentos, quer como porto comercial, quer como porto de armação, conforme adiante se pretende provar [587]. Em terceiro lugar, porque, mesmo perante dificuldades impostas pelo meio físico, não é inoperante, nem dispicienda, a

[583] Note-se, porém, que as representações de Duncker Hendrick (1693) apontam para valores menores, da ordem das 3 a 8 varas.
[584] ALEGRIA, M. Fernanda - *op. cit.*, fig. 1.
[585] Vd. a compilação de notícias feitas por CORTESÃO, Jaime - *op. cit.*, pp. 62 e segts.
[586] Esta declaração deve ser lida à luz do que foi dito acerca da morfologia da costa, topografia da barra e características hidrográficas da bacia do Ave.
[587] Cf. II Parte. B. Capº2.

capacidade humana e institucional de superação dos problemas daí decorrentes. Isso mesmo se pode comprovar através das numerosas intervenções planeadas para este caso e espaço concretos e cabíveis, tanto na esfera de acção do poder local, quanto na do poder central. Delas falaremos de seguida.

2.2. Intervenções para correcção e melhoria

A análise desta matéria implica que ponderemos a nossa exposição em três segmentos: intervenções na barra; medidas preventivas do assoreamento; criação de estruturas de acesso marítimo à vila.

2.2.1. Planos de intervenção na barra

No que se refere às iniciativas planeadas no sentido de se alterarem as condições topográficas da barra, elas são recenseáveis já desde o século XIII e identificadas nas inquirições de Pindelo de 1258. Aí se explica que "... *Dompnus Johannes Petri Madie voluit aprire illam focem Ave, et mandavit britare unam magnam petram que stat in medio fluvii Ave in ore focis...*"[588]. Idêntico procedimento é referido numa carta de D. Manuel, de 20 de Fevereiro de 1503, na qual se ordena a demolição de uma pedra localizada na saída do rio, impeditiva da navegação: "*Porem aveemos por bem que ha lajea que mamdraramos* (sic) *quebrar da sayda do ryo em que tocam os navyos se quebre loguo e que se faça pellos moradores da villa e a sua custa pois desta outra obra vos alyvamos* (sic) *agora e emcomendamos vos e mandamos que loguo ho ponhaaes em obra...*"[589]. Novas intervenções ou, eventualmente, a extensão desta outra, estão referenciadas para o ano de 1521, data de um alavrá régio que dispensa os moradores de Vila do Conde e Azurara do pagamento de 70.000 reais "... *pera o corregimento da barra da dicta villa...*", a que os constrangia o corregedor da comarca, de acordo com a deliberação de um anterior alvará, que com este se anulava[590].

Verificamos, porém, que estas teriam sido medidas meramente paleativas e incapazes de resolver a essência do problema, se atentarmos na evolução dos acontecimentos descrita nos autos de1540-42. Com efeito, o escalonamento sucessivo destas medidas não provará outras tantas tentativas de adaptação às novas exigências de navegação, de que já falávamos atrás? Isto é, se a demolição da pedra a que se referem as inquirições teria facilitado a circulação de barcas, pinaças e baixéis, únicas tipologias referidas nas inquirições afonsinas de Vila do Conde, Pindelo e Azurara, ela seria já insuficiente para facultar o acesso a caravelas de maior porte que dominam o reinado de

---

[588] *Portugaliae Monumenta Historica - Inquisitiones*, Vol. I, fasc. IV & V, p.481.
[589] A.M.V.C. - A/4.
[590] Alvará de Lisboa - 15.Agosto.1521. A.M.V.C. - A/9.

D. Manuel, e, mais ainda, às naus que passam a constituir maioritariamente as frotas ultramarinas nos reinados subsequentes. Assim se compreende a necessidade de se definirem novas intervenções na barra em 1540. Desta feita, para além da quebra de mais um complexo rochoso, planeia-se, ao que cremos pela primeira vez, a construção de um dique que oriente o curso das águas, aumentando a sua profundidade e afastando as embarcações de obstáculos de risco para a navegação. Atentemos no conteúdo específico dessas propostas.

A primeira, de fácil compreensão, pressupõe a demolição da "Pedra do Naseiro", a que já nos referimos. As dificuldades a isso inerentes são bem patentes nos depoimentos que salientam a robustez das rochas em causa, evidenciando estar a barra implantada em *"pedra viva"*[591]. O êxito da proposta só poderia, de resto, ser total, se associado à feitura de um paredão, a que os contemporâneos chamam "cais", edificado desde o local do Pevido até à Pedra do Carreiro[592], o qual teria uma extensão de "*...huma boa careyra de cavallo pouquo mays hou menos que sera de comprymento do resyo de Lisboa pouquo mays ou menos...*", [593] e poderia fazer-se "*... de estacada e muita pedra e choça...*"[594]. O objectivo do seu traçado seria o de desviar o fluxo das águas da Pedra do Carreiro, situada como vimos, a norte, contribuindo, assim, para a criação de um canal de navegação mais desassoreado e de maior profundidade, que definia o curso de saída das embarcações num circuito orientado para a metade sul do rio, onde se localizava a Pedra do Naseiro[595].

O plano, delineado através de perguntas do corregedor e depoimentos sucessivos de vários técnicos de navegação e oficiais mecânicos, e que não teria, de resto, concretização, colhe reacções contraditórias. Uns apoiam-no com o maior entusiasmo, salientando a sua viabilidade técnica e financeira[596], outros negam a sua exequibilidade, pelas condições adversas do mar, impeditivas da sua construção e manutenção, e o seu real proveito, detendo-se a salientar que poderia resolver o problemas da saída da barra, mas não o da entrada da mesma, dependendo esta do caudal e força das marés[597]. A orientação dos pareceres depende, de novo, dos partidos tomados, conforme se sustenta, ou não, o derrube dos açudes como solução para o problema, pelo que nos é difícil apurar a credibilidade técnica dos mesmos.

Um plano similar, ainda que com diferentes objectivos, parece ter sido retomado cerca de meio século volvido, desta feita suportado por uma mais rigorosa

---

591 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx.7, mç. 37, s.n., fl. 39v. (Processo de derrube dos açudes já citado).
592 Para a sua localização vd. fig. 8 e 10.
593 Processo citado, fl 37.
594 *Ibidem*, fl. 38.
595 *Ibidem*, fl. 60v.
596 *Ibidem*, fl. 37, 38, 46-46v.
597 *Ibidem*, fl. 36v, 37, 62v.

concepção técnica, e só não concretizado, ao que cremos, por circunstâncias políticas que transcendem a sua suposta viabilidade e eficácia. Referimo-nos a um projecto referenciado em apontamentos apresentados a cortes pelos procuradores de Vila do Conde, e datados de 11 de Janeiro de 1641. Aí se menciona, nos seguintes termos, a existência de um projecto de construção de um molhe já delineado por Filipe Tércio que para tal fora explicitamente enviado a Vila do Conde:

" ... *ya no tempo que Philipe segundo de Castella entrou neste reino tendo noticia do dito sitio, e ao proveito que redundaria a todos seus vassalos se nelle se fabricase o dito molhe; mandou ao engenheiro Philipe Tercio que o fose ver, e orsase o que custaria a obra a quall elle orçou em doze mill cruzados, com hum cavaleiro na ponta donde jugase quatro pessas de artilheria, pera defensão dos muitos que dentro nelle se recolhessem...*" [598].

De acordo com as balizas cronológicas fornecidas, as quais situam as diligências efectuadas no reinado de Filipe II de Castela e, portanto, Filipe I de Portugal, e cotejando registos de despesas efectuadas a partir do cofre dos sobejos das sisas de Vila do Conde, cremos poder fazer remontar esse projecto ao ano de 1591. Com efeito, múltiplas verbas registadas nestes livros identificam, para esse ano, várias diligências efectuadas, umas junto a outras câmaras de Entre-Douro-e-Minho, outras junto ao rei [599]. A proposta parece ter tido acolhimento junto ao monarca, se atentarmos na referência à estada de Filipe Tércio em Vila do Conde, em Novembro de 1592. Nos mesmos livros de registo a sua presença é referenciada do seguinte modo:

" *Aos vinte e outo dias do mes de Novembro de mil e quinhentos noventa e dous annos despendeo o vreador e tesoureiro Mateus Follgueira doze mil reaes que guastou com Fellipe Tercio arquitecto de Sua Real Magestade que per seu mandado e requerimento desta villa veo a tomar conhecimento do sitio do mollde della e com seus homes e cavallos assi na estallage como en casa particular onde o dito Fellipe Tercio pousou e foi agasalhado e com huma peça de pano de linho que se lhe deu e com o gasto de nuitos dias que aqui esteve com sua gente e cavallos diguo que se gastou e despendeu com elle quatorze mil rs.*"[600]

A estadia prolongada sugere avaliação cuidada da situação, sendo as diligências efectuadas referidas numa outra verba, na qual se noticia o pagamento de 400

---

[598] A.N.T.T. - Cortes, mç. 10, doc. 74, fl. 13.

[599] Com efeito, uma verba registada a 7 de Maio desse ano refere o gasto de 1.200 reais feito pelo procurador do concelho, Miguel Rodrigues Preto, quando se deslocara a Viana, Caminha e Esposende "... *com cartas da camara pera escreverem as camaras a Sua Magestade sobre o molde* (sic) *se fazer nesta villa...*". No mesmo ano despendem-se mais 2.105 reais em presuntos e 1/4 de perna de vaca enviados a João da Costa, escrivão da Câmara Real para ter lembrança desse mesmo negócio (A.M.V.C.- Lv. 1709, fl. 50 e 56v). O assunto é prosseguido no ano de 1592, com o envio à corte de Gaspar de Bessa Barros, incumbido de apresentar ao rei uma série de apontamentos, entre os quais os referentes ao ambicionado molhe (Lv. 1709, fl. 81).

[600] Lv. 1709, fl. 86-86v.

reais a um pedreiro por acompanhar Filipe Tércio durante dois dias a tomar as medidas dos penedos de S. Julião e do molhe[601].

Os apontamentos apresentados em cortes em 1641 provam, porém, que o projecto não chegara a fase de execução, prosseguindo-se ainda diligências em 1640, com a deslocação à vila do conde de Penaguião, capitão-mor da cidade do Porto, com a incumbência de reavaliar a situação. Cerca de 50 anos passados, a obra é de novo orçada, segundo os apontamentos apresentados em cortes, em 20.000 cuzados. Os termos em que essa informação é fornecida a D. João IV, assim como os argumentos aduzidos para reforçar a pertinência do projecto, provam bem o que atrás dizíamos acerca da absoluta necessidade de se filtrarem depoimentos comprometidos com intenções políticas ou outras. Atentemos na forma como se descreve a capacidade do porto de Vila do Conde um século volvido sobre os autos de 1540-42 :

" *Em a barra da dita Villa de Conde fabricou a natureza huns alicerces firmes de pedra, que fiquão em cima de agoa capazes de sobre elles se edificar um molle* (sic) *aonde se pode recolher, e abrigar mais de quarenta navios e galioes de quinhentas e mais toneladas, e sera de grandissima utilidade a fazenda de Vossa Magestade, e de seus vassalos, porque com elle feito, não haverá porto em toda esta costa de Portugal, que melhor seja pera tempo de Inverno; pois nelle se podem recolher os navios com ventos travessias, que são os tormentosos, com que se perdem muitos em esta costa...*" [602].

Note-se que o projecto se fundamenta agora em prioridades defensivas, e já não na regularização do leito do rio e entrada da barra, embora estes objectivos não pudessem estar, a nosso ver, ausentes das intencionalidades dos seus propugnadores. De resto, as bases argumentativas de 1641 sublinham esse papel de porto de abrigo, cuja pertinência se reforçava com a separação política dos dois reinos e a impossibilidade de os navegadores portugueses continuarem a refugiar-se de corsários e intempéries nos portos da Galiza[603]. A referida construção, que não ocorrera nos reinados de Filipe I, II e III, não foi também levada a cabo no reinado de D. João IV e subsequentes. Dever-se-ia o facto à redifinição de prioridades orçamentais, todas voltadas para a manutenção da guerra, ou à pouca convicção de Vila do Conde se poder constituir, mediante as

---

601 *Ibidem*, fl. 90. Estas diligências pressupõem, por certo, a existência de um projecto em que figurasse, quer o traçado da barra, quer o desenho da nova estrutura concebida pelo arquitecto. Prosseguindo pistas lançadas por este documento, procuramos localizar esse projecto em vários fundos documentais, a saber: no A.N.T.T., nos fundos do Ministério do Reino e Conselho da Guerra ; no Arquivo Geral de Simancas, nos fundos Guerra e Marinha e Secretarias Provinciais - Portugal. A pesquisa feita revelou-se, todavia, infrutífera. O desenho referido deveria, de resto, ter o pormenor e o rigor de descrição que encontramos, por exemplo, na descrição da barra de Lisboa feita pelo mesmo autor, pelos anos de 1579-80, a qual se encontra incluída no Códice da Casa do Cadaval e reproduzida por LOURENÇO, Manuel Acácio Pereira - *As fortalezas da costa marítima de Cascais*, Cascais, Câmara Municipal, 1964, p. 44.

602 A.N.T.T. - Cortes, mç.10, doc. 74, fl. 2.

603 *Ibidem*, fl. 2 e 13.

características naturais até agora descritas, como um amplo e eficaz porto de abrigo? Inclinamo-nos para esta segunda explicação.

2.2.2. Desobstrução do rio e barra

Outra área sensível em que os oficiais da câmara sempre investiram foi na da prevenção do assoreamento do leito do rio e entrada da barra e, de um modo geral, na exclusão de todos os obstáculos à navegação. Neste domínio são recenseáveis medidas, quer de teor preventivo e casuístico, quer de maior fôlego e implicações. A remoção de navios velhos, eventualmente naufragados, de locais em que impedissem a navegação[604] e as penalizações por lançamento de lastro, pedras, areia ou terra ao rio[605] fazem parte das primeiras medidas, enquanto as segundas denotam uma clara percepção das causas eventuais do fenómeno do assoreamento.

Isso mesmo é perceptível nas preocupações enunciadas pelos representantes camarários no consentimento dado, em Setembro de 1627, ao emprazamento perpétuo do terreno maninho envolvente do forte de S. João Baptista. Aí está presente a percepção de que uma consolidação dos areais e dunas situadas junto às margens do rio se constituiria como eficaz medida preventiva desse fenómeno. O texto é acerca disso claro:

" ... *davão a elle sua outorga e consintimento quoanto em direito podem por entenderen a utillidade e proveito que era darse o dito maninho ao castello [...] e outrosi pello ben que resultaria ao rio e bara desta villa criase no dito resio jumcos feno e mato pera impidimento d'area não corer e afogar e entupir o rio e bara con decllarasão que no dito resio se poderão apousentar todo o gado sallvo porcos que fosão e arasão a tera e asi fica area corendo...*"[606].

O próprio derrube dos açudes das azenhas de Vila do Conde, Azurara e Retorta, solicitado, como vimos, pelo município, e ordenado pelo monarca, revela uma mais precoce tomada de consciência do problema e constitui-se como uma medida de vulto para obviar às potenciais causas obstrutivas da navegação. Do significado último destas estratégias concertadas entre o poder local e o poder central falámos já a propósito da reedificação dos referidos açudes. Importa que se sublinhe, uma vez mais, que a importância nuclear assumida pelas boas condições de circulação e abrigo em todos os portos do país, imprescindíveis à navegação, construção naval e movimento comercial explicam esta peculiar sensibilidade dos monarcas portugueses aos problemas expostos. As medidas tomadas neste domínio, quer por D. Manuel, quer por D. João III evidenciam isso mesmo. Idênticos percursos serão referenciados para os reinados de D. Sebastião, D.

---

604 A.M.V.C. - Lv. 17, fl. 81(Sessão de 14.Outubro.1538) e Lv. 18, fl. 24 (Sessão de 01.Fevereiro.1547)
605 A.M.V.C. - Lv. 18, fl. 299 (Sessão de 13.Janeiro.1550); Lv. 19, fl. 323v (Sessão de 15.Janeiro.1560), Lv. 26, fl. 217v. (Sessão de 28.Janeiro.1617).
606 A.M.V.C. - Lv.123, fl. 192v.

Henrique, e dos Filipes, desta feita em torno de problemas de defesa da costa, o que bem prova a importância dos factores conjunturais na definição das políticas municipais e régias e, em particular, no equacionar de iniciativas solidárias face a problemas que, sentidos num particular espaço municipal, são comuns a todo o espaço nacional, e interferem com factores de equilíbrio e desenvolvimento de todo o reino, e da própria política ultramarina.

Outro domínio em que essas acções concertadas são visíveis, no caso específico de Vila do Conde, é o da criação de boas condições de acesso à vila, seja de pessoas ou de mercadorias. Do acesso terrestre e da travessia fluvial falámos já num outro capítulo. Limitar-nos-emos, aqui, a referenciar estruturas de acesso por via marítima, o que nos remete para a identificação dos cais de atracação e de embarque/desembarque existentes.

2.2.3. Estruturas de acesso marítimo

Esta matéria, pela importância que reveste, colhe particular atenção por parte das autoridades concelhias. As primeiras medidas conhecidas em livros de vereação prendem-se com formas de preservação do cais existente. Assim acontece, pelo menos, em 1509[607], 1527,[608] 1552[609] e 1560[610].

Dos registos compulsados, apenas na segunda metade de Quinhentos identificámos iniciativas accionadas no sentido de se criarem novas estruturas de acesso ou de se aumentarem as já existentes. Com efeito, em 1559 deparamo-nos com uma resolução tomada no sentido de se construir um novo cais, implantado no seguimento do já existente[611], e desde finais do século, graças aos registos detalhados da contabilidade concelhia, paralelos a diplomas régios que os sancionam, é possível calendarizar, ainda que sem garantias de exaustividade, intervenções de reparação ou de construção de novos cais.

O carácter fragmentário desta documentação, e a pouca clareza do seu conteúdo dificultam, porém, um cabal reconhecimento dessas estruturas e respectiva

---

607 Deliberação proibindo a amarração de barco ou barca no cais, e que dele se retire ou derrube qualquer pedra (A.M.V.C. -Lv. 16, fl. 117v. Registo de 22.Janeiro.1509).

608 Decisão de penalizar com 500 reais e cadeia a todos os que retirassem pedra do cais (*Ibidem*, fl. 404-404v. Registo de 21.Janeiro.1527).

609 Deliberação no mesmo sentido e pressupondo idêntica penalização, tomada em 09.Maio.1552 e outra limitando o tempo de atracação ao cais (A.M.V.C.- Lv. 18, fl. 426 e 425v.).

610 Acórdão proibido que se amarrem ou ancorem ambarcações ao cais, ou que sobre ele se descarreguem pedras. A penalização prevista:1000 reais, é demonstrativa do empenho nisto colocado (cf. registo de 15.Janeiro.1560. A.M.V.C. - Lv. 19, fl. 323v.).

611 A.M.V.C. - Lv. 23, fl. 207. Decisão de vereação de 24.Julho.1559, na sequência da qual se assiste ao respectivo entulhamento, como se depreende da decisão de 30.Outubro.1559, na qual se estipula que nenhum lavrador leve para fora da vila qualquer quantidade de terra, devendo levá-la ao cais (*Ibidem*, fl. 234).

implantação topográfica. Sabemos da existência do chamado cais da barca, onde aportavam e embarcavam os passageiros e mercadorias que atravessavam o rio Ave nesse meio de transporte, ainda que desconheçamos se este era de sua exclusiva utilização.

Para além deste, outros cais estão identificados desde finais do século XVI, cujos topónimos recenseamos: o Cais da Alfândega, o Cais da Lavandeira, o Cais da Meia Laranja. Não sabemos se algum destes era aquele que surge referenciado na documentação como "o cais dos pescadores", sugerindo a sua existência como estrutura autónoma. A qualquer um deles estão imputadas funções de carga/descarga de mercadorias, e seriam, por certo, utilizados pelas embarcações que aportassem a Vila do Conde cujo calado permitisse aceder ao troço do rio em que esses cais se encontravam implantados. As tipologias das referidas embarcações encontram-se mencionadas na deliberação que, em 1550, decide pôr a pregão o rendimento do imposto da ancoragem, o qual deveria ser pago por navios, caravelas e barcas que vinham a esse porto[612].

Este tributo constitui-se, de resto, como a principal fonte de financiamento das intervenções de construção e reconstrução identificadas, como se infere do alvará régio que, no ano de 1596 concede, a pedido da câmara, a possibilidade de a cobrança desse tributo ser arrendada e determina que a respectiva renda "... *se não poderá dispender em outra alguma cousa mais que na fabrica e repairo do dito caez...*" [613]. Para além desta fonte de receita, constituída pela cobrança anual de 100 reais por cada navio e 50 reais por cada barca ou pinaça que utilizasse o dito cais para carga ou descarga, outras foram mobilizadas, em particular os sobejos das sisas, como se verifica entre 1586 e 1592[614]. O levantamento exaustivo das verbas pagas através destes dois componentes tributários nos anos documentados pelos respectivos livros de registo permite-nos delinear um escalonamento das obras públicas efectuadas neste domínio. O primeiro grande empreendimento data de meados da década de 80. O resumo da petição camarária de 1596 a que já nos referimos apresenta-o da seguinte forma:

" *Dizem os juizes e vereadores e povo de Vila de Conde porto de mar que para o rio e barra ficar melhor e mais seguro para os navios e caravelas e barcos de pescar que nella entrão fizerão hum caez ao longo do ryo onde as ditas embarções* (sic) *se amarrão que lhes custou à custa da ditta villa e povo dous mil cruzados pouco mais ou menos com o que ainda esta por acabar...* "[615].

Data o início da obra de Maio de 1586, altura do contrato celebrado entre a Câmara e Pedro Anes, pedreiro, segundo o qual se orçava a empreitada em 3.800 reais

---

612 A.M.V.C. - Lv. 18, fl. 319. Registo de 20.Abril. 1550.

613 Alvará de Lisboa - 27.Abril.1596, contendo o resumo da prévia carta de solicitação da câmara. A.M.V.C. - A/154.

614 Vd. auto contido no livro de repartição das sisas do ano de 1592, no qual se refere essa utilização dos sobejos das sisas, feita com autorização régia (A.M.V.C. - Lv. 1702, fl. 39v.-40), assim como as verbas dispendidas com esse fim e dispersas pelos Lv. 1708 e 1709.

615 A.M.V.C. - A/154, fl. 1.

por braça e se definiam, com rigor, as exigências de construção[616]. Dele se depreende que ia o referido cais desde o penedo da Alfândega até ao da Lavandeira, devendo ser o acesso ao rio facultado, nessa extensão, através de 3 escadas nele colocadas, pelo que se nos afigura que esse cais seria, para além de carga/descarga, na zona da Alfândega e da Lavandeira, também de atracação de embarcações, como de resto se explicita no extracto acima transcrito. Dele partia, na zona da alfândega, um caminho que o ligava a esse edifício, como se refere numa verba de 28 de Novembro de 1592[617]. Para a sua construção fora concedida uma provisão régia que autorizava, nessa mesma data, a utilização de 50.000 reais dos sobejos das sisas[618], e sobre ela encontrámos referências em actas de vereação entre 1587 e 1595[619].

Novos investimentos encontram-se documentados entre 1606 e 1613, desta feita nos livros de despesa do imposto da ancoragem. As despesas são justificadas "*...por ser muito necessario comcertarse o qaes velho desta villa homde se desembarqão os mantymentos e merqadorias ...*", isto é, o cais da alfândega[620]. A recuperação do antigo cais estende-se, de novo, até à Lavandeira, como se presume de uma deliberação de 1617[621]. O projecto, feito em lanços sucessivos de dimensões e custo variáveis, foi rematado a Luís Brás, pedreiro de Vila do Conde e teria, em 1612, pelo menos 25 braças de comprido[622], tendo sido orçamentado à razão de 4.000 reais por braça[623], o que lhe atribui um custo total da empreitada, nunca mencionado de forma expressa, de cerca de 100.000 reais. Para além dessa infra-estrutura propriamente dita, a sua construção implicou a desapropriação de parcelas de terreno para aumento do caminho que o ladeava[624] e o respectivo calcetamento[625], com gastos correspondentes a cerca de mais 18.000 reais.[626]A duração das obras em curso, os respectivos montantes e a construção e

---

616 A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 13, fl. 33-37. Encontra-se este contrato transcrito em apêndice documental (vd. Apêndice C. Doc.5).

617 A.M.V.C. - Lv. 1709, fl. 84v. Pagamento de 200 reais a pedreiros e seus oficiais para fazerem um caminho do cais para a porta da alfândega.

618 Referência in A.M.V.C. - Lv. 1708, fl. 24.

619 Vd. registos de A.M.V.C. - Lv. 23, fl. 23, 73v.-75, 350-352, 499v.-450, 507v.-508, 509v.-512; Lv. 24, fl. 38v., 44v.-45, 53-53v. O número de referências é, só por si elucidativo da importância da obra em curso, a qual, como se vê, não se encontrava ainda concluída em 1596.

620 A.M.V.C.- Lv. 2155, Ano 1613, fl. 14.

621 Em deliberação de 23.Setembro.1617 é determinada a continuação da obra do cais até ao lugar citado, e em 27 de Setembro a obra encontra-se já em pregão. A.M.V.C. - Lv. 26, fl. 251v.-253 e 254-254v. Já em 14.Fevereiro.1612 os oficiais da câmara exigiam ao dito Luís Brás "*...que corresse com ha dita obra do do* (sic) *quaes e concerto do acrecentamento do dito quaes que lhe estava rematado e faser a Lavadeira. E não faria outra obra enquanto esta não acabasse sob pena de se proceder contra elle...*" (cf. A.M.V.C. - Lv. 2155, Ano 1612, fl. 35).

622 *Ibidem*, fl. 38.

623 *Ibidem*, fl. 34v.

624 *Ibidem*, fl. 37v.

625 *Ibidem*, fl. 41.

626 A estes valores deveremos acrescentar prestações extraordinárias efectuadas pela Câmara para repôr anualmente parcelas edificadas e entretanto arruinadas pelo Inverno e consequentes enxurradas do rio, assim como as relativas ao pagamento do entulhamento dos lanços sucessivos e à aquisição de pedra, saibro, cal,

melhoramento das vias de acesso paralelas são, por si, reveladoras da envergadura da obra descrita.

Ao que tudo indica, na sequência das deliberações e diligências de 1617 a que nos referimos, deparamo-nos com novas despesas feitas com o mesmo fim. Estas incluem, em 1618, os gastos efectuados com o "*...cais que se fez de obra nova em que se reformou a danificação da ponta do cais velho atee o caminho que vai para allfamdega...*"[627] e, em 1620, o melhoramento do local de desembarque propriamente dito, referindo-se, em 2 de Janeiro de 1618, a "*...despeza na mea braça que se principiou no caes da desembarcação que podem ser cousa de quatro brassas pouco maes ou menos ...*" [628].

Em anos subsequentes encontramos menções à edificação ou reparação de outros cais, o chamado "Cais da Meia Laranja", cujas obras decorrem no ano de 1629. Se atendermos à sua localização precisa, defronte do Pelourinho, à soma dos gastos registados, no valor total de cerca de 16.000 reais, e ao facto de não se mencionar qualquer mestre pedreiro a quem tivesse sido arrematada a obra, sendo os gastos efectuados geridos pelos próprios oficiais da câmara, cremos estar perante uma pequena infra-estrutura, muito provavelmente vocacionada a pequenas embarcações[629]. De maior vulto parecem ter sido as reparações efectuadas, no mesmo ano, no chamado "*quais velho que esta n'allfandegua* ", cuja empreitada é entregue a Bartolomeu Pires, pedreiro, ao que parece, por 28.000 reais[630].

Paralelamente a estes grandes projectos confrontamo-nos com indicações a reparações e acrescentos feitos no cais da barca. Assim acontece em 1605, ano em que foi arrematada uma obra, não sabemos se de construção de um novo cais ou de reparação do existente, a Gonçalo João, pedreiro, em 20.000 reais[631], e em 1620, altura em que se procede à reparação de cerca de três braças e meia do mesmo cais[632]. Não podemos afirmar, com toda a certeza, que as obras de construção de um novo cais, em Sobmosteiro, decorrentes entre 1621 e 1626 correspondam a intervenções no cais da barca, já que nunca são explicitamente referenciadas como tal. Apenas em 1629 se menciona o pagamento de uma parcela a Bartolomeu Pires, mestre pedreiro responsável pela primeira empreitada desta obra, referente ao que se lhe devia por róis previamente exitentes e relativas ao "... *quais que se fez pera a barqua o primeiro lanso [...] de onze*

---

e outros materiais exigidos para a aconstrução, e não incluídos na empreitada básica.

[627] Idem, Ano 1618, fl. 10v.

[628] Idem, Ano 1615, fl. 11-11v.

[629] Idem, Ano 1628, fl. 5v-10.

[630] Ibidem, fl. 5-5v. Aí não é dito ser esse o valor total da obra, mas não nos deparamos com mais nenhuma parcela de pagamento. A transcrição da verba elucidará, porventura, as dúvidas que suscita: "*Mandarão lansar en despeza elle juiz e vreador e prequorador do conselho vinte e outo mill reaes que derão ao pedreiro Bertollameu Pirez pera fazer a obra do quais velho que esta n'allfandegua...*"

[631] Idem, Ano 1602, fl. 24v.

[632] Idem, Ano 1615, fl. 10v. - 11v.

braças e mea..."[633]. Se atendermos à extensão mencionada e à indicação toponímica geral: "Cais de Sobmosteiro", "Cais da Rua de Sobmosteiro" ou " Cais da Rua de Santa Clara",[634] deverá tratar-se, não de qualquer cais de embarque, mas de uma plataforma ribeirinha de acesso ao cais da barca, constituindo, eventuamente um rossio ou um passadiço. Isso mesmo se depreende de um registo de 1615, que se refere a esta obra como sendo a obra do cais novo "*que vai pera a barca*"[635]. O cais da barca, por sua vez, situar-se-ia, ao que tudo indica, e segundo se depreende da planta da vila existente na Sociedade de Geografia de Lisboa, datado do século XVII e atribuído a Miguel de Lescote[636], numa área a montante da zona de Sobmosteiro, globalmente coincidente com o sopé do Monte do Mosteiro (cf. fig. 13).

Na verdade, falámos, até agora, de cais de carga/descarga; do cais da barca e ainda de cais de atracação e ancoragem de embarcações. Outros "cais" impropriamente assim chamados, podem ser, ainda, identificados. Entre estes se situa aquele que vimos ser designado como "Cais de Sobmosteiro" e referenciado desde 1631, parecendo surgir como uma recuperação do último a que nos referimos. Em essência, e de acordo com os diplomas que o autorizam e financiam, não se trata de um cais, mas antes de uma couraça ou dique de protecção das águas do rio. É o que se depreende da provisão régia de 1633 que autoriza a aplicação do dinheiro do arrendamento das sisas durante quatro anos para a feitura do dito cais, o qual "... *sustentava o pezo das cressentes do rio de Ave pera se não alegarem muitas cazas que lhe fiquavão vizinhas como de antes aconticia e que posto que o cais hera forte batia nelle agoa con tanta força que sem duvida arruinaria se não fosse entulhado polla parte da terra...*" [637]. Isso mesmo deveria ter acontecido, de resto, com o cais construído na década de 20, presumivelmente no mesmo local, já que o lançamento de verbas, ainda que muito parcelares, efectuado nos livros de despesa da ancoragem, mencionam pagamentos efectuados para a obra do cais que caiu junto à barca[638]. A própria menção, em provisão régia de 1631, que autoriza a sua construção com o dinheiro das sisas, ao explicitar tratar-se de "...*trinta brasas de quais que falltaão pera se acabar como convem...*", aponta para a definição desta obra numa estratégia de continuidade e busca de maior consistência e segurança e pressupõe um projecto anterior que parece continuar.

As menções às intervenções feitas nas estruturas de acesso marítimo à vila nos séculos XVI e XVII não se esgotam nesta exposição. As demais recenseadas apontam, todavia, para investimentos pontuais e pouco vultuosos, que apenas visam a manutenção e preservação das existentes. O elenco apresentado aponta, de resto, para planos e

---

[633] Idem, Ano de 1628, fl. 10-10v.
[634] Idem,Ano 1615, fl. 33 e segts.
[635] Ibidem, s.fl.
[636] B.S.G.L. - 1-G-33.
[637] A.M.V.C. - Lv. 123, fl. 385-386. Traslado e registo do alvará régio de Lisboa - 16. Dezembro. 1633.
[638] A.M.V.C. - Lv. 2155, Ano 1630, fl. 10-11.

Figura 13 - Planta da barra e porto de Vila do Conde



Fonte: LESCOTE, Miguel de - Planta da barra da Vila do Conde (séc. XVII). B. S. G. L. - 1 - G - 33

empreitadas sucessivas, delineadas desde a década de 80 de Quinhentos e pelo menos até aos anos 30 de Seiscentos. Equivalerá este labor a um correspondente aumento de tráfego marítimo verificável para este mesmo período, exigente de novas infra-estruturas de enquadramento, ou as explicações deverão ser cotejadas em diferentes contextos? A complexificação da vida urbana, exigindo melhores condições de acessibilidade de pessoas e bens ao núcleo da vila, poderá ser um dos referentes a considerar. Mas não o único...

Importa, ainda, que se saliente que nenhum dos projectos poderia vingar sem o prévio aval do poder central, não porque este exercesse qualquer alçada específica sobre estes domínios, mas porque do rei dependia a disponibilização ou o desvio de verbas para a sua concretização. Por outro lado, é consabido que nos reinados filipinos se assistiu a um forte incremento nas obras públicas, entre as quais se conta a construção de pontes e fortalezas militares, associado, de resto, à vinda para Portugal de engenheiros e arquitectos estrangeiros, ou à projecção de outros nacionais que viabilizavam esses mesmos empreendimentos. O nome de Filipe Tércio é um dos exemplos desse corpo de técnicos que se notabilizaram e exerceram uma fecunda actividade favorecida por uma predisposição régia para promover e financiar esse tipo de investimentos.

O espaço de Vila do Conde elucida, com suficiência, essa dinâmica: é no período que medeia 1580 e 1640 que se situa, como vimos, o maior número de intervenções nos cais da vila; é desse período o projecto de construção de um cais de abrigo, da autoria de Filipe Tércio, a que já nos referimos; nele se registam, ainda, significativos avanços na construção do forte de S. João Baptista, como veremos; e é ainda nesse espaço cronológico que são recenseáveis as maiores insistências na formulação de planos e projectos para a erecção de uma ponte sobre o rio Ave entre Vila do Conde e Azurara, matéria de que falámos atrás. A concretização das infra-estruturas aqui enunciadas colhe, pois, deste outro contexto, o qual, sendo nacional, transcende a realidade da vila sem dela se poder alhear.

Do prévio elenco infra-estrutural depreende-se, pois, a existência, na vila, de três cais principais, o da barca, o da Lavandeira e o da Alfândega, os quais são, de resto, ientificados na planta seiscentista existente na Biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa (cf. fig. 13), sendo ainda de referir o da Meia Laranja, estrutura de mais limitada envergadura. Para além destes, apurámos a existência de dois paredões ou couraças, um de significativa extensão, ligando a zona da Alfândega à Lavandeira, o outro construído na zona chamada de Sobmosteiro, o qual se configura, afinal, como um prolongamento do primeiro. A prévia exposição aponta ainda para o facto de os sucessivos projectos evidenciarem um progressivo avanço para nascente das estruturas de acesso marítimo à vila (cf. fig. 25). Isto é, do cais da Alfândega parece prosseguir-se para o local da Lavandeira, e desta avança-se para a área de Sobmosteiro e Rua de Santa Clara, sem que

este local se consubstancie, contudo, num ponto de ancoragem ou desembarque de vasos marítimos. A própria construção do chamado "Cais da Meia Laranja" equivale a essa progressão para montante do rio. Não esqueçamos que o ancestral cais da barca sempre se situou acima de qualquer uma das estruturas mencionadas. A sua função não era, porém, a de providenciar o acesso marítimo, mas unicamente a travessia fluvial.

Não se afirmará esta tendência de progressão das estruturas de desembarque em direcção ao núcleo da vila em nítida contradição com o tão alardeado assoreamento do rio e a consequente diminuição da sua navegabilidade? Cremos que não necessariamente. Em primeiro lugar, porque as embarcações, cuja aportagem e descarga aí se refere, são de pequeno calado, como vimos, ficando as de maior envergadura, quando muito, pelo cais da alfândega, ao qual frequentemente nem chegavam. Na verdade, no período considerado, a descarga destas fazia-se, com frequência, pelo menos parcialmente, fora da barra, no intuito de se elevar o seu casco e assim permitir a travessia da mesma, como se descreve, com clareza, num processo da inquisição do ano de 1620.

O processo em causa, em que era réu Manuel de Maris Pinheiro, escrivão da alfândega, merece, pela minúcia com que descreve procedimentos quotidianos de entradas na barra, uma particular atenção[639]. As circunstâncias relatadas envolvem uma nau carregada de centeio, provinda da Flandres e fretada por um Francisco Ribeiro, cristão novo, mercador do Porto, e ocorrem no mês de Outubro de 1619. Os autos em análise, além de elucidativos acerca dos procedimentos de visita às embarcações procedentes do exterior, quer pelos oficiais da Inquisição, quer pelo guarda- mor da saúde e respectivos escrivães, identificam outras personalidades envolvidas nos mecanismos de descarga de mercadorias sujeitas à tributação alfandegária. Eram eles: o juiz da alfândega, o juiz de fora da vila, o escrivão e o guarda da alfândega. Para além destes, deparamo-nos com a presença do piloto da barra e respectivos marinheiros como figuras centrais de todo o processo, enquanto responsáveis pela introdução das embarcações dentro do porto. A sua simples existência identifica potenciais problemas de aportagem, sobejamente confirmados pelo documento.

É certo que não dispomos de qualquer regimento dos pilotos da barra de Vila do Conde para este período de tempo, mas o que coligimos para a cidade do Porto, do ano de 1628[640], poderá elucidar-nos acerca das respectivas competências, as quais são,

---

639 A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra, proc. 6066. O auto é despoletado pelo facto de o escrivão da alfândega ter entrado numa nau provinda da Flandres, antes da visita à mesma pelo comissário da Inquisição, como estava estipulado no *Regimento das Visitas das Naus*, emitido em Lisboa, em 7 de Abril de 1618 pelo inquisidor-mor, e trasladado no processo, a folios 9 v.

640 A.H.M.P. - Lv. 46, fl. 250-252.Note-se que por deliberação de 14 de Março de 1584 se determina que na cidade do Porto se escolhessem oito pilotos "... *pera em Sam Joam da Foz meterem as naaos que vierem de fora que seja pessoas espermemtadas e se lamsara pregam que houtra nenhuma pessoa meta naaos...*" (A.H.M.P. - Lv. 26, fl. 92v-94). Se confrontarmos este número com o mencionado para Vila do Conde, um único piloto da barra, ainda que acompanhado por marinheiros que o auxiliavam, obteremos um possível índice de avaliação dos respectivos movimentos portuários.

em essência, idênticas em todos os portos do mar, a saber: avaliar a situação da barra e definir a melhor estratégia para a introdução das embarcações no respectivo porto; dirigir pessoalmente a manobra a partir da embarcação que se propõe entrar ou, não sendo possível a sua presença física, pela situação da maré que impossibilite a saída da barra, sinalizar a operação que deverá ser efectuada; em caso de mar alteroso, e na impossibilidade de saída dos pilotos, sinalizar devidamente, de sítio visível, a possibilidade ou impossibilidade de entrada na barra e, sendo esta viável, fazer saber qual o melhor percurso e manobras a efectuar.

Note-se, ainda, que tanta responsabilidade acarreta, em caso de insucessos, penalizações equivalentes para os referidos técnicos, como se depreende de um registo de vereação, ainda da cidade do Porto, do mesmo ano do regimento a que nos referimos: "*E logo nesta mesma vreação mandarão juis e vreadores que fosem noteficados Andre Luis e Manuel Pirez que servirão de pilotos da barra na metida das naos que não servisen maes o ditto cargo pela informasão que tiverão que por sua malisia ou ignoramsia se perderão duas naos a somana pasada os coais avião por expostos e manidos pera jamais servirem o dito cargo de que mandarão fazer este termo que asinarão...*" [641]. Idênticos procedimentos são presumivelmente válidos, tanto em termos normativos, como em termos punitivos, para Vila do Conde.

Quanto às manobras de descarga e entrada da barra a que nos referimos, dois extractos dos autos judiciais citados elucidarão o *modus operandi*. O primeiro corresponde ao testemunho de António de Castro Pimentel, juiz da alfândega:

" *# Perguntado pello contheudo no auto disse que he verdade que vindo huma nao de Frandes a barra desta villa aos dezanove dias do mes de Octubro tempo que na verdade se achar estando elle testemunha jantando entrara en sua caza o piloto da barra desta villa com o mestre da dita nao requerer a elle testemunha como juiz da alfandega que a nao estava perigoza e tinha necessidade de alijar que lhe desse licensa pera o poder fazer e ordem pera isso e logo elle testemunha mandou chamar hum guarda por nome Manuel Gomes Limão a sua casa e disse ao mestre e piloto que se fossem logo direitos a nao pera nella serem vizitados dos officiais do Sancto Officio e da saude e que logo lhe daria ordem pera alijar de maneira que se segurasse...*" [642].

O segundo depoimento é do próprio piloto da barra, Manuel Francisco, morador em Azurara:

" *# Perguntado pello contheudo no auto disse que he verdade que vindo huma nao de Frandes a barra desta villa en os dezanove dias do mes proximo passado de Octubro tempo que na verdade se achar elle testemunha fora com seus marinheiros pera a meter de dentro e por não ter ja mare não entrou naquelle dia nem alijou, e que he verdade*

[641] A.H.M.P. - Lv. 46, fl. 270v-271.
[642] A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra, proc. 6066, fl. 4-4v.

aos ditos dezanove dias do mes de Octubro forão a bordo da dita nao o juiz da alfandega e o juiz de fora desta villa e Estevão Folgueira guarda mor da saude com seu escrivão e Manoel de Maris Pinheiro escrivão da alfandega o qual entrou na dita nao e Francisco Ribeiro mercador os quais se tornarão a sair e se vierão pera terra com as mais pessoas asima ditas e elle testemunha estava na dita nao ao tal tempo e nella dormio e esteve atee o outro dia que a não alijou e entrou ..." [643].

Ambos apontam para realidades a que já se referiam os autos de 1540-42, confirmando a sua fidedignidade: a dificuldade de embarcações de maior porte, nomeadamente naus, entrarem a barra, estando dependentes do fluxo das marés; a prática frequente de essas embarcações ancorarem fora da barra, sujeitando-se a perigos previsíveis: intempéries, corsários ou mesmo possibilidade de naufrágio por instabilidade, como ocorria no caso vertente; a necessidade de se carregarem/descarregarem fora do porto no intuito de se elevar o seu casco e assim permitir uma mais segura passagem da barra.

Por outro lado, este último mecanismo, a par da instituição da figura de piloto da barra, deverá ser identificado como mais uma das intervenções humanas capazes de superar dificuldades naturais e de viabilizar, através de subterfúgios, a manutenção da actividade do porto de Vila do Conde, ainda que em condições menos favoráveis. Note-se, porém, que mesmo esta manobra não era totalmente viável, ou isenta de riscos. Para além daqueles previsíveis em condições atmosféricas e marítimas adversas, eram também notórias as dificuldades sentidas nas descargas feitas fora da barra, quando efectuadas durante a noite, como noticia o processo em análise, para além de os regimentos alfandegários o proibirem, no intuito de evitarem os "descaminhos", ou seja, a sonegação de mercadorias ao fisco[644].

2.3. Estruturas e estratégias de defesa

Ainda com o objectivo de diminuir riscos, desta feita vindos de agentes humanos e já não naturais, deparamo-nos com uma série de medidas tendentes à definição de procedimentos de vigilância e à construção de estruturas de defesa da costa, do porto, e da vila, ela própria sujeita, frequentes vezes, a incursões de piratas e corsários.

Os perigos a que nos referimos, decorrentes da própria circunstância de Vila do Conde ser um activo porto de mar, não são, de resto, de natureza exclusivamente militar. Eles têm a ver, de igual modo, com a emergência de epidemias, em particular de peste, a que os responsáveis do concelho respondiam com mecanismos de prevenção e saneamento comuns no tempo. Neste pressuposto, dividiremos a nossa exposição em torno de procedimentos de defesa militar, mas também de defesa sanitária.

---

[643] *Ibidem*, fl. 6.
[644] *Ibidem*, fl. 4 v.

2.3.1. Defesa militar

2.3.1.1. As ameaças marítimas - o corso

A organização militar deveria, com efeito, responder a um risco efectivo: o dos ataques por via marítima. Na impossibilidade de identificarmos todos as investidas e ameaças que atingiram a vila, algumas das quais incluiram invasões do próprio espaço urbano[645], limitar-nos-emos a referenciar aqui, quer as mais antigas e as que pela sua proporção mais marcaram a memória das populações, quer aquelas emergentes de uma mera contagem de ocorrências, ou de uma contabilização de gastos feitos com a sua prevenção. Esta segunda abordagem encontra-se, naturalmente, condicionada pelo número de livros de receita e despesas camarários existentes e correspondentes à fatia cronológica documentada. Aqui mencionaremos, ainda, os avisos de aproximação, ou provável presença de armadas inimigas junto à costa, ainda que não tenham concretizado efectiva ameaça para Vila do Conde.

Com efeito, a mais antiga referência documental a presumíveis ataques de corsários a esta vila com consequências de vulto, ainda que não directamente motivadas pelo próprio acto de saque ou pirataria, colhemo-la em documentação referente ao Mosteiro de Santa Clara e remete para um período anterior a 1519. Trata-se de uma carta de confirmação geral de todos os direitos e jurisdições dada por D. Manuel "*...porquanto as escrituras e previllegios do ditto moesteiro ao presente nom sam achadas por se esconderem ao tempo que se a casa tomou...*" [646]. Na verdade, pessoas e instituições parecem condicionar as suas vidas em função desses perigos eminentes. Poderemos mencionar, documentando o que dizemos, o particular cuidado dos responsáveis da igreja matriz, os quais disporiam de uma caixa própria para guardar os objectos de culto mais valiosos, removendo-os da igreja em momentos de invasão e saque consequente. É o que se pode depreender de um registo de despesa do ano de 1602, no qual se refere o conserto dessa caixa[647].

Procurando traçar um panorama geral da frequência dessas ameaças até à década de 1620, importa que se diga que a elas encontramos referências na documentação concelhia desde 1534. Uma distribuição por décadas permite-nos apurar uma menção nas décadas de 30, 40, 50 e 60 do século XVI; seis menções na década de 70; três menções

---

[645] Aqui referiremos apenas os ataques ou ameaças incidentes sobre a própria vila. Os actos de corso e pirataria praticadas sobre embarcações de gentes de Vila do Conde no mar serão objecto de tratamento num outro lugar.

[646] A.N.T.T. Leitura Nova. Além Douro, lv. 5, fl. 66. Carta de Évora-20. Setembro. 1519.

[647] A.M.V.C. - Lv. 1599, fl. 13v.

na década de 80; quatro na década de 90; duas na primeira e segunda décadas de Seiscentos e cinco na década de 20 desta centúria.

Os números apresentados não projectam, só por si, nenhuma realidade rigorosamente mensurável, encontrando-se sujeitos a factores aleatórios que em muito relativizam o seu significado, mas podem ser tomados como indicadores, ainda que apenas aproximativos, da realidade da vila e de todos os portos de mar de Entre-Douro-e-Minho neste período de tempo. Se cruzados com as referências compulsadas à naturalidade dos piratas e corsários, e excluindo os não especificamente mencionados, obtemos a seguinte informação: os franceses dominam até à década de 80, os ingleses, mencionados uma única vez nas décadas de 60 e 70, passam a dominar as referências nas década de 80 e 90, desaparecendo desde então; os flamengos surgem pela primeira vez apontados em 1604, mantendo-se na década de 20 de Seiscentos, e os turcos passam a dominar indiscutivelmente as décadas de 10 e 20 deste século.

Em suma, o estudo que dirigimos para o caso particular de Vila do Conde apenas confirma o consabido para toda a realidade de Entre-Douro-e-Minho, e já sistematizado, entre outros, por Francisco Ribeiro da Silva, autor que igualmente aponta os factores contextuais explicativos das tendências apuradas, a saber: o crescente combate ao exclusivismo do comércio ultramarino praticado pelos reinos peninsulares por potências cujo vigor marítimo se encontra em tendência ascendente desde a segunda metade do século XVI; o reforço desta actividade com argumentos do foro político-jurídico, os quais explicam, por exemplo, o incremento do corso inglês desde a anexação de Portugal pela Espanha, compreendido nos jogos de conflitos definidos entre a Inglaterra de Isabe II e a Espanha de Filipe II; o fim institucional desses conflitos através do tratado de paz celebrado em 1604; a definição dos ataques de corsários provindos dos Países Baixos em conjugação com o incremento das hostilidades com a coroa espanhola desde as primeiras décadas do século XVII e, por fim, o generalizado aumento do corso muçulmano desde a expulsão dos mouros de Espanha[648].

Não sendo o caso de Vila do Conde em nada peculiar, e nada acrescentando ao já adquirido sobre a matéria, não nos parece pertinente conceder um maior desenvolvimento ao tratamento deste tema. Destaquemos apenas algumas ocorrências que cremos reveladoras das múltiplas formas que poderiam revestir esses ataques, assim como das respectivas consequências e desenlaces. Sublinhemos, em primeiro lugar, os fenómenos de medo ligados, não propriamente ao perigo de tomada de embarcações surtas na barra e porto, situação que é, ao que tudo indica, a mais frequente, mas ao risco de invasão do espaço urbano. Ao receio do saque acumular-se-ia o de apresamento de

---

648 SILVA, Francisco Ribeiro da - *O corso inglês e as populações do litoral lusitano (1580-1640).* "Actas do Colóquio Santos Graça de Etnografia Marítima", Póvoa do Varzim, 1985, Vol. III, pp. 311-336 e *Pirataria e corso sobre o Porto. Aspectos seiscentistas*" Revista de História", Porto, 1979, Vol. II, pp. 297-319.

cativos, ou o de violação e morte. Em carta do duque de Bragança à vila, na sequência de uma ataque sofrido por esta em 1569 refere-se " ... *quanta nececidade tendes de hum sargento porque se o tivereis não fora o sobressalto tamanho nem a desordem que ouve de se as molheres sairem fora, o que não ouvera de ser inda que os franceses desembarcarão...*" [649]. Este extracto é bem demonstrativo do clima de insegurança vivido, e do pânico instalado, o qual motivava, inclusive, a fuga de população para o interior.

Esse medo seria, de resto, aumentado com os relatos das invasões efectuadas em espaços próximos, como ocorrera na foz do Mondego (Figueira da Foz) ou em Buarcos, no ano de 1602[650]. O medo de que falamos poderá, de resto ser compreendido pela envergadura das armadas dos corsários. As notícias coligidas tanto apontam uma única embarcação, como registam números de velas da ordem das onze[651], ou mesmo da centena[652], demonstrativos do carácter organizado dessas empresas, nomeadamente quando de origem britânica. Pese embora a possibilidade de as potenciais vítimas exagerarem os números, até para garantirem uma maior e mais rápida ajuda, não podemos menosprezar o impacto causado nas populações locais e conhecido através dos relatos das tomadias de Baiona e Vigo, em 1585, Corunha e ainda Vigo, em 1589, Faro, Cádis e Baiona em 1596, para além da já referida invasão de Buarcos em 1602[653]. Medo ainda incrementado no caso dos chamados "turcos", aos quais se associa um particular alarme ligado à sua propensão para a invasão terrestre, com consequente aprisionamento de reféns, os quais renderiam boas somas através do processo de redenção de cativos[654]. Esse insistente receio perpassa com frequência nos registos compulsados para Vila do Conde, como acontece na acta de vereação de 28 de Fevereiro de 1625, na qual se decide solicitar mais armas, munições e soldados, pois tinham notícia de que "...*de Argel sairam muita quantidade de turcos para efeito de darem por mar e por terra nas costas deste reino e lançarem gente em terra ...*" [655].

Independentemente do adversário, o desfecho das pelejas era imprevisível, e tanto poderia terminar com a desforra das populações locais, como ocorrera em 1597, ano

---

649 A.M.V.C. - A/71. Carta do duque, de Leiria -09.Setembro.1569.

650 Com efeito, deparamo-nos com notícias dessas mesmas ocorrências in A.M.V.C. - Lv. 845, fl. 27v.

651 A.M.V.C. - Lv. 26, fl. 228-229. Registo de 1617 referente a uma esquadra que se supunha ser de turcos, a qual se encontrava defronte à vila.

652 A.M.V.C. - Lv. 1708, fl. 28. Este número, referente ao ano de 1587, e veiculado por um dos vigias da costa, afigura-se-nos manifestamente exagerado. Note-se que a esquadra que tomara Vigo em 1585, e a saqueara durante cerca de 3 semanas, teria apenas cerca de 30 navios (CF. SILVA, Francisco Ribeiro da - *O corso inglês...*, p. 313). Por outro lado, nos números apontados pelo mesmo autor como referentes a actos de pirataria e corso praticados sobre o Porto no primeiro quartel de Seiscentos, o máximo referido é de 60 velas, e os valores que dominam, sempre em alarmes dados por vigias da costa, são na ordem da dezena, ou, no máximo, das duas dezenas (apontadas 11,12, 14, 23, 26 embarcações). (cf. *Pirataria e Corso sobre o Porto. ...*, pp. 299-309, *passim).*

653 Acerca desta matéria vd., entre outros, SILVA - Francisco Ribeiro- *O Corso inglês ...*, pp. 313 - 314; 318; 324-325.

654 Ainda sobre esta matéria vd. idem- *ibidem*, p. 312.

655 A.M.V.C. - Lv. 27, fl. 160v-162v.

em que uma nau inglesa tomara, no porto de Vila do Conde um navio de vinho, o qual fora retomado pelos moradores da vila[656]; como resultar em total insucesso, apesar de accionadas as medidas de defesa. Assim ocorre cerca de 1622, ano em que se noticia a presa de dois navios franceses, e o encalhamento de um terceiro, todos surtos na barra da vila, por um navio de "inimigos", não sendo a proveniência destes identificada[657]. Em qualquer circunstância, o sucesso ou insucesso das respostas a ataques por via marítima dependiam das estruturas e estratégias de defesa e de retaliação. Dessas estruturas, aquelas comuns a toda a vila e as específicas do seu porto, falaremos de seguida.

2.3.1.2. As estruturas de defesa da vila, da costa e da barra

Para a compreensão desta matéria é fundamental que fiquem desde já explícitas as peculiares condições defensivas de Vila do Conde. A terra não dispunha, nem viria a dispôr, de qualquer estrutura amuralhada ou fortificada, à excepção do chamado castro de S. João, o qual, enquanto exemplar das povoações e das culturas castrejas de Entre-Douro-e-Minho, teria desempenhado essa função apenas em faixas cronológicas muito anteriores ao período estudado. A partir do momento em que a povoação é sediada no sopé do monte em que se encontrava o castro, numa implantação voltada claramente para as franjas marítimas e fluviais, o que ocorreria, ao que tudo indica, no decurso do século X, o castro perde qualquer função defensiva. O seu abandono enquanto estrutura funcional prova-se pelo seu desaparecimento total, sem deixar qualquer sinal visível. E a sua substituição enquanto espaço de implantação da "villa" é de igual modo comprovada pela documentação: se no século VI o vemos referido como local de fixação populacional[658], já apartir do século X o castro passa a ser mencionado, ou como mero local de sede religiosa, onde fora erecta a igreja de S. João Baptista, ou como espaço sob o qual já se desenvolvia a "villa" marítima[659].

Esta não dispunha, como dizíamos, de qualquer estrutura defensiva de carácter terrestre, encontrando-se dependente da eficácia dos mecanismos de defesa localizados junto à barra. Isso mesmo se prova através de um documento de 1476, no qual se solicita dispensa de recrutamento de mais moradores de Vila do Conde para integrarem as campanhas militares de D. Afonso V em Castela, alegando-se que "...

---

656 A.M.V.C. - Lv. 1710, fl. 58.

657 A.M.V.C. - Lv. 26, fl. 479-481v.

658 Cc.570 - "*per illam aquam de Avia in Castrum*" (Cit. COSTA, Avelino de Jesus de - *O bispo D. Pedro e a organização da diocese de Braga*, vol. II, p. 1).

659 Ano 953 - "*in ripa maris prope ribulo Ave subtus montis Terroso, id est Villa de Comite (...) et ecclesia que est fundata in castro vocicato Sancto Johanne*" ; Ano 1080 - "*... in foce de Ave in villa quos vocidant Villa de Comide (...) subtus Kastro Sancto Joane discurrende ipso rivolo Ave in terridorio Portugalensis*"; Ano 1100 - "*in Villa quos vocicant de Conde que est in litore maris subtus mons castro Sancti Johannis discurrente rivo Ave...* "; Ano 1101- " *in Villa de Comite (...) subtus castro de Sancto Joane in foce de Ave...*" (cit. Idem - *ibidem*, p. 2).

todolos moradores deste lugar fazendoos hiir servir fora por ho lugar nom ter cerca querrem hiir vyver a outros lugarres cercados por regoardarrem suas fazendas e molheres e filhas o que serra grande perda a El Rey de fazersse tal [...] e isso mesmo nom se goardara a foz e a costa e a terra pera se nom perder..." [660].

Partindo desta informação, e da ausência de qualquer menção posterior à existência de muralhas defensivas, teremos que questionar o conteúdo de uma carta régia enviada à câmara de Vila do Conde e datada de Almeirim, a 18 de Fevereiro de 1580. Aí se ordena que se aplique a terça régia e que se recorra, se necessário, a empréstimos, para reparação de todas as cercas e fortificações da vila:

" *E asy vereis os muros fortaleza e castelo desa vila com alguns officiaaes e pesoas que milhor entenderem de fortificação e estando daneficadas em alguas partes os fareis logo refazer e repairar da milhor maneira que poder ser pera que fiquem deffensiveis e que se não possão entrar e não tendo as cercas ou castelo portas as fareis fazer seguras com suas chaves e trancas de modo que possão estar a todo bom recado e se as que tiverem não forem seguras e fortes as fareis repairar e fortificar como fica dito fazendo tapar de pedra e cal todas as portas que pera serviço da dita villa não forem necessarias ...*" [661].

O teor da prévia cláusula pressupõe não só a presença de um forte, porventura marítimo, cuja existência é, nesta data, questionável para Vila do Conde, como veremos, mas a existência de cercas, ou mesmo de uma fortaleza envolvente da povoação, com capacidade de isolamento face ao exterior, estrutura que seguramente nunca existiu em Vila do Conde. Isto leva-nos a considerar esta descrição como irrealista e não correspondente à realidade específica da vila, facto que se poderá justificar por se tratar de uma carta-tipo, enviada senão a todas as localidades do reino, pelo menos a todas as povoações costeiras. O seu teor em nada deve, pois, contraditar o que até agora dissemos.

À falta de infra-estruturas perenes, e quando as ameaças eram mais intensas e as defesas da barra não se revelavam suficientes, procedia-se à construção de barreiras de carácter temporário, como se documenta para os anos de 1596 e 1602, nos quais se registam a construção de trincheiras impeditivas da passagem de corsários[662]. Esta medida, tomada *in extremis* é, de resto, elucidativa da fragilidade defensiva do porto e da vila, a qual não dispusera, durante muito tempo, de estruturas militares que a defendessem. Pelo menos até 1570, ano em que passamos a registar a nomeação de

---

660 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40. mç. 11, s.n. Instrumento feito em Vila do Conde - 25.Outubro.1476 por Álvaro de Barcelos, tabelião.

661 A.M.V.C. - A/124, fl. 2.

662 No primeiro dos registos noticia-se a deslocação de pedras das portas da alfândega e de outros locais da vila para as referidas trincheiras (A.M.V.C. - Lv. 1710, fl. 32v.) No segundo, refere-se a mobilização de mais de 70 trabalhadores de enxada para a abertura de uma trincheira (Lv. 845, fl. 33 e 38v.). O mesmo procedimento está identificado em 1644, data de uma deliberação camarária que resolve proceder ao entrincheiramento da vila, a pedido do seu capitão mor (Lv. 29, fl. 247-248).

capitães e sargentos, pressupondo-se a criação de uma companhia militar própria, a sua defesa dependia da presteza da ajuda vinda de Guimarães, Braga ou Barcelos, onde sistematicamente se enviavam emissários, alertando para a aproximação de armadas inimigas, ou demandando ajuda imediata. Registos como o que compulsámos para o mesmo ano de 1602, no qual se paga a um homem "*...que foy correo a Guimaraes com recado de muita pressa levar recado que estivesem prestes pera acudir a esta vila em caso que Deus não pirmita que os imigos viesem a barra della por as novas que avia dos imigos que saquearão Mondego e Buarcos...*" [663] são frequentíssimos em todos os livros de contabilidade camarária, e a sua insistência aponta anos de particular incidência de ameaças ou efectivos ataques marítimos[664].

Quanto à organização militar da vila, a ela não nos referiremos em particular, por responder a mecanismos e formas de estruturação interna que são comuns a todo o reino, quer em cargos, quer em competências[665]. Importa, porém, que se sublinhe que a precaridade da capacidade defensiva deste espaço motivaria uma carta régia de 28 de Abril de 1570, na qual se noticia a vinda de corsários e se ordena a D. Duarte, duque de Bragança, então senhor da vila, que para aí nomeasse um capitão com o encargo da sua defesa[666]. Essa deliberação concretiza-se com o acto de nomeação do capitão e sargento-mores da vila, efectuado por carta do duque de 5 de Junho de 1570[667], encontrando-se o capitão-mor na vila já em Agosto do mesmo ano[668]. Todavia, só a partir de 1577 colhemos na documentação camarária referências aos titulares desses cargos, e às respectivas companhias de ordenanças. Os sucessivos e numerosos registos efectuados nos anos 1577 e 1578 documentam, em paralelo, iniciativas tomadas no sentido da criação e regulamentação dessas mesmas estruturas[669]. Antes da sua existência é referido o corpo de espingardeiros da vila[670], mantendo-se paralelamente em actividade uma milícia, em coexistância com as companhias de ordenanças, cuja preparação militar

---

663 A.M.V.C. - Lv. 845, fl. 26.

664 Para uma avaliação complementar desta matéria remetemos para a análise feita da contabilidade concelhia, em particular para os gráficos que traduzem o peso relativo dos gastos efectuados por questões de defesa e segurança.

665 Acerca desta matéria vd., entre outros, SILVA, Francisco Ribeiro da - *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*, Vol. II, pp. 769 - 788.

666 A.M.V.C. - A/74.

667 A.M.V.C. - A/77.

668 A.M.V.C. - A/78. Carta do duque à câmara, redigida em Sintra-15.Junho.1570, congratulando-se com a recepção dada ao novo capitão da vila.

669 Vejam-se os registos efectuados entre 8.Maio.1577 e 7.Junho.1578. A.M.V.C. -Lv. 21, fl. 367v.-368, 371-371v., 377v., 383v, 385v.- 388, 451v.-456, 466-469v.., 497v.-498.

670 Estes seriam, segundo carta régia de 1513, 40 (A.M.V.C.- Lv. 16, fl. 339v-342v.), número que encontramos repetido em épocas posteriores. Outras referências a sucessivas nomeações de espingardeiros, seus privilégios e obrigações de treino militar encontram-se in *ibidem*, fl. 453v.-454v.; Lv. 17, fl. 239v.-240, 254, 378v.-379; Lv. 18, fl. 44v.-45, 52v.-53 e 424.

deveria ocorrer todos os domingos e dias santos[671], o que acontecia no chamado "Campo da Choca"[672].

No que se refere à específica intervenção na área da defesa marítima, são reconhecidas as estratégias habituais: a implementação de um sistema de vigilância da costa e a edificação de estruturas de defesa da barra. Uma vez mais as dinâmicas identificadas revelam intervenções no espaço e a dinamização de iniciativas humanas que respondem a desafios colocados pela própria exposição marítima da vila.

O sistema de vigilância da costa, conhecido para todos os portos-chave do reino, prende-se, como se sabe, com dois mecanismos essenciais: a montagem de vigias e "fachos"[673] em locais estratégicos[674], e a manutenção, no mar, de barcos de vigilância[675]. Estas medidas são claramente incentivadas, e os seus mecanismos de funcionamento apurados com maior rigor e exigência, no decurso da década de 90, em clara resposta ao incremento das actividades de corso e pirataria. Compulsámos, para este período de tempo, diplomas reguladores desta matéria dimanados do poder central, os quais acrescentam a este esquema o sistema dos "correios", cuja função era a de percorrer com rapidez parcelas de território costeiro, passando informações relativas à identificação de navios ou frotas suspeitas[676].

Vila do Conde encontrava-se, pois, integrada num esquema articulado devidamente definido, por exemplo, numa acta de vereação da cidade do Porto, de 20 de Junho de 1594, por Pedro Guedes, governador da Relação. Aí se informa que ele "*...tinha ordem dos senhores governadores pera se porem fachos e vegias nos lugares maritimos deste Antre Douro e Minho assim como dantes costumava no tempo que a armada ingresa veio a este reino [...] comunicando se os fachos e vegias com os lugares atras declarados de maneira que aja correspondencia hums com os outros pera que*

---

671 Este é o conteúdo da deliberação contida na carta dos governadores e defensores do reino, passada em Almeirim -18.Fevereiro.1580 (A.M.V.C. - A/124).

672 Esta localização é fornecida numa carta de sentença dada no Porto- 17.Março.1593. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 55, mç. 28, fl. 5v.

673 O facho em si é constituído por um pau alto, no topo do qual se coloca uma caldeira que se acende para sinalizar a presença de inimigos. A sinalização ocorria através da irradiação de um sinal luminoso, de noite, e de fumo, durante o dia (cf. BLUTEAU, Rafael - *Vocabulario portuguez e latino...*, Coimbra, Colegio das Artes da Companhia de Jesus, 1713, vol. 4, p. 9). Em sentido abrangente, a referência aos "fachos" indica-nos, pois, postos militares de vigilância implantados em locais com maior ou menor aparato logístico.

674 Segundo informa a documentação, em Vila do Conde esses fachos localizavam-se em "Pedras Ruivas". Um registo de 1620 refere um 2º facho implantado na fortaleza de S. João Baptista (A.M.V.C. - Lv. 26, fl. 372).

675 O mesmo esquema é descrito para a cidade do Porto por Francisco Ribeiro da Silva - *Pirataria e corso sobre o Porto...*, pp. 310-311.

676 Vd. cartas régias de 6 de Março e 6 de Abril de 1591 e ainda a de 8 de Abril de 1604 (A.M.V.C. - A/148 / 149 / 167), para além de numerosos registos de vereação relacionados com estas matérias. Destaquemos os coligidos para 20.Abril.1571; 14.Julho.1575; 23.Julho.1578; 14.Junho.1594; 10.Abril. 1595; 11.Junho.1596; 29. Abril. 1617 e 8.Julho. 1620 (A.M.V.C. - Lv. 21, fl. 25, fl. 264-265v., 502v.; Lv. 23, fl. 512v.; Lv. 24, fl. 20-22, fl. 96; Lv. 26, fl. 229, fl. 372).

tambem os fachos que se puseram por mandado delles juis e vereadores nos concelhos de Gaia Hazurara tenhão a mesma correspondencia e comunicasão [...] com os de Vila de Conde he mais lugares deste Antre Douro e Minho... " [677]. Os locais de vigia identificados nesse mesmo registo situar-se-iam na Foz, no lugar de Nª Srª da Luz; na praia de Matosinhos, no lugar do Corpo Santo (Leça da Palmeira); em Lavra, Angeiras, Labruge, Vila Chã, Mindelo, Azurara e Vila do Conde; para além de dois outros na margem sul do Douro, no concelho de Gaia[678].

Pese embora o facto de o burgo vilacondense ser um caso típico no contexto de Entre-Douro-e-Minho e apenas mais uma pedra num xadrez defensivo mais vasto, alguma peculiaridade ganha, porém, neste contexto, precisamente pela falta de baluartes de defesa. Retenhamos o juízo, ao que cremos pertinente, de Pedro Bermudes, formulado no ano de 1585, o qual, ao lançar um plano de defesa de todos os portos situados entre Porto e Caminha, refere Matosinhos e Vila do Conde como locais merecedores de maior cuidado[679]. E isto pela falta de estruturas defensivas eficazes, e de fortalezas em que as populações se pudessem refugiar. À falta destas, detenhamo-nos na identificação dos baluartes de defesa marítima de Vila do Conde.

O mais antigo que com segurança identificámos é o da ermida de S. Julião (futura sede da confraria de Nª Srª da Guia)[680], a qual funcionava, desde tempos remotos, e por toda época que estudamos, como uma espécie de fortim sobranceiro à barra e equipado com peças de artilharia. Trata-se da única estrutura defensiva conhecida até à construção do forte de S. João Baptista[681], sem que as suas funções tivessem cessado com a emergência deste. Pelo contrário, ainda em 1657 a Câmara trata da reparação da artilharia lá implantada[682]. A localização relativa das duas estruturas não nos permite, todavia, equacionar nenhuma estratégia de fogo cruzado. Gerar-se-ia, antes, uma mera acção de duplicação e de complementaridade.

Quanto ao projecto de edificação da fortaleza, matéria já tratada por numerosos investigadores[683], importa que aqui anotemos as informações conhecidas,

---

677 A.H.M.P. - Lv. 32, fl. 211-212.

678 *Ibidem*. Elenco já apresentado por SILVA, Francisco Ribeiro da - *O corso inglês ...*, pp. 315-316

679 A.H.M.P., Lv. 27, fl. 145v. Vd. também, SILVA, Francisco Ribeiro da - *op.cit.* p. 314.

680 Quanto à ermida, podemos fazer remontar a sua existência pelo menos ao século XI, se nos ativermos à menção contida no inventário de bens do Mosteiro de Guimarães, de 1059: " ... *Eatenus et in ripa maris ad foze de Aue villa de comitis cum sua salinas et piscarias et ecclesia sancti iohannis apostoli. Et intus in mare heremita sancti iuliani martiris ab integro per suos terminos antiquos ...*" . *Portugaliae Monumenta Historica. Diplomata et Chartae*, vol. I, Olisipone, Typis Academicis, 1867, p. 258.

681 Num artigo inserto no jornal "Defesa Nacional", Carlos Pereira Calisto informa ter o infante D. Afonso Sanches, senhor da vila, resolvido fortificar essa ermida por volta de 1318, criando à sua volta uma plataforma e um parapeito defensivo. O autor não menciona, porém, onde colheu esse dado histórico, o qual não nos foi possível confirmar no decurso da nossa investigação.

682 Cf. A.M.V.C. - Lv. 29, fl. 676v.

683 Vd., entre outros, FERREIRA, Mons. José Augusto - *op. cit.* e GUIMARÃES, Bertino Daciano R.S. - *O castelo de S. João Baptista* in " Subsídios para uma monografia de Vila do Conde", 1° vol., pp. 13 - 41

acrescentando as proporcionadas pela nossa própria investigação, até no intuito de rever algumas convicções que se nos afiguram formuladas em bases questionáveis.

A primeira referência explícita a essa fortaleza é do ano de 1573 e insere-se num registo de vereação que solicita isenção de pagamento de uma finta, dirigida à reparação das pontes de Langocinha e Fragoso, no termo de Barcelos, alegando o facto de se encontrar a vila sobrecarregada com as obrigações de defesa da costa ameaçada, e com os gastos da fortaleza que se encontrava em construção na barra[684]. Informações coligidas e referentes aos anos 1599, 1600 e 1602 permitem-nos presumir que, por essa altura, o forte não se encontrava ainda concluído, já que nessas datas de intensa incidência de corso se tomam medidas para reforçar e optimizar a resposta dada pela artilharia colocada em S. Julião, sem nunca se mencionar a da fortaleza[685]. O mesmo se pode inferir de um instrumento de obrigação que fez Francisco António, mareante, morador na vila, para "... *ter cargo d'artelharia que esta em São Jião pera defensão dos navios que a barra vierem hoprimidos de cosarios...*", recebendo para tal 4.000 reais/ano. Aí se menciona a existência de duas peças de artilharia, ao mesmo tempo que se estipulam as obrigações do artilheiro, comprometendo-se este "...*a todas as vezes que ouver navios surtos na dita barra estar sempre prestes no dito lugar de São Jião pera os defemder ofrecendose ser necessario e em outro tempo todas as vezes que vierem navios socorrerse a dita barra acosados...*" [686].

Somente em 1618 uma deliberação, que autoriza o empréstimo da peça mais pequena do forte de S. João para a galeota que o duque tinha na vila, identifica o apetrechamento do mesmo com artilharia, fazendo supôr já o exercício efectivo das funções militares que lhe estavam atribuídas[687]. De igual modo, em 1620, refere-se a existência de um facho de vigia no castelo[688] e, em 1622, menciona-se a incapacidade defensiva do mesmo, testada aquando de um ataque corsário de que resultara o apresamento de 2 navios franceses, e o afundamento de um 3°, encontrando-se o baluarte insuficientemente apetrechado[689]. De igual modo, em 1627, no instrumento de emprazamento do rossio envolvente do castelo, diz-se "... *ter na dita fortaleza muita artilharia e todos os mais adressos pera iso...*" [690].

---

[684] A.M.V.C. - Lv. 21, fl. 189v-191.

[685] A.M.V.C. - Lv. 23, fl. 301v ; Lv. 1711, fl. 14v.; Lv. 845, fl. 13 e 16v., respectivamente.

[686] A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 312. Este enunciado clarifica as condições precárias de defesa da costa, à falta de um corpo de artilheiros que de forma constante assistissem na fortaleza. É o que já se vislumbrava através de um registo de 1599 em que se delibera entregar a um dos vereadores as chaves da peça de artilharia existente no fortim, para, em caso de necessidade, acorrer à defesa de embarcações em perigo (Lv. 24, fl. 301v-302). Daqui se infere: 1°. que não existia, à data, qualquer artilheiro contratado e 2°. que em 1599 apenas existiria uma peça de artilharia, ao contrário do que se passa no ano de 1602, em que se mencionam duas.

[687] A.M.V.C. - Lv. 26, fl. 326.

[688] *Ibidem*, fl. 372.

[689] *Ibidem*, fl. 479-481v.

[690] A.M.V.C. - Lv. 123, fl. 191

Em suma, parece do exposto ficar clara a precaridade defensiva da vila, a qual não contaria, no período em estudo, tendo como marco limite os anos de 1620, com outra defesa senão a proporcionada pelo fortim e plataforma da ermida de S.Julião. Por outro lado, em 1625, ainda em resposta a notícias de prováveis incursões de inimigos, os oficiais camarários mandam fazer uma plataforma junto à capela de Nª Srª do Socorro (cf. fig. 25) para dali se defenderem dos corsários, sobre a qual requerem direitos de uso e de propriedade irrevogáveis[691]. Esta iniciativa é bem demonstrativa da incapacidade de resposta dos baluartes existentes junto à barra, sentindo a autarquia necessidade de construir a montante mais uma barreira defensiva, o que sugere as frequentes incursões dos corsários com que seriam atingidos o leito do rio e as margens da vila.

O registo de 1622 atrás citado, ao dispor a utilização de 20.000 reais dos sobejos das sisas para obras e municiamento do forte, prova, porém, que este se encontrava, ainda a essa data, inconcluso. Isso mesmo atestam as solicitações dos oficiais do concelho dos anos críticos de 1641 e 1642. No primeiro destes documentos, uns apontamentos apresentados a cortes com as pretensões da vila, faz-se um relatório circunstanciado da situação concreta das obras. Nos primeiros capítulos, datados de Vila do Conde, a 11 de Janeiro de 1641, informa-se:

" *Tem Vossa Magestade a barra desta villa de Villa do Conde hua fortaleza de que esta feita a mayor, e mais principal parte, e convem muito ao serviço de Vossa Magestade, e defensão da dita villa, barra e costa o aperfeiçoarse pelo exterior e interior, e provela de artilharia grossa de bronze, e dos mais reparos necessarios* " .[692]

Os segundos capítulos, de 23 de Julho de 1641, integram uma informação de Paulo Leitão, mestre de obras de pedraria que acompanhara a edificação do castelo, datada de 8 de Janeiro do mesmo ano, em que se especificam e orçamentam os gastos necessários às obras ainda por efectuar. Isto nos permite perceber o quanto havia ainda para fazer, tanto no exterior, quanto, em particular, no interior. O orçamento da obra, no total de 8.500 cruzados, incluía: a factura de um cavaleiro, a nascente, com 15 palmos de alt ; a cortina (sic), da mesma altura, que iria do cavaleiro para sul; o aperfeiçoamento das paredes pelo exterior; a portada; o corpo de guarda e a guarita; uma couraça necessária no torreão situado a norte; a abertura de um poço ou cisterna no meio da praça de armas; a construção da própria casa das armas e, na parte interior do edifício, a erecção das casas do capitão e soldados, a atafona, a estrebaria, um celeiro e outras oficinas necessárias, de acordo com a traça arquitectónica concebida, cujo autor não é, no entanto, referido[693]. A pretensão concelhia de utilizar o cabeção das sisas da vila para a realização das obras descritas não foi, no entanto, linearmente satisfeita, remetendo-se o assunto à consideração e informação do provedor da comarca. Deste modo, ainda em 1642 a

691 A.M.V.C. - Lv. 27, fl. 165v-166.
692 A.N.T.T. - Cortes, mç. 10, doc. 74, fl. 1v.
693 *Ibidem*, fl. 11- 12.

situação seria sensivelmente a mesma, já que de Janeiro desse ano data uma consulta feita ao Conselho de Guerra, o qual é de parecer que deve o monarca terminar a obra "... *por estar toda imperfeita pella parte da terra...*" [694].

As figuras 12 e 14, a primeira existente no Arquivo Geral de Simancas e esboçada, ao que tudo indica, pelo capitão Fernando de Herrera quando enviado à vila a recolher informações secretas acerca do estado da sua fortificação[695]; a segunda, de 1720, existente na Biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa[696], proporcionam-nos uma ideia da configuração do baluarte que estudamos, quer em 1628, altura em que estaria ainda inacabado, quer na sua versão definitiva.

Note-se que desde o primeiro momento estava em causa, para o financiamento das demais intervenções necessárias, saber quem iniciara a obra e de quem seria a responsabilidade do seu custeio: da fazenda real, ou da Casa de Bragança, senhorio da vila. Esta pendência prende-se com as circunstâncias específicas do início da construção da fortaleza, as quais envolvem a questão da sua autoria, matérias que importa clarificar.

O contexto global, em que parece inserir-se, remete, uma vez mais, para o incremento do corso no Atlântico, com particular pendor para as investidas contra portos-chave, como acontecera na Ilha da Madeira no ano de 1566. Nessa sequência se integra a recepção em Vila do Conde, como decerto em todos os portos do país, da carta do então regente do reino, Cardeal Infante D. Henrique, escrita em Lisboa, a 8 de Novembro do mesmo ano. Nessa missiva, de tom lacónico e um tanto sigiloso, refere-se o envio de Vasco Lourenço de Barbuda, com o intuito de prover "*...o que comvem a meu serviço que se ordenne e faça para bem dos meus vasalos e naturaes [...] procurando darse todo o aviamento ao que pretendo saber com toda a mais imformação necessaria...*" [697]. Pensamos não ser descabida a possibilidade, até pelo que se sabe dos planos de edificação de fortalezas costeiras por este período de tempo, em particular na foz do Sado, nas Ilhas Atlânticas e em Entre-Douro-e-Minho[698], de entre as medidas a considerar em Vila do Conde já nesse ano de 1566 se situar também a da construção de uma fortaleza marítima.

O que se sabe das datas de início de construção dos Forte de S. João da Foz, no Porto, e do Forte da Barra, em Viana, situadas ambas por volta de 1570[699], e das

---

[694] A.N.T.T. - Conselho da Guerra. Consultas, mç. 2 A, doc. 32. Note-se que a situação seria em tudo idêntica em 1644, ano de uma nova consulta à mesma instituição despoletada por uma carta de Manuel Gaio, capitão de castelo desde há 3 anos, na qual solicita verba para a conclusão da fortificação e para a sua manutenção. Aí declara esse titular:"... *a custa de minha fazenda tenho sustentado esta prassa todo este tempo reparandoa do mais nesesario pagando gente e oficiaes e comprando algumas monisões montando a artilharia que estava no chão...*". *Ibidem*, mç. 4A, doc. 181.

[695] A.G.S. - Guerra y Marina, Leg. 985.

[696] B.S.G.L. - 1/G/27.

[697] A.M.V.C. - A/66.

[698] Sobre esta matéria vd. MOREIRA, Rafael - *Um exemplo: São João da Foz, de igreja a fortaleza.* "A arquitectura militar na expansão portuguesa. Catálogo de Exposição (Porto, Castelo de S. João da Foz, Junho-Setembro de 1994)", Lisboa, C.N.C.D.P., (1994), pp. 57-70.

[699] Idem - *ibidem*, p. 62.

diligências efectuadas por Simão de Ruão na cidade do Porto em 1567 com o intuito de efectuar o levantamento da foz do Douro e elaborar um projecto para a construção de um forte, parece alicerçar esta hipótese. Quanto às afirmações de Rafael Moreira, autor que, reportando-se a Simão de Ruão, afirma: " *É de crer que (...) houvesse feito o mesmo nos portos de Vila do Conde (que não teve efeito) e de Viana, pois o Forte da Barra seria começado em 1570 sob as ordens do "Licenciado João de Ruão", juiz de fora, decerto seu irmão.*" [700], colocamos algumas objecções.

Em primeiro lugar, constatamos ser uma suposição sem fundamento a alegação de que não teria tido efeito a construção da fortaleza de Vila do Conde, atendendo a que, como dissemos atrás, já em 1573 se noticia a existência de um forte em construção junto à barra[701]. Em segundo lugar, quanto às presumíveis diligências efectuadas na vila por Simão de Ruão, nada nos autoriza a subscrever essa possibilidade. É certo que não dispomos, para essa data, de livros de receita e despesa do concelho, nem dos sobejos das sisas que pudessem registar eventuais gastos efectuados durante essa virtual estadia, mas seria de supor que uma personalidade de vulto como esta pudesse motivar qualquer outra referência em cartas régias, ou em registos de vereação, o que não acontece. Pelo contrário, as menções de que dispomos são as insertas na referida carta régia de 1566 a Vasco Lourenço de Barbuda e, numa outra de 1570, a João Gomes da Silva, o mesmo que encontramos em 1570 a superintender nas obras de S. João da Foz.

Com efeito, em carta de 26 de Abril desse ano anuncia-se o envio do sobredito João Gomes da Silva a providenciar na fortificação dos lugares da costa entre Cascais e Caminha[702], nada se referindo em relação ao caso particular de Vila do Conde. Todavia, no traslado da mesma no livro de registo geral da câmara menciona-se esse alvará como trazido por João Gomes da Silva "... *que ora veo a fazer a fortaleza a esta Vyla do Conde* " [703]. Em resumo, cremos poder fazer remontar as diligências que directamente teriam motivado o início de construção do castelo ao ano de 1566, e o seu presumível início no período subsequente a 1570, encontrando-se já em fase de construção em 1573[704].

Os dados coligidos permitem-nos, ainda, discordar da opinião de quantos ligam a estadia de Filipe Tércio em Vila do Conde à construção da fortaleza de S. João

---

[700] Idem - *ibidem.*

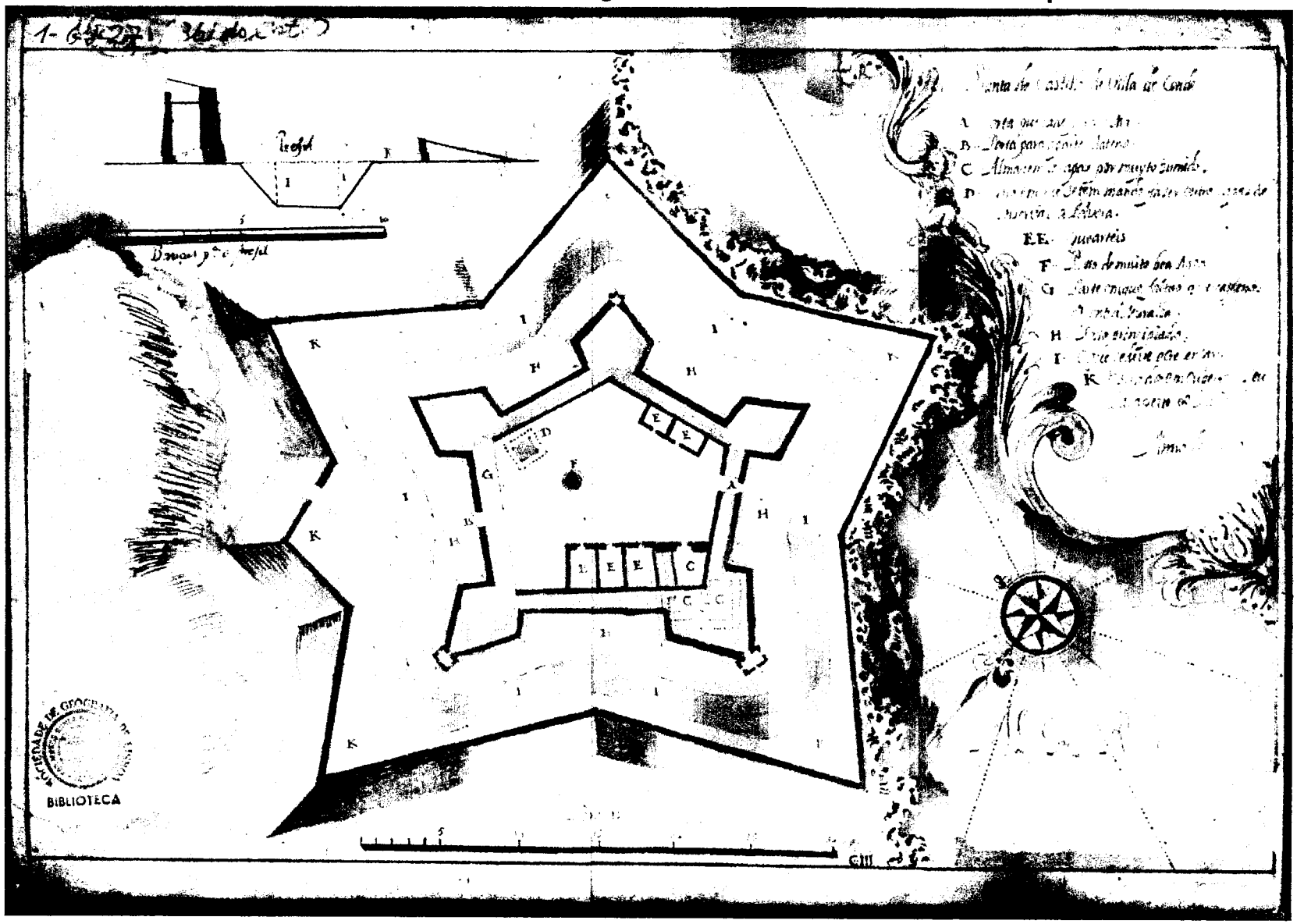
[701] Vd. *supr.a*

[702] A.M.V.C. - A/73.

[703] A.M.V.C. - Lv. 121, fl. 362.

[704] Nesta mesma faixa cronológica se situa a nomeação, pelo duque de Bragança, em 23 de Dezembro de 1569, do primeiro alcaide-mor da vila, D. António de Melo, o qual é de igual modo nomeado capitão-mor, tomando posse dos respectivos cargos em Vila do Conde, a 5 de Julho de 1570 (vd. traslados e registos dos respectivas cartas e tomadas de posse in A.M.V.C. - Lv. 121, fl. 364v.-367v.). A criação destes cargos, até aí inexistentes na vila, pode comprovar, quanto a nós, a dinâmica accionada em torno da construção do baluarte e da defesa do porto.

Figura 14 - Planta do Castelo de São João Baptista de Vila do Conde



Fonte: CORREIA, João Tomás - Planta do Castelo de Vila do Conde (1720). B. S. G. L. - 1 - G - 27

Baptista, cujo projecto lhe é, de igual modo, atribuído[705]. A documentação que consultámos não lhe confere, expressa ou implicitamente, essa autoria, nem a sua presença em Vila do Conde é ligada em momento algum a essas atribuições. De resto, se atendermos a que a sua estadia na vila se situa no ano de 1592, como vimos, torna-se claro que a concepção e início da construção da fortaleza ter-lhe-ia sido em muito anterior, o que exclui a possibilidade da autoria. O que pretendemos provar é que nada atesta qualquer envolvimento do arquitecto neste projecto, mesmo numa fase adiantada da sua construção. O provável desconhecimento, pelos investigadores, do plano de construção do molhe, razão que de facto motivara a deslocação do arquitecto régio à vila[706] justificará, porventura, a persistente ligação da sua estadia ao forte de S. João. Apesar do que afirmamos, não descuramos a possibilidade de ter existido, durante essa estadia, alguma ligação, que não de autoria, do arquitecto com as obras em curso na fortificação, ainda que eventualmente apenas ao nível da formulação de pareceres técnicos por aquele que foi, afinal, um dos principais agentes da fortifiacção costeira do reino no período filipino[707].

Quanto à responsabilidade pelo custeio da obra, questão pertinente para o seu financiamento, parece claro que a construção do baluarte teria sido directamente accionada pelo poder régio, como vimos, devendo ser, no entanto, financiada pelo duque de Bragança. Permitimo-nos fazer esta afirmação por três ordens de razões:

1°. não encontrar, nos anos pesquisados até 1620 /22 menções à aplicação de dinheiros concelhios ou dos sobejos das sisas com essa finalidade, como ocorrera com as demais infra-estruturas a que nos referimos, nomeadamente com os cais;

2°. haver no instrumento de tomada de posse da jurisdição da vila, em 1630, por um representante do duque, indicação explícita à posse do castelo como um dos bens afectos a essa jurisdição, e no já citado diploma de emprazamento do rossio envolvente da fortaleza, de 1627, dizer-se que : "*...era verdade que o duque senhor da dita villa tinha feito junto a barra e beira mar desta villa huma fortalleza de muita cosiderasão en proll e proveito da defensão desta villa e do dito seu convento ...*" [708], o que directamente afecta a sua propriedade à casa de Bragança;

3° noticiar-se na já citada carta de D. Fernando de Toledo ao secretário régio, D. Pedro de Arca, datada de Lisboa, a 24 de Junho de 1628, o envio do capitão Fernando

---

[705] Vd. GUIMARÃES, Bertino Daciano R.S. - *op.cit.*, p. 23 ; VITERBO, Sousa - *Dicionário historico e documental dos architectos, engenheiros e constructores portuguezes ou a serviço de Portugal*, Lisboa, 1922, vol. III, pp. 93-101 e SARAIVA, Cardeal - *Lista de alguns artistas portuguezes*, Lisboa, 1839, p. 2.

[706] Cf. exposição *supra.*

[707] Vd., sobre esta matéria, VITERBO, Sousa -*op.cit*; BATELLI, Guido - *Filippo Terzi architetto ed ingegnere italiano in Portogallo (1570-97).* "Biblos", vol. VIII, 1932, pp. 412-417; REIS, António dos Matos - *Filippo Terzi à luz dos documentos. A fortaleza de Santiago da Barra em Viana do Castelo*, Viana do Castelo, 1987.

[708] A.M.V.C. - Lv. 123, fl. 191.

de Herrera à vila, atrás referido, a pretexto de certas diligências motivadas pelo contrabando, a averiguar, de acordo com prévia ordem régia, a qualidade da construção e guarnição de "*...un fuerte que a echo en Villa de Conde el duque de Bergança...*", pretendendo, ainda, saber-se se tivera o duque licença para a sua edificação[709].

Cremos serem estes argumentos suficientes para atribuir ao duque de Bragança, não só a responsabilidade do seu custeio, mas também do seu apetrechamento e aprovisionamento militar, o que, de resto, nada tem de estranho, se atendermos a que a Casa de Bragança dispunha da jurisdição da vila desde longa data.

Estaria este facto na origem de tão moroso processo de construção e apetrechamento, de que falámos atrás, sendo as verbas disponíveis menores às potencialmente disponibilizadas pela fazenda régia? Não cremos que esta questão possa ter uma resposta linear. Tenha-se presente que a fortaleza de S. João da Foz, cujo início se encontra documentalmente confirmado para o ano de 1570, estava ainda em fase de acabamentos em 1642, ano em que se desloca a essa cidade o arquitecto Charles de Lassart para a reformulação do seu projecto[710], e o mesmo se passa no contexto geral de Entre-Douro-e-Minho, como se depreende das numerosas consultas apresentadas ao Conselho da Guerra pelos anos de 1641 a 1643. Numa, a de 16 de Janeiro de 1642, diz-se que "*...as forteficações que reconheceo nas praças daquella Provincia são muy debeis e de nenhum effecto para a deffensa e convem que Vossa Magestade mande hum dos engenheiros para os por em milhor ordem...*"[711]. O engenheiro enviado parece ter sido o dito Charles de Lassart, cujo envolvimento nos projectos das fortalezas de Caminha e de Matosinhos é, de igual modo, documentado pelos processos consultados[712].

Se no caso de Vila do Conde atestámos, a par de uma dinâmica própria, um perfil defensivo em tudo paralelo, quer em mecanismos, quer em estruturas, ao de outros portos de Entre-Douro-e-Minho, o mesmo se pode afirmar em relação a um segundo domínio defensivo, já não de natureza militar, mas sanitária. Referimo-nos aos procedimentos accionados e às respostas dadas face às epidemias grassantes, elas também equacionadas como perigos e desafios provindos do mar, e determinadas, ainda que não

---

709 A.G.S. - Guerra y Marina, leg. 985, fl. 1. Uma transcrição mais detalhada do documento esclarecerá melhor a intencionalidade do monarca: " *En carta de 15 de Abril me escribe V.M. que el consejo a mandado que yo procure saber el estado que tiene un fuerte que an informado a Su Magestad que a echo en Villa de Conde el duque de Bergança la calidad de su fortificacion i la guarnicion que tiene en el i si tubo licensia de Su Magestad para acerle i lo que mas enttendiere sobre esta materia i que esta diligencia se aga con todo secreto...* " Afigura-se-nos que este secreto interesse do rei pelo forte de Vila do Conde não revela qualquer particular interesse pelo porto e respectivo forte, mas antes pelas intenções do duque de Bragança e a sua força militar, mais ainda num ponto tão próximo da costa da Galiza, estrategicamente importante em caso de eventual rebelião. A esta dedução nos autoriza o decurso da carta, a qual se centra na personalidade do duque e sua acção no reino, muito mais do que no assunto inicialmente tratado.

710 Cf. MOREIRA, Rafael - *op. cit.*, p. 65; SILVA - Francisco Ribeiro da - *O castelo de S. João da Foz do Douro*. "Liga de Amigos do Museu Militar do Porto", Porto, nº1, 1987 e, do mesmo autor, *O Porto e o seu termo* ... Vol. II, pp. 772-773.

711 A.N.T.T. - Conselho de Guerra, mç. 2 A, doc. 17, fl. 1.

712 *Ibidem*, mç. 3, doc. 6 e 53.

em exclusivo, pela exposição marítima da vila, e pela sua condição de activo porto de mar.

2.3.2. Defesa sanitária

2.3.2.1. A exposição marítima - factor multiplicativo das ameaças epidémicas

Não é nossa intenção desenvolver aqui o estudo das manifestações epidémicas em Vila do Conde no século XVI, nem do ponto de vista da história da epidemologia, nem do ponto de vista da história municipal. Os esquemas de resposta institucionais, os riscos e formas de contágio, a patologia característica das várias epidemias que então grassaram encontram-se já estudados, com pormenor e profundidade, para espaços como Lisboa, o Porto ou Coimbra, nomeadamente através dos estudos de Teresa Rodrigues[713], Ricardo Jorge[714], António Cruz[715], Francisco Ribeiro da Silva[716], António de Oliveira[717] e Rocha Brito[718]. Dispensamo-nos, pois, de rever essas matérias, ou sequer de fazer sistemáticos cotejos da problemática identificada em Vila do Conde com o contexto global do reino. O estudo que aqui faremos será preferentemente dirigido para a peste enquanto perigo definido pela particular localização geográfica da vila e enquanto factor condicionante de futuros percursos de navegação, mas também da projecção económico-financeira de um burgo que depende essencialmente do vigor do seu movimento marítimo. A problemática da peste é, no nosso trabalho, apenas mais um factor de compreensão contextual, e como tal será tratada[719].

Para tanto, afigura-se-nos pertinente accionar algumas vias de compreensão desta matéria, entre as quais ganham prioridade: a identificação dos surtos de peste declarados na vila; o delinear da sucessão cronológica desses eventos; a percepção da

---

[713] RODRIGUES, Teresa - *Crises de mortalidade em Lisboa. Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Livros Horizonte, 1990 e *As estruturas populacionais* in "História de Portugal", dir. José Mattoso, vol. III, pp. 214-230

[714] JORGE, Ricardo- *Origens e desenvolvimento da população do Porto (Notas históricas e estatísticas).* " O Tripeiro", Porto, 1.Outubro.1909 e *Les anciennes epidémies de peste en Europe, comparées aux epidemies modernes*, Lisboa, 1932.

[715] CRUZ, António - *Algumas observações sobre a vida económica e social da cidade do Porto nas vésperas de Alcácer Quibir*, Porto, Biblioteca Pública Municipal, 1967.

[716] SILVA- Francisco Ribeiro da - *Temores do homem portuense do primeiro quartel do século XVII. I. A Doença e a peste. Aspectos sanitários.* "Revista de História", Vol. I, Porto, 1978, pp. 183-240 e *O Porto e o seu termo (1580-1640)*, Vol. II, pp. 797-824.

[717] OLIVEIRA, António de - *A vida económica e social de Coimbra...*, Vol. I, pp. 249 - 297.

[718] BRITO, A. da Rocha - *As epidemias do século XVI e as câmaras de Coimbra*, Lisboa, 1936 (Sep. das Actas do III Congresso Internacional de História das Ciências realizado em Portugal em 1934).

[719] Neste pressuposto, a matéria que agora abordamos não se esgota neste particular *item* temático, devendo ser buscadas as suas naturais extensões, quer na análise da actividade de navegação de e para o porto de Vila do Conde, quer no capítulo referente à análise demográfica, em particular no que se refere ao estudo das crises de mortalidade.

origem dos sucessivos rebates epidémicos documentados pelos fundos arquivísticos municipais. Em busca de uma maior economia expositiva sistematizaremos essa abordagem no quadro-síntese que de seguida apresentamos (quadro 3). Em primeiro lugar, nele encontramos projectados os grandes surtos reconhecidos como mais marcantes para a globalidade do reino de Portugal, com particular destaque para os de 1568-69, 1578-80 e 1598-1600[720]. Note-se que apenas estes últimos parecem ter marcado de forma notória o espaço da vila, tudo indicando ter o burgo escapado ao surto de 1569[721]. Para além destes anos, registámos menções a casos esporádicos de peste em Vila do Conde apenas nos anos de 1466 e 1539[722]. Em segundo lugar, é de referenciar o facto de ser, em particular, a partir de 1538 que começam a surgir notícias de surtos prestíferos que remetem para espaços exteriores ao reino, envolvendo portos de contacto, navegação e comércio do Norte da Europa (Inglaterra, Irlanda, Países Baixos, Noruega, França), ainda que também do Levante, sobretudo de Itália.

Se atendermos, por outro lado, à ponderação percentual e ao escalonamento cronológico das menções a manifestações de peste localizadas dentro e fora do reino, percebemos que a circunstância de Vila do Conde ser um porto de mar, ao que parece activo, teria determinado o aumento da percentagem de risco de contágio, não só do ponto de vista matemático (mera multiplicação de factores de risco por número de locais de contacto), mas também do ponto de vista cronológico. O que queremos dizer é que em momentos em que as epidemias parecem decrescer no reino (anos 1540-1552, 1593-1598 e os subsequentes a 1601), mantém a vila constantes estados de alerta impostos por contactos com parceiros comerciais estrangeiros que demandavam o seu porto.

Isto coloca-nos perante a terceira questão a considerar. Com efeito, há que destacar distintas vias de transmissão da doença: a terrestre, identificada pelas notícias que remetem para focos de doença em localidades interiores do reino, e a marítima, suposta-

---

720 Nesse quadro identificam-se também focos epidémicos que parecem ter marcado com particular incidência Lisboa (ano de 1509), o Porto e os seus portos satélites (ano de 1511), ou Viana do Castelo (anos de 1538 e 1586).

721 Na verdade, não identificámos qualquer indício de que a peste invadisse Vila do Conde, a despeito das notícias que a localizam, desde 1568, em espaços envolventes ou próximos da vila, a saber: Esposende, Barcelos, Braga e Azurara. Por outro lado, numa carta do duque de Bragança, datada de Vila Viçosa - 27.05.1568, este congratula-se por a vila não ter sido atingida (A.M.V.C. - A/68). Por outro lado, sendo notórios os grandes investimentos de vigilância e isolamento da vila no ano de 1569, nunca se faz qualquer referência concreta a gente provinda de Lisboa, cidade profundamente afectada então, pela chamada "peste grande", como sabemos (vd., entre outros, RODRIGUES, Teresa - *Crises de Mortalidade....* e *As estruturas populacionais...*, pp. 218-219).

722 No primeiro desses anos noticia-se o isolamento de uma casa na Rua da Senra e o degredo dos seus ocupantes, na sequência da identificação de uma criança afectada (A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 12-13). Na segunda data mencionada decorre um longo processo de pedido de indemnização pela destruição, pelo fogo, do "fato" (desconhecemos se no sentido de roupa envergada se de toda a fazenda e mercadoria transportada) de um Diogo Rodrigues, morador em Vila do Conde, o qual morrera em degredo num navio que viera de La Rochelle (A.M.V.C. - Lv. 1581).

Quadro 3

Rebates de Peste em Vila do Conde - Distribuição geográfica de focos epidémicos

Anos	Lugares Afectados (Reino)	Lugares Afectados (Fora do Reino)
1466	V. Conde /Azurara	
1509	Lisboa / Póvoa de Varzim / Formariz	
1511	Porto / S. João da Foz/ Matosinhos / Terras da Maia / Amarante	Londres
1538	Viana	
1539	V. Conde	La Rochelle
1540		Londres
1541		Londres
1545		Londres / Flandres
1546		Costa de Inglaterra / Flandres (Ardmuden)
1547		Costa de Inglaterra / Flandres
1548		Londres
1552		Inglaterra / Galiza
1557	Norte do Reino	
1563		França / Inglaterra
1564		Castela-a-Velha
1565	Azurara	
1566		Inglaterra
1568	Esposende / Barcelos / Braga	
1569	Freguesia de Ribeirã / Azurara	Galiza
1578		Galiza
1579	Lisboa	
1580	V. Conde	
1581	Todo o Reino	
1582	Massarelos	
1585	Mosteiro e freguesia de Ferreira/Mosteiro de Vilela	
1586	Viana	
1589	Atouguia / Cascais	
1592	Baião	
1593		Ilha de Malta / França
1595		Galiza
1596		França
1598	Lisboa / Caminha / V. Conde	França / Bretanha / Biscaia / Galiza
1599	Guimarães / Esposende	
1601	Fajozes / Mindelo	
1603		Ilhas Canárias/Inglaterra
1614		Galiza
1617		Amsterdão
1618		Noruega
1624		Palermo / Portos do Levante
1625		Berbéria
1630		França / Itália (Milão)

Fontes: A.M.V.C. - Lv. 16 a 27 e Lv. 827 a 853.

mente ligada a todos os focos pestíferos com origem em portos estrangeiros, sendo esta, numa mera contagem de ocorrências, estatisticamente dominante. Se atendermos a que as referências a surtos epidémicos em Esposende, Viana do Castelo, Porto, Aveiro, Atouguia, Cascais ou Lisboa poderiam, por sua vez, revestir duplas vias de contacto, ficará porventura claro que a maior frente de exposição da vila era, sem dúvida, a marítima. Sirva esta observação para notar a necessidade de a autarquia estar obrigada a accionar formas de vigilância duplamente direccionadas, algumas das quais são, sem dúvida, comuns. Referimo-nos aos mecanismos institucionalizados através da nomeação de guardas da saúde, das visitas de sáude às embarcações e da afixação das bandeiras de saúde, símbolos falantes da situação da vila em relação a potenciais epidemias[723].

2.3.2.2. Mecanismos de profilaxia e de combate epidémico

Aos guardas da saúde cabia, de resto, efectuar as inspecções sanitárias às embarcações, como desde logo nos informa um registo de vereação do ano de 1527, em que se estabelecem os honorários a receber pelo guarda-mor por cada navio visitado e por cada pessoa colocada em degredo[724]. Não dispomos de quaisquer livros de registo dessas visitas, mas o seu *modus faciendi* não poderia diferir em muito daquilo que conhecemos para outros portos do país, nomeadamente para a cidade do Porto[725]. Acompanhado de um escrivão, o guarda-mor deveria indagar acerca do nome do mestre da embarcação, porto de registo da mesma, local de proveniência da mercadoria, escalas efectuadas e eventuais contactos com pessoas ou locais afectados pelo mal da peste.

Em caso de proveniência suspeita, ou de sinais de existência de doença a bordo, ao guarda-mor cabia tomar as medidas pertinentes, as quais poderiam ir de simples precauções profilácticas, que passavam, geralmente, pela lavagem e assoalhar, ou apenas pelo assoalhar das mercadorias transportadas, antes da sua introdução na alfândega; à definição de um período de quarentena para tripulantes, embarcação e mercadoria; à total proibição de entrada de qualquer carga transportada, em particular se se tratasse de panos ou papel ou, em extremo, à destruição pelo fogo de fatos e mercadorias suspeitas. Encontrámos, no caso específico de Vila do Conde, testemunhos que documentam qualquer uma destas ocorrências, sendo, todavia, predominantes as que se orientam para

---

723 Compreensivelmente, uma das bandeiras de saúde da vila estava colocada junto à entrada da barra, no fortim de S. Julião (cf. A.M.V.C. - Lv. 832, fl. 13 e Lv. 842, fl. 9). Outras estão referenciadas como situadas em S. Bartolomeu e S. Sebastião (vd. respectivas implantações na fig. 25). Cf. A.M.V.C. - Lv. 22, fl. 105v.

724 A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 434-435.

725 Cf. formulário das visitas de saúde efectuadas na cidade do Porto e publicadas por FERREIRA, J.A. Pinto - *Visitas de saúde às embarcações entradas na barra do Douro nos séculos XVI e XVII*, Porto, Câmara Municipal - Gabinete de História da Cidade, (1977).

procedimentos de mera precaução, balizados em esquemas empíricos de desinfecção de mercadorias através da sua lavagem e exposição solar[726].

Estas formas de vigilância e controle estendiam-se, de resto, também às fronteiras terrestres e fluviais da vila, e dependiam de um corpo de guardas organizados em milícias que efectuavam vigilância diurna e, em caso de maiores riscos, ou de maior proximidade da doença, rondas nocturnas, em esquemas montados que poderiam cobrir a vila rua a rua[727]. Note-se que as circunstâncias já apontadas como contributivas para a precaridade da defesa militar da vila: grande exposição marítima e fluvial e ausência de muralhas capazes de ostracizar o burgo, isolando-o de perigos exteriores, se constituem de igual modo como factores de risco neste domínio da defesa sanitária.

Acresce a este quadro o facto de uma população composta maioritariamente por homens do mar introduzir, através de permanentes contactos com o exterior, factores de multiplicação dos riscos de contágio e transmissão de doenças, passíveis de se espalhar, não só por toda uma tripulação, mas pela própria vila de que os seus componentes são naturais. A despeito desta constatação, e como notámos acima, são pouco numerosas as referências a surtos epidémicos generalizados na vila sendo, sem dúvida, o mais intenso aquele que a afectou nos anos 1580-81.

Como se pode inferir do exposto, as medidas tomadas em resposta a perigos efectivos ou eminentes revestem distintas tipologia e gradações. Com efeito, elas podem assumir iniciativas de simples vigilância e profilaxia, intensas conotações repressivas ou formas de assistência médica ou espiritual, uma vez que os surtos se materializem. Por outro lado, o seu vigor difere conforme a proximidade e a intensidade do perigo. Assim, se, em caso de simples suspeita o que predomina são atitudes preventivas, quando a peste se encontra às portas da vila ou nela instalada aquilo que prevalece acabam por ser rígidas medidas de exclusão e de repressão, de resto compreensíveis num quadro em que os níveis e formas de contágio se encontravam já empiricamente adquiridas.

Das medidas de vigilância e de profilaxia falámos já. Quanto às que revestem um carácter compulsivo, ainda que de natureza preventiva, elas assumem, no essencial, duas formas: degredo ou quarentena[728]. Degredo para os que, residentes na vila, são identificados como reais ou potenciais portadores da moléstia; quarentena para todos os que, aí moradores ou não, se propõem entrar na vila provindos de locais empestados ou

---

[726] Vd., sobre esta matéria, as numerosas referências contidas em livros de actas de vereação, em particular, A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 225v., 314v-315; Lv. 17, fl. 256v., 261-261v.; Lv. 18, fl. 474v.-475v.; Lv. 20, fl. 333v., 537v.; Lv. 22, fl. 33v-37, fl. 400, 404- 404v., 405v-406.

[727] Cf. registos de 30.06.1511 (A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 279-280v.); 14.11.1569 (Lv. 20, fl. 557v.-558); 26.04.1580 (Lv. 22, fl. 115v-116); 26.02.1600 (Lv. 24, fl. 369v-370); 08.04.1601 (Lv. 24, fl. 437-441).

[728] Por degredo entende-se a exclusão, do universo da vila, de agentes suspeitos de terem contraído a doença, ou daqueles por ela já afectados, os quais seriam sujeitos a isolamento em locais, exteriores ao núcleo urbano, para isso destinados, enquanto que a quarentena assume a forma de retenção, por um período definido, de pessoas, mercadorias e/u embarcações sob suspeita.

sob suspeita. Uma vez mais, é possível documentar, para o espaço de Vila do Conde, ambas as situações.

Como ilustrativas do primeiro caso, podemos citar ocorrências registadas nos anos de 1466, 1511 ou 1598. Na primeira data citada procede-se ao despejo e isolamento de uma casa da Rua da Senra onde uma criança fora atacada de peste[729]; na segunda determina-se o encerramento da casa de Pantalião Dias, cristão-novo, comerciante com negócios na cidade do Porto, que se encontrava ao tempo infectada, determinando-se o seu degredo até se averiguar se estava ou não afectado[730]; na terceira estabelece-se um acordo para obrigar ao degredo, com um significativo corpo de guarda, um Francisco André, e toda a sua família, o qual, provindo da Corunha, ao tempo atacada de peste, desrespeitara a quarentena imposta[731]. Para além destas, muitas outras não noticiadas deverão ter ocorrido, por norma, sempre que a pestilência se declarava na vila.

Pelo que nos informa a documentação, um dos locais de degredo situar-se-ia em Santiago, num dos extremos do núcleo da vila (cf. fig. 25). Aí deveriam permanecer também todos os que se encontravam de quarentena. O tempo de retenção de pessoas e bens diferia conforme o risco potencial. Assim, deparamo-nos com ordens de quarentena que variavam entre os 6 e os 60 dias[732]. O não cumprimento do estabelecido, envolvendo pessoas e mercadorias, seria punido com multas que variaram, nos registos compulsados, entre os 500 e os 2000 reais, e a própria pena capital[733].

Os mecanismos institucionais mobilizados, assim como as medidas profilácticas, de vigilância, de isolamento e de repressão enunciadas enquadram-se, pela sua tipologia, incidência e campos de actuação, num programa generalizado, e de implementação atestada a nível de todo o reino. Os pressupostos em que se baseiam serão, de resto, sistematizados no *Regimento que se ha de observar succedendo haver peste (de que Deos nos livre) em algum reyno ou provincia confinante com Portugal*, datado de 1693[734]. Da informação apresentada a partir do estudo do caso específico de Vila do Conde importa, pois, que retenhamos apenas que a sua exposição marítima a tornava duplamente vulnerável: o facto de ser porto de mar, e de a sua população ser constituída, de forma maioritária, por gente a ele ligada introduziria, como de resto em todos os portos do país, duplos factores de risco, a que a autarquia, accionando modelos institucionalizados e perfeitamente testados por séculos de provações, parece ter

729 A.M.V.C. -Lv. 16, fl. 12-12v.
730 *Ibidem*, fl. 275-275v.
731 A.M.V.C. - Lv. 24, fl. 236-236v.
732 Vd., entre outros, os registos de 08.02.1509, 17.04.1509; 08.10. 1509 (A.M.V.C.- Lv. 16, fl. 140, 156, 192); 17.03.1511 (Lv. 16, fl. 225v.) ou 19.12.1579 (Lv. 22, fl.71).
733 Vd., a título de exemplo, os registos de 12.02.1509 (A.M.V.C.-Lv. 16, fl.140) ou 17.10.1548 (Lv. 18, fl.174).
734 Publ. FERREIRA, J. A. Pinto - *op. cit.*, pp. 23-33.

respondido com eficácia, se atendermos ao baixo número de ocorrências epidémicas de facto recenseáveis nesta vila.

A sua cronologia dever-nos-á ser ainda útil para perceber quebras nos rendimentos e receitas concelhias, nos arrendamentos da alfândega e nos principais impostos aí colectados, mas também para equacionar análises envolvendo os níveis de movimento portuário. Para a cabal compreensão desta matéria, importa ainda que se perceba a real dimensão do burgo, em nada comparável, em termos de concentração demográfica ou dinâmica social, a cidades como o Porto ou Lisboa, e se atenda ao facto de Vila do Conde não ser um ponto de convergência privilegiado das principais rotas terrestres de Entre-Douro-e-Minho. Estas são matérias já tratadas nos capítulos anteriores, e para as quais remetemos no intuito de com elas se estabelecerem as necessárias interrelações.

Estudada a morfologia do litoral e da barra e as características hidrogáficas do Ave; equacionada a dimensão e implicações do fenómeno de assoreamento do rio e barra; discutidas as principais formas de intervenção humana nesse espaço, seja sob a forma de projectos e obras, seja de criação de estruturas e dinamização de procedimentos de acesso à vila por via marítima; compreendidos os principais factores de risco decorrentes do estatuto de porto de mar que caracteriza Vila do Conde e captados os principais mecanismos e procedimentos de defesa, militar ou sanitária, cremos ter traçado um quadro global que permita aclarar o objectivo básico que orientou esta exposição: o de esclarecer de que modo a circusntância de Vila do Conde ser um activo porto de mar em Entre-Douro-e-Minho interferiu com a vivência da vila, por um lado e, por outro lado, discutir em que medida as suas particulares características topográficas e morfológicas poderão ter estabelecido correlações válidas com processos de projecção ou decadência das actividades de navegação e comércio projectadas a partir desse espaço.

Importa que de seguida nos debrucemos sobre o terceiro elemento capaz de interferir de forma significativa nessa projecção para o exterior: os homens, abordados a partir do triplo ponto de vista dos seus contingentes, estrutura demográfica e perfil socioprofissional.

CAPÍTULO 3

ESTRUTURA DEMOGRÁFICA E SOCIOPROFISSIONAL

3.1. Evolução e mobilidade populacional

No prosseguimento da tentativa de delinear os contornos efectivos do espaço que estudamos, e no intuito de apresentar os instrumentos operativos e os quadros de compreensão do envolvimento de Vila do Conde no processo de projecção ultramarina, importa que nos fixemos sobre o último, mas não menos importante, factor: o quadro humano, a força populacional da vila que dinamiza, suporta e enquadra, condicionando as expectativas e as possibilidades de projecção para o exterior.

A exposição que agora iniciamos baliza-se em entendimentos e objectivos que importa, desde já, explicitar. Em primeiro lugar, as estruturas e movimentos populacionais serão abordados, neste trabalho, em dois momentos distintos, num quadro que procurará, por um lado, diferenciar as tendências globais das específicas e, por outro lado, distinguir os fenómenos demográficos que se constituem como condicionantes de processos sociais daqueles que se apresentam como directas decorrências, ainda que com frequência também como factores, do fenómeno expansionista.

Assim, curvas gerais de movimento populacional, taxas de natalidade, nupcialidade e mortalidade, formas de mobilidade populacional, endogenia e exogenia matrimonial serão abordadas nesta I Parte, enquanto as taxas de natalidade diferenciais e intervalos intergenésicos calculados em função de grupos profissionais, as de mortalidade no exterior ou as de masculinidade estabelecidas a partir de registos de baptismo e óbito serão estimadas apenas na última parte desta dissertação, no pressuposto de que estas se constituem como fenómenos decorrentes e directamente ligados ao envolvimento da vila no fenómeno de projecção marítima e colonial. Assumimos, na primeira perspectiva, um posicionamento próprio da História da População, para o articular, na última parte da nossa investigação, com as preocupações básicas da Demografia Social[735]. Isto é, procuraremos partir de uma avaliação do estado e da evolução da população no século XVI para, recorrendo à entretanto estudada dinâmica socio-económica da vila, evidenciar, por fim, as suas articulações com o fenómeno expansionista. Aquilo que nos mobiliza é, assim, por um lado, perceber de que modo a dinâmica populacional interfere no particular processo histórico que estudamos e, em paralelo, captar as relações estabelecidas entre essa dinâmica e as variáveis demográficas. Para tanto, recorreremos a metodologia e a conceitos operativos da Demografia Histórica, mas apenas em domínios imprescindíveis à prossecução dos objectivos que previamente enunciámos.

---

[735] Aqui assumimos, na explicitação destes conceitos, os entendimentos veiculados por NAZARETH, J. Manuel - *Princípios e métodos de análise da demografia portuguesa*, Lisboa, Editorial Presença, (1988), pp. 42-50.

3.1.1. Estimativa global

Aquilo aque de imediato importa captar é a curva de evolução populacional, definida primeiro numa abordagem aproximada, através de indicativos fornecidos de forma esparsa pela documentação, para depois a cotejarmos com os dados fornecidos pelos registos de baptismo, casamento e óbitos que o cartório paroquial proporciona.

Prosseguindo uma perspectiva cronológica, o primeiro indicador de que dispomos é apresentado pelas inquirições afonsinas de 1258, onde são contabilizados 300 casais[736]. Em 1503, numa carta régia de nomeação de mais um tabelião para a vila, invoca D. Manuel o " ... *crecimento e grande povoração que se caussa por ser lugar de grande trauto e negocio...*"[737]. A indicação seguinte a que acedemos é de 1512, e revela um indiscutível crescimento interno do burgo, tanto do ponto de vista demográfico, quanto económico. Trata-se de um parecer de um avaliador das rendas das alfândegas da vila, Gomes Fernandes, o qual declara: "... *achei que o ditto logar de Vylla de Conde hia em muito crecimento de navios e asy se nobrecia quada ves em mais com ho logar de Zurara* ... " [738]. Por sua vez, em 1513, a abadessa do Mosteiro e os tabeliães da vila, réus num processo que envolvia a criação do cargo de escrivão dos feitos do mar, contabilizam os fogos da vila entre 600 e 700[739].

Indicador igualmente eloquente do manifesto crescimento populacional da urbe é o fornecido pelo numeramento de 1527/32[740], no qual se indica o montante de 905 vizinhos, apenas para o núcleo da vila. Aplicando a este valor o coeficiente multiplicativo 4, que se nos afigura adequado para este espaço e tempo[741], obteríamos um universo de cerca de 3.600 habitantes. A este valor teríamos, porém, que acrescentar os 1010 mancebos solteiros, destacados como tal na fonte, entendendo-se por tal, de acordo com a definição do documento, "... *mancebos solteiros de dezoyto pera trinta annos que vyvem com seus pays e ammos...*"[742]. É certo que essa faixa populacional reveste noutras vilas de Entre-Douro-e-Minho, nomeadamente em Caminha e Viana, valores de igual modo

---

[736] Inquirição de 1258, publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, doc. II-A, p.39.

[737] A.N.T.T. - Chanc. D. Manuel, lv. 35, fl. 11, publ. PEREIRA, Cordeiro - *op. cit.*, p. 209. Transcrição feita a partir do original.

[738] Idem - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 42, mç. 14, fl. 12v.

[739] Idem, cx. 44, mç. 16, s.n. Carta de sentença, em pergaminho, de Évora - 17.Fevereiro.1513.

[740] Numeramento de 1527/32, publ. A. Braamcamp Freire - *loc. cit.*, p. 261.

[741] O coeficiente multiplicativo por que optámos, aparentemente baixo dentro dos intervalos sugeridos para este período de tempo pelos especialistas da história demográfica (4), deve-se, antes de mais, à circunstância, que provaremos, de a população da vila ser maioritariamente marítima e ligada, em consequência, a navegações de longo curso, de que decorrem ausências prolongadas. O número de filhos por família que viremos a apurar para células familiares dos homens do mar e da terra, 1,7 e 3,2, respectivamente (cf. II. C. 2), levam-nos a apontar para um coeficiente mediano, o de 4 indivíduos por agregado familiar, como o mais aceitável para o nosso universo. A opção por este coeficiente multiplicativo baseia-se, em paralelo, em indicadores apurados por Helena Osswald para a cidade do Porto (cf. tese de doutoramento em curso sobre *Estruturas de família no Porto - Século XVII*), cujos valores serão oportunamente publicitados.

[742] Numeramento de 1527-32, publ. FREIRE, Braamcamp - *loc. cit.*, p. 249.

significativos. Note-se, porém, que para Vila do Conde o peso deste número em relação à globalidade da população é sensivelmente mais elevado que nesses outros portos de mar, como se projecta no quadro 4. Se atendermos à falta de termo e, portanto, à exiguidade do número de núcleos familiares voltados para a a exploração agrícola, pensamos não ser abusivo assumir que a maioria destes mancebos seria atraída à vila por actividades de navegação ou por ofícios mecânicos de apoio às mesmas. Esta constatação introduz já um tópico de mobilidade geográfica, que retomaremos à frente.

Quadro 4

População de alguns portos de Entre-Douro-e-Minho em 1527/32

Localidades	Nº Fogos Núcleo	Nº Fogos Termo	Nº Total de Habitantes	Nº de Mancebos	% de Mancebos
Caminha	280	520	3.200	760	23,8
Viana	962	1.142	8.416	1.660	19,7
Esposende/ Fão	272		1.088		
V. Conde	905	15	3680	1.010	27,4
Azurara	371		1.484		
Leça/ Matosinhos	677		2.708		

Fonte: Numeramento de 1527/32. Entre-Douro-e-Minho, publ. FREIRE, Braamcamp - *Povoação de Entre Doiro e Minho no XVI Século.*"Archivo Historico Portuguez", vol. III, 1905, pp. 241-273.

Dado a fonte nos permitir, cremos ser oportuno ensaiar uma comparação entre os números apresentados no numeramento em estudo para os portos de Entre-Douro-e-Minho com dimensão comparável à de Vila do Conde, o que pressupõe a exclusão da cidade do Porto. Pelos quantitativos apresentados no quadro 4 de imediato se verifica que Vila do Conde e Viana se destacam dos restantes, aproximando-se entre si, de forma a constituir os únicos pólos a ultrapassar a fasquia dos 500 fogos. Leça e Matosinhos atingem o valor de 677 fogos, mas em conjunto. A fidedignidade do cômputo apresentado pelo numeramento parece confirmada pela estimativa indicada num documento da chancelaria régia, de 1528, no qual se nomeia, pela primeira vez, um segundo procurador do número para a vila, tendo em conta a existência, no burgo, de 900 ou 1000 vizinhos, pelo que se tornava imperativo reforçar as suas estruturas judiciais[743].

Notações subsequentes, do início da década de 40, persistem em apontar um indesmentível crescimento populacional. A sua apresentação justifica, porém, algumas precisões. Uma das informações é veiculada pelos anos de 1540 numa carta enviada ao rei por um procurador do Mosteiro de Santa Clara visando provar ser inaceitável a alienação da jurisdição da vila por apenas 9.000 cruzados. Ao declarar que qualquer potência interessada daria muito maior quantia por Vila do Conde, diz o autor dos apontamentos

[743] A.N.T.T. - Chanc. D. João III, lv. 14, fl. 79.

que a vila "*...he segundo dizem de mil e dozentos vezinhos todos mui riquos e mui abastados...* "[744]. A intencionalidade do texto deverá, por prudência, levar-nos a questionar o rigor do cômputo, o qual pode estar inflaccionado, tanto mais que no mesmo ano de 1540, e nos autos que decorrem na vila a propósito do derrube dos açudes do rio, partes igualmente apostadas em provar a pujança da vila indicam o valor de apenas 1.000 vizinhos. O texto é, por si só, eloquente: "... *provaram que ao presente avera na ditta vylla myll vizynhos e esta mays nobrecyda e em mayor crecymento do que numqua esteve por que antiguamente eram trezentos vezynhos como se mostra pella inquiryçam atras apomtada...* " [745].

O embaraço criado pela fonte advém, contudo, do facto de fazer corresponder, explicitamente, a estes 1.000 vizinhos, 10.000 almas, apontado para um coeficiente multiplicativo, por fogo, inaceitável, à luz dos ensinamentos da história demográfica, para este período de tempo. As limitações imputáveis à mentalidade quantitativa coeva, quando opera com valores desta grandeza justificarão, porventura, a eventual falta de rigor. Procurando sugerir um significativo volume populacional, os intervenientes do processo apontariam para um número elevado, mas dificilmente contabilizado com rigor. Com efeito, aplicando ao número de fogos o coeficiente por que optámos, 4, o total aproximado seria de 4.000 habitantes. Não poderemos, porém, esquecer o que foi dito acerca da significativa presença de mancebos, pelo que este número poderia atingir níveis superiores, se a ele somassemos a franja daqueles que, vindos de fora jovens, integrariam os núcleos familiares dos seus mestres e amos, acrescentando, assim, a amplitude numérica dessas células familiares. O montante de 10.000 almas encontra-se, no entanto, ainda longe daquele a que com esta metodologia poderíamos chegar.

Em todo o caso, e retomando o valor apontado para esse mesmo período pelo procurador do Mosteiro a que nos referimos, o de 1.200 vizinhos, cremos que ele não deverá ser, de todo, questionado, já que se encontra confirmado, cerca de 10 anos volvidos, em 1549, e de novo num documento da chancelaria que nomeia um ajudante para Miguel da Costa, tabelião da vila. Aí, o redactor do documento afirma, invocando as declarações do tabelião, que "... *na dita Vylla Comde (sic) [...] avera mill e trezentos vyzinhos e elle he muito ocupado e não pode dar as partes o avyamento necesario...*" [746].

Menos credível parece ser o número de 800 vizinhos apontado numa carta de nomeação de um outro procurador do número, em 1543[747], já que, pelo mesmo período de tempo, em 1552, escreve o Dr. João de Barros, na sua *Geografia de Entre Douro e Minho e Tras os Montes*, fonte insuspeita nas suas intencionalidades, que Vila do Conde

---

[744] Idem - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40. mç. 11, s.n., fl. 3.
[745] Idem, cx. 37, mç. 7, s.n., fl. 8.
[746] A.N.T.T. - Chanc. D. João III. Privilégios, lv. 2, fl. 240.
[747] Idem - Chanc. D. João III, lv. 6, fl. 27.

disporia de cerca de 1.200 vizinhos, número que confirma os prévios valores apontados[748]. Os mais de 1.000 vizinhos, indicados numa outra carta régia de 1554, atestam ainda a ordem de grandeza que até agora apresentamos como válida para este período de tempo[749]

As informações posteriores de que dispomos distam destas um longo período de tempo, e referem-se já a um processo de crescimento lento, ou mesmo de decréscimo populacional. Assim, em 1602, diz-se ser a freguesia de S. Joaõ Baptista, integrante de todo o núcleo da vila, de 1.500 vizinhos[750]. Este número, sendo verdadeiro, prefigura um crescimento muito lento, quase nulo, se nos ativermos ao mais alto valor até agora apontado: 1.300 vizinhos, para o ano de 1549. As taxas de crescimento que ensaiamos no quadro 5 atestam o que dizemos[751].

Quadro 5

Evolução populacional de Vila do Conde (1513-1643)

Anos	Nº de Fogos	Nº de Habitantes	Taxa de Crescimento Anual
1513	600/700	2600	-
1527	905	3620	2%
1528	900/1000	3800	5%
1540	1000/1200	4400	1%
1549	1300	5200	2%
1552	1200	4800	-3%
1602	1500	6000	0%
cc.1640	741	2964	-2%
1643	657	2628	-4%

Fontes: Inquirição de 1258, publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, doc. II-A, p. 39; A.N.T.T.- Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 44, mç. 16, s.n.. ; Numeramento de 1527/32, publ. FREIRE, A. Braamcamp - *op. cit.*, p. 261; A.N.T.T. - Chanc. D. João III, lv. 14, fl. 79; Idem - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40. mç. 11, s.n.; Idem - Conv. Stª Clara Vila Conde, cx. 37, mç. 7, s.n., fl. 8; Idem -*Chanc. D. João III. Privilégios*, lv. 2, fl. 240; Idem - *Chanc. D. João III*, lv. 6, fl. 27; BARROS, D. João de - *Geographia d'Entre Douro e Minho e Tras-os-Montes*, Porto, B.P.M.P., 1919, p. 47.; A.N.T.T. - Chanc. D. João III. Privilégios, lv. 3, fl. 199-199v.; A.M.V.C. - A/159; A.N.T.T. - *Manusc. da Livraria*, nº 488; A.M.V.C.- Lv. 1877, fl. 31v.-193v., respectivamente.

---

748 BARROS, D. João de - *Geographia d'Entre Douro e Minho e Tras-os-Montes*, Porto, B.P.M.P., 1919, p. 47. Numa perspectiva meramente comparativa, diga-se que o valor apontado por Belchior Alvares, tabelião de Viana de Foz do Lima era, para essa vila e para o ano de 1553, de 3.000 vizinhos (A.N.T.T. - Chanc. D. João III. Privilégios, lv. 1, fl. 336v.).

749 A.N.T.T. - Chanc. D. João III. Privilégios, lv. 3, fl. 199-199v.

750 A.M.V.C. - A/159. Carta régia de Filipe II, de 17.Agosto.1602.

751 Utilizámos, para o cálculo das taxas de crescimento anual a seguinte fórmula: $r=(\sqrt[m]{xn/xt}-1)x100$, sendo "r" a taxa de crescimento, expressa em percentagem ; "m" o número de anos que medeia o primeiro e o último período, "xt" o valor do primeiro período; "xn" o valor do último período.

Desconhecemos se esta última informação remete para um crescimento lento, ou, pelo contrário, se referencia um processo que é já de decréscimo populacional, tendo-se, entretanto, conhecido índices de projecção demográfica mais elevados. Inclinamo-nos para esta segunda possibilidade, tanto mais que o espaço que medeia as duas datas, 1549 e 1602, de cerca de 50 anos, permite essa conjectura[752]. Com efeito, no decurso dos anos de 1590, são vários os indícios de quebra demográfica na vila, patentes em algumas queixas da Câmara, sendo, sem dúvida, a declaração da Confraria do Santíssimo Sacramento que acompanha uma petição ao rei, datada de 1625, aquela que mais explicitamente a refere. Dizem, nessa data, os mordomos da confraria, em informação confirmada pelo Provedor da Comarca do Porto, que"... *por rezão da muita quebra e pobreza a que vierão os moradores da ditta vila, por cauza das muitas naos, e gentes que os inimigos e piratas tem levado della, a ditta confraria não he fabricada nem ornada como convem...*"[753]. Tem esta declaração a vantagem, não só de apresentar um quadro de declínio populacional e económico, como a de o ligar directamente a um factor muito concreto: a crise na navegação ultramarina. Esta constitui, assim, uma hipótese a testar ao longo deste trabalho.

É neste quadro referencial que se situa uma das últimas informações a que recorreremos, apresentada por uma *"Relação dos lugares das Comarcas"*, datável de cerca de 1640, e inserta nos Manuscritos da Livraria, da Torre do Tombo[754], a qual aponta, para Vila do Conde, apenas 741 vizinhos. Tal quebra populacional, exige, pelo seu significado, que avaliemos a fidedignidade da fonte. Para potenciar a verosimilhança dos números apresentados, cotejemo-los com aqueles apontados, na mesma fonte, para outros lugares e portos, nomeadamente a cidade do Porto, Viana e Azurara, tomando apenas os números referentes aos respectivos núcleos urbanos. A leitura comparativa patenteia-se no gráfico 7.

Em relação à cidade do Porto, os números apresentados envolvem, em 1527/32, o núcleo do burgo propriamente dito, mas também as freguesias que não encorporavam ainda a cidade, como Miragaia, Massarelos e Santildefonso, a par de Vila Nova de Gaia. Em 1640 o cômputo congrega essas freguesias, mas exclui Vila Nova de Gaia, cuja população é contabilizada já no respectivo concelho, o que significa que a taxa de crescimento efectivo entre os dois períodos acaba por ser mais significativa do que a representada. No que toca a Viana, os números apontados para 1640 parecem poder ser plenamente confirmados pelo levantamento feito para a cobrança do imposto da Décima Militar, em 1643. A este propósito, diz Fernandes Moreira: "*Em 1643 havia, em Viana,*

---

752 Com efeito, quando confrontado com as taxas de crescimento médio aferidas a partir dos registos de baptizados, o ano de 1602 identifica já um momento de quebra populacional, e não de incremento da mesma. Desta matéria trataremos, porém, adiante.

753 A.M.V.C. - A/ 188. Informação inserta em carta régia de 07.Novembro.1625.

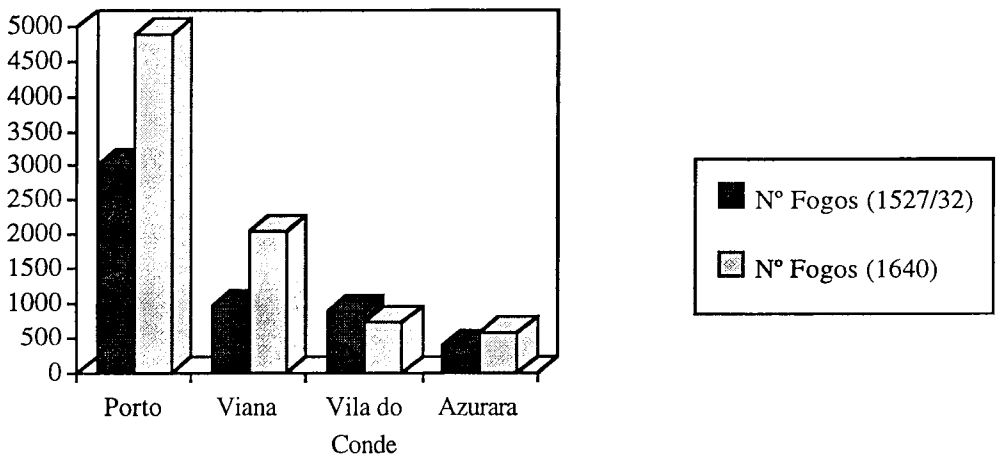
754 A.N.T.T. - *Manusc. da Livraria*, nº 488.

442 casas de aluguer. Representava 1/5 do total"[755]. Isto é, poderíamos apontar, para essa vila, e para 1643, um valor de 2.210 casas, o que em nada contradiz o número de 2.033 fogos que apurámos para o ano de 1640 na fonte em estudo[756]. Dito isto, pensamos que não há motivo para duvidar da verosimilhança do valor apontado para Vila do Conde.

Gráfico 7

População de alguns portos de Entre-Douro-e-Minho em 1527/32 e em 1640

Leitura comparativa



Fontes: Numeramento de 1527/32. Entre-Douro-e-Minho, publ. FREIRE, Braamcamp - *loc. cit.*, pp. 241-273. A.N.T.T. - Manuscritos da Livraria, 488

De resto, se recorrermos aos dados apresentados pelo rol da colecta do imposto da décima, em 1643[757], aplicada, como se sabe, ao meneio, mas também à habitação, unidade agregadora das entidades identificadas como "fogos" ou "vizinhos", o cômputo efectuado aponta para 657 unidades, depois de descontadas aquelas que são dadas como devolutas, em número de 10, e os casos daqueles que se afirma viverem com terceiros. A representatividade da fonte afigura-se-nos garantida, quer pelo carácter universal e abrangente do imposto, quer pela circunstância de nesta listagem figurarem mesmo os que nada pagam, seja pela sua condição de eclesiásticos, seja pelo seu estatuto de indigentes. O seu cotejo com o número de 741 fogos apresentados pela "Relação dos lugares das Comarcas", de 1640, confirma, pois, pela proximidade numérica, e até potencia, a constatação de um notório decréscimo demográfico definido, não sabemos rigorosamente a partir de quando, mas com traços perceptíveis desde pelo menos a década

[755] MOREIRA, Manuel António Fernandes - *Os mercadores de Viana e o comércio do açucar no século XVII*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1990, p.113.

[756] Importa que se diga que o valor apontado pela fonte é o de 4.469 vizinhos para Viana e seu termo. Ao valor de 2.033 fogos chegamos nós, aplicando ao ano de 1640 a ponderação entre núcleo e termo verificada em 1527, assumindo os riscos de extrapolação inerente a esse procedimento.

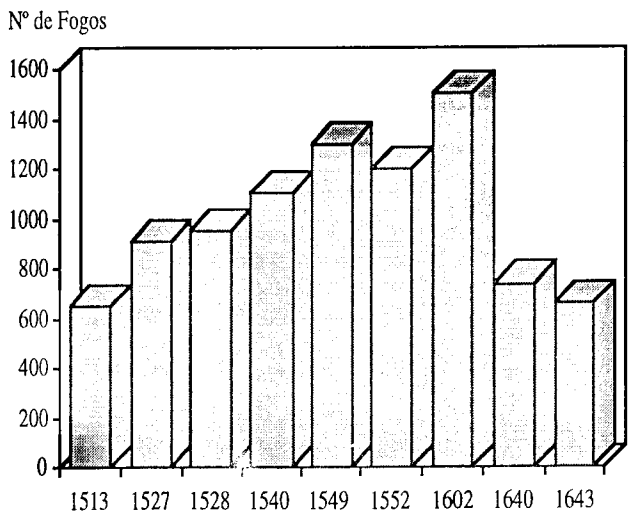
[757] A.M.V.C.- Lv. 1877, fl. 31v.-193v.

de 20 de Seiscentos. Esta tendência é, de resto, de igual modo sugerida pela informação apesentada por Rodrigo Mendez Silva, para os anos 1639/40, o qual aponta, para Vila do Conde, o total de 600 fogos[758], montante que em tudo se aproxima daquele que apontámos para 1643 (657 agregados familiares).

Apresentadas todas as informações qualitativas e quantitativas de que dispomos, integradas nos respectivos contextos de emergência, e criticada a sua representatividade, importa que a leitura gráfica substitua a descrição expositiva. Com efeito, a percepção de uma curva de crescimento e declínio torna-se, mediante os números fornecidos, indesmentível e de fácil percepção através da leitura do gráfico 8. Atente-se que para a sua elaboração excluímos algumas das indicações intermédias, seleccionado apenas as que nos pareceram, por um lado, mais fidedignas e, por outro lado, mais esclarecedoras de linhas tendenciais.

Gráfico 8

Evolução populacional a partir de valores estimados (1513-1643)



Fonte: Quadro 5

Vejamos de que modo essa linha de evolução da população da vila se projecta em relação à globalidade do reino. Aquilo que importa medir é o peso relativo, em momentos diferenciais, da população da vila em relação à de todo o país. Servir-nos-emos, para tanto, dos cálculos feitos para a globalidade do espaço metropolitano, e relativos a 1527/32 e a 1640[759].

---

758 MENDEZ SILVA, Rodrigo - *Población General de España*, Madrid, 1645. A parte relativa ao "Reyno de Portugal" foi publicada por SERRÃO, Joaquim Veríssimo - *Uma estimativa da população portuguesa em 1640* in "Memórias da Academia das Ciências de Lisboa. Classe de Letras", Vol. XVI, Lisboa, 1975, pp. 213-303.

759 Vejam-se as estimativas apresentadas por GODINHO, V.M. - *A estrutura da antiga sociedade portuguesa*, Lisboa, Arcádia, s.d. p. 20 e RODRIGUES, Teresa Ferreira - *As estruturas populacionais* in "História de Portugal", dir. José Mattoso, vol. III, pp. 202-203; DIAS, João José Alves - *A população* in

Ainda que expressiva, a linha evolutiva que daqui se destaca não deve fazer esquecer os momentos intermédios, coincidentes com dinâmicas de crescimento demográfico da vila, em que o seu peso relativo teria subido de forma consuetânea, sendo, portanto, mais notório o decréscimo sentido entre meados do século XVI e 1640.

Quadro 6

Peso da população de Vila do Conde na população total do reino

Anos de referência	População total do reino	População de V. Conde	Peso da população de V. Conde no cômputo geral do Reino
1527/32	1.400.000	3620	0,26%
1639/40	1.900.000	2964	0,16%

Fontes: Numeramento de 1527/32, publ. FREIRE, Braamcamp - *loc. cit.*"
A.N.T.T. - *Manuscritos da Livraria*, nº 488.
RODRIGUES, Teresa Ferreira - *As estruturas populacionais* in "História de Portugal", dir. José Mattoso, vol. III, pp. 202-203

As tendências delineadas, as quais teremos que avaliar mais profundamente ao longo das nossas investigações, apontam, sem dúvida, para um refluxo do protagonismo relativo da vila em estudo, mensurável, por certo também a nível do seu desenvolvimento económico interno, e consequente, eventualmente, de ciclos negativos sentidos no tráfego marítimo. Outras causas, interactivas ou não com dinâmicas sócio-económicas, poderão estar, em paralelo, na origem da evolução enunciada. Fenómenos de migração (imigração e/ou emigração) e de mobilidade populacional, oscilações de taxas de natalidade, nupcialidade e crises de mortalidade poderão ter condicionado essa linha de tendência, pelo que nos propomos explorar os dados fornecidos pelos registos de baptismos, casamentos e óbitos em ordem a um mais profundo esclarecimento desta questão. Disso trataremos a seguir, não sem antes discutirmos um outro tópico de capital compreensão: o relativo à ocupação e apropriação do espaço pelos contingentes populacionais que procuramos quantificar.

3.1.2. Densidade populacional

Com efeito, importa que percebamos a relação estabelecida entre o espaço urbano, que procuramos apreender já no capítulo anterior, e a população que dele se apropria, marcando-o com a sua própria dinâmica. O cálculo das taxas de densidade populacional apresenta-se como o indicador mais directo e objectivo para a prossecução

"Nova História de Portugal", dir. Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. V "Do Renascimento à crise dinástica", Lisboa, Presença, 1998, p. 16 e SERRÃO, Joaquim Veríssimo - *op. cit.*

desse objectivo. Relembramos aqui a fórmula simples da sua estimativa, a qual consiste na divisão do número total de habitantes de determinada unidade em determinado momento pela superfície dessa mesma unidade. O resultado será dado em número de habitantes por Km^2.

Atente-se porém, que nem sempre a superfície total da unidade em estudo, no caso vertente, a paróquia de S. João Baptista de Vila do Conde, corresponde à superfície de facto ocupada. Já aqui referimos que, numa superfície total de cerca de 6,8 Km^2, área total da freguesia, o núcleo urbano não ocuparia, no século XVI, senão cerca de 0,5 Km^2. A apresentação das densidades terá em atenção essa realidade, fornecendo a densidade média global que cremos mais próxima da efectiva ocupação urbana. Os correspondentes valores são apresentados, para os vários cortes cronológicos de que dispomos de estimativas populacionais, no quadro 7.

Quadro 7

Densidade populacional

Anos de referência	Densidade Média Global (Hab/Km^2)	Densidade no Espaço Urbano (Hab/Km^2)
1513	382,4	5200
1527	532,4	7240
1528	558,8	7600
1540	647	8800
1549	764,7	10400
1552	705,9	9600
1602	882,4	12000
1640	435,9	5928
1643	386,5	5256

Da sua leitura importa reter, antes de mais, o significado da intensidade de ocupação do espaço urbano edificado. Aglomerados que se distribuem, no tempo, na ordem dos 5.000 a 12.000 habitantes por Km^2 apontam para uma muito significativa densidade demográfica num espaço habitado restrito e densamente povoado. Cremos poder visualizar uma verdadeira colmeia humana a circular e a exercer as suas actividades quotidianas num viveiro de gente, cuja amplitude deveria ser ainda temporariamente aumentada pela população exterior que de forma flutuante aí afluía.

As densidades apresentadas, que colocam Vila do Conde a par das grandes urbes do reino, nomeadamente de Lisboa e do Porto[760], pressupõem a existência de um

[760] Helena Osswald calcula, para o núcleo urbano do Porto em 1527/32, densidades da ordem dos 2.000 fogos/km^2 (8.000 habitantes, se lhe aplicarmos o factor multiplicativo 4), e para 1623, 12.000

espaço densamente construído e o recurso, porventura, à edificação em altura como forma de resolver problemas de carência habitacional que uma área tão restrita por certo acarretaria. Desta matéria falaremos adiante. O panorama traçado por este quadro aponta também para um decréscimo significativo dos valores em jogo, o qual chega a atingir, por volta de 1640, cerca de metade das densidades de ocupação do espaço verificadas para a cronologia quinhentista documentada.

Importa que se perceba quais as movimentações demográficas concretas que estão na base daquilo que se prefigura como um influxo de tendência, responsável, quer por uma quebra significativa do peso relativo da população de Vila do Conde na totalidade do reino, quer por uma maior rarefação da ocupação do espaço interno. Movimentos oscilatórios de natalidade, nupcialidade e mortalidade, a par de fenómenos migratórios, afirmam-se como variáveis de fundamental compreensão e análise neste contexto.

3.1.3. Índices demográficos

3.1.3.1. Crítica de fontes e critérios de intervenção nos dados

São consabidos os problemas levantados pelo tratamento dos registos paroquiais, os quais se acentuam numa data em que a sua operacionalidade e eficácia é consabidamente reduzida. O período que tratamos, em parte anterior à realização do concílio de Trento, evento responsável por uma desejada generalização da prática dos registos de baptismos, casamentos e óbitos, ressente-se dos contextos que o condicionam. Em primeiro lugar, pelo carácter algo tardio de alguns desses registos. Se, para os baptismos, dispomos de dados desde 1535, para os casamentos tal só ocorre desde 1566 e, para os óbitos, somente a partir de 1595, circunstância que de imediato limita as potencialidades de exploração dessas fontes a partir do cruzamento dos seus dados. Em segundo lugar, pela qualidade dos registos, caracterizados por lacunas e formas de sub-registo explicáveis pelo desaparecimento de livros, mas também pela falta de disciplina e o desleixo dos párocos, ou mesmo pela forma de encarar a mortalidade infantil e juvenil. O quadro 8, ao projectar, para cada um dos tipos de eventos, o número total de meses sem registo, evidencia isso mesmo. Note-se contudo que, no caso dos óbitos e, em particular, dos casamentos, uma parcela, ainda que porventura não muito considerável desses meses, quando ocorrem isoladamente, podem corresponder, de facto, à inexistência de eventos a registar.

O sub-registo, ou a total ausência de registo de baptismos efectuados em situações de emergência, e protagonizados geralmente pela parteira, substituta privilegiada do pároco nessas circunstâncias, a par da inexistência do registo do óbito de menores são,

---

habitantes/Km^2, valores que não distam em muito dos apurados para Vila do Conde (cf. tese de doutoramento em curso já citada).

por sua vez, duas das mais penalizadoras limitações a uma eficaz aproximação à reconstituição das estruturas da população e às tendências de evolução demográfica. No nosso universo concreto, uma certa regularidade no registo dos baptismos só pode ser atestada a partir da década de 80, enquanto a declaração dos óbitos de menores só emerge, de forma contínua, desde 1621, não se encontrando a mortalidade infantil documentada senão pontualmente nesse universo de dados. Os registos de casamentos são, porém, os mais omissos e lacunares.

Quadro 8

Meses sem registo nos assentos paroquiais

Tipo de registo	Período documentado	Nº total de meses	Nº de meses sem registo	% de meses sem registo
Baptismos	1535-1640	1272	142	11,2
Casamentos	1566-1640	895	497	55,5
Óbitos	1595-1640	546	86	15,8

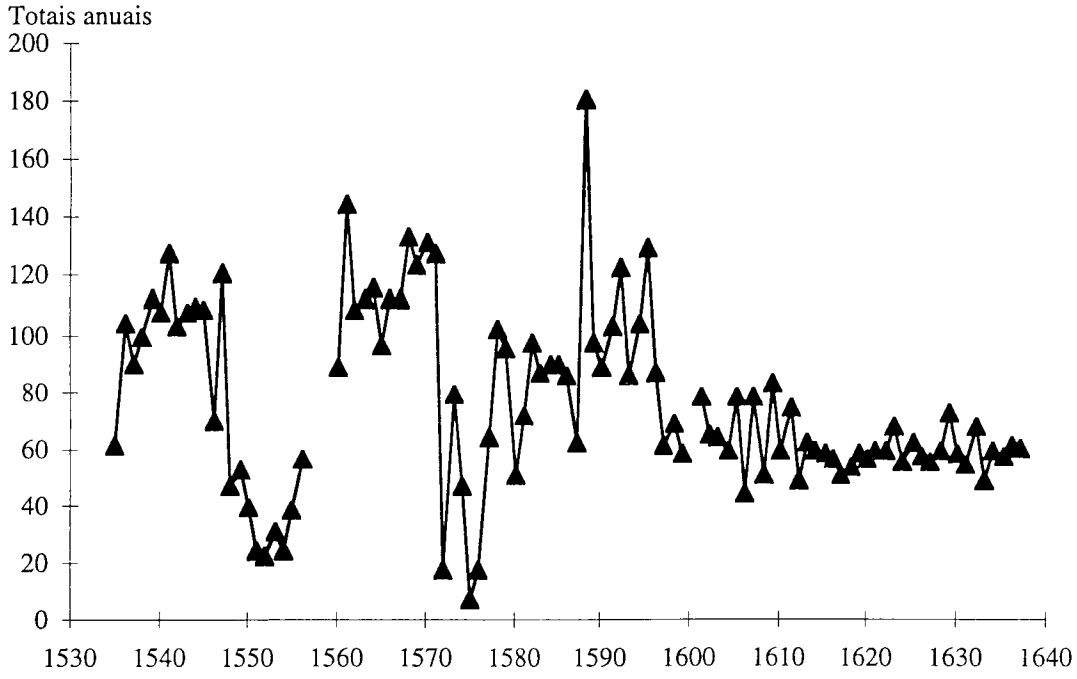
Fontes: A.D.P. - Fundo Paroquial. V. Conde. Baptismos, Lv. 1 e 2; Casamentos, Lv. 1 e 2; Óbitos, Lv. 1

Confrontados com as limitações das fontes, apresentemos, a partir dos gráficos 9, 10 e 11, as perspectivas de evolução populacional que estas, em bruto, nos fornecem, as quais patenteiam linhas de evolução tendenciais. O traçado do gráfico de registos de baptismos remete-nos para duas realidades, a primeira das quais relativa à qualidade dos dados. São, de facto, patentes omissões totais nos anos 1557/58/59 e 1600, a par de oscilações bruscas que apontam nítidas práticas de sub-registo. Veja-se o que ocorre entre 1548 e 1556, ou entre 1575 e 1577, inexplicável à luz do que se conhece dos contextos de crises epidémicas ou militares. A quebra de registos de 1580/81 encontra uma natural explicação no surto de peste que afectou todo o país, sem poupar Vila do Conde, como vimos.

A segunda realidade que a partir deste gráfico podemos aferir é a da existência de dois momentos evolutivos nas tendências enunciadas: um primeiro, de mais longa duração que, desde 1535 e até meados da década de 90, prefigura uma curva ascendente que tende a estabilizar desde a década de 70; e um segundo ciclo, claramente perceptível desde meados de 90 e até final do período em estudo, que aponta para uma nítida inflexão descendente da curva evolutiva. Em termos mais concretos, enquanto no primeiro período encontramos um valor referencial médio que medeia os 110/120 baptismos/ano, com oscilações explicáveis pela realidade do sub-registo a que nos referimos, no segundo, esse valor decresce para aproximadamente 60 baptismos/ano. Este quadro global em nada contradiz, de resto, o delineado, em traços menos precisos, pelos valores estimados que anteriormente apresentamos (cf. quadro 5).

Gráfico 9

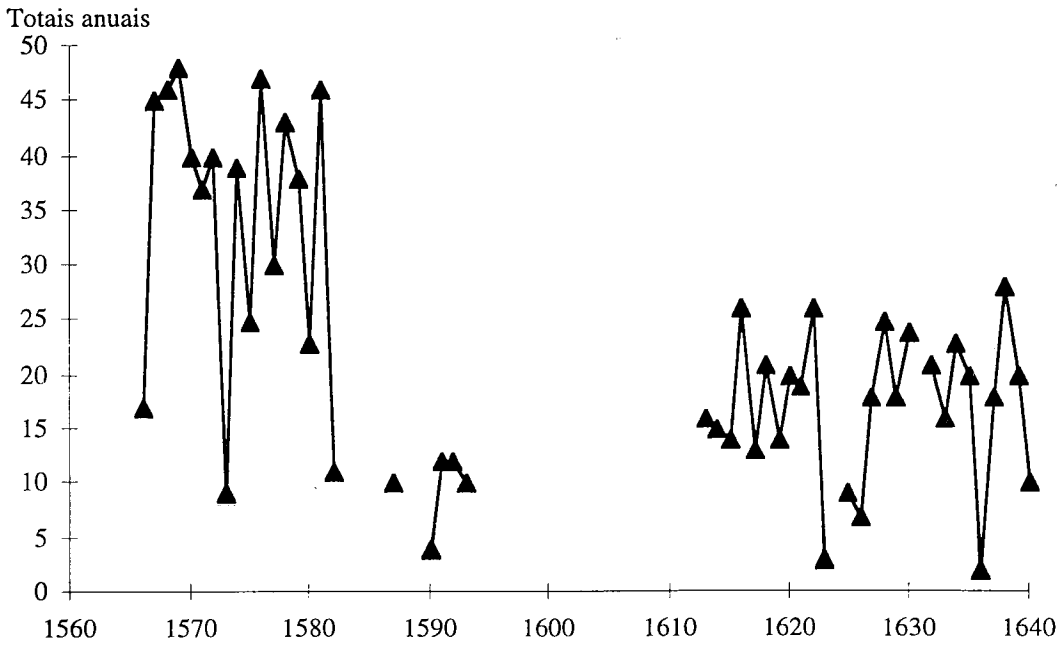
Registos de baptismo - Distribuição cronológica



Fonte: Apêndice A.8a

Gráfico 10

Registos de casamento - Distribuição cronológica



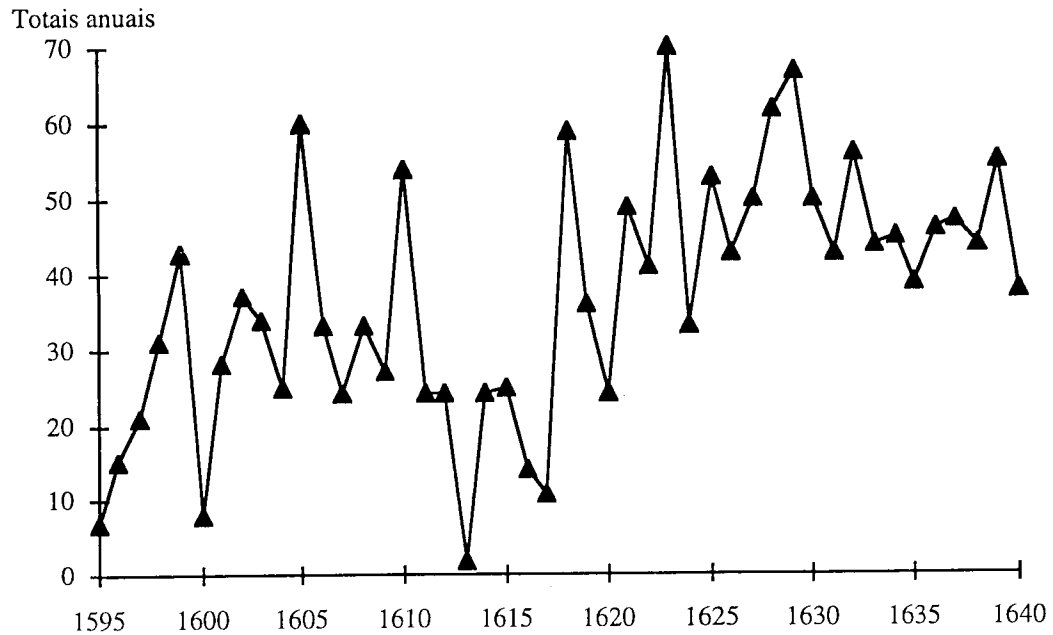
Fonte: Apêndice A.9a

Idêntico panorama pode ser aferido a partir do gráfico de distribuição dos registos de casamentos, ainda que com as limitações impostas pelo longo período de mais de 30 anos sem registo. Aí, da fracção cronológica que se define entre os anos 1566 e 1582, na qual nos deparamos com um número médio próximo dos 40 casamentos/ano, passamos para uma outra, aferida a partir de 1613, que aponta para a fasquia média dos cerca de 20/25 matrimónios anuais.

Diversa se configura, porém, a distribuição anual dos óbitos, a qual, para além de uma maior regularidade traçada desde os anos 1616, apresenta índices referenciais claramente inferiores nas duas primeiras décadas documentadas, as de 1590 e de 1600. Afigura-se-nos que a insensibilidade daquele que regista às ocorrências dos óbitos de menores, variável de reconhecido peso na estrutura demográfica de Antigo Regime, os quais não se referenciam, de forma sistemática, até 1613, é a clara responsável por este traçado, aparentemente contraditório com as tendências até agora aferidas a partir dos dois outros índices demográficos.

Gráfico 11

Registos de óbito - Distribuição cronológica



Fonte: Apêndice A.10a

Nesse pressuposto, cremos não poder prosseguir uma análise mais fina dos dados, a qual contemple número de ocorrências médias por período definido, taxas de crescimento demográfico, *ratios* entre baptismos/casamentos e baptismos/óbitos, taxas brutas de natalidade, nupcialidade e mortalidade, sem antes ensaiarmos uma correcção do

universo de dados que as fontes proporcionam. Com efeito, se reconhecemos que os documentos são condicionadas pelos seus próprios agentes e mecanismos de produção, filtrando, desse modo, a realidade que projectam, cremos ser nossa obrigação científica tentar ultrapassar, sempre que possível, esses condicionalismos, em ordem a uma mais eficaz e rigorosa aproximação à realidade histórica, que contempla, no caso vertente, a evolução populacional e as estruturas demográficas de Vila do Conde no período em estudo.

Estamos conscientes dos riscos de tal opção. Conhecemos a variabilidade de curta duração e a imprevisibilidade que afecta as estruturas demográficas de Antigo Regime. Sabemos da existência de efeitos ocasionais resultantes de fenómenos de natureza excepcional que interferem com os mecanismos demográficos em estudo. Cremos, todavia, que os benefícios resultantes da obtenção de séries sequenciais e mais completas, ainda que decorrentes de uma intervenção do investigador nos dados fornecidos em bruto pelas fontes, justificam que tal caminho seja seguido, desde que condicionado por critérios de razoabilidade, cautela e rigor, dos quais procuraremos não nos afastar. Assim, ainda que baseando-nos em mecanismos de intervenção abundantemente estudados pela tratadística sobre esta matéria, não nos afastaremos das sugestões do nosso próprio objecto de trabalho, sem nunca aplicar, de forma mecânica, modelos, taxas de correcção e fórmulas validadas para outros espaços e universos, porventura distintos do nosso próprio campo de trabalho.

Em síntese, os mecanismos de intervenção em que nos basearemos resumem-se aos seguintes:

1°. Procederemos a interpolação de dados em casos de lacunas decorrentes, de forma evidente, de falhas de registo, tomando estas precauções:

a. não interferência em anos com um só mês sem registo de ocorrências, já que tal pode não decorrer de deficiências de registo, mas antes ser reflexo da própria realidade, particularmente no caso dos casamentos, eventos de ocorrência menos frequente que os restantes actos em estudo;

b. correcção de lacunas mensais e anuais baseda nas médias ponderadas obtidas nos 10 anos, de registo contínuo, que precedam a ocorrência.A reconstituição terá em conta os pesos médios mensais obtidos para esses dez anos. Quando ocorram, num ano, falhas de dois ou mais meses, de cuja interpolação resultasse um somatório mais elevado do que a média a que nos referimos, dispensamo-nos de intervir, no pressuposto de que os registos desses meses pudessem ter sido deslocados para o mês imediatamente seguinte, ou posteriores;

c. opção, quando o período lacunar se situa em momentos que se prefigurem de transição em termos de evoluções de média duração, pela prévia definição de uma linha

de evolução tendencial, tendo em conta os anos precedentes e posteriores. Tal ocorrerá com os registos de casamento, nos quais os anos 1582 a 1612, profundamente lacunares em termos de registos, se encontram, claramente, nessa situação. Veja-se, para aferir o que dizemos, o gráfico 10.

2°. Não interferiremos em situações que se nos afiguram de simples sub-registo, já que a reconhecida imprevisibilidade dos comportamentos demográficos do período em estudo não nos permite determinar, com rigor e segurança, quando se trata de uma escassez natural de ocorrências ou de lacunas da fonte;

3°. Corrigiremos, na intenção de aproximar os números de baptismos celebrados aos número efectivo de nascimentos, de forma uniforme, de acordo com a sugestão de Louis Henry, todo o universo desses registos, somando-lhe o valor de 3%, que o autor prova corresponder, em média, aos óbitos de recém-nascidos ocorridos antes do baptismo[761];

4°. Abster-nos-emos de aplicar aos registos de óbitos factores de correcção resultantes da não inclusão, em grande parte do universo, dos óbitos de menores e, na globalidade dos assentos, da mortalidade infantil. Tal opção estriba-se numa dupla ordem de razões: 1°. deparamo-nos, nos registos de óbitos de menores, com taxas de ponderação anual que oscilam entre os 1,8 e os 100% dos óbitos declarados; 2°. mesmo nos 10 anos de registo mais consecutivo, correspondentes ao período de 1621 a 1630, a taxa média encontrada é de 15,6%, claramente deflaccionada em relação ao que se conhece das taxas de mortalidade infantil e juvenil em sociedades de Antigo Regime, o que atesta a má qualidade dos dados.

Nesta conformidade, e à falta, por um lado da inclusão sistemática da mortalidade infantil e, por outro lado, atendendo à pouca fiabilidade das percentagens encontradas para os óbitos de menores, optámos por não interferir com taxas de correcção desta natureza, no pressuposto de que tal procedimento não contribuiria, à falta de bases seguras de reconstituição, para um efectivo rigor estatístico. Apenas nos permitimos aplicar a taxa de 3%, já acrescentada aos baptismos, referente à taxa média dos que morrem antes de baptizados. Só deste modo manteríamos bases mais rigorosas de comparação entre os dois universos.

Os dados estatísticos e gráficos, que de seguida apresentamos, resultam da aplicação destes critérios que cremos respeitar as fontes e ser condicionados pelas realidades que as produzem.

---

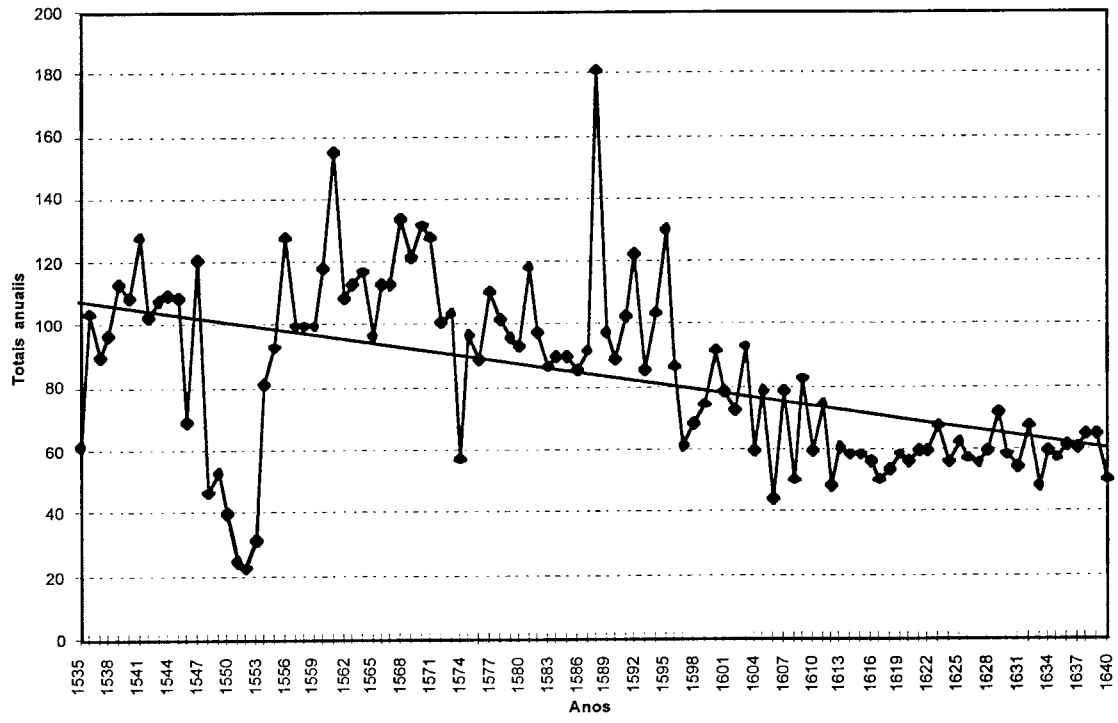
761 HENRY, Louis - *Técnicas de análise em demografia histórica*, trad. e notas de J. Manuel Nazareth, Lisboa, Gradiva, (1988), p. 86.

3.1.3.2. Saldo populacional: flutuações de natalidade, nupcialidade e mortalidade

O gráfico 12 apresenta a curva de evolução do número de baptismos, desenhada a partir dos dados resultantes da reconstituição desse universo[762]. Aí se patenteiam, com maior regularidade, os momentos evolutivos a que atrás nos referimos, de que se destaca a identificação da década de 90 como momento de viragem decisiva em sentido decrescente, depois de um nítido movimento de crescimento no número dos nascimentos que parece conhecer, em média, na década de 60, os índices mais elevados, como se patenteia no quadro 9, o qual procura aferir, a partir dos números agora apurados, as taxas de crescimento médio anual e por períodos decenais[763].

Gráfico 12

Baptismos (Universo reconstituído) -Distribuição cronológica



Fonte: Apêndice A.8 b.

---

762 Uma discriminação da tabela em que o gráfico se baseia pode ser consultada no apêncice A.8b. A avaliação da efectiva intervenção nos dados pode ser aferida pelo confronto deste apêndice com o A.8a., o qual reproduz a distribuição mensal e anual dos registos originais. Seguimos o mesmo procedimeno com os restantes eventos demográficos (vd. apêndices A. 9 e 10 a. e b.).

763 De acordo com o que estipulámos atrás, utilizamos, para o cálculo das taxas de crescimento, a fórmula: $r=(\sqrt[m]{xn/xt-1})x100$, sendo "r" a taxa de crescimento, expressa em percentagem; "m" o número de anos que medeia o primeiro e o último período, "xt" o valor do primeiro período; "xn" o valor do último período. Aplicámos esses cálculos, quer ao primeiro e último ano de cada período considerado, obtendo, assim, a taxa de crescimento anual desse período; quer ao total de cada decénio, obtendo, dessa forma, a taxa de crescimento decenal. Seguimos, na aplicação das fórmulas, a proposta de FLOUD, Roderick - *Métodos cuantitativos para historiadores,* trad. de Jaime García-Lombadero y Viñas, 3ª de., Madrid, Alianza Editorial, (1983), pp. 113-115.

Dele se destacam as ideias até agora sublinhadas, sendo patente, já desde a década de 70, uma inflexão da curva de crescimento, revelada pelos valores negativos apresentados, quer pela taxa de crescimento entre decénios, quer pela taxa de crescimento médio anual. Note-se, ainda, a tendência decrescente das taxas referentes às décadas de 40 e 50. Tal projecção, que cremos desfasada da realidade, resulta da baixa registada nas médias mensais dos registos entre 1548 e 1553. Não encontramos na realidade histórica conhecida qualquer explicação para o facto, sugerindo a linha traçada, ao que cremos, práticas de sub-registo, tanto mais que é seguida de alguns anos sem registo. Na incerteza deste pressuposto, optámos, porém, por não interferir na tendência enunciada, já que ela não resulta de qualquer lacuna efectiva nos registos.

Numa perspectiva global, e na longa duração, a linha de tendência projectada no gráfico 12 aponta para um inequívoco decréscimo do número de eventos entre as datas-limite consideradas: 1535 e 1640.

Quadro 9

Flutuações periódicas da natalidade

Períodos	Totais por período	Média anual de ocorrências	Taxa de crescimento decenal (%)	Taxa de crescimento médio anual (%)
1535-1540	592	99	_	10
1541-1550	916	92	_	-11
1551-1560	825	83	-10	17
1561-1570	1241	124	50	-2
1571-1580	1009	101	-19	-3
1581-1590	1061	106	5	-3
1591-1600	959	96	-10	-1
1601-1610	723	72	-25	-3
1611-1620	598	60	-17	-3
1621-1630	630	63	5	0
1631-1640	612	61	-3	-1

Fonte: Apêndice A.8b.

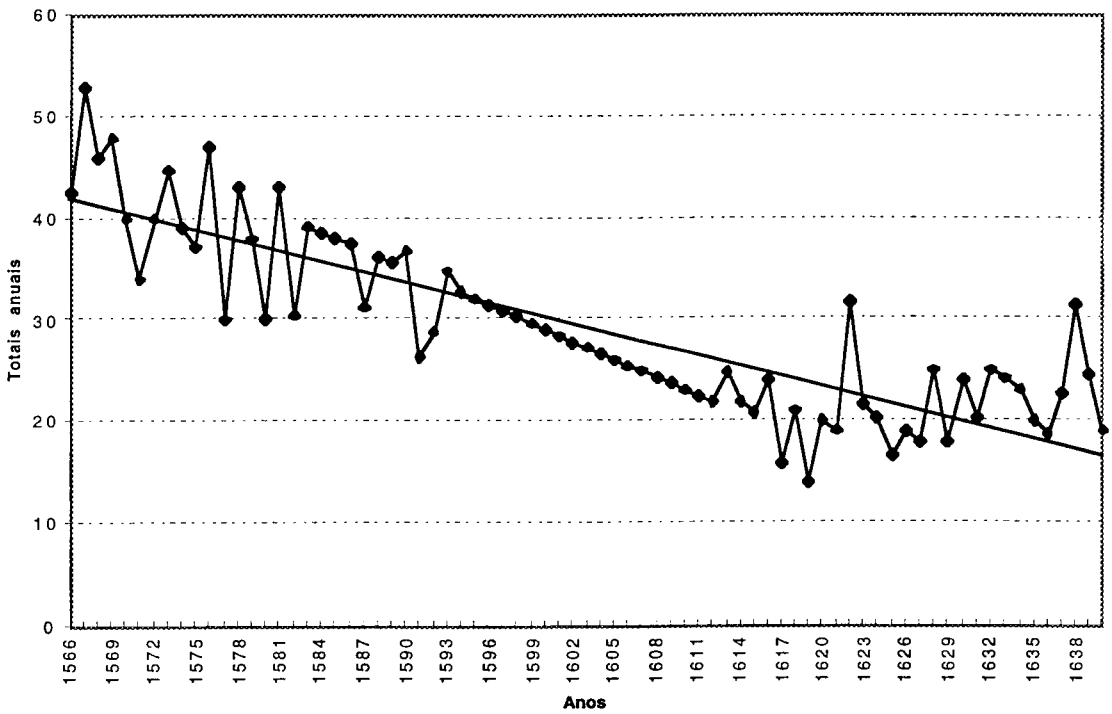
A linha de evolução do registo de matrimónios reflecte uma mais extensa intervenção nos dados fornecidos pela fonte, na tentativa de colmatar os mais de 30 anos sem registo (vd. apêndice A.9a.). Estribados nos pressupostos atrás enunciados, baseamo-nos, até 1582, nas médias apuradas no período precedente[764], optando, depois

[764] Partimos, para o estabelecimento dos valores reconstituídos, de amostragens que integram os valores declarados para os 10 anos anteriores com registos mensais consecutivos, ou com uma só unidade de

dessa data, por delinear uma curva de tendência, balizada em critérios de regressão, tendo em conta a diversa realidade que se regista em 1613, aquando da retoma dos registos pela fonte. Estamos, de facto, perante dois momentos bem diversos, de que o período lacunar constitui um tempo de charneira. Baseamo-nos, assim, em duas amostragens, uma que compreende, com algumas interpolações, 10 anos compreendidos entre 1569 e 1580; a outra que distribui igual período de tempo entre 1616 e 1634. As interpolações tornaram-se inevitáveis pela inexistência de 10 anos seguidos de registo sistemático. A linha de tendência apurada no gráfico 13 evidencia, do mesmo modo que a dos baptismos, idêntico pendor decrescente.

Gráfico 13

Casamentos (Universo reconstituído) - Distribuição cronológica



Fonte: Apêndice A. 9 b.

O quadro 10 projecta, com maior particularidade, as correspondentes taxas de crescimento anual. A tendência para uma sistemática inflexão entre 1566 e 1640, com excepção para uma ligeira recuperação na década de 80 torna-se, a partir destes índices, irrefutável, revelando-se a década de 1610 aquela em que esse indício é mais evidente. A circunstância de essa informação ser fornecida pelos próprios dados originais reforça a

registo mensal igual a zero. Excluíram-se, pois, dessas amostragens, todos aqueles que apresentassem 2 ou mais registos iguais a zero, ainda que interpolados, dilatando, então, o universo seleccionado, para os registos precedentes.

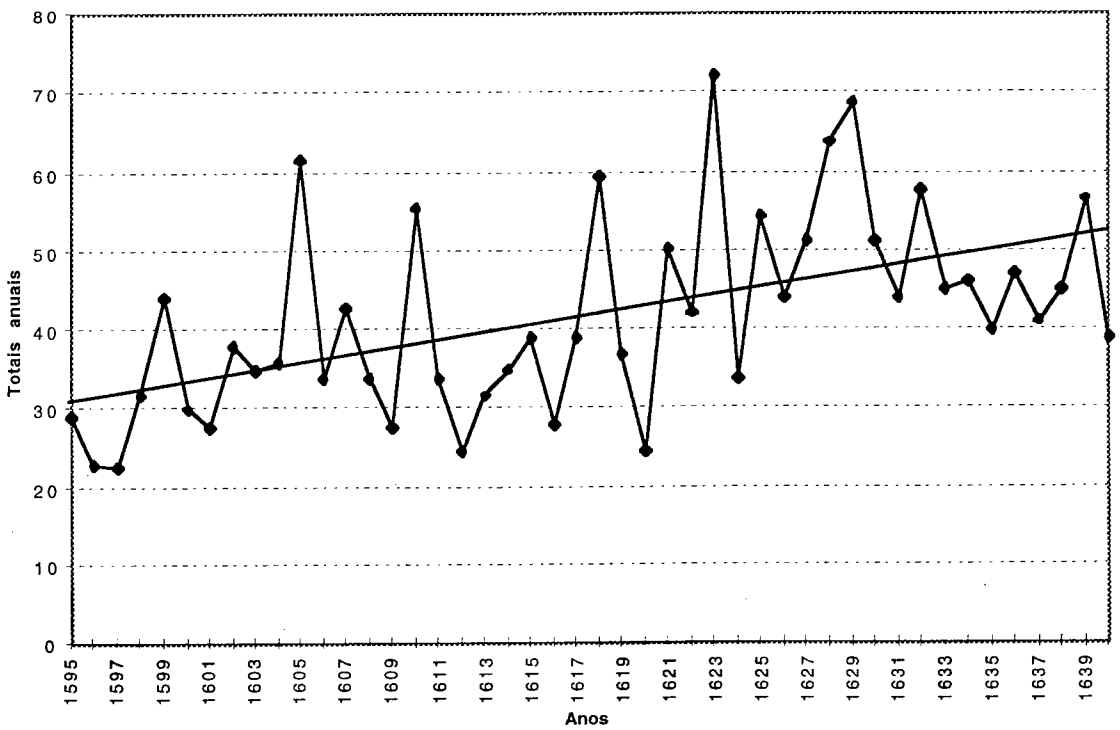
veracidade de uma tendência já aferida também a partir dos registos de baptismo. Avaliemos, por fim, as linhas delineadas pela mortalidade.

Quadro 10
Flutuações periódicas da nupcialidade

Períodos	Totais por período	Média anual de ocorrências	Taxa de crescimento decenal (em %)	Taxa de crescimento médio anual (em %)
1566-1570	229	46	—	-1
1571-1580	383	38	—	-1
1581-1590	367	37	-4	-2
1591-1600	306	31	-17	1
1601-1610	257	26	-16	-2
1611-1620	206	21	-20	-1
1621-1630	213	21	3	2
1631-1640	229	23	7	-1

Fonte: Apêndice A.9b.

Gráfico 14
Óbitos (Universo reconstituído) -Distribuição cronológica



Fonte: Apêndice A.10 b.

O gráfico 14 parte de um universo em que foi muito limitada a intervenção do investigador, já que os registos desses eventos são, dos três índices considerados, os mais consistentes e regulares, se excluirmos os problemas relativos ao sub-registo do óbito de menores e à praticamente inexistente mortalidade infantil. A reconstituição baseou-se nos critérios atrás enunciados. Com efeito, mantém-se a tendência já projectada no universo de dados quando considerado em bruto, e algo discrepante com as conclusões até agora enunciadas, a qual aponta para curvas de aumento da mortalidade em décadas em que os restantes indicadores demográficos apontam para inflexões negativas. Isso mesmo se projecta nas taxas de crescimento, anual e entre decénios, patente no quadro 11.

Quadro 11

Flutuações periódicas da mortalidade

Períodos	Totais por períodos	Média anual de ocorrências	Taxa de crescimento decenal (%)	Taxa de crescimento médio anual (%)
1595-1600	181	30	_	1
1601-1610	393	39	_	7
1611-1620	353	35	-1	-3
1621-1630	534	53	4	0
1631-1640	464	46	-1	-1

Fonte: Apêndice A.10

Note-se, porém, que tal não parece dever-se a declaradas crises de mortalidade, como facilmente se infere do cálculo da sua intensidade e magnitude[765].Com efeito, do seu cálculo apenas se atingem índices de intensidade que correspondem a crises de pequena ou média dimensão, sendo as de forte significado indiciadas a partir de intensidade de valor igual ou superior a 4[766], grau que, como se vê no apêndice A.11, apenas é atingido uma vez no nosso universo. Apontando para valores negativos (23 em

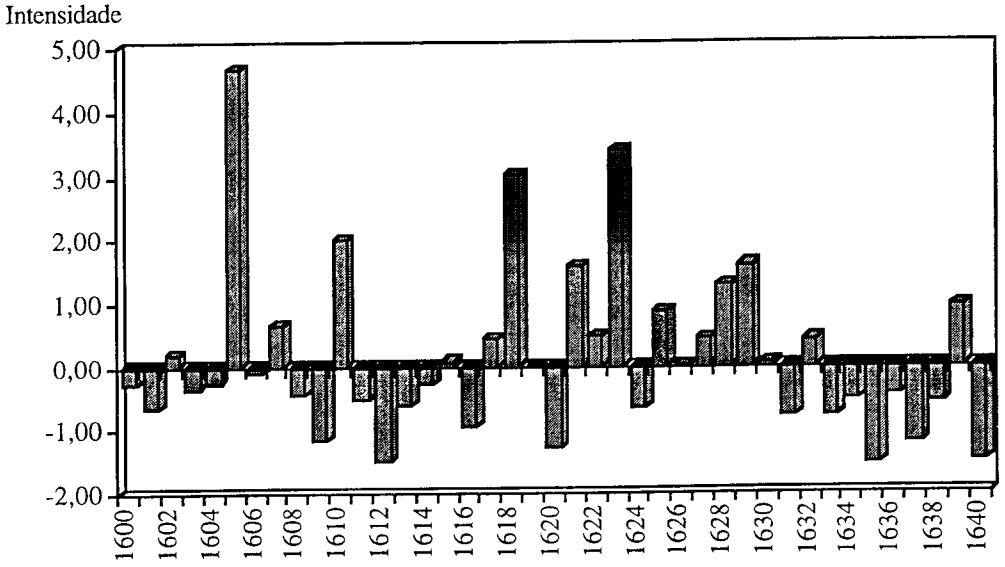
[765] Utilizámos, para tanto, a fórmula proposta por DUPÂQUIER, J.- *La population rurale du bassin parisien à l'époque de Louis XIV, Paris, 1979,* p. 248), o qual propõe o cálculo da intensidade da mortalidade em determinado ano (I) através da diferença entre o número total de mortes num ano x (D) e o número médio de óbitos nos 10 anos que lhe são anteriores (M), divididos pelo desvio padrão desses mesmos 10 anos de referência (S), ou seja, I=D-M / S. A simplicidade do método e a utilização do desvio padrão, que anula disparidades internas justificam, a nosso ver, a sua adopção. Ainda que tivessemos utilizado, por norma, e como ponto de referência, os 10 anos anteriores aquele que avaliamos, nos 5 primeiros reportamo-nos aos 5 anteriores e 5 posteriores.

[766] Prosseguimos com os parâmetros de análise sugeridos por Dupâquier, o qual propõe a seguinte correspondência: Intensidade de 1 a 2=crise menor; 2 a 4=crise média; 4 a 8=crise forte; 8 a 16= crise importante; 16 a 32=grande crise; =>32=catástrofe.

41 ocorrências), ou inferiores à unidade (11 ocorrências), o quadro apenas evidencia valores com algum significado nos anos 1628 e 1629, a nível do grau 1 de intensidade; em 1610, com intensidade superior a 2 e em 1605, 1618 e 1623 com um assinalável grau 4,7; 3 e 3,4, respectivamente (cf. gráfico 15).

Gráfico 15

Óbitos - Progressão cronológica das intensidades



Fonte: Apêndice A.11

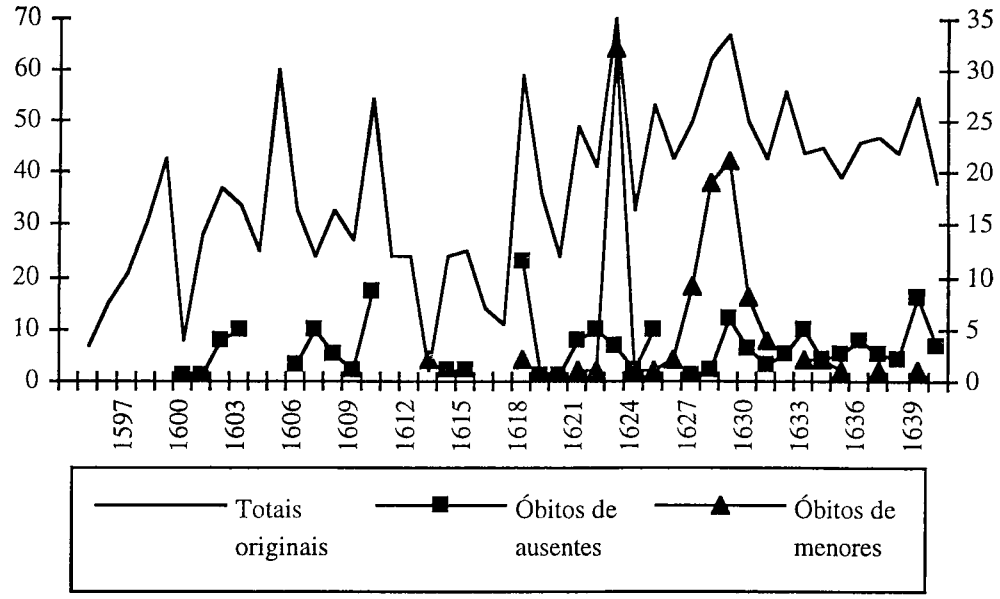
Uma vez mais, a prática de sub-registo condiciona a leitura do gráfico, já que os valores de intensidade negativa, que não transmitem, sequer, a ideia de uma ausência de crise, coincidem com anos em que as dúvidas sobre as fontes são muitas. Interrogado este quadro a partir de indagações centradas em causas epidémicas, naturais (secas, cheias, maus anos agrícolas), ou militares, factores determinantes das crises de mortalidade de Antigo Regime, fomos encontrar explicações para a tendência enunciada noutros domínios, nomeadamente nos óbitos de ausentes e no registo de óbitos de menores. Um mero confronto das três linhas evolutivas é sobejamente esclarecedor do que dizemos (vide gráfico 16 e apêndice A.12)[767].Dele se destaca uma correspondência de picos entre óbitos de ausentes e óbitos totais nos anos 1610, 1618, 1625, 1629 e 1639 e entre óbitos de menores e óbitos totais nos anos 1623,1628 e 1629. Fica, todavia, por esclarecer se tal se deve, neste último caso, a um particular cuidado de registo, ou a uma

[767] Para este confronto utilizámos, naturalmente, os valores de óbitos totais da fonte, e não os reconstituídos, já que o recurso aos valores de reconstituição desvirtuaria o confronto dos dados em causa.

efectiva crise de mortalidade infantil e juvenil[768]. Note-se, porém, que a percentagem de óbitos de menores sobre óbitos totais atinge, em 1623, 45,7% e em 1628 e 1629, 30,6 e 31,3%, respectivamente, ponderações em nada excepcionais, antes situadas abaixo das médias conhecidas em modelos demográficos de Antigo Regime[769]. Neste contexto, apenas os elevados valores de óbitos totais no ano de 1605 permanece por explicar a partir destes factores, sendo determinados por mortes internas e em idade adulta.

Gráfico 16

Óbitos de menores e de ausentes na totalidade dos óbitos registados



Fonte: Apêndice A. 12

Analisados cada um dos indicadores demográficos, baptismos, casamentos e óbitos, isoladamente, importa que se avaliem, agora a partir de parâmetros relacionais, os ciclos de crescimento, estagnação ou decréscimo natural da população. Recorreremos, para tanto, a dois procedimentos metodológicos básicos: o estabelecimento de taxas brutas de natalidade, nupcialidade e mortalidade e o cálculo da *ratio* baptismos/óbitos e baptismos/casamentos.

---

[768] A circunstância de, em 1623, o pároco registar, num único acto, o óbito de 22 menores de 14 anos, ocorrido entre 10 de Setembro e 27 de Outubro desse ano, parece sugerir a existência de algum surto epidémico que tivesse atingido essa faixa etária em particular (A.D.P.- Fundo Paroquial. V. Conde, Óbitos, lv. 1, fl. 76).

[769] Cf. supra. Vejam-se ainda as percentagens de óbitos de menores em óbitos totais apresentadas para Aveiro no período de 1697 a 1815, por AMORIM, Inês - *Aveiro e sua provedoria no séc. XVIII (1690-1814). Estudo económico de um espaço histórico*, Aveiro, Min. do Equipamento - Comissão de Coordenação da Região Centro, (1997), pp. 183 e 762-763, os quais apontam para uma média anual de 41%.

Nenhum destes cálculos se encontra isento de problemas. As taxas brutas, ao serem calculadas através da razão entre o número de eventos registados e o cômputo geral de determinado ano, sofrem de dois tipos de limitações. Estas podem ser motivadas ora pela falibilidade de algumas das estimativas populacionais globais, ora pelo facto de os dados de que dispomos sobre os acontecimentos vitais se encontrarem, nesse preciso ano, particularmente distorcidos. Acresce que tal mecanismo ignora a estrutura de idades e a distribuição entre sexos, por exemplo, variáveis preciosas para uma análise mais rigorosa de qualquer estrutura demográfica. Para obviar ao primeiro inconveniente, calcularemos essas taxas, não com base num único ano, mas nos 10 anos envolventes da data em causa, procurando, assim, minorar as limitações impostas por um único ano de registo de eventos, porventura não significativo. Apresentamos, nessa base, as seguintes taxas brutas (cf. quadro 12)[770].

Quadro 12

Taxas brutas de eventos demográficos

Anos	Estimativas populacionais	Baptismos		Casamentos		Óbitos	
		Total decenal	Taxa bruta (‰)	Total decenal	Taxa bruta (‰)	Total decenal	Taxa bruta (‰)
1540	4400	1054,7	24,0				
1549	5200	620,1	11,9				
1552	4800	663,3	13,8				
1602	6000	748,8	12,5	281,5	4,7	361,6	6,0
1640	2964	611,8	20,6	228,6	7,7	463,5	15,6

Fonte: Apêndices A.8b, 9 be 10b

A leitura deste quadro revela-se sobremaneira problemática, já pela falta de aferidores para a nupcialidade e a mortalidade, devido ao desfasamento entre a precocidade dos indicadores do volume da população total e o carácter tardio dos registos de matrimónios e óbitos, já porque os valores apurados alertam, ou para uma muito má qualidade dos dados, ou para uma realidade demográfica que se encontra em franca discrepância com os modelos-tipo dessa época[771]. Sabendo nós que, em sistemas demográficos de Antigo Regime, as taxas normais de natalidade oscilam entre os 20 e os 40‰, podendo as de mortalidade atingir, em tempos de crise, valores mensais situados

770 Aplicamos a seguinte fórmula de cálculo: Taxa=(Nº eventos decenais/População estimada) x 1/10 x 1000.

771 Acrescentem-se a estes factores as estimativas eventualmente distorcidas fornecidas pelos censos, os quais se apresentam como simples indicadores gerais de população. Alertamos, de novo, em particular para a credibilidade questionável da referência aos 1500 fogos apresentada em 1602, a qual cremos poder estar inflaccionada.

entre os 40 e os 100, ou até 200‰[772], os indicadores com que nos deparamos surgem como francamente discrepantes.

Com efeito, o confronto das taxas a que chegámos, ainda que contando com a realidade do registo lacunar ou do sub-registo, alertam, inequivocamente, para realidades que importa questionar. Assim, apenas a taxa de natalidade aponta para valores situados dentro dos limites dos padrões normais, remetendo a leitura do quadro para três possibilidades, actuantes de forma isolada ou conjugada: 1. uma fecundidade abaixo dos valores normais para a época, reflectida nos restantes eventos demográficos: matrimónios e óbitos; 2. um crescimento populacional resultante, mais de aportações exteriores ao espaço demográfico em análise e decorrente, por exemplo, de significativas taxas de imigração em idade jovem ou adulta, do que de um crescimento natural ; 3. a existência de óbitos ocorridos em espaços exteriores, resultantes ou não de fenómenos de emigração.

Debrucemo-nos, com maior cuidado, sobre a análise do quadro. As taxas encontradas para a natalidade nos anos 1549 e 1552 poderão ser explicadas por um problema de fontes. Com efeito, apontámos já as dúvidas que nos assaltam acerca da qualidade dos registo de baptismo da década de 50, os quais poderão explicar os baixos valores obtidos para esses dois marcos cronológicos. A confirmar essa suspeita apontemos o facto de, ao utilizar nos cálculos, não os valores base, mas os da linha de tendência central, esses valores subirem para 19‰ e 21‰, respectivamente. Dúvidas de idêntico teor podem ser apontadas para o ano 1602, incidentes desta feita, não sobre a qualidade dos assentos de baptismo, mas sobre a estimativa global. Delas falamos já.

Em todo o caso, e mesmo depois de feitas estas correcções, os valores apurados para a taxa bruta de natalidade permanecem em fasquias que não ultrapassam, ou o fazem com muita dificuldade, o valor mínimo esperado, 20‰. Se atendermos à estrutura socioprofissional da população em causa, que provaremos, no *item* seguinte, ser composta, maioritariamente, por grupos ligados às actividades marítimas e de navegação, pressupondo longos tempos de ausência masculina, esse factor pode estar na base da primeira possibilidade levantada, a baixa fecundidade. O que queremos dizer é que o perfil apurado para esta estrutura demográfica poderá ser explicado, não tanto pelas crises de mortalidade, de que tanto se fala em demografia de Antigo Regime, mas por crises de fertilidade. Esta questão será debatida *a posteriori,* quando dispusermos de indicadores mais precisos sobre essa matéria.

No pressuposto, concomitante, do desfasamento apurado se dever a movimentos imigratórios em idade juvenil, devendo-se o crescimento populacional à injecção de contingentes externos, essa circunstância deveria projectar-se nas taxas de

---

[772]Veja-se, sobre esta matéria, HENRY, Louis - *Démographie. Analyse et modèles*, Paris, Larousse, (1972), pp. 57-60. Para as taxas de mortalidade, é de fundamental referência a obra de PÉREZ MOREDA, Vicente - *Las crisis de mortalidad en la España interior, siglos XVI a XIX*, Madrid, Siglo XXI Editores, 1980.

nupcialidade. Ora, também estas são aparentemente baixas nas datas em que puderam ser aferidas. Todavia, uma análise das práticas matrimoniais confirmam a hipótese que atrás levantámos. Com efeito, uma avaliação da ponderação de casamentos que envolvem nubentes naturais de espaços exteriores na totalidade dos matrimónios registados na vila fornece os valores projectados no quadro 14 e gráfico 18, que adiante avaliaremos.

Centremo-nos, por fim, na análise das taxas de mortalidade. A inexistência de crises de mortalidade, neste período, que possam ser consideradas graves ou muito graves, vector comprovado através da análise da intensidade dos óbitos, a par do não registo de óbitos de menores até à década de 1620, variável determinante na aferição da taxa global de mortalidade, estará, por certo, na origem dos valores apresentados no quadro 12. A ligeira aproximação, ainda que muito distante, da taxa encontrada para 1640 com a modelarmente esperada, numa altura em que se registam já, ainda que de forma deficiente, os óbitos de menores, alimenta a verosimilhança desta hipótese.

No pressuposto, porém, da existência de um significativo fenómeno de imigração, jovem ou adulta, já fundamentado no que se refere a estruturas de idade pré-matrimoniais, através das aportações dos mancebos, esperar-se-ia que as taxas de óbito subissem significativamente em relação às de baptismo. Ora tal não ocorre. Para além da ausência de registo dos óbitos de menores, teremos que invocar aqui a possibilidade de actuação conjugada de outras variáveis. Entre elas incluímos, em particular, o muito provável sub-registo de óbito de ausentes, factor que provamos ser determinante na configuração da curva de mortalidade, a par de fenómenos de emigração para outros espaços centrípetos do reino, e para o ultramar, que desviassem parte significativa da população que nascida e/ou casada em Vila do Conde, acabava os seus dias no exterior.

A hipótese que, assim, em paralelo, levantamos é a de poder ter existido uma imigração transitória, isto é, haver contingentes humanos que afluíam à vila, aí podiam, até, casar, mas que morrem em espaços exteriores, já que não afectam, de modo a inflaccionar, a curva dos óbitos. Daí que explicações centradas no sub-registo de óbitos de ausentes sejam determinantes para compreender as tendências delineadas. Esta é uma outra possibilidade que deixamos em aberto, para discussão num momento de análise que possa jogar já com as conclusões apuradas sobre estas matérias.

Cinjamo-nos, de novo, aos indicadores com que temos vindo a trabalhar, para estabelecer, em paralelo às taxas em estudo, as *ratios* entre baptismos/casamentos e baptismos/óbitos e assim perceber os movimentos oscilatórios de crescimento ou decréscimo de determinada população. O quadro 13 apresenta os elementos necessários a essa avaliação.

No que se refere à *ratio* baptismos/óbitos, encontramo-nos perante uma informação de saldo sistematicamente positivo, isto é, o número de nascimentos seria

superior ao dos óbitos[773], apontando, assim, para um movimento de crescimento demográfico, viabilizado por um saldo fisiológico positivo. Todavia, esta observação deve ser, uma vez mais, relativizada pelo já identificado sub-registo de óbitos de menores e de ausentes, sendo, contudo, de referir que, dentro de um movimento de sinal positivo, a *ratio* apresenta-se irreversivelmente decrescente nas décadas consideradas.

Quadro 13

Ratio entre eventos demográficos

Períodos	Números totais por períodos			Ratio	
	Baptismos	Casamentos	Óbitos	Baptismos/ Casamentos	Baptismos/ Óbitos
1571-1580	1009	383	-	2,6	-
1581-1590	1061	367	-	2,9	-
1591-1600	959	306	-	3,1	-
1601-1610	723	257	393	2,8	1,8
1611-1620	598	206	353	2,9	1,7
1621-1630	630	213	534	3,0	1,2
1631-1640	612	229	464	2,7	1,3

Fonte: Apêndice A.8b, 9b e 10b

Por sua vez, a razão entre baptismos e casamentos pretende avaliar os caminhos da fertilidade, ainda que através de um mecanismo muito rudimentar, já que atribui os baptismos de um ano aos casamentos desse mesmo ano, e ignora as idades e os índices de fecundidade relativa das mulheres. O resultado apurado deverá apontar a tendência assumida pelo número médio de filhos por casamento, que é, no nosso universo, claramente baixo, nunca ultrapassando, mesmo em décadas de estudada estabilidade no número de registo de baptismos, como é a década de 70, os 2,6 nascimentos por casamento. Como parâmetro de comparação, recorramos, de novo, aos dados que Helena Osswald fornece para a cidade do Porto e seu termo, os quais apontam, na viragem do século XVI para o XVII, período que aqui projectamos, para o índice 5, descendo, paulatinamente para 3 por volta de 1641 e assumindo, de novo, valores na ordem dos 4 baptismos por casamento depois de 1660[774]. Não poderemos deixar de apontar algumas hipóteses como explicativas do baixo número de nascimentos por

[773] Os parâmetros de análise passam pela assunção da seguinte correspondência de valores: = 0, crescimento nulo; < 0, decréscimo populacional; > 0, crecimento por saldo positivo.

[774] Cf. dissertação de doutoramento em curso. Agradecemos, uma vez mais, a prévia disponibilização destes valores, os quais constituem preciosos indicadores de confronto com os nossos dados.

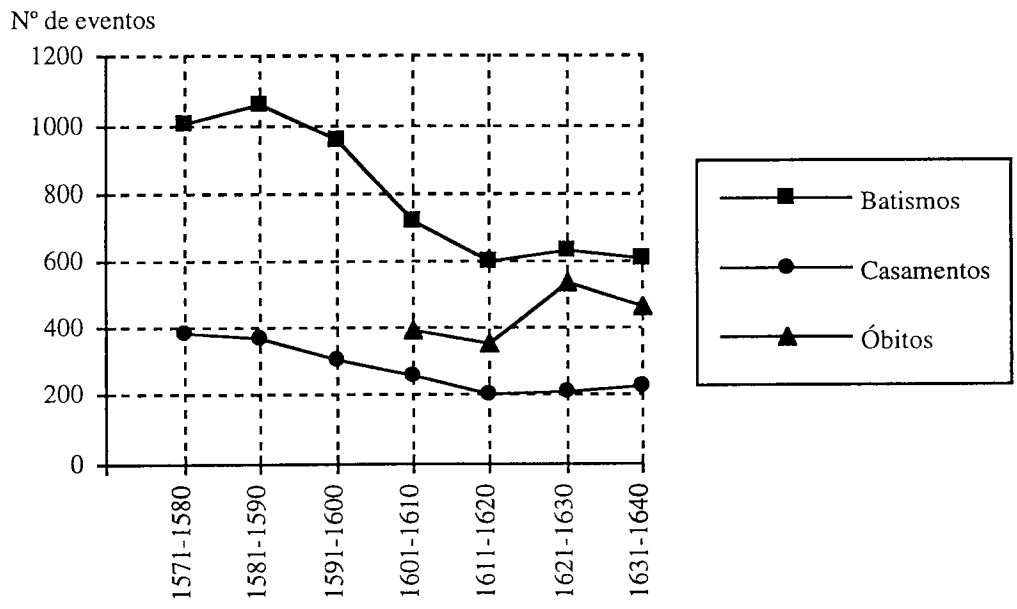
matrimónio apurado para o universo populacional de Vila do Conde, as quais se articulam, de novo, com as ausências prolongadas de grande parte da população masculina e com os caminhos da emigração. Procuraremos testar, *a posteriori*, esta tese, pela comparação de duas amostragens: uma referente a casais em que o elemento masculino é um "homem do mar", e a outra em que é um agente cuja ocupação se liga à terra.

Aferindo o que dissemos a partir da análise das *ratios*, e procurando averiguar a evolução propocional de cada uma delas, projectaremos, em simultâneo, as curvas de baptismos/casamentos/óbitos, as quais permitem uma leitura orientada das mesmas (gráfico 17).

A sua leitura torna clara, antes de mais, o porquê do decréscimo dos valores da *ratio* baptismos/óbitos, ao evidenciar que num momento em que os registos de baptismo tendem a baixar, os de óbito sobem, decrescendo, assim, a tendência para um saldo positivo do crescimento. Pelo contrário, a evolução da relação entre o número de registos de baptismo e os de casamento revela uma certa simultaneidade de tendências. Note-se que a quebra destes ocorre entre as décadas 1580 a 1600, precisamente aquelas em que a nossa intervenção no universo de dados ocorreu, pelo que os critérios de reconstituição dos números podem ter interferido nessa relação, podendo a linha de tendência de decréscimo de matrimónios ser mais acentuada do que a que aqui projectamos, elevando, assim, o valor da razão entre baptismos e casamentos, ao fazer subir a sua *ratio.*

Gráfico 17A

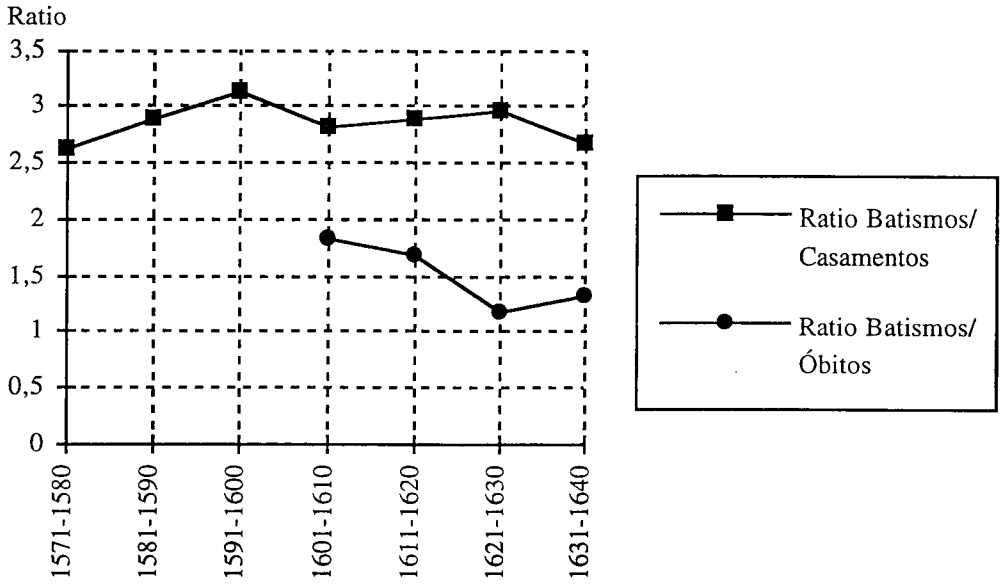
Relação numérica entre eventos demográficos



Fonte: Quadro 13

Gráfico 17B

Ratios entre eventos demográficos



Fonte: Quadro 13

3.1.3. Mobilidade populacional

O espaço que estudámos configura diversos tipos de mobilidade: a das populações que daí são naturais e se dirigem para o exterior; a das que aí se fixam e a daqueles que por aí passam e estanciam temporariamente. Do que já estudamos acerca da configuração do espaço concelhio, ressaltaram algumas características que afectavam, no século XVI, a população que vivia e circulava no concelho e vila de Vila do Conde. Em primeiro lugar, são os próprios oficiais concelhios a evidenciar a dificuldade de estimar os contingentes humanos e a de gerir os recursos em função das necessidades de uma população que é, antes de mais, oscilante[775]. Falámos, então, da variabilidade introduzida pela presença temporária, na vila, de homens que a ela afluíam, trazidos por embarcações que aí estacionavam, ora em operações de natureza comercial, ora porque constituíam tripulações ao serviço de mestres, pilotos, e mercadores da vila.

A variabilidade a que nos referimos tem, pois, a ver, em primeiro lugar, com uma população exterior que aflui à vila temporariamente, mas ela pode ser também aferida junto daquela que, integrando os quadros dos residentes, se desloca, a título temporário, para fora dela, ou mesmo do reino. Referimo-nos aos mestres, pilotos, mareantes, grumetes, mercadores, calafates ou carpinteiros da ribeira que, envolvidos na dinâmica das navegações ultramarinas, se encontram, com frequência, ausentes da vila por

[775] Vd. supra: I. 1.2.

períodos mais ou menos longos, dependendo dos destinos dos seus exercícios profissionais.

A mobilidade que nos importa aferir ultrapassa, porém, estes movimentos temporários, de carácter oscilatório, e visa uma aproximação aos fluxos de entrada e saída de pessoas capazes de introduzir alterações de algum significado nos contingentes humanos e na própria estrutura demográfica do espaço em estudo. Referimo-nos, em particular, aos fenómenos migratórios de longa duração, sejam de emigração ou de imigração. A documentação é, como se sabe, globalmente omissa sobre esta matéria para este período de tempo, pelo que o nosso intuito se encontra sobremaneira dificultado. Poderemos, porém, apresentar desde já uma estratégia algo rudimentar de avaliação desses movimentos através de indicativos indirectos.

Um indicador precioso dos índices de mobilidade populacional, em particular dos fenómenos de imigração, é, sem dúvida, a identificação dos valores assumidos pelos casamentos que mobilizam nubentes provindos do exterior. O sistemático cuidado do pároco, exigido pela própria garantia da monogamia, de registar a naturalidade dos nubentes transforma os registos de casamento numa fonte privilegiada sobre esta matéria. Os dados que deles pudémos extrair encontram-se representados no quadro 14 e gráfico 18.

Quadro 14

Casamentos que envolvem nubentes exógenos à vila.

Distribuição cronológica de ocorrências

Períodos	Noivas	Noivos	Casais	Total[776]	% em relação ao número total de casamentos
1566-1570	11	79	2	92	46,9
1571-1580	6	137	8	151	45,6
1581-1590	5	21	1	27	38
1591-1600		13		13	38,2
1601-1610					
1611-1620	4	52	4	60	43,2
1621-1630	6	64	10	80	57,6
1631-1640	15	70	12	97	61,4
Total	**47**	**436**	**37**	**520**	**48,2**

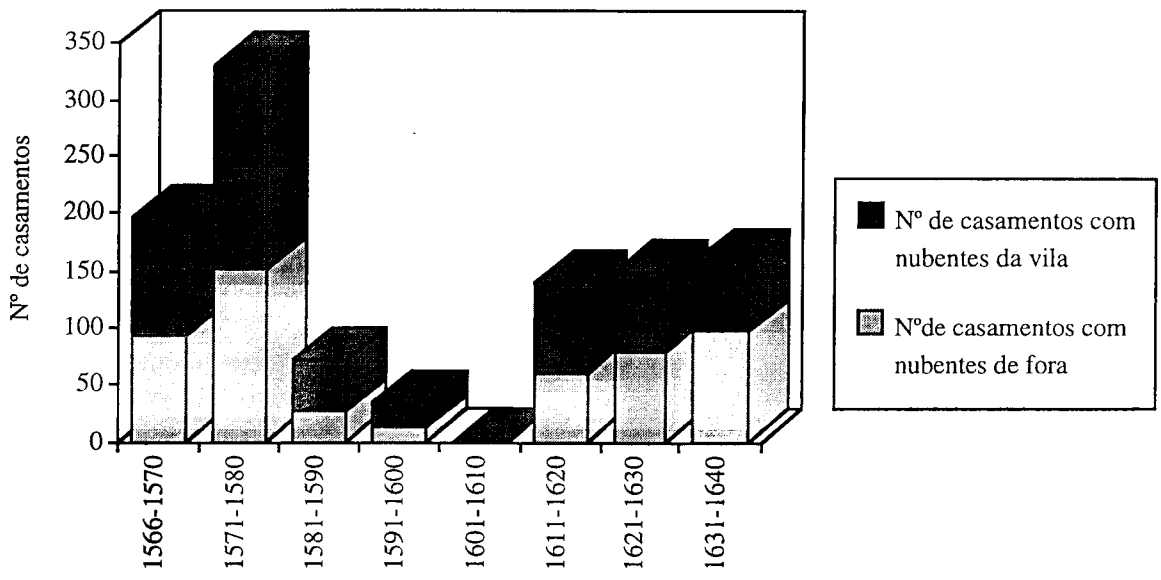
Fonte: A.D.P. - Fundo Paroquial. V. Conde. Casamentos, lv. 1 e 2

[776] Os totais aqui apurados reportam-se ao número de casamentos, e não ao de nubentes. Este ascenderia à soma de 557, se atendermos aos matrimónios em que ambos os noivos são do exterior. Utilizámos, como universo de referência, não os valores reconstituídos, mas o número de registos de casamentos efectivamente fornecido pela fonte. Esse seria o único critério fiável para a comparação do número de casamentos externos com os casamentos totais, constituindo a interpolação de dados um factor de distorsão das ponderações.

Reflitamos, antes de mais, na tipologia dos agentes exógenos envolvidos em casamentos celebrados na vila. Destes, 473 são homens e apenas 84 são mulheres, factor

Gráfico 18

Peso dos casamentos com nubentes exógenos no número total de matrimónios



Fonte: Quadro 14

que caracteriza, desde logo, o universo dos imigrantes. Para a compreensão desta tendência, claramente favorável ao elemento masculino, não poderemos alhear-nos dos apelativos de uma vila voltada para a projecção marítima. Esta constatação em tudo confirma o elevado número de "mancebos" que o censo de 1527 contabiliza. Note-se, ainda, que na globalidade dos casamentos realizados com gente de fora, 520, apenas em 37 ambos os nubentes são do exterior, o que prova a miscegenação expontânea entre os naturais e residentes na vila, e aqueles que, vindos do exterior, aumentam os seus contingentes populacionais.

Atente-se, por fim, nas elevadas percentagens que esses matrimónios assumem na totalidade dos realizados na paróquia. Apontando para uma média de 48,2%, esses valores oscilam entre 38 e 61%, indicadores bem elucidativos da capacidade de a vila atrair população exterior, por um lado e, por outro lado, da importância destes contingentes para assegurar os índices populacionais apontados, por estimativa, nas fontes já estudadas. Assim se compreenderão também as baixas taxas brutas de natalidade, calculadas em relação à população total.

Estes resultados devererão ser ponderados à luz de duas ordens de observações: 1º Há razões para supôr a existência de uma maior exaustividade e rigor no

registo de matrimónios que envolviam gente de fora, até para prevenir fenómenos de bigamia, facto que poderá fazer subir o peso destes casamentos na globalidade dos dados, sendo maior a incidência do sub-registo nos restantes; 2. Os números apurados, indicadores de uma realidade que importa evidenciar, não são, porém, de todo excepcionais no contexto coevo. Valores da ordem dos 30% a 40% de nubentes externos, maioritariamente masculinos e provenientes de uma área próxima do núcleo centrípeto, são normais em Portugal na Época Moderna, como comprova António de Oliveira ao invocar os casos de alguns centros urbanos, de que destaca Guimarães, Coimbra, Almada e alguns outros do Alentejo, Évora em particular [777].

A despeito dos paralelismos, é inegável que deparamos, em Vila do Conde, com um modelo de população altamente atractivo e dependente de gente do exterior, em que o fenómeno da imigração tem um peso determinante. Note-se, porém, que a uma certa quebra verificada nas décadas de 80 e 90, eventualmente indicativa de uma possível perca de capacidade de atracção da vila face ao exterior, se sucede o retomar da tendência, com mais elevadas percentagens, nas décadas de 1610 e, particularmente, nas de 1620 e 1630. O modelo de imigração e matrimónio exógeno parece, todavia, oferecer contornos diferentes, já que para além de ser maior o número de noivas em relação a períodos precedentes, é também mais elevado o número de casamentos em que os dois são de fora (26 matrimónios só nas décadas de 1611-1640, num total de 37). Cremos estar, neste período, perante um diferente sistema de imigração e, porventura, também perante diversas motivações, que só a posterior apresentação dos resultados da investigação caracterizará mais cabalmente.

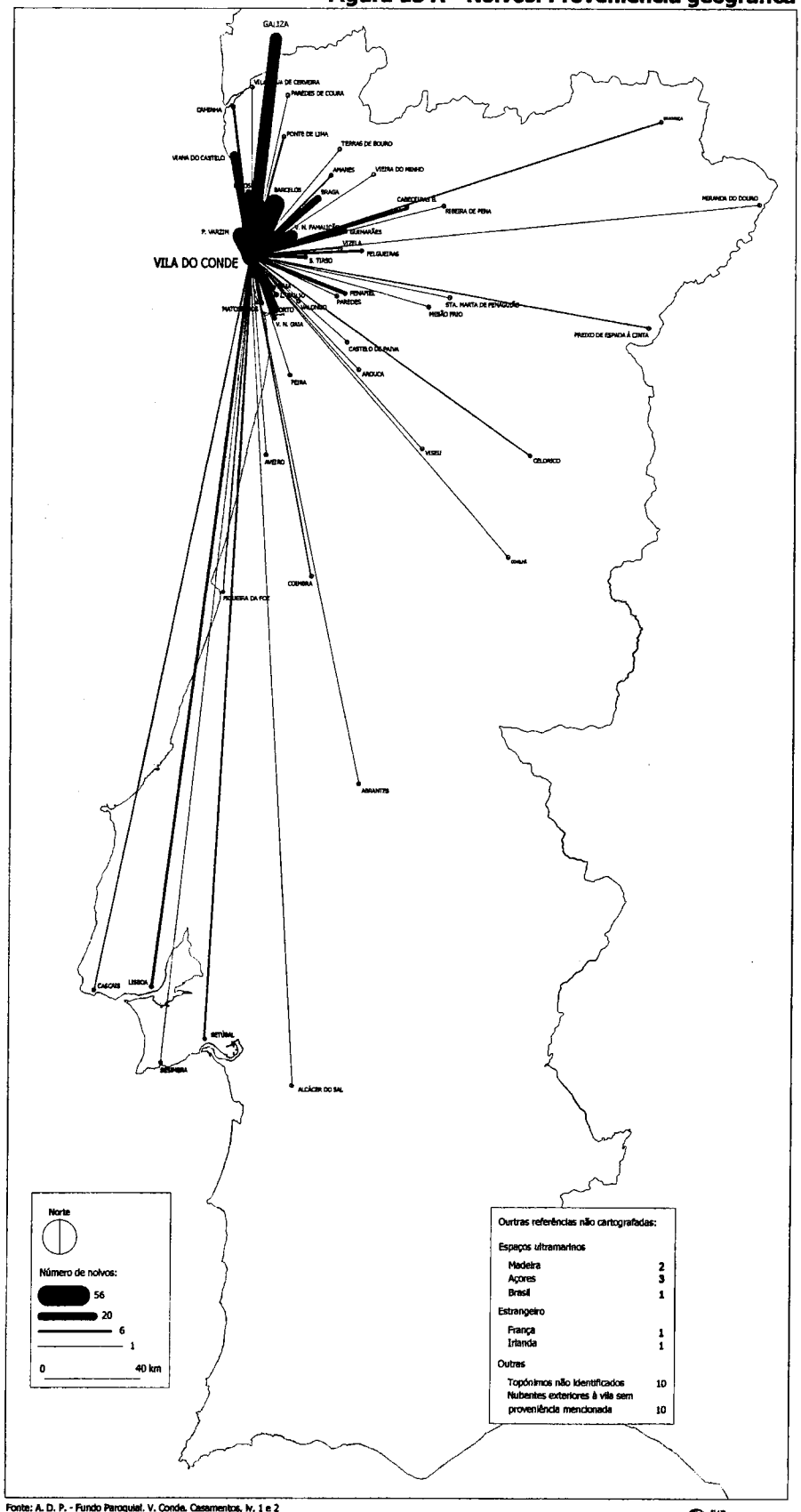
Importa, ainda, que se identifiquem os pólos geográficos que alimentam este verdadeiro sorvedouro de gentes pela vila, tentativa plasmada nas figuras 15A e B. Daí se destacam algumas constatações. Em primeiro lugar, a circunstância de os elementos femininos procederem maioritariamente do espaço territorial envolvente da vila, congregando os termos do então concelho de Barcelos e da Maia, para além dos núcleos cuja proximidade torna inevitável a natural miscegenação: Azurara e a Póvoa de Varzim. Pelo contrário, o universo dos imigrantes masculinos apresenta um perfil de procedências bem diverso. Ainda que permanecendo como dominante o número daqueles provenientes dos espaços concelhios citados, Barcelos e Maia[778], a rede espacial dilata-se, no reino, tanto para o interior, como para o litoral, abrangendo vilas e lugares bem distantes e que só a actividade intensa de um porto de mar atractivo justificam. Assim se compreende a presença de noivos procedentes, quer de Braga, Guimarães, Bragança, Ponte de Lima,

---

[777] OLIVEIRA, António de - *Migrações internas e de média distância em Portugal de 1500 a 1900.* "Migraciones internas y medium- distance en la Peninsula Iberica, 1500-1900. I Conferencia Europea "Migraciones Internas", Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1994, Vol. II, pp. 1-36.

[778] Esta constatação corrobora as conclusões de igual modo apontadas por OLIVEIRA, António - *Migrações internas...*, pp. 20-25.

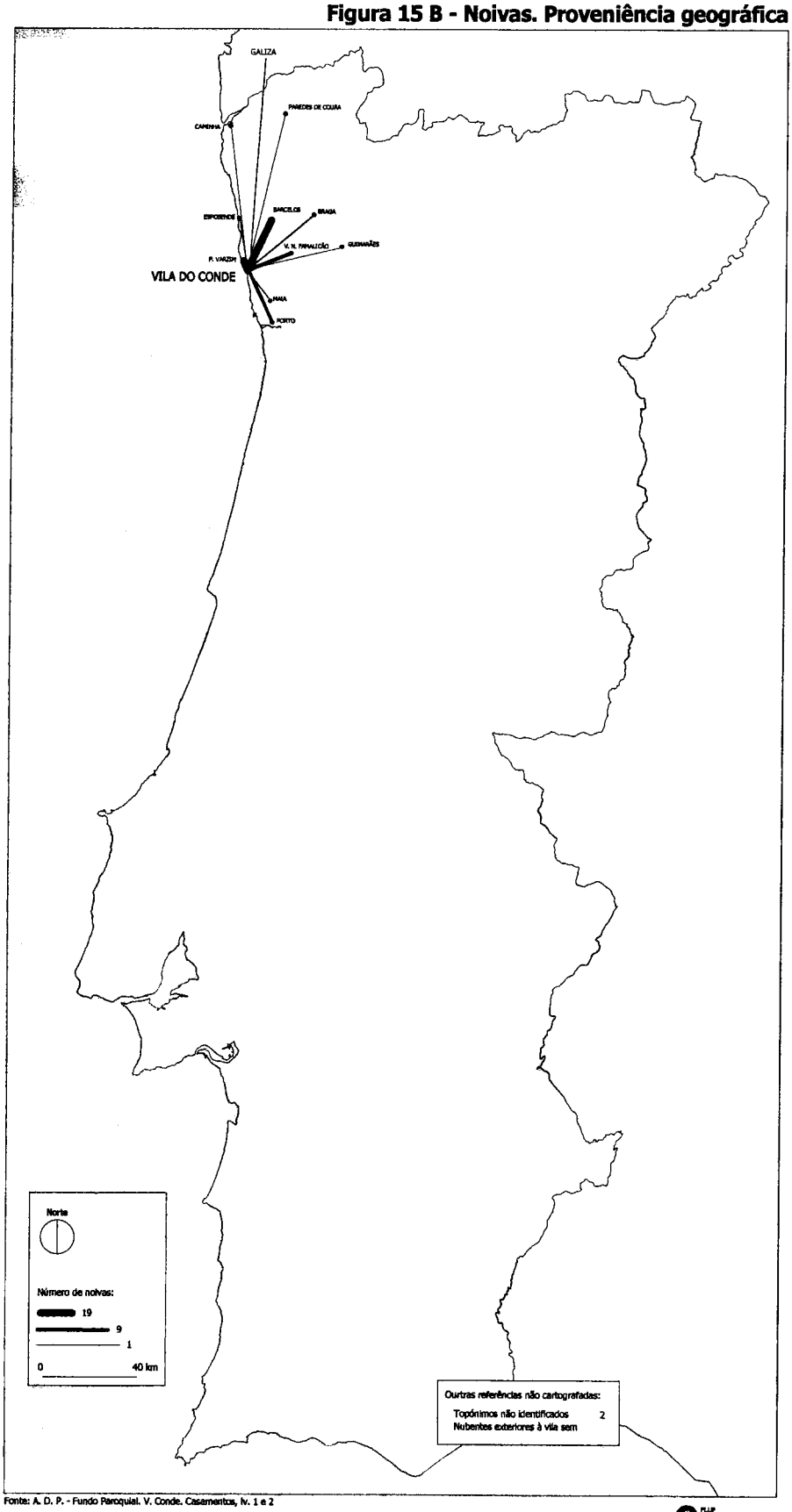
Figura 15 A - Noivos. Proveniência geográfica



Fonte: A. D. P. - Fundo Paroquial. V. Conde. Casamentos, lv. 1 e 2

FLUP
SIIT/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

Figura 15 B - Noivas. Proveniência geográfica



Fonte: A. D. P. - Fundo Paroquial. V. Conde. Casamentos, liv. 1 e 2

Terras de Basto, como de Lisboa, Setúbal, Alvito, Buarcos, para já não falar do Porto, Leça e Matosinhos, e dos portos de Fão, Esposende e Viana da Foz do Lima. Atente-se, porém, no facto de outros núcleos alimentarem, com algum significado, este movimento. Referimo-nos, em primeiro lugar, à Galiza, dado uma vez mais comprovativo das intensas relações daquele espaço com o Norte de Portugal, mas também aos arquipélagos atlânticos, Madeira e Açores, cuja presença se assinala, se bem que com um significado pouco saliente.

A mobilidade populacional que afecta o sistema demográfico quinhentista da vila não se esgota, por certo, nestas ocorrências ligadas a estratégias matrimoniais em que a exogenia tem um peso considerável. Ela passa também por fenómenos de emigração, mais ou menos extensivos. Dependendo estes de outro tipo de atracção, nomeadamente aquela associada ao movimento expansionista ultramarino, a sua abordagem far-se-á num outro contexto expositivo, após a dilucidação dos comprometimentos concretos do burgo com essa dinâmica (vd. II. C. 2).

Salientamos, ao longo desta exposição, o carácter determinante dos movimentos migratórios e das ausências masculinas, temporárias ou definitivas, para a compreensão das particulares características deste modelo demográfico. Ora tais fenómenos dependem, antes de mais, do perfil socioprofissional da população que corporiza o modelo, pelo que importa reflectir sobre os seus contornos, o que faremos de seguida.

3.2. Estrutura socioprofissional

3.2.1. Uma taxonomia conjectural

Ao procurar aferir a estrutura socioprofissional da população da vila no século XVI, importa que relembremos, desde já, uma das características que afectam de forma nuclear o seu tecido social: a ausência de fidalgos residentes e das respectivas casas e apaniguados. Salientámos já alguns dos aspectos significativos dessa exclusão[779], a qual vem, de resto, acentuar traços marcantes de uma estrutura cujos contornos são de igual modo definidos pelas características do espaço concelhio. A falta de um significativo termo agrícola aponta para um contingente diminuto de agricultores[780], ao mesmo tempo que a profunda ligação espacial da vila ao rio e, em particular, ao mar, sugere o predomínio de grupos profissionais dedicados a actividades marítimas, nomeadamente, de pescadores e mareantes. A avaliação concreta dessa ponderação pode ser, de imediato, ensaiada através de uma fonte privilegiada: os livros de registo das derramas da sisa dos

[779] Vd. I. 1.1.3.
[780] Vd. I. 1.2.1.

anos de 1568 e 1570[781], efectuadas, como vimos já, para suprir a insuficiência dos arrendamentos dos vários ramos das sisas.

A apresentação dos dados compulsados implica, todavia, uma breve reflexão sobre a sua representatividade. Importa, antes de mais, que nos debrucemos sobre o universo representado. Desconhecemos, em pormenor, os critérios seguidos para a repartição do valor da sisa em *déficit* [782], mas a análise da fonte, por um lado, e o testemunho daqueles que já se debruçaram sobre esta mesma matéria, por outro, permitem-nos chamar a atenção para alguns aspectos que ora debilitam, ora potenciam a sua leitura como representativa da realidade socioprofissional coeva. Em primeiro lugar, estes *Livros de Repartição das Sisas* identificam, na sua essência, apenas a população activa e contribuinte: aquela que de facto condicionou os ritmos de evolução das estruturas económicas da vila.

Assim sendo, estas fontes não englobam toda a população, delas estando ausentes alguns estractos cuja representatividade não podemos cabalmente avaliar. Esta incapacidade decorre, em primeiro lugar, da inexistência de legislação que regulamente de forma específica esta matéria. Com efeito, tanto os artigos das sisas dos reinados de D. Afonso V e de D. Manuel, publicados por D. Sebastião em 1566[783], como o regimento do mesmo monarca, publicado no ano de 1574[784], são omissos no que se refere, de forma específica, às derramas. Aquilo que deles se pode inferir é que, de um modo geral, a repartição individual das sisas deveria ser feita segundo o "trato e meneio" de cada agente contribuinte, devendo estes ser criteriosamente avaliados pelos repartidores[785]. Isso mesmo se pode respigar num regimento de 1565, no qual se prevê que fosse feita a repartição "... *solldo a lyvra por todas as pesoas que nella forem nomeadas de maneira que fique a dita repartição ao justo*" [786]. Também o referido regimento de 1574, ao especificar a base de tributação a que os repartidores se deveriam ater, utiliza as expressões "trato", "meneio", "indústria" e "fazenda"[787], o que remete para um leque

---

781 A.M.V.C. - Lv. 1699 e 1700.

782 Lembremos que a necessidade de se lançarem derramas pelas populações concelhias decorre do carácter deficitário dos arrendamentos dos vários ramos das sisas em relação ao montante fixado pelo encabeçamento das mesmas, o qual era, para Vila do Conde, no período que estudamos, de 518.503 reais, como já dissémos (vd. I 1.3.2.).

783 Publ.. MANESCAL, Antonio - *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes*, t. I, pp. 247-373.

784 Publ. *ibidem*, pp. 375-423.

785 Sobre esta matéria, vd. o introito feito ao sistema de cobrança das sisas e sua evolução in OLIVEIRA, António de - *A vida económica e social de Coimbra...*, vol. I, pp. 298-314.

786 Cit. Idem-*ibidem*, p. 308, nota 2. O autor cita a partir de uma cópia manuscrita existente, sob a forma de traslado, in B.M.C. - *Registo*, vol. 3, fl. 259-267v.

787 No capítulo XXXV recomenda-se aos repartidores que tenham "... *especial cuydado de saber & entender, o trato, meneyo, & industria de que cada pessoa vive*" (MANESCAL, Antonio - *Systema ou Collecção...*, t. 1, p. 394); no capítulo XXII explicita-se que se deverão eleger em cada freguesia do termo da circunscrição duas pessoas que testemunharão acerca "... *das fazendas, tratos, & meneyo das pessoas na sua Freguesia.*" (*Ibidem*, p. 387), enquanto que o capítulo XL estabelece que deverá ser lançada a sisa "*conforme ao meneyo, & grangearia*" de cada um sobre determinadas fazendas que forem granjeadas por seus donos (*Ibidem*, p. 395). Assim deveria ser feito já em 1568-70, anos de produção das nossas fontes,

alargado de fontes de rendimentos, abrangendo negócios, ofícios e talvez mesmo frutos colectados através da exploração directa ou indirecta de bens imobiliários (o conceito de *fazenda* poderá, a nosso ver, englobar também estes domínios).

Deste enunciado cremos poder depreender o carácter abrangente desta tributação sobre a população activa e produtiva. É claro que a este quadro escapam os miseráveis, os indigentes, os marginalizados socialmente, a par dos eclesiásticos, que estão ausentes destas listagens, sugerindo que se encontravam isentos da aplicação deste tributo quando lançado sob a forma de derrama. Note-se, porém, que, ao procurar repartir o montante em falta "*...de maneira que fique a dita repartição ao justo...*", introduzem-se, porventura, factores de variabilidade nos critérios de lançamento. Um menor valor a colectar pode motivar ou uma diminuição do imposto cobrado, ou uma diminuição do universo pagante, segundo os critérios definidos. Em Vila do Conde deparamo-nos com as duas situações: no ano de 1570 o universo contribuinte é o mesmo de 1568, mas os quantitativos desembolsados são cerca de metade dos do lançamento anterior, enquanto que em 1583 se faz nova derrama, no valor de 15.590 reais, mas sobre um número de contribuintes muito mais restrito. Os valores em débito em 1568 e 1570, cerca de 95.000 e 50.000 reais, respectivamente, asseguram, porém, um universo alargado de pagantes que poderá funcionar como uma amostra representativa dos segmentos sócio-profissionais da vila.

Os quadros humanos não são, porém, fixos ou isentos de mutabilidade. Ora, os levantamentos efectuados a partir das derramas de 1568 e 1570, não permitem, pela sua proximidade cronológica, apontar qualquer tendência evolutiva. A semelhança dos números obtidos, que de seguida comentaremos, fazem do 2º levantamento um instrumento aferidor das características apontadas no primeiro, mais do que um meio de comparação de tendências. Procurando seguir esta perspectiva, fizemos incidir a mesma análise também sobre o primeiro livro de registo da cobrança do imposto da décima em Vila do Conde, no ano de 1643[788].

Se bem que se trate de instrumentos de fiscalidade dissemelhantes, aplicados em diferentes circunstâncias e com diferentes objectivos, existem, todavia, critérios de tributação e de registo de dados comuns às duas fontes, os quais nos permitem a sua comparação, ainda que sujeita a preocupações de rigor analítico. Com efeito, não sendo as fontes comparáveis ou passíveis de leituras paralelas no que se refere a valores cobrados e ao seu significado enquanto reflexo de estruturas económicas ou índices de riqueza, já no

---

ainda que tal não se encontre especificado no seu introito. Já no livro da derrama efectuada em Vila do Conde em 1583 se menciona a recomendação do corregedor e provedor da comarca do Porto, presente ao juramento dos repartidores, para que estes "*... repartisem e lamçasem a sisa aos moradores desta vila a cada hum segundo seu trato e meneyo sem averem respeito a parentes nem amizade...*" (A.M.V.C. - Lv. 1701, fl. 2).

788 A.M.V.C. - Lv. 1877

que se refere à dilucidação das estruturas sócio-profissionais, as duas fontes definem entre si semelhanças suficientes para viabilizarem procedimentos de leitura comparativa.

Com efeito, ambas trabalham com um universo de tributação alargado a faixas muito significativas da população activa. Tal como as derramas de 1568 ou 1570 não parecem permitir, a partir das premissas enunciadas, significativas isenções ou fugas, também a décima se apresenta como um imposto geral, aplicável a toda a população activa, com excepção apenas para o corpo eclesiástico. Lembremos que, tal como foi regulamentado pelo decreto de 5 de Setembro, pelo regimento de 19 de Setembro, e pelos alvarás de 6 e 14 de Outubro de 1641[789], esse imposto extraordinário aplicava-se, sem privilégios ou excepções, sobre "... *rendas de bens de raiz, juros, tenças e ordenados, e do que importassem seus tratos e negociações; e os que não tivessem rendas,* [sobre] *a vintena do preço dos alugueres das casas em que viviam...*". De acordo com esta formulação, a incidência deste imposto abrange um universo mais dilatado ainda que o projectado nas derramas de 1568-70, ao englobar grupos que não tinham quaisquer rendimentos que lhe fossem imputáveis. Ainda assim, como veremos, são numerosos os agregados registados, mas não pagantes, os quais se identificam, na fonte, como "pobres e miseráveis".

Por outro lado, no que se refere a critérios de registo, ambas as fontes seguem uma orientação topográfica, recenseando e tributando rua a rua e casa a casa, incluíndo, por vezes, mais do que um agregado familiar em cada habitação. Os quantitativos que apontamos referem-se, precisamente, ao número de registos da fonte, não tendo o investigador procedido a desmembramentos de agregados familiares[790].

Importa ainda que se interrogue a representatividade dos números apurados na globalidade da população da vila. No que se refere a 1568 e 1570, servir-nos-emos, como ponto de referência, de estimativas que recenseámos para os anos de 1549 e 1552, que apontam, respectivamente, para 1300 e 1200 fogos, ou vizinhos, valores que poderão estar sobreavaliados, pelo menos na primeira das fontes citadas. Já para o cotejo da representatividade dos números da décima, apontamos o valor fornecido para cerca de 1640 pela Relação dos Lugares das Comarcas do Reino a que já nos referimos, o qual atribui a Vila do Conde uma população de 741 vizinhos[791]. Se confrontarmos estes números com os compulsados para 1568 - 638 registos, 1570 - 664 registos e 1643- 675 registos, evidenciamos a representatividade relativa destes dados, que rondaria, para 1568-70, os 53,2 a 55,3% (= 638 e 664 /1200) e para 1643 os 91% (675/741). Este é, porém, um exercício meramente académico, já que pressupõe, à partida, não só a

---

789 Diplomas publicados por SILVA, José Justino de Andrade e - *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa. 1634-1640*, vol. II, Lisboa, Imprensa de F.X. de Souza, 1855, pp. 100-101; 101-106; 107-108 e 109, respectivamente.

790 A opção seguida deve-se ao facto de a fonte aglutinar, de um modo geral, sem discriminação, as contribuições dos diversos aglomerados de uma mesma habitação.

791 Vd. o excurso, *supra*, sobre a evolução populacional da vila.

fidedignidade dos totais demográficos apontados, mas também a relação de dois universos distintos. A saber: o primeiro - o da tributação - relativo, salvo as excepções previstas na lei, a uma população de facto activa e contribuinte; o segundo - os cálculos gerais de população- englobante de toda a população da vila, incluíndo eclesiásticos, privilegiados e agregados que por falta de recursos se constituem como não pagantes. Em qualquer dos casos, e conhecidos os pressupostos de tributação e suas contingências, cremos poder afirmar que os universos de análise apurados englobam franjas sócio-profissionais representativas e capazes de traçar perfis gerais, que é o que de momento importa apurar.

Enunciados estes pressupostos de crítica documental, analisemos, por fim, os resultados apurados, os quais se encontram sistematizados no quadro 15. A primeira observação suscitada tem a ver com o peso significativo de contribuintes cujas actividades profissionais não são mencionadas (40% em 1568; 51,5% em 1570 e 61,6% em 1643). Da análise desse sub-universo, do conhecimento global da documentação e dos quantitativos pagos por esses indivíduos, é possível verificar, para o ano de 1568, que esse grupo inclui: um número significativo de mulheres que se constituem como contribuintes (91, correspondente a 35,7% do total dos não classificados profissionalmente); um número idêntico de pagantes de pequenas verbas (entre os quais se incluem algumas destas mulheres, muitas delas viúvas); alguns dos mais conhecidos "homens da governança da vila", que veremos desempenhar, sucessivamente, cargos de vereadores, juízes e procuradores do concelho, ou mesmo de procuradores de negócios da câmara em cortes, ou na corte, ou ainda a assumir ofícios administrativos (como por exemplo, Alexandre Ramires, André Afonso Folgueira, André de Maris, Baltasar Afonso Carneiro, Dinis Pinto, Estevão Fernandes, Francisco de Medela, Pedro Afonso de Leça). Muitos destes homens são, ainda, pelo que nos revela a documentação, nomeadamente os registos notariais, negociantes de trato significativo, arrendatários de rendas e impostos, dos direitos da alfândega, ou de rendimentos eclesiásticos, embora aqui não sejam colectados com verbas muito elevadas[792]. No grupo dos não classificados é possível também incluir grandes negociantes, como António Afonso Miela ou Pedro Gonçalves Mourão, ambos tributados com 1800 reais, e pilotos não classificados como tal. Com efeito, aos 58 pilotos mencionados poderíamos somar, com grandes probabilidades, pelo menos mais 23, reconhecidos por correspondência cronológica, onomástica, local de residência, parentesco referido, taxa paga[793], ou mesmo por alcunhas inconfundíveis.

---

[792] Isto prende-se, de resto, com o facto de este tipo de tributação não ser revelador de efectivos níveis de riqueza, distorcendo os critérios de tributação fixados, a realidade económica e social destes universos. Acerca desta matéria veja-se OLIVEIRA, António de - *A vida económica e social de Coimbra...*, vol. I, pp. 344-361.

[793] Note-se que é possível detectar um valor fixo pago pelos pilotos (80 reais) e pelos mareantes (40 reais), os quais só pareciam variar quando esses náuticos acumulavam outros "tratos " na vila, como o de arrendatários de rendimentos, ou de proprietários de bens de produção.

Quadro 15

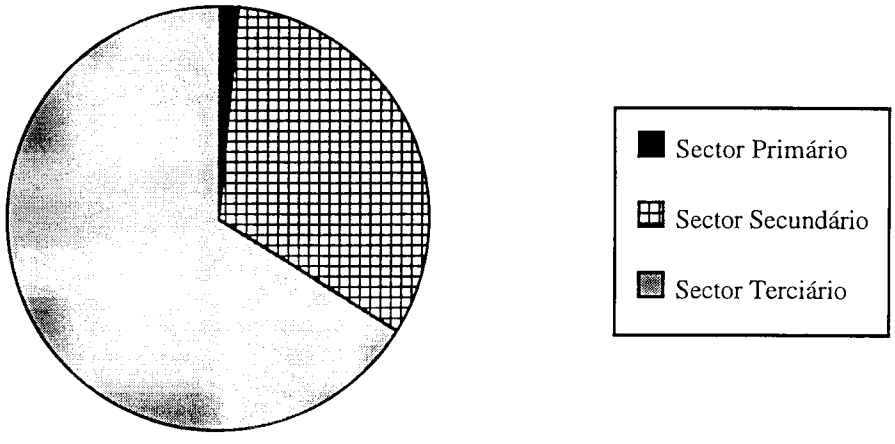
Categorias Profissionais - Distribuição por sectores económicos

Sectores económicos	Actividades profissionais	Sisa 1568		Sisa 1570		Décima 1643	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%
Sector Primário	Agricultura	5		5		12	
	Pesca	18		13		16	
Sub-total		**23**	**6,1**	**18**	**5,3**	**28**	**10,8**
Sector Secundário	Alimentação, Moagem e Panificação	10		2		8	
	Construção Civil	33		43		31	
	Construção Naval	7		3		28	
	Vestuário e calçado	37		43		27	
	Tecelagem	4		3		9	
	Tanoaria	16		16		5	
	Cerearia					1	
	Ourivesaria			1		1	
	Trabalho com metal	8		14		11	
	Barbearia	1		4		1	
	Cestaria	1		1		13	
Sub-total		**117**	**30,9**	**130**	**38,3**	**136**	**52,3**
Sector Terciário	Actividades Comerciais	26		30		16	
	Transportes e comunicações	197		151		29	
	Serviços Administrativos	5		4		20	
	Polícia e defesa	1				12	
	Serviços de Saúde	1		1		6	
	Alojamento e serviços domésticos	9		4		9	
	Outros			1		4	
Sub-total		**239**	**63,1**	**191**	**56,3**	**96**	**37,1**
Total Parcial		**379**	**100**	**339**	**100**	**260**	**100**
	Total de profissões mencionadas	379	59,8	339	51,3	260	38,5
	Total de profissões não mencionadas	255	40,2	322	48,7	416	61,5
Total		**634**	**100**	**661**	**100**	**675**	**100**

Fontes: A.M.V.C. - Lv. 1699, 1700 e 1877.

Gráfico 19A

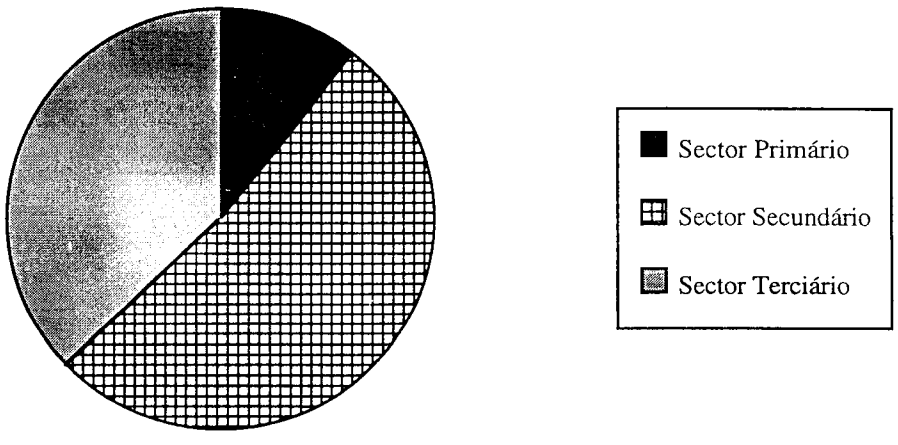
Categorias profissionais - Distribuição percentual por sectores económicos segundo a derrama da sisa de 1568



Fonte: Quadro 15

Gráfico 19.B

Categorias profissionais - Distribuição percentual por sectores económicos segundo a Décima de 1643



Fonte: Quadro 15

No que se refere ao levantamento de 1643, será de sublinhar o peso ainda mais significativo assumido pelos registos encabeçados por mulheres nesse sub-grupo (279, correspondentes a 67% dos 416 a quem não é atribuída profissão)[794], não nos sendo possível, por desconhecimento pormenorizado da documentação para esse período, reconstituir o restante sub-universo. Uma consulta da fonte dirigida a uma ordenação dos dados por taxas pagas sobre a actividade profissional (o "meneio") revela, todavia, de forma inequívoca, que os restantes 33% congregam, de forma maioritária, contribuintes que nada pagam, ou que são colectados com taxas mínimas, da ordem dos 20 reais. Isto é, parecendo a fonte, numa primeira leitura, pouco representativa da comunidade economicamente viva e determinante nos destinos da vila, ela parece configurar-se, feitas estas ressalvas, como assaz representativa para viabilizar uma comparação com os dados de 1568-70, do mesmo modo que se apresenta como reveladora de tendências e traços sócio-profissionais que de seguida analisaremos.

Detenhamo-nos, em segundo lugar, sobre a grelha que aqui apresentamos como sistematizadora dos dados coligidos. Ela corresponde a opções tomadas em função das características da fonte e dos objectivos que definimos como prioritários nesta análise.

Embora sensíveis à complexidade subjacente à aplicação de metodologias e modelos de classificação socioprofissional, e a tendências e escolas que a historiografia recente tem confrontado em debates multidisciplinares em que a sociologia assume lugar de destaque[795], procurámos seguir aqui um modelo classificativo simples, de estrutura tradicional, partindo da divisão em sector primário, secundário e terciário. Este arquétipo permitir-nos-á, ao que cremos, ensaiar perspectivas comparativas com estudos relativos a outras cidades e vilas do país no mesmo período, ainda que enferme dos consabidos problemas relativos ao estabelecimento de rígidas fronteiras entre esses segmentos.

---

[794] Muitas destas mulheres são viúvas, mas também cônjuges de "ausentes". Nessa ausência são elas que funcionam como "cabeça de casal", nomeadamente para fins fiscais. Sobre o significado a atribuir à percentagem declarada, assim como sobre os condicionalismos que estão na origem desta realidade, que a fonte denuncia de forma tão explícita, falaremos noutro lugar (vd. II. C.3.3. e 3.4.).

[795] Esta discussão torna-se, de resto, mais acutilante para a época moderna, na qual as formas de organização do trabalho e as divisões funcionais se revelam menos definidas e enfermam de uma complexidade que os modelos classificativos das várias escolas, vocacionados preferencialmente para as sociedades contemporâneas, não conseguem resolver. Para o caso português veja-se, sobre esta matéria, entre muitos outros, GODINHO, V.M. - *A construção de modelos para as economias pré-estatísticas.* "Revista de História Económica e Social", Lisboa, Julho-Dezembro 1985, pp. 3-14. Ainda que o autor se debruce, em particular, sobre a construção de modelos para a história económica, as reflexões epistemológicas de que parte revelam-se de igual modo pertinentes para o campo específico de estudo que neste momento abordamos. Neste domínio subscrevemos inteiramente as palavras do autor, segundo as quais, e perante os problemas suscitados pela aplicação de "*...uma estrutura formalizada a acervos de factos que não inspiram a construção dessa estrutura nem a ela são adequados*" (Idem - *ibidem*, p. 7), a solução não passa pela construção de modelos sugeridos estritamente pela fonte, na medida em que ela própria é construída em função de pontos de problematização concretos. A estrita necessidade de comparação de tendências exige a adopção de modelos mais ou menos generalizados e testados, sendo função do historiador explicitar, para cada caso, as suas limitações na capacidade de abarcar a realidade concreta que se pretende apreender. É nestes pressupostos que prosseguiremos este breve estudo.

Como ilustrativos, poderemos focar, entre os problemas sensíveis no conjunto dos ofícios mecânicos, o dos artífices, que se constituem, com frequência, como vendedores dos seus próprios produtos, tendo mesmo, por vezes, tenda aberta. Do mesmo modo, também os pescadores, sendo tradicionalmente colocados no sector primário, porque utilizadores de recursos naturais, podem ser também considerados como ligados a indústrias extractivas[796]. Esta questão não se coloca, porém, com acuidade no nosso universo de análise, já que as características artesanais da actividade pesqueira no período que estudamos e a ausência de unidades organizadas em termos empresariais levam-nos a colocá-los no sector primário sem grandes margens para dúvidas[797]. O mesmo não acontece, todavia, no caso dos pilotos, os quais, situados, segundo a sua habilitação profissional básica, de natureza técnica, na área dos transportes e comunicações, se poderiam também referenciar ao sector comercial, dada a consabida acumulação de actividades que desenvolvem. De resto, e agora numa reflexão *a contrario*, também se nos afigura susceptível de dúvidas a inclusão, num mesmo grupo, de barqueiros, mareantes e pilotos, pela disparidade de preparação técnica, estatutos sociais ou poder económico de cada um destes sub-grupos. O critério que seguimos foi, todavia, de carácter funcional[798], e desse ponto de vista qualquer um destes grupos se situa no sector dos transportes e comunicações.

Discutida a representatividade das fontes utilizadas e definidos os critérios de organização de dados, passemos à análise dos mesmos, os quais se projectam no quadro 15. Destaquemos, em primeiro lugar, o diminuto cômputo de agentes ligados ao sector primário, nomeadamente agricultores (1,3% do total), que apenas confirma o que até agora dissemos acerca da inexistência de significativas franjas agrícolas dentro dos limites da vila. É certo que não incluímos, em nenhuma das colunas, dados relativos ao seu termo, até por imperativo das próprias fontes: tanto a derrama de 1568, quanto a de 1570 não discriminam os moradores do termo, apenas lhes atribuíndo, em bloco, um quantitativo fixo que deveriam colectar entre si. Os valores mencionados, já apontados no quadro 2 e no apêndice A.6, são bem representativos da exiguidade desse termo, mesmo enquanto universo contribuinte. O número de casais agrícolas situados nas aldeias de Regufe, Mata, Pena e Touguinha (12, recenseados no atombamento de propriedades do

---

796 Vd., sobre esta matéria o que subscreve MAURO, Fréderic - *Europa en el siglo XVI. Aspectos economicos*, Barcelona, Labor, 1976, p. 35. A integração da actividade piscatória no sector da indústria é seguida, entre outros, por AMORIM, Inês - *op. cit.*, vol. I, p. 488.

797 O mesmo não se diga, por exemplo, das campanhas organizadas para a pesca de bacalhau na Terra Nova, identificadas por outras fontes e encabeçadas por mercadores e pilotos de Vila do Conde, de que se falará.

798 Este é, como se sabe, um entre muitos critérios passíveis de serem seguidos. Outra opção parece ter sido tomada, por exemplo, por António de Oliveira - *A vida económica e social de Coimbra...*, vol. I, pp. 336-338, no estudo daquilo que chama o "Grupo Industrial". Esse mesmo pressuposto, funcional, nos levou a colocar os serralheiros no sector da construção civil, e não no grupo dos que trabalham com metais, como ocorre com os ferreiros.

Mosteiro de Santa Clara em 1518[799]) poderiam apontar para outras tantas unidades contribuintes ligadas à agricultura, as quais, somadas às registadas para a vila, alteraria a percentagem apurada para um valor máximo de cerca de 4% para a globalidade do concelho, o que não contraria a essência do que até agora enunciámos. Isso mesmo se comprova através da colecta da décima, em 1643, na qual se identificam, para o termo da vila, 31 agricultores, num total de 48 registos. Referenciando o valor apurado (12 referente à vila + 31 do termo = 43) face ao novo conjunto de dados (675 registos da vila+ 48 do termo= 723), a percentagem de agricultores subiria de 4,6% para 5,9%[800].

Quanto ao número de pescadores apurados, ele parece contrariar, numa primeira abordagem, a proeminência da actividade pesqueira em Vila do Conde. Que haveria limitações à exploração dos recursos piscatórios fluviais, já o explicámos, quer pela inavegabilidade do rio Ave, quer pelas limitações impostas pelas religiosas do Mosteiro de Santa Clara à exploração dos seus recursos junto à vila. Quanto à pesca marítima, não contestamos a sua importância na economia do burgo, devendo as exíguas percentagens apontadas para 1568-70, ser explicadas, ao que cremos, pela acumulação, num mesmo indivíduo, das funções de pescador e mareante, facto para que outras fontes apontam de forma clara. Na globalidade, as ponderações atribuíveis ao sector primário em nada parecem contrariar conclusões afins apresentadas por António de Oliveira para a área urbana de Coimbra no mesmo período de tempo. Referimo-nos ao valor de 4 a 5% apontado como válido, em média, para as duas primeiras décadas do século XVII[801].

Do mesmo modo que assistimos, em 1643, ao aumento do peso relativo do sector primário, também a percentagem atingida pelo sector secundário evidencia essa mesma tendência: de 30 a 35% em 1568-70 sobe para 52% em 1643. Esta progressão acontece, de forma clara, à custa do sector terciário (de 62,4% e 55,8% em 1568 e 1570, respectivamente, desce para 37,1% em 1643). Esse decréscimo é motivado, de forma modesta, pelo sub-grupo das actividades comerciais, mas de forma decisiva pelo dos transportes e comunicações. Se em 1568-70 este grupo lidera, destacado, o sector terciário, em 1643 continua a fazê-lo, mas de modo bem menos expressivo. É, de facto, notória a escassez de referências a pilotos (58 em 1568 e 5 em 1643) e mareantes (135 em 1568 e 21 em 1643). A esta diminuição cremos poder fazer corresponder o aumento de

---

[799] A.D.P.- Fundo Monástico, lv. 4797.

[800] Quanto à criação de gado, esta é uma actividade que de todo não se refletcte nesta documentação. Lembremos que a própria Câmara invocava a sua inviabilidade, ligada à quase inexistência de pastagens e maninhos. Outros dados atestam a criação de gado suíno, equino, caprino, ovino e bovino em Vila do Conde no decurso do século XVI. Nada nos autoriza, porém, a pensar que excedesse os intuitos de auto-abastecimento. Sobre esta matéria vd. deliberações camarárias registadas desde 1466, em particular as contidas em: A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 3-3v; 42v.; Lv. 17, fl. 41v, 147-148, 4341-341v., 456v-457; Lv. 18, fl. 99v.,216, 304v, 414-414v.; Lv. 19, fl. 330 e 443v.; Lv. 20, fl. 284-284v, 290-291; Lv. 22, fl. 376v., 399-399v., e Lv. 23, fl. 155-155v.

[801] Cf. OLIVEIRA, António de - *op. cit.*, vol. II, pp. 334-335. A diversa natureza geográfica e administrativa dos dois núcleos urbanos em confronto sugere-nos, porém, alguma prudência nas comparações a efectuar.

registos encabeçados por mulheres, muitas das quais se apresentam, precisamente, como cônjuges de "ausentes", designação que se deve referenciar, pelo menos em parte, a esta população marítima. Do possível significado desta constatação falaremos oportunamente.

O sector dos serviços (ligados à saúde, administração, justiça, alfândega ou polícia) é, todavia, aquele em que o aumento é mais representativo. Não questionando a sua real progressão, cremos, porém, que ela não ocorreu na percentagem sugerida pelas fontes. O número de oficiais alfandegários, tabeliães ou oficiais régios por exemplo é, de acordo com o que conhecemos através das suas cartas de nomeação, estável em Vila do Conde neste intervalo de tempo, o mesmo não se podendo dizer, porém, dos agentes ligados à saúde (médicos e boticários), cujas referências aumentam de 1 para 6, ou dos licenciados de um modo geral. Por seu lado, o avolumar do número de indivíduos afectos a funções de policiamento e defesa compreende-se, é claro, em função da conjuntura político-militar coeva. Corresponderá este quadro a uma complexificação da vida urbana em relação ao equacionado para 1568-70? Só outros índices de análise nos permitirão responder, de forma pertinente, a esta questão.

Uma nota, por fim, para as actividades comerciais. Importa que se diga que sob esta designação se integram agentes que de comum têm apenas uma função global, distinguindo-se por intitulações que incluem os mercadores propriamente ditos, os tendeiros, os vendeiros, os vinhateiros, os almocreves ou os azeméis. Os respectivos estatutos, níveis de riqueza e áreas de negócio distanciam-nos, todavia, mais do que os aproximam. Lembremos, de resto, que o grupo dos mercadores de maior trato, porventura envolvido nos circuitos do comércio internacional, é aquele que mais escapa ao recenseamento, já que, por um lado, se disfarça sob outras funções, como as de piloto ou de proprietário de navios, e por outro lado se confunde com os notáveis da vila, os quais surgem como pagantes, mas sem menção específica à actividade profissional exercida, como já evidenciámos. Esta será, pois, uma das explicações para os exíguos números apontados: 15 mercadores em 1568, num total de 26 agentes ligados a actividades comerciais; 13 em 1570, num total de 30, e apenas 5 em 1643, num total de 16[802].

Detenhamo-nos numa breve análise, por fim, dos dados disponíveis para o sector secundiário, a qual permite apontar alguns traços marcantes. Em primeiro lugar, os números apurados, mais do que sugestivos de indivíduos isolados, identificarão, porventura, oficinas. Se, para além dos mestres, também os oficiais podem ser recenseados, através dos seus agregados familiares, já os aprendizes, integrados nas células familiares dos primeiros, aqui não deverão figurar. Do ponto de vista da distribuição relativa desses ofícios, é claro o predomínio de profissões ligadas ao sector

[802] Constatações semelhantes podem ser colhidas nos trabalhos de OLIVEIRA, António de - *op. cit.*, vol. II, p. 341 e BEIRANTE, Maria Ângela V. Rocha - *op. cit.*, p. 130.

de vestuário e calçado (31,6% dos artífices recenseados em 1568)[803], revelador da existência de uma população que, em número e organização social, exige um conjunto significativo de artífices especializados que respondam às suas necessidades. Note-se, porém, que mesmo somando a este grupo os números relativos aos ofícios mecânicos ligados ao fabrico e disponibilização de artefactos em verga ou metal, por exemplo (note-se a ausência dos ligados à olaria), ou os especificamente dirigidos à tecelagem, definimos um universo que não ultrapassa os 40,2% do sector secundário em 1568, 50% em 1570 e 45,2% em 1643. Não pondo em causa o peso significativo destes grupos profissionais na vida da vila[804], aquilo que pretendemos provar é que existem outras actividades que poderão definir, de forma mais específica, o sector industrial[805] de Vila do Conde quinhentista. Referimo-nos ao peso assumido pelo grupo de oficiais ligados à construção civil, à construção naval, e à tanoaria. Os valores registados pressupõem, todavia, algumas precisões.

Em primeiro lugar, é notório o número de oficais envolvidos na área da construção civil, sugerindo, pelos números apontados, alguma pujança dessa actividade: corresponderá isto a um momento de desenvolvimento urbano da vila no que se refere a edificação privada e/ou pública? E o decréscimo numérico verificado em 1643 equivalerá a um ponto de chegada ou, eventualmente, de viragem, no sentido do declínio? Uma vez mais, só na sequência deste trabalho se poderão reunir algumas premissas de resposta. Em segundo lugar, as parcelas afectas à construção civil, em particular nos anos de 1568

---

803 A prevalência deste grupo de artífices na globalidade dos produtores artesanais é compreensível e apontada, de resto, por vários estudiosos sobre esta matéria. Veja-se, por exemplo, para o caso de Coimbra, OLIVEIRA, António de - *op. cit*, vol. II, pp. 338-339, e para a globalidade do reino, entre outros, MAGALHÃES, Joaquim Romero de- *Da transformação elementar à organização do trabalho* in " História de Portugal", dir. José Mattoso, vol. III, pp. 284-286.

804 O mesmo não se poderá dizer, de acordo com os dados disponíveis, da sua representatividade institucional. Os ofícios encontravam-se, é certo, organizados em confrarias e controlados por juízes e examinadores próprios, sendo-lhes reconhecida projecção e importância, passível de ser medida, por exemplo, através do seu posicionamento e contribução para a procissão do *Corpus Christi.* Ao que tudo indica, não dispunham, porém, de uma participação organizada na administração municipal, sendo desconhecida para Vila do Conde, neste período de tempo, qualquer organização corporativa semelhante à Casa dos 24 existente no Porto e em Lisboa, ou aos "Doze dos Mesteres" de Viana, criados em 1534 (cf. MOREIRA -*O município e os forais de Viana do Castelo*, pp. 93-97). Este facto atesta, de certo modo, o que subscreve Marcelo Caetano, segundo o qual a organizaçao institucional dos mesteres só conhece plena maturidade, em Portugal, em pleno século XVI (cf. *A Antiga Organização dos Mesteres da Cidade de Lisboa* - Prefácio à obra de LANGHANS, Franz-Paul - *As Corporações dos Ofícios Mecânicos*, Lisboa, 1943, p. XIV). No caso de Vila do Conde, todavia, parece que nem nessa data essa organização é verificável. Pelo contrário, uma carta régia de 26 de Março de 1546 sugere, tanto a inexistência de qualquer forma de organização de mesteres, como a resistência dos oficiais concelhios face a essa possibilidade. O teor do documento, passado em resposta a pedidos apresentados pelo Concelho diz, em concreto: " *E ao que me pedis que aja por bem de não aver nesa villa mesteres pollas rezões que aleguaes por agora não ha que prover niso pois os hii não ha. Eu terei lembrança do que dizeis se me for pedido que os aja...*" (A.M.V.C. - A/43).

805 O termo é aqui utilizado sem pressupor a existência de sistemas de trabalho organizados segundo modelos industriais. O conceito de "indústria" é aqui aplicado na sua concepção mais rudimentar, enquanto actividade humana de transformação de matérias primas com vista à produção de artefactos.

e 1570 poderão ser algo enganadoras. Elas integram, respectivamente, 22 e 28 carpinteiros, sem outra especificação. No ano de 1568 apontam-se, para além dos ditos 22, outros 3 identificados como carpinteiros da ribeira, os quais vêm mencionados em 1570 apenas como carpinteiros. Isto é, parece existir, em ambas as fontes, uma indefinição de estatutos que nos permite suspeitar de que alguns (quantos?) carpinteiros sê-lo-iam da ribeira, devendo, por isso integrar a área da construção naval e não da cosntrução civil[806].

À falta de elementos paralelos esclarecedores desta questão, limitamo-nos a integrar na segunda área referida os calafates, e os que surgem identificados, de forma explícita, como carpinteiros da ribeira, sublinhando, todavia, a suspeita, confirmada por outros indícios que esclareceremos *a posteriori,* de que o peso da construção naval seria muito mais significativo do que as fontes de 1568 e 1570 deixam adivinhar. Isso mesmo parece confirmar o registo de 1643, no qual se mencionam 23 carpinteiros e 20 carpinteiros da ribeira. Não cremos que este notório desfasamento se encontre totalmente justificado por circunstâncias conjunturais, pelo que a sua compreensão deverá ser balizada nas deficiências de registo das fontes de 1568-70.

Convirá, ainda, notar que o grupo profissional que isolámos como ligado à tecelagem poderá responder a funções que extavasam o sector do vestuário e dirigir-se também à área da contrução naval, através do fabrico de velames: os famosos panos de tréu de Vila do Conde. Também desta matéria trataremos depois[807].

Não podemos, por fim, deixar de revelar a nossa perplexidade pela total ausência de referências a cordoeiros nestas listagens, por um lado porque se trata de uma actividade pressuposta pelo sector da construção naval, por outro lado porque eles existiam, de facto, na vila, de forma organizada, deixando inclusive marcas na sua toponímia, através das sistemáticas menções à "Cordoaria " ou "Chão dos Cordoeiros." A sua ausência das fontes em análise afigura-se-nos de díficil explicação, embora possamos equacionar a hipótese de esses indivíduos acumularem as funções de cordoeiros com outras pelas quais fossem identificados.

Finalmente, uma nota acerca do peso significativo da tanoaria no conjunto dos ofícios mecânicos definidos por estas fontes: 13,7% em 1568, 13,3% em 1570, mas apenas 3,7% em 1643. Acerca da sua importância no conjunto dos oficiais mecânicos da

---

[806] Se jogarmos com potenciais exigências de mercado, e com percentagens de oficiais envolvidos na área da construção civil, pensamos que os números apontados para os restantes sub-grupos: pedreiros e serralheiros, não parecem justificar um contingente tão significativo de carpinteiros de casas: aos 22 carpinteiros de 1568 contrapõem-se 15 pedreiros; aos 28 de 1570, os mesmos 15 pedreiros, e aos 23 de 1643 apenas 7 pedreiros. Ainda que reconhecendo a actividade de carpintaria como motor e parte significativa das actividades de edificação na época moderna, não podemos deixar de estranhar essa desproporção entre estas profissões, no pressuposto de que ambas fossem afectas em exclusivo à construção civil. Pensamos, pelo contrário, que parte desses carpinteiros se encontravam ligados à construção naval, e não à edificação urbana.

[807] Vd. II.A.1.2.

vila, e da criação de uma estrutura organizada do ofício em Vila do Conde em meados do século XVI esclarece-nos um registo camarário de 18 de Maio de 1558, segundo o qual se prevê a individualização desse ofício do dos carpinteiros, a quem andavam até aí associados. A explicação é balizada no aumento significativo do seu número[808]. Lembremos que os barris, as pipas, os tonéis eram os artefactos por excelência de armazenagem e, principalmente, de transporte de todo o tipo de mercadorias, encontrando-se a sua produção ligada a exigências de carregamento de navios e de tráfego marítimo, nomeadamente ultramarino. Assim sendo, poderá ser lícito questionarmos se este crescimento e posterior decréscimo numérico dos tanoeiros, patente em 1643, testemunhará uma alteração conjuntural que de igual modo se manifeste na diminuição da actividade de navegação e consequente decréscimo dos contingentes de navegadores da vila a que acima nos referimos. Se assim aconteceu, que factores impulsionam esta tendência, e que conjuntura definem na evolução secular dos destinos de Vila do Conde? Só uma pormenorizada avaliação de índices demográficos, financeiros, de movimento comercial, de comprometimento com a actividade marítima e de mobilidade geográfica poderá aproximar-nos da resolução destas questões.

Ainda no intuito de aferir, numa outra perspectiva, a evolução secular dessa ponderação entre "homens do mar" e "homens da terra", dicotomia que ressalta, de forma sistemática, da documentação, organizamos os dados disponíveis numa segunda grelha, patente no quadro 16. Aqui integramos, sob a designação de "Actividades Fluviais e Marítimas", os contingentes de barqueiros, pescadores, mareantes, pilotos, calafates e carpinteiros da ribeira identificados, enquanto que no grupo das "Actividades de apoio à vida urbana" inserimos todos os restantes mesteirais e oficiais mecânicos, e ainda aqueles que providenciavam alojamento (estalajadeiros) e serviços domésticos (criados/as e lavadeiras).

Quadro 16

Categorias profissionais. Distribuição por sectores classificados de actividade.

Sectores de actividade	Sisa 1568		Sisa 1570		Décima 1643	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Agricultura	5	1,3	5	1,5	12	4,6
Actividades fluviais e marítimas	222	57,9	167	48,8	73	28,2
Actividades de apoio à via urbana	119	31,1	131	38,3	116	44,8
Comércio	26	6,8	30	8,8	16	6,2
Serviços	7	1,8	6	1,8	42	16,2
Total	**383**	**100**	**342**	**100**	**259**	**100**

Fonte: A.M.V.C. - Lv. 1699, 1700 e 1877.

[808] A.M.V.C. - Lv. 19, fl. 143v.

Dele ressalta, em primeiro lugar, em 1568-70, o significativo peso dos "homens do mar" no conjunto da população activa, ascendendo a quase 60% do total mencionado, isto é, um valor superior à soma dos restantes agentes ligados ao sector primário, secundário e terciário. Esta mesma tendência é já apontada numa carta de sentença da Casa da Suplicação, datada de 1513, na qual se veiculam informações segundo as quais, dos cerca de 600 ou 700 fogos então existentes na vila, 500 tinham homens do mar como cabeças de casal[809]. Pelo contrário, os 28,2% apurados em 1643 para o mesmo grupo confirmam as pistas de análise evolutiva já equacionadas que não poderemos, todavia, prosseguir de momento.

Importa que articulemos estes dados com as informações já apresentadas sobre a evolução do quadro populacional da vila, o qual sugere o delinear de uma curva tendencialmente descendente, culminante com o valor de apenas 657 fogos registados nos livros de colecta da décima de 1643. Perante este paralelismo evolutivo cremos ser pertinente apresentar, como hipótese de trabalho, a possibilidade de existir uma articulação entre esse decréscimo populacional global e a correspondente quebra percentual do peso dos homens do mar e, em consequência, das actividades marítimas, estabelecendo, desde já, nexos de relação causal entre o desenvolvimento global da vila e o dinamismo das actividades de navegação, em particular ultramarina, correlativo da pujança de um dos seus corpos sociais, o dos marítimos.

Desta reflexão, aquilo que importa ainda salientar, para o período de 1568-70, momento central da cronologia da nossa investigação é, antes de mais, o facto de os dados indiciarem a existência de uma estrutura socioprofissional própria de um espaço de cariz eminentemente urbano [810]. A provar esta constatação apontamos o peso irrelevante do sector primário, para que já chamámos a atenção, a par da significativa ponderação atribuída ao sector terciário. Idêntica conclusão é apontada por António de Oliveira para Coimbra quinhentista [811], e por Vitorino Magalhães Godinho para a globalidade do reino, e mesmo da Península Ibérica [812]. Afigura-se-nos, porém, que não poderemos aplicar ao sector terciário que definimos para Vila do Conde aquilo que este autor afirma:

---

[809] Carta de sentença dada em Évora - 17.Fevereiro.1513. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 44, mç. 16. Aí se diz textualmente: *"... na dita villa a maior jurdição que nella avia era seyscentos ate setecentos fogos dos quaes os quinhentos eram marinheiros e pescadores e naveguamtes pilotos e homens que de contino navegavam e trautavam suas mercadorias ..."*

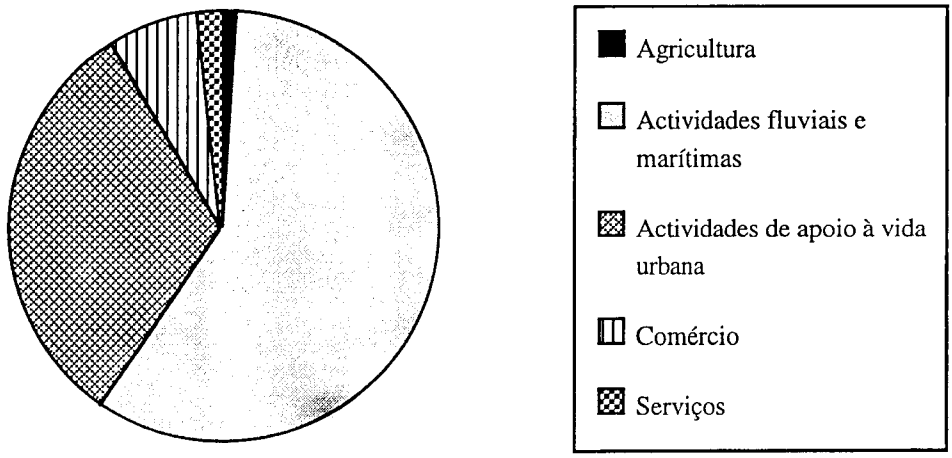
[810] Ao empregarmos o conceito de "urbano" fizemo-lo, até aqui, em função de dois parâmetros : 1. o peso do espaço agrícola vs. espaço de edificação concentrada em torno de um núcleo, que é, em simultâneo, um pólo de natureza administrativa e religiosa; 2. a existência de uma estrutura profissional motivada pelas exigências de uma população assim distribuída. Outros parâmetros definem de igual modo o conceito, como se sabe. Desses outros índices, assim como das próprias discussões teóricas em seu torno falaremos, porém, num outro lugar (vd. II C.1.).

[811] OLIVEIRA, António de - *op. cit*, vol. I, pp. 333-344.

[812] GODINHO, Vitorino Magalhães - *Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa,* pp. 104- 108 e *Sociedade Portuguesa* in "Dicionário de História de Portugal", Vol. VI, pp. 20-51.

Gráfico 20A

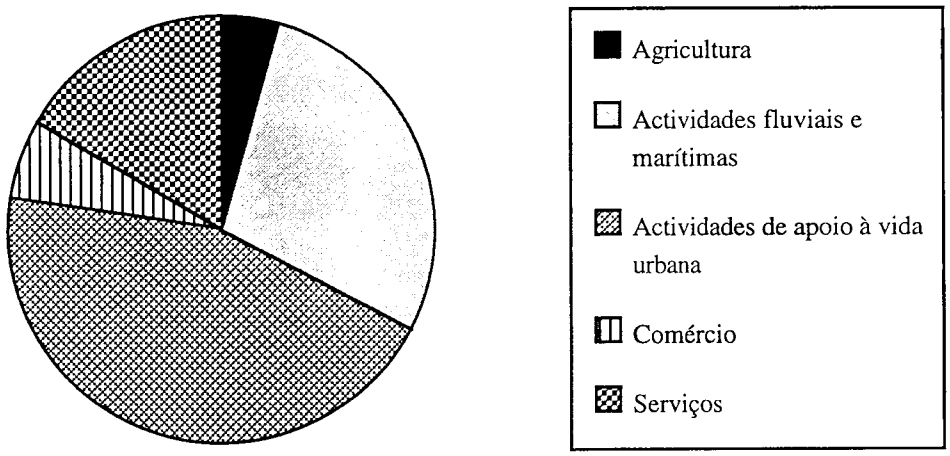
Categorias profissionais - Distribuição percentual por sectores de actividade segundo a derrama da sisa de 1568



Fonte: Quadro 16

Gráfico 20B

Categorias profissionais - Distribuição percentual por sectores de actividade segundo a Décima de 1643



Fonte: Quadro 16

"*O terciário antigo não fomenta a produção; ao invés, opera sobre ela uma punção extremamente violenta para despesas sumptuárias, se exceptuarmos o grupo comercial propriamente dito (mas a cujo desenvolviemnto já vimos os entraves). Gastar mais do que a renda define em boa parte a mentalidade desse terciário nobiliárquico-eclesiástico; falta de ideia de investimento, de poupança para empregar produtivamente*"[813]. Lembremos que essa prevalência do sector terciário em Vila do Conde se deve, no essencial, a grupos economicamente activos, como os mareantes, pilotos, mercadores e outros homens de negócio, mais do que a agentes que não produzem riqueza, como acontece com os prestadores de serviços. Entre os primeiros se situavam, por certo, numerosos cristãos novos.

Com efeito, uma análise do universo social da vila, no intuito de apurar o contingente de indivíduos potencialmente ligados às navegações e tráfego ultramarino não poderia deixar de debater, como questão nuclear, a do peso e representatividade da comunidade de cristãos novos aí residentes. Estes encontram-se já contabilizados nos registos sócio-profissionais até agora referidos, mas sem que deles ressalte o seu peculiar estatuto religioso. Do ponto de vista legal nada justifica a expressa menção à sua condição de recém-convertidos, pelo que só é possível aproximarmo-nos a esta questão através dos processos da inquisição que sobre eles foram movidos, com as limitações inerentes à constituição de um tal *corpus* documental.

3.2.2. Uma comunidade específica: os cristãos novos

Com efeito, uma desejável tentativa de identificação da dimensão numérica dessa comunidade não pode ser linearmente prosseguida através do número de processos inquisitoriais identificados, já que este é determinado, ou por visitas inquisitoriais à vila e, por isso, sectorizado do ponto de vista cronológico, ou por denúncias pontuais que em nada elucidam acerca do número real desses conversos de primeira, segunda ou terceira geração. Na verdade, diversos níveis de zelo religioso, e de rivalidade ou conflitualidade social envolvendo estes grupos condicionam, por vezes de forma determinante, o número de denúncias e, em consequência, o de processos judiciais a partir delas constituídos. Por outro lado, o facto de, depois de convertidos, os cristãos novos se misturarem, do ponto de vista topográfico, com a restante comunidade humana de Vila do Conde, como comprovam os referidos processos, impossibilita-nos a sua identificação por qualquer preferencial ocupação do espaço. O que queremos dizer é que, com a desagregação da judiaria, perdemos todos os indícios topográficos para avaliar o seu número e peso económico, por exemplo, através de recenseamentos gerais com fins tributários.

---

[813] Idem- *Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa*, p. 106.

Que essa judiaria existiu, é facto comprovado por referentes documentais textuais e cartográficos. Os primeiros são constituídos por um processo de 1491[814]; os segundos, por uma planta da vila, à que já nos referimos[815], na qual aquela é identificada através da própria toponímia (cf. fig. 27). A menção à judiaria nessa planta, datada de 1568-70, deve-se, porém, segundo cremos, ao facto de o topónimo dominar ainda os referentes de identificação espacial, e não à circunstância de albergar, nesse período de tempo, de forma exclusiva, os conversos e seus descendentes. Segundo se pode inferir desse levantamento topográfico, a concentração dos judeus far-se-ia, não num bairro próprio, com arruamentos internos, mas numa única rua situada numa das franjas limítrofes do espaço urbano[816]. Este facto é, em si, revelador da dimensão provável desse estrato sócio- religioso.

Para além de espacialmente organizados, os judeus encontravam-se, em finais do século XV, socialmente estruturados segundo os mecanismos habituais de enquadramento desses grupos no Portugal medievo[817]. Isso mesmo se depreende do referido processo judicial de 1491, através do qual o Mosteiro de Santa Clara, enquanto senhorio da vila, requer o pagamento da sisa judenga que lhe era devida, e que terceiros se propunham colectar. O documento consultado é consubstanciado por uma carta de sentença dada por D. João II, na qual o autor do processo, Fernão de Lima, alcaide-mór da vila de Guimarães, define os judeus da vila como "... *temdo araby e esnoga e vivendo em comunydade...*" e como "... *temdo os dictos judeoos judaria apartada e seus oficiaes ordenados como comuna nom sobjeyta a outra comuna...*" [818].

Buscando o preciso significado destas declarações, note-se o que a este respeito no diz Maria José Ferro Tavares, segundo a qual a constituição de uma judiaria ou comuna acontece quando, em determinada localidade, se concentra um número superior a 10 judeus, implicando o conceito de "comuna" uma dimensão e complexificação significativa da organização social desses indivíduos. A comuna é definida pela autora como "*o conjunto de todos os órgãos religiosos, administrativos e legais que permitem, por mercê régia, ao povo judaico ter uma identidade própria dentro da sociedade cristã, embora sujeitos à lei geral do reino*" [819]. A identificação de uma comuna em Vila do Conde aponta, pois, a importância dos seus componentes, em número e peso social. Numa atitude que parece revelar, de igual modo, um posterior

---

814 A.N.T.T.- Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40. mç. 11, s.n.

815 B.N.R.J. - CAM. 4-2 (nº1).

816 Esta circunstância é, segundo informa Maria José Pimenta Ferro Tavares, comum a muitas outras localidades do reino, nomeadmente a Guimarães, Barcelos ou Braga, para só citar lugares de Entre-Douro-e-Minho (*Os Judeus em Portugal no Século XV*, dissertação polic., Lisboa, 1980, pp. 71-72).

817 No decurso do século XV assiste-se, de igual modo, à fixação de judeus em Azurara, segundo se depreende de registos de vereações da Câmara do Porto (informação fornecida por TAVARES, Maria José Pimenta Ferro - *op.cit.*, p. 29, nota 22).

818 A.N.T.T.- Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40. mç. 11, s.n.

819 TAVARES, M. J. Pimenta Ferro - *op. cit.*, p. 30.

reconhecimento do peso e significado dos descendentes desta comunidade em Vila do Conde, D. Manuel isenta-os, em 1518, de acompanhamento de presos, de efectuarem colectas de tributos e de serem jurados contra sua vontade[820]. Cremos, todavia, pelo que conhecemos do espaço da vila, que esta comuna não disporia de edifícios de utilidade pública específicos, como sejam o açougue, o hospital, a cadeia ou o cemitério, antes se serviria dos comuns aos restantes vizinhos.

À falta de números reveladores do seu peso efectivo, servir-nos-emos de uma aproximação alternativa que aponte para uma projecção desse núcleo no universo do reino. Com efeito, partindo de dois alvarás régios de 1499, em que o monarca define prestações financeiras compensatórias dos direitos perdidos com a conversão geral dos judeus, nos quais se encontram mencionadas judiarias do duque de Bragança[821], e de um terceiro documento, em que se atribui um padrão de juro anual ao Mosteiro de Santa Clara pela judiaria de Vila do Conde[822], apuramos os valores projectados no quadro 17.

Quadro 17

Valores compensatórios a pagar por judiarias extintas

Judiarias	Valor (em reais)
Porto de Mós	1.000
Alter do Chão	6.000
Sousel	8.000
Vila do Conde	10.000
Barcelos	16.000
Alcácer do Sal	17.500
Portel	20.000
Guimarães	25.000
Bragança	30.000
Chaves	31.000
Campo de Ourique	60.000
Vila Viçosa	65.000
Beja	70.000
Olivença	130.000

Fontes: A.N.T.T. - *Leitura Nova. Místicos*, lv.6, fl. 6v.-10
- *Chanc. D. Manuel*, lv. 41, fl. 116v-117
- *Convento Stª Clara V. Conde*, cx. 34, mç.4, s.n.

820 A.N.T.T. - Chanc. D. Manuel, lv. 9, fl. 62v. (Lisboa - 9.Abril. 1518).
821 Idem - Leitura Nova. Místicos, lv.6, fl. 6v.-10 ; Chanc. D. Manuel, lv. 41, fl. 116v. -117.
822 Idem - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 34, mç. 4, s.n.

Este elenco suscita, todavia, uma dupla ordem de observações. Em primeiro lugar, os valores compensatórios dirigem-se a apenas dois senhorios, sendo que o maioritário, o do duque de Bragança, assume uma importância política e social relevante. A questão que se coloca é a de saber se teria sido usada a mesma "bitola" ao atribuir-se o padrão de juro de 10.000 reais ao Mosteiro de Santa Clara e as restantes compensações ao duque de Bragança.

Em paralelo, qualquer tentativa de apurar o universo contribuinte a partir dos valores mencionados, no pressuposto de que as indemnizações são devidas pelos tributos que deixam de ser colectados pela expulsão ou conversão dos judeus, revela-se de igual modo infrutífera. Um cálculo efectuado a partir apenas da sisa judenga ou sisão (75,5 reais *per capita*, incidente apenas sobre os indivíduos casados[823]) apontaria para a existência de cerca de 132 fogos judeus em Vila do Conde no final do século XV. Sabendo, contudo, que estes agentes eram afectados por um número significativo de outros tributos, entre os quais o serviço real, o serviço novo, a capitação, o *genesim* [824], para além de outros pontuais e extraordinários, esse número descerá significativamente, de acordo, de resto, com a importância económica e, portanto, contributiva dessa comunidade particular. Deste modo, qualquer cálculo se revela de extrema falibilidade.

Em segundo lugar, o quadro confirma o previamente adquirido: a comunidade de judeus de Vila do Conde é incomparável com a de Olivença, Beja, Vila Viçosa, ou, mais a Norte, com a de Bragança, Guimarães, Chaves ou Barcelos. Se atendermos, porém, ao peso populacional de cada uma destas últimas localidades, medida, por exemplo, a partir do censo de 1527, essa discrepância relativiza-se. Aquilo que pretendemos salientar é que, se a comunidade judaica de Vila do Conde é dispicienda no cômputo nacional, ela não deixaria de ter um peso notório no espaço socioprofissional da vila, se atendermos à exiguidade das suas dimensões espacial e humana.

Se nos ativermos, por outro lado, a dados fornecidos por Elvira Mea para períodos posteriores, que mais importam ao nosso estudo, lançados desta feita a partir da análise de processos inquisitoriais e, portanto, sujeitos às contingências metodológicas acima sublinhadas, apuraríamos as seguintes ponderações para o período de 1567 a 1605 e para os espaços abrangidos pela acção da Inquisição de Coimbra: num total de 2181 processos listados, apenas 13 correspondem a processados residentes em Vila do Conde, o que equivale à ínfima percentagem de 0,6%[825]. Ainda que se saiba serem esses

---

823 Cf. TAVARES, M. José Pimenta Ferro - *op. cit.*, pp. 72.

824 Cf. Idem-*ibidem*, pp. 139 e segts. Os impostos citados são, por natureza, tributos pagos ao rei. Lembremos, todavia, que o Mosteiro de Vila do Conde dispunha do privilégio da colecta da maior parte dos direitos régios, estes incluídos.

825 MEA, Elvira Cunha de Azevedo - *A inquisição de Coimbra no século XVI. A instituição, os homens e a sociedade*, Porto, Fundação Engº António de Almeida, 1997. Chegamos a este valor através de cálculos efectuados a partir do apêndice intitulado "Listagem de autos da Inquisição de Coimbra (1567-1605), incluído a páginas 599 a 648 da obra citada.

processos maioritariamente de cristãos novos, nada nos permite inferir que este valor resulte de uma correspondente ponderação da comunidade destes agentes a nível do espaço sob a alçada dos oficiais inquisitoriais de Coimbra. Pelo contrário, sabemos da importância assumida por factores de distorsão, já referidos, como são o número e rigor das visitas de inquisidores e das inquirições e devassas pastorais, ou dos níveis de rivalidade social internos a cada localidade, projectados em índices de denúncias mais ou menos elevados.

Assim, importa que abandonemos a perspectiva comparativa com outras localidades do reino, para nos centrarmos numa leitura estritamente local da implantação e integração desses indivíduos em Vila do Conde, ao mesmo tempo que procuraremos aproximarmo-nos ao seu perfil socioprofissional dominante. Para tanto, apresentamos os dados apurados a partir da nossa própria investigação, e envolvendo 32 processos identificados para o período que medeia 1542 (data em que as diligências inquisitoriais sobre este espaço se encontravam ainda sob a alçada de D. Baltasar Limpo, bispo e inquisidor do Porto, ainda que posteriormente prosseguidas já pela estrutura da inquisição de Coimbra) e 1620, data definida como limite da nossa investigação[826].

Numa primeira abordagem apurámos a seguinte distribuição quantitativa: dos 32 processos referidos[827] 28 têm como réus cristãos novos e apenas 4 são de cristãos velhos. As percentagens apuradas: 87,5% para os primeiros e apenas 12,5% para os segundos, em tudo acompanham as tendências conhecidas para esse período de tempo e para a área de abrangência da inquisição de Coimbra[828].

Do ponto de vista cronológico deparamo-nos com 12 processos cujas sentenças são dadas entre 1542 e 1544, 1 em 1566, 1 em 1571, 1 em 1591, 14 entre 1595 e 1599, 1 em 1600, 1 em 1618 e 1 em 1620. As explicações a aduzir são de vária ordem e, de novo, nada parecem ter que ver com o número de cristãos novos existentes, práticas heterodoxas persistentes ou dinâmicas sociais. Antes se poderão encontrar em diversas ordens de razões: desde logo, os números apresentam-se fortemente condicionados pela cronologia das visitas inquisitoriais *in loco*, as quais despoletam um número acrescido de denúncias e consequentes processos judiciais. Esta explicação, que se nos afigura legítima para os numerosos processos subsequentes à visita de D. Baltasar Limpo a Vila do Conde

---

826 Note-se que a análise que se fará dos processos inquisitoriais é selectiva e em nada esgota as potencialidades de tratamento da informação que comportam, mesmo do ponto de vista social e económico, domínios que em particular nos interessa explorar.

827 A pesquisa a que procedemos foi feita a partir de uma base de dados informática disponibilizada pelos serviços do A.N.T.T., a qual não congrega ainda a totalidade dos processos, se bem que aí se encontrem referenciados na sua maior parte, pelo que uma pesquisa posterior poderá vir a revelar alguns outros, cabíveis no espaço cronológico referido. Assumimos, assim, o tratamento deste universo como o de uma amostragem representativa, limitado pelas variáveis aleatórias que a condicionam. Essa amostragem congrega, por sua vez, cristãos novos residentes, mas também naturais de V. Conde, ainda que moradores em outros locais.

828 Vd., sobre esta matéria, MEA, Elvira Cunha de Azevedo - *op. cit.*

e Azurara em 1542[829], parece todavia já não colher para os primeiros anos da década de 70, subsequentes à visita aí efectuada neste mesmo ano[830]. Pelo contrário, o incremento de processos apurado para o final da década de 90 não assenta em qualquer visita concreta, mas antes nas denúncias feitas em cárcere a que passamos a assistir nos autos deste período. Influente parece ter sido o evoluir da própria instituição e máquina inquisitorial, se nos ativermos às explicações adiantadas por Elvira Mea[831], confirmadas, de resto, pelo incremento do rigor processual, visível, quer nas penas atribuídas, quer num maior recurso ao tormento para obtenção de confissões, realidade com que nos deparamos nos processos consultados.

Sirva, pois, este escalonamento cronológico para balizar no tempo as ilações que de seguida desfibraremos. Em primeiro lugar, a lista de processos aponta para um elenco profissional de que se ressalta o número de físicos, cirurgiões e médicos: cinco no total[832] (número acrescido de duas mulheres de médicos[833]), mas também de mercadores e tratantes[834] e de mulheres e familiares de mercadores[835]. Para além destes há a referenciar 2 tosadores[836], 3 sirgueiros[837], 1 ourives[838], 1 viúva de alfaiate[839], uma outra de alfaiate-tratante[840], 2 costureiras-bordadeiras[841]. Deparamo-nos, por fim, com autos relativos a oficiais ligados ao tabelionado, à administração ou à fiscalidade[842].

A sua análise sublinha, em primeiro lugar, a consabida acumulação de estatutos sócio-profissionais daqueles que congregam, em simultâneo, funções técnicas, científicas ou mecânicas, com actividades comerciais. Nesse grupo se situam os físicos, alfaiates ou ourives / mercadores, evidenciando o peso da actividade mercantil entre a comunidade de cristãos novos. Dela se destaca, em segundo lugar, a frequência com que pilotos e mulheres de pilotos e mareantes surgem entre as testemunhas abonatórias de alguns dos cristãos novos indiciados. Essa ligação entre técnicos de navegação e cristãos-novos transcende, de resto, uma solidariedade de natureza estritamente económica e

---

829 Um dos processos informa-nos que essa visita ocorrera em Maio desse ano (A.N.T.T. - Inq. Coimbra, proc. 676). Sobre as visitas da inquisição do Porto vd. os artigos de MEA, Elvira C. de A. - *A inquisição do Porto.* "Revista de História". Porto, Vol. II, 1979. "Actas do colóquio O Porto na Época Contemporânea". Vol. 1, pp. 215-227 e VILAR, Hermínia Vasconcelos - *A inquisição do Porto. Actuação e funcionamento (1541-1542).* "Revista de História Económica e Social", Lisboa, nº 21, Set.-Dez. 1987, pp. 29-46.

830 A.N.T.T. - Inq. de Coimbra, lv. 661, fl. 25-35.

831 MEA, Elvira Cunha de Azevedo- *A inquisição de Coimbra no século XVI,* pp. 493-494.

832 A.N.T.T. - Inq. Coimbra, proc. 141, 3810, 4433; Inq. Lisboa - proc. 2179.

833 Idem, Inq. Coimbra, proc. 3089, 8026.

834 Idem, proc. 2367, 3810, 8686.

835 Idem, proc. 4364, 3821, 1598, 2094.

836 Idem, proc. 946, 3737.

837 Idem, proc. 2094, 6425, 9728.

838 Idem, proc. 1598.

839 Idem, proc. 819.

840 Idem, proc. 8026.

841 Idem, proc. 3821.

842 Idem, proc. 1979, 3821, 7928.

estende-se às próprias relações familiares. Passaremos a citar apenas alguns casos que reflectem esses laços sociais estabelecidos através do matrimónio. Assim ocorre com um Pedro Jorge, piloto, genro de Joana Nunes, cristã nova, presa nos cárceres da Inquisição[843], com Francisco Alvares, genro de Manuel Ribeiro, mercador e seu parceiro de negócios[844], ou ainda com António Pires Rangel e Bartolomeu Jorge, ambos pilotos e casados com as filhas de Gonçalo Vaz Vilas Boas e Ana de Noronha, cristãos novos[845]. Esses laços são, de igual modo, identificáveis em famílias de mercadores. Cite-se, ainda em 1542, os nomes de Manuel Rodrigues ou João Fernandes, cristãos velhos, casados com familiares de Jorge Rodrigues "Boca de Saco" e da já citada Joana Nunes, judeus conversos[846]. Essas relações envolvendo famílias de cristãos novos e cristãos velhos transcendem de resto, o universo dos mercadores e técnicos de navegação e incluem mesmo cavaleiros fidalgos. É o caso de Gaspar da Estrada de Souto Maior, casado com uma filha de um Sebastião Rodrigues, cristão novo[847].

Registemos, por fim, a título apenas exemplificativo, alguns processos em que se patenteiam fenómenos congéneres, envolvendo agora, já não ligações matrimoniais, mas formas de solidariedade profissional entre as duas comunidades, como os que ocorrem, entre 1542 e 1544, nos autos de Gabriel Lopes, mercador de grosso trato[848]; de Beatriz Correia, mulher do físico (e também mercador) Mestre António[849]; nos de Catarina Malheira, mulher de um sirgueiro, mas familiar de pessoas-chave na governança da vila, como Filipe Rodrigues[850]; nos das filhas de Diogo Fernandes, siseiro da vila desde há 10 anos[851]; ou no de Joana Nunes, mulher de Jorge Rodrigues, mercador[852]. Em todos, as associações acima referenciadas mostram-se válidas através de testemunhos que manifestam associações e laços de solidariedade entre os profissionais citados, em particular pilotos e mercadores, e os cristãos novos indiciados. O processo de Gabriel Lopes é, neste domínio, paradigmático pelo número de depoimentos que congrega de mercadores, pilotos e mareantes, sendo notório que essa presença massiva se deve, não apenas a atitudes de solidariedade social, mas a abundantes ligações económicas, relacionadas com negócios em curso, alguns dos quais assumem contornos de comércio marítimo internacional.

---

843 Idem, proc. 3810.
844 Vd., entre outras referências, A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv.9, fl. 29v.-32.
845 Idem, proc. 7928, de Ana de Noronha (anos 1597-98). Note-se, porém, que neste caso, ambos são naturais do exterior, respectivamente de Matosinhos e de Aveiro, dado que cremos sintomático, não sendo dominantes essas ligações com pilotos de Vila do Conde.
846 Idem, proc. 3810.
847 Ibidem.
848 Ibidem.
849 Idem, proc. 3089.
850 Idem, proc. 9796.
851 Idem, proc. 3821.
852 Idem, proc. 4364.

Para períodos posteriores, nomeadamente na década de 90, essa realidade parece permanecer, ainda que de uma forma menos notória[853]. Ela é ainda projectada, por exemplo, no processo de Clara Ribeira, cristã nova, casada com Francisco de Brito, mercador, no qual Gaspar da Costa Correia, negociante de vulto e descendente de importantes famílias da vila, surge como testemunha abonatória da ré, referindo frequentes visitas à casa de Clara Ribeira, sua comadre, motivadas pelos tratos que tinha com seu marido, e pelas encomendas e navios que enviavam conjuntamente para fora do reino[854]. A mesma dinâmica está patente, ainda, no processo de Graça de Medeiros, viúva de Bartolomeu Mendes, tratante[855], no de Manuel Mendes, mercador[856] ou no de Heitor Dias, sirgueiro, residente em simultâneo em Vila do Conde e no Porto. Sublinhem-se, neste último caso, as profundas ligações estabelecidas com a comunidade de mercadores portuenses, muitos deles igualmente indiciados como judaizantes[857].

Note-se, de resto, que muitos dos depoentes cristãos velhos se apresentam como vizinhos dos réus, sendo alguns moradores nas mais prestigiadas ruas da vila, como a Rua Nova, a Rua do Sidral, a Rua da Laje, a Rua da Igreja, ou nas próprias praças: Velha e Nova, o que nos aponta para a disseminação topográfica dessas famílias de conversos, de que falávamos atrás. Este fenómeno torna-os conviventes, do ponto de vista espacial e social, com os grupos da élite social da urbe. Exemplo eloquente do que dizemos é, uma vez mais, o processo de Gabriel Lopes, com início no ano de 1542. Este cristão novo, físico das próprias freiras de Santa Clara, mercador de grosso trato, congrega em sua defesa cavaleiros fidalgos, escudeiros, pilotos, mareantes, mercadores, detentores de importantes cargos administrativos, tabeliães, e a própria abadessa e freiras do Mosteiro e o seu feitor, a par de frades de S. Francisco. No processo, o réu, casado com uma cristã velha, é ainda apresentado como instituidor de uma capela no Mosteiro de S. Francisco e membro das confrarias do Santíssimo Sacramento, de Jesus, dos Fiéis de Deus e de Nª Srª da Estela.

Com efeito, este não é o único processo que aponta estes indivíduos como membros de várias confrarias, para as quais contribuíam generosamente, pois o mesmo ocorre, por exemplo, com Maria Gomes e Palos Mendes, mercador[858], existindo também famílias cujos membros ingressam na vida monástica, como acontece com Cristóvão

---

[853] Note-se, porém, que as diferenças a assinalar no que toca à diminuição de testemunhos acerca dessas alianças de cariz económico poder-se-ão dever a uma diferente estrutura processual, mais do que a uma modificação sensível dessa tendência. Com efeito, os primeiros processos, da década de 40, revelam-se muito mais ricos em informação, mobilizada por numerosos e particularizados testemunhos colhidos *in loco*, ao contrário do que ocorre na década de 90, em que estes não desaparecem de todo, mas surgem de forma excepcional e tipificada, segundo um questionário que reduz a prestação de informações complementares, valiosas para a avaliação que intentamos.

[854] Idem, proc. 6093 (Ano de 1599).

[855] Idem, proc. 8026 (Ano de 1601).

[856] Idem, proc. 2367 (Ano de 1598).

[857] Idem, proc. 2094 (Início no ano de 1598).

[858] Idem, proc. 586, também do ano de 1542.

Ribeiro, mercador e frade de S. Francisco após a viuvez[859], ou com duas das 4 filhas de Helena Lopes, identificadas como freiras conversas no Mosteiro de Santa Clara[860]. Trata-se, presumivelmente, de estratégias de protecção face aos riscos de denúncia, mas também de comportamentos sociais e de criptojudaísmo concordantes e complementares de outras formas de integração social a que já nos referimos.

Em suma, do exposto parece ficar claro que, encontrando-se essa comunidade exposta aos rigores inquisitoriais, mobilizados através de visitações e de denúncias, os quais parecem ter sido mais assinaláveis, a julgar pelo número de processos, nos anos subsequentes a 1542, mas também nos anos finais da década de 90 (1598/99), a análise processual evidencia a existência de formas de integração social dos seus membros, balizadas em estratégias económicas, mas também familiares, e em práticas de religiosidade. Do que atrás se disse sobre a localização das suas residências parece ressaltar a mesma capacidade de integração, a qual não obsta, naturalmente, à existênia de formas de segregação e a atitudes de exclusão accionadas por cristãos velhos e mobilizadas por motivações que são comuns à globalidade da sociedade portuguesa quinhentista, as quais o Tribunal da Inquisição enquadrava em termos institucionais. A julgar pelos números e tendências captadas pela análise processual, a comunidade de cristãos novos da vila não parece ter sido, nem das mais atingidas pelos rigores repressivos, nem das mais afectadas pelas sangrias financeiras decorrentes do confisco de bens. Desta matéria falaremos, porém, num outro lugar, já que ela se relaciona, de forma directa, com os rumos da economia e das finanças da vila, na sua particular articulação com estratégias económicas que têm o ultramar como referente prioritário[861].

[859] Idem, proc. 6093.
[860] Idem, proc. 1979.
[861] Vd. II. B. 2. 2.

II PARTE

VILA DO CONDE E A EXPANSÃO ULTRAMARINA

Introdução

Configurado o espaço de Vila do Conde, e compreendidos os condicionalismos que, por um lado, confinam o concelho e as suas actividades e, por outro, potenciam as suas características de porto de mar, importa que se compreenda de que modo se projectam no tempo as actividades directamente ligadas a esse perfil marítimo, e se escalonam e interligam as práticas associadas à faina naval. Aquilo que em particular nos interessa estudar é o real comprometimento desse espaço nas viagens de navegação e comércio ultramarinos e nas indústrias de apoio paralelas, como sejam a construção naval e o correspondente fabrico de velames, no decurso do século XVI. Antes, porém, não poderíamos deixar de apontar alguns antecedentes medievais dessas actividades, os quais as preparam através de um dinamismo económico directamente ligado ao mar e à exploração dos recursos marítimos.

Com efeito, as primeiras referências documentais à vila e à sua organização económica, não deixam de sublinhar essa directa ligação às actividades marítimas. Lembremos que no primeiro documento em que explicitamente se menciona a *villa de comite*, do ano de 953, refere-se a existência de "*...suas sallinas et suas piscarias et ecclesia que es fundata in castro vocicato sancto Iohanne...*" [1]. Esta referência expressa a salinas e pesqueiras, a par da igreja de S. João constitui um inequívoco testemunho de uma vitalidade económica ligada ao mar, da qual decorre, já na segunda metade do século X, uma nítida organização religiosa, atributo de uma já estruturada tecitura social.

As menções à exploração de salinas sucedem-se em documentos de Janeiro e Julho de 1078 [2], nos quais Froila Coscones doa à Sé de Braga e ao seu bispo, D. Pedro, respectivamente, 12 e 5 talhos de salinas situados em Vila do Conde, e ainda num outro de 14 de Novembro de 1100, em que a mesma Sé episcopal é beneficiada com a outorga de mais 2 salinas, desta feita por doação de Randulfo Leovegiz[3].

Nas inquirições afonsinas de 1258 assinala-se a existência na vila de cerca de 300 casais e mais de 60 pinaças[4], as quais não cumpririam, por certo, apenas actividades piscatórias, devendo estar de igual modo associadas a transacções comerciais, ainda que balizadas numa simples navegação de cabotagem. Na verdade, das suas salinas e pesqueiras, e de uma ambiciosa actividade piscatória de maior curso, deveria depender o essencial dos rendimentos económicos da urbe na época medieval. Os proventos

---

[1] *Portugaliae Monumenta Historica. Diplomata et Chartae*, Vol. I, Doc. LXVII, p. 39.
[2] COSTA, Avelino de Jesus da - *op. cit.*, vol. II, pp. 375 e 378.
[3] Idem - *ibidem*, p. 2 e *Liber Fidei*, doc. 155.
[4] TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, doc. II-A, p. 39.

resultantes desta última actividade, medidos através do pagamento das dízimas sobre o pescado, apontam com clareza para uma posição de supremacia de Vila do Conde em relação a outros portos que lhe eram próximos. Isso mesmo se depreende de dois documentos de 1499 nos quais se atribui a D. Jaime, duque de Bragança, a dízima nova do pescado de vários portos do reino como prestação compensatória dos direitos de certas judiarias das terras sob jurisdição de sua casa, entretanto extintas[5]. Os valores que lhes correspondem vão indicados no seguinte quadro:

Quadro 18

Valor da dízima nova do pescado de alguns portos do reino em 1499

Localidades	Valor da Dízima (em reais)
V. N. Cerveira	15.000
Darque	867
Fão / Esposende	22.433
Póvoa de Varzim	21.000
Vila do Conde	134.000
Azurara	60.000
Porto	58.553
Ericeira	9.200
Cascais	31.909
Setúbal	19.692(a)

(a) Valor referente apenas ao pescado miúdo

Fonte: A.N.T.T. - Chanc. D. Manuel, lv. 41, fl. 116v-117; Leitura Nova. Além Douro. Místicos, lv. 6, fl. 8-8v.

É certo que estamos perante parâmetros que não nos permitem uma justa comparação dos valores mencionados. Em primeiro lugar, porque se trata da chamada "dízima nova", de colecta régia, a qual comporta, para cada localidade, condições específicas de cobrança, integrando ou excluíndo determinadas espécies, como se pode depreeender de alguns forais manuelinos[6]. Em segundo lugar, porque a realidade de Vila Nova de Cerveira ou Darque, por exemplo, não é comparável à do Porto, ou mesmo à da

[5] Cartas de Alcácer - 16.Setembro.1499 e de Lisboa - 11.Dezembro.1499. (A.N.T.T. - Leitura Nova. Místicos, lv. 6, fl. 8-8v. e Chanc. D. Manuel, lv.41, fl. 116v-117, respectivamente).

[6] No caso de Vila do Conde não parece haver grandes restrições a essa colecta, prevendo o seu foral o seguinte: *"Pagarsse a mais per quaaes quer pescadores que hy trouxerem pescado fresco duas dizimas, a saber, a dizima velha que tem o moesteiro E a outra dizima nova que per comtrauto dos pescadores nos he devjda [...] E decraramos que nam se pagara a dita dizima do pescado que se tomar com Rede pee ou com amzollo e ha cana posto que se venda Salvo se for pescador e pera vemder porque entam pagarão como de outro pescado."* (DIAS, Luiz Fernando de Carvalho - *Forais Manuelinos...*, p. 21).

vila que estudamos, ao mesmo tempo que aqui não figuram dados sobre Caminha ou Viana da Foz do Lima, de fundamental conhecimento para a avaliação do que se pretende.

Anda que limitados na análise, resulta, todavia, inequívoca a desproporção entre os valores apontados para Vila do Conde e os de Azurara, Póvoa de Varzim ou Fão/Esposende, portos que lhe são próximos e igualmente activos nesse período de tempo. Já no que se refere ao Porto, o desfasamento apurado, uma vez mais favorável a Vila do Conde, não deverá espantar, já que aqui se considera apenas a cidade propriamente dita, a qual integra, como freguesias marítimas, S. João da Foz, Massarelos e Miragaia, mas exclui os importantes núcleos piscatórios de Matosinhos e Leça.

Em paralelo, e se bem que se desconheçam os valores concretos assumidos pela dízima eclesiástica sobre o pescado em Vila do Conde neste período de tempo[7], estes seriam atractivos o suficiente para justificar a sua defesa incondicional por parte do Mosteiro de Santa Clara, a quem cabia a sua ancestral colecta, e para suscitar sucessivas contendas entre este e os titulares da vigairaria da igreja matriz, que de igual modo a reivindicavam[8].

A exploração de salinas e a pesca de mar não parecem, no entanto, ter esgotado o envolvimento da vila nas tarefas marítimas durante o período medieval. Já atrás referimos o facto de as 60 pinaças recenseadas em 1258 estarem, provavelmente, ao serviço do comércio, ao mesmo tempo que as já enraizadas ligações deste porto com o Norte da Europa, que documentaremos para o século XVI, apontam para um profundo envolvimento da vila na rota do Mar do Norte e fazem adivinhar prévias e duradouras ligações comerciais com esses portos que remontarão, no mínimo, ao século XV. À falta de estudos efectuados sobre esta matéria para o período medieval, e na ausência de corpos documentais que no caso português os viabilizem, poderemos tomar como indício significativo os numerosos pergaminhos escritos em francês e flamengo, de grafia medieval e comportando, muitos deles, registos de natureza contabilistica, que encapam grande parte dos livros que integram o espólio documental concelhio do século XVI. O número destes exemplares (recenseámos um total de mais de 60 capas com essa proveniência), o próprio suporte (pergaminho), então pouco usual no quotidiano comercial do século XVI, e o facto de revestirem livros referentes a este mesmo século, levam-nos a subscrever a hipótese de a sua origem remontar a pleno século XV, documentando relações comerciais regulares que o estado de conservação dos suportes e a

---

[7] No ano de 1567 a dízima do pescado da vila, pertença do Mosteiro de Santa Clara, foi arrendada por 4 anos no valor de 160.000 reais, o que perfaz uma média de 40.000 reais/ano. Significará isto que em 1499 o valor da dízima nova se encontraria sobreavaliado?

[8] Apesar de as contendas sobre os direitos à colecta da dízima do pescado parecerem ter sido definitivamente resolvidas pela sentença dada pelo tribunal eclesiástico de Roma, em 14 de Abril de 1447, na qual se afirma o direito do Mosteiro a toda a dízima do pescado do mar e rio a pagar pelos fregueses da igreja de S. João Baptista, enquanto sua anexa (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 35, mç. 5, s.n.), o facto é que ainda no ano de 1568 deparámos com uma nova demanda entre as duas partes, a qual vai por apelação ao tribunal do núncio apostólico em Portugal, então o cardeal infante D. Henrique (A.D.P. - Fundo Notarial.V.Conde, 1° cart.,1ª sr., lv. 5, fl. 90-92).

circunstância de se encontarem parcialmente truncados não confirmam em termos de conteúdo. Só um estudo paleográfico e codicológico mais apurado, que não nos encontramos habilitados a levar a cabo, permitiria confirmar ou infirmar a análise aqui apresentada.

Para além da exploração de recursos marítimos, e do labor comercial, desde cedo o porto de Vila do Conde se revela envolvido na dinâmica das navegações, nomeadamente através de uma das suas actividades subsidiárias: a construção naval. É conhecido o documento de 1377 em que D. Fernando refere o explícto fabrico de panos de treu nesse burgo marítimo[9] e é natural que os seus habitantes aproveitassem as características favoráveis do porto de abrigo de que dispunham, para aí implementarem estaleiros, ao mesmo tempo que beneficiariam das isenções fiscais previstas em sucessivos regimentos, em particular nos promulgados em 1410 por D. João I ou em 1474 por D. Afonso V[10], e isto cingindo-nos, de momento, apenas à época medieva. Será, pois, sobre a construção naval nos estaleiros de Vila do Conde que de seguida falaremos, iniciando uma exposição que prevê a dilucidação da logística naval que permitiu a ligação deste porto à expansão marítima quinhentista, pela articulação de três vectores imprescindíveis a essa dinâmica: 1. Construção Naval; 2. Frota; 3. Agentes de navegação.

---

[9] *Mandado de el-Rei sobre as dimensões dos panos de treu...*, publ. MARQUES, J.M. da Silva - *Os descobrimentos portugueses. Documentos para a sua história*, Lisboa, I.N.I.C., 1988, t. I, pp. 156-157

[10] Sobre esta matéria vd., entre outros TORRES, Ruy d'Abreu - *Dízima.* " Dicionário de História de Portugal", vol. II, pp.326-327. O segundo regimento referido encontra-se transcrito in A.H.M.P. - Livro A, fl. 226-228. A ele voltaremos oportunamente.

A. A LOGÍSTICA

CAPÍTULO 1.

CONSTRUÇÃO NAVAL

A abordagem desta actividade, nas suas múltiplas facetas e decorrências, para além de se inserir num contexto nacional de que não nos podemos alhear, envolve uma complexidade de questões de difícil resolução com os dados documentais de que dispomos. Com efeito, à falta de registos sistemáticos de actividade, de igual modo notória a nível de outros estaleiros do reino incluíndo Lisboa[11], soma-se a quase ausência de contratos de construção naval que directamente remetam para a actividade do estaleiro de Vila do Conde e seus níveis de produtividade. Estes são, como veremos, excepcionais, sugerindo a existência de uma base contratual que passaria pela oralidade e pela mútua confiança entre contraentes. No que se refere a encomendas provindas de agentes exteriores, nomedamente do próprio monarca, os seus registos estarão inclusos em fundos que não os dos cartórios de Vila do Conde, cuja pesquisa em profundidade se revela incompatível com uma investigação individual e a termo certo. Assim acontece com o acervo notarial de Lisboa, inacessível pela sua extensão e insuficiente tratamento documental, ou com os registos das Casas da Guiné, Mina e Índia, desaparecidos na sua maior parte. Lembremos que informações dessa natureza podem ser coligidas nos livros de registo geral do Conselho Ultramarino, mas para períodos a que não estendemos já a nossa investigação.

A despeito das dificuldades que se apontou procuraremos, com os dados disponíveis, ainda que parcelares, reconstituir os principais aspectos desta actividade em Vila do Conde, os quais se organizam em torno de três vectores nucleares:

1. A organização industrial do sector, que nos levará a discutir questões em torno dos espaços de construção, do acesso e disponibilização de matérias primas e da organização profissional do corpo de artífices que a suportam;

2. A caracterização do universo dos contratadores de embarcações, através do estudo do seu perfil socioprofissional, capitais envolvidos, formas de financiamento e actividades paralelas que desenvolvem;

3. A apreensão dos níveis de actividade dos estaleiros, aferidos em relação, quer ao número de embarcações construídas, quer às tipologias e volumetrias dominantes.

A compreensão destas matérias passará, sempre que possível, pela captação de tendências evolutivas e pelo cruzamento com factores explicativos, de índole local, mas também nacional, enraízados em estratégias e conjunturas que transcendem o universo espacial em estudo.

---

[11] Vd., sobre esta matéria o trabalho de COSTA, Leonor Freire -*Naus e galeões na Ribeira de Lisboa*, Cascais, Patrimonia Historica, 1997, o qual nos servirá de referência ao longo deste capítulo, enquanto valioso e actualizado contributo na discussão das múltiplas questões de carácter técnico e estratégico que envolvem esta indústria.

1.1. Estaleiros

No que se refere ao primeiro destes *itens*, o processo sobre o derrube dos açudes a que recorremos em capítulos anteriores revela-se de igual modo nuclear para o esclarecimento de questões ligadas à localização dos estaleiros. Dele se infere que o espaço de construção naval se circunscrevia ao leito fluvial que banha o espaço urbano da vila. Ora esta implantação topográfica, sujeita a actividade em análise às limitações impostas à navegação anteriormente apontadas. Vimos que um dos argumentos-chave para a sensibilização do monarca a intervir no melhoramento das condições de acessibilidade ao porto se alicerçava, precisamente, nos limites que esses bloqueios impunham à construção de embarcações de grande porte, sujeitas a riscos acrescidos no momento da botação e saída da barra.

Com efeito, coligindo os dados apresentados, verificamos que, segundo a maioria dos declarantes, o assoreamento interferia directamente sobre o lançamento das embarcações à água, quer pela secagem dos poços onde por tradição se largavam, do lado de Azurara e de Vila do Conde, quer pelo bloqueio exercido sobre a barra que se revelava de profundidade insuficiente à saída incólume das naus e galeões[12]. Mais adiante confrontaremos estes testemunhos com índices de avaliação mais objectivos. Importa apenas que aqui se saliente que as alternativas sugeridas a esta "inevitabilidade" se demonstraram claramente inoperantes em termos espaciais: àqueles que sugeriam que se transferissem os estaleiros para fora da barra, em local espaçoso e liberto dos constrangimentos topográficos e de movimentações arenosas[13], respondem os técnicos com a impossibilidade prática de se armarem estruturas de construção em plena costa marítima, e com os perigos acrescidos de intempéries ou ataques de corsários[14]. Em suma, faz-se depender o êxito e continuidade da produção de um leito fluvial favorável e de um estuário de profundidade aceitável, restringindo-se, assim, a implantação dos estaleiros à faixa já identificada, globalmente correspondente com a margem fluvial do núcleo urbano.

A crer nos depoimentos contidos no mesmo processo, ter-se-ia assistido, nos anos 40, a uma deslocação dos locais de construção, induzida pelo processo de assoreamento de que falámos. Isto é, inviabilizados os antigos espaços de botação, ou pelo entupimento dos poços, ou pelo aumento do calado das embarcações, ou pela acção conjugada destes dois factores, os construtores teriam deslocado os seus estaleiros para jusante, em busca de maiores profundidades: " *...por ser areado ho dito porto e botaçam aguora quando querem fazer as naaos as vam fazer em lugar de muita lama e auguoa por*

---

[12] Vd. o que sobre esta matéria foi dito em capítulos anteriores.
[13] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n. (Processo de derrube dos açudes), fl. 62v. - 63.
[14] *Ibidem*, fl. 65v. -66.

respeyto de se arear o lugar homde sohyam a botar e fazer em que recebem muita perda e muita payxam..." [15].

Com efeito, o cotejo das fontes parece corroborar esta informação. Em 1541, uma deliberação camarária concede autorização para que se concluam dois navios em construção na Rua de Santa Clara, mas proibe que isso aconteça daí para a frente "*...por quanto harmaçam dos navios e ho fazer delles faz prejuizo a toda aquella rua e servidam da villa...*"[16]. Indicações paralelas da documentação municipal localizam, de novo, a área de implantação dos estaleiros nos anos de 1560, circunscrevendo-a à zona do terreiro do cais[17], numa área que cremos poder fazer corresponder, ou ao espaço fronteiro à alfândega ou, com maior probabilidade, àquele que decorre entre a Lavandeira[18] e o cais da barca, ou seja, a área de Sobmosteiro (cf. fig.26) . Diversa localização parece, contudo, ser sugerida por um dos tombos do Mosteiro de S. Simão da Junqueira, num registo efectuado em Vila do Conde no ano de 1680, no qual se referem "*casas & quintais que se fizerão no campo donde antigamente se fazião os navios*", os quais confrontavam com a Rua dos Prazeres[19] (cf. fig.25). O facto de esses estaleiros se encontrarem, nesse tempo, já desactivados, e a circunstância de aí estarem construídas casas entretanto aforadas, faz prever que o "antigamente" a que se refere o tombo possa remontar ao século XVI, ainda que às suas décadas finais. Outras localizações, mais a jusante, estão também documentadas, como ocorre no ano de1578, em que se declara estar uma embarcação a ser construída "*...no estaleiro desta villa a Santiaguo...*" [20] (cf. fig.26).

Esta ideia da progressão dos locais de fábrica naval em direcção ao mar, patente na documentação e credível à luz dos testemunhos coevos não excluiria, porém, a persistência da zona de Sobmosteiro como local de construção de pequenas embarcações. Isso mesmo comprova a notícia, de 1592, em que se refere a fábrica, em curso, de um barco, precisamente nessa mesma área[21].

A questão da botação dos navios merece-nos, de resto, uma mais particular atenção. Do mesmo processo sobre o derrube dos açudes destaca-se a ideia de que esse momento decisivo da actividade do estaleiro acontecia, desde períodos ancestrais, apenas em tempo de marés cheias, ou "águas vivas", como preferem dizer os contemporâneos. As particulares características da barra assim o exigiam. O que se pretende provar nos autos em análise é que por essa década de 40 o momento de lançamento à água e saída da

---

[15] *Ibidem*, fl. 24.
[16] Deliberação de 14.Novembro.1541 (A.M.V.C. - Lv. 17, fl. 310v.).
[17] Com efeito, deparamo-nos com 2 registos, um de Maio, outro de Novembro de 1560, em que se pretende interditar a construção naval nesse espaço (A.M.V.C. - Lv. 19, fl. 345v. e 375v.). Todavia, um registo do século XVIII revela que essa prática não cessou. Com efeito, em 10.Maio.1741 delibera-se, em Câmara, notificar os donos dos navios que se fabricam no cais da vila, para que reparassem toda a superfície do cais que desfizeram, logo que lançado à água o último navio em construção (*Idem*, Lv. 37, fl. 221).
[18] Vd. o exposto no capítulo precedente sobre os cais da vila e sua evolução no século XVI.
[19] A.D.P. - Fundo Monástico. S. Simão da Junqueira, Lv. 17, fl. 589-591v.
[20] AD.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 8, fl. 157.
[21] Idem, lv. 18, fl. 1-2v.

barra se revestia de cores mais dramáticas, quando não de consequências drásticas. O "entupimento" dos poços, local de lançamento, mas também de aparelhamento e mastreação, dificultava a progressão dessas tarefas, enquanto o assoreamento da barra seria responsável pelo quadro que se traça com dramatismo: "... *des que o ryo areou como esta pasam muito peryguo na sahyda e quebram as quilhas e outras cousas dellas e levam muito trabalho a os lançar e nam tornam mays a emtrar...*" [22]. Daí talvez o testemunho de 1548 de que muitas das embarcações construídas seriam levadas por terra para o mar, evitando o percurso fluvial[23], procedimento que se nos afigura, no entanto, de muito difícil exequibilidade.

Atendendo à crítica já feita à intenção dos depoimentos, cremos poder assumir que estas declarações devem ser relativizadas. Eventuais dificuldades não inviabilizaram a fábrica e botação de embarcações de grande porte, como provam os contratos de construção de galeões para a armada régia dos finais dos anos 70 e dos anos 80 do século em estudo, como viremos a demonstrar. Condicionada pelas características hidrográficas e topográficas já referidas, o labor dos estaleiros não parece, porém, ter sido por elas asfixiado, devendo os factores explicativos dos seus níveis de actividade ser buscados noutros contextos.

Em suma, esta tentativa de localização dos estaleiros aponta para duas ideias essenciais: a da progressão para jusante dos espaços de construção, na sequência da alteração das condições de navegabilidade e da tipologia das embarcações, e a da inexistência de um espaço delimitado e circunscrito funcionalmente à indústria em estudo. No que se refere a esta última constatação, numerosos indícios sugerem duas decorrências.

Em primeiro lugar, multiplicar-se-iam as infra-estruturas de construção de acordo com o espaço disponível e as necessidades em curso, recuperando-se posteriormente esses espaços para utilizações públicas. É o que se depreende de um outro registo de vereação, do ano de 1550, no qual se determina que "...*quallquer pessoa que fiser naos barcos navyos nesta vylla tanto que os tyrarem logo no dito dia ate o outro tapem as covas e as ygoallem bem so pena de dozentos reaes pra o concelho e catyvos*"[24]. Das deliberações a que até agora nos referimos e de muitas outras que não chamámos à colação não se depreende, porém, que para o século XVI essa apropriação de espaços estivesse dependente do pagamento de qualquer taxa de utilização. O modelo que aqui identificámos parece apontar para uma utilização bastante livre desses locais,

---

[22] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n., fl. 61.

[23] "...*e asy achara que esta ho rio aguora pior e que perderam muitos navios despoes das açudadas deribadas e delles hos levam jaa por terra do estaleiro por acharem que he mais seguro que por ho rio...*". Depoimento de uma carta trestemunhável, de Vila do Conde- 12. Janeiro. 1548, inserto em autos de diligências aí efectuadas pelo corregedor da Comarca do Porto (Idem - cx. 37, mç. 7, s.n., fl. 7v.)

[24] A.M.V.C. - Lv. 18, fl. 299.

eventualmente condicionada a uma prévia licença camarária, como parecem sugerir registos de veração de 1541 e 1560[25].

Em segundo lugar, esses activos locais de trabalho inseriam-se e interferiam directamente no quotidiano da vila. A sua localização na muito movimentada orla ribeirinha, que pela sua funcionalidade se apresenta como ponto de passagem inevitável para grande parte da população na sua ligação com o rio, acarreta implicações a que o município tem que prover. Com efeito, desenvolvendo-se a actividade em áreas de uso comum, de responsabilidade da gestão municipal, deparamo-nos com numerosas deliberações camarárias que procuram regulamentar a sua utilização: pela proibição de se armarem estruturas de construção em determinados locais, pela obrigatoriedade de se recuperar a área utilizada, pela aplicação de penas aos prevaricadores, de que já falámos, mas também pela preocupação de se evitarem acidentes gravosos para a população, decorrentes dessa azáfama desenvolvida em espaços de utilização comum. Assim acontece em 1546, em que se proibem os jovens da vila de apanhar cavacos debaixo das embarcações em construção no decurso do horário de trabalho pelo perigo de acidente ou morte em que incorrem, pela queda de madeira ou ferramentas[26].

Actividade paralela à da construção, a cordoaria exige, de igual modo, vastos espaços de implantação. Ao fabrico de cordame e enxárcias está, de facto, associado um espaço próprio denominado de "Cordoaria" ou "Chão dos Cordoeiros". Com efeito, esses topónimos dominam os registos documentais desde o início do século XVI, encontrando-se explicitamente referenciados como tal já no chamado Tombo Verde do Mosteiro de Santa Clara, realizado em 1518[27]. Quanto à sua localização, cremos ser possível situá-lo, de acordo com os dados disponíveis, numa área que confronta, a norte com a rua que vem de Santa Catarina para Santa Luzia, confinante a poente com a área da "Areia" (cf. fig. 25)[28]. Esses mesmos dados não permitem, porém, avaliar a área aproximada ocupada por esse espaço de actividade.

1.2 Matérias primas

Para além dos espaços restritos funcionalmente ligados a esta indústria, importa que se perceba a sua relação com complexos geográficos mais vastos que a ela se ligam enquanto fornecedores de matéria prima, e, antes de mais, de madeira. Leonor

---

[25] O primeiro autoriza, a despeito da proibição anterior da utilização da Rua de Santa Clara para esse fim, que aí fosse construída uma caravela (A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 318); o segundo permite a conclusão, na zona do cais, de dois navios já começados, mais não mais do que esses (Idem - Lv. 19, fl. 375v.)

[26] Idem - Lv. 16, fl. 25v.

[27] A.D.P. - Fundo Monástico, lv. 4797, fl. 61. Note-se, porém, que, nem a Cordoaria, nem o chamado "Chão dos Cordoeiros" são descritos como espaços emprazados pelo Mosteiro, antes surgem apenas como marcos de localização e de confrontação de outras propriedades.

[28] Estes são os dados fornecidos pelo "Tombo Novo" de Stª Clara (Idem, lv. 4801, fl. 102, 105, 109). Estes marcos parecem ser, todavia, globalmente coincidentes com os fornecidos pelo Tombo de 1518, o que aponta para a permanência, por mais de um século, da implantação espacial da Cordoaria.

Freire Costa, na senda de Pimentel Barata, acentuou já a ideia de que estes se deveriam situar perto dos núcleos de actividade, até pela prática corrente, que documenta, de os oficiais carpinteiros aí se deslocarem para dar indicações de corte dos arvoredos mais convenientes, seleccionados em função do tipo de madeira pretendido e das características desejadas para os diversos modelos e componentes estruturais das embarcações[29].

O complexo geográfico em que se insere o espaço em estudo seria, de resto, capaz de responder à procura específica de espécies utilizadas na fábrica de navios, em particular o pinho manso, o carvalho e o sobreiro[30]. É certo que não dispomos, para este período de tempo, de nenhum levantamento apurado das manchas florestais do reino[31], mas as notícias coligidas pelo Dr. João de Barros[32] e por Mestre António[33] para o século XVI, e as informações apresentadas por Aurélio de Oliveira acerca das propriedades da abadia beneditina de Tibães[34] parecem confirmar que o Entre-Douro-e-Minho se apresenta como pólo abastecedor favorecido dessas espécies. Mestre António refere, em 1512, a existência, para além de castanheiros, nogueiras, carvalhos e laranjeiras, de "*...outras arvores muyto frutiferas e muii grandes, que se faz muita madeira tavoado para casas e para naos e para caixas que dão tavoado de cinco e seis palmos em ancho que abasta para a comarqua, e que levão sobre mar para outras partes muiitas...*" [35].

No caso concreto de Vila do Conde, as escassas informações disponíveis parecem confirmar essa realidade, apresentando o termo do então concelho de Barcelos, o qual integra, de resto, muitas das freguesias que hoje configuram o de Vila do Conde, como pólo abastecedor e bacia privilegiada de matéria prima. É o que se pode depreender de uma carta régia de 1593, emitida em resposta a queixas do concelho de Vila do Conde acerca dos impedimentos exercidos pelo de Barcelos sobre o corte e aquisição de madeiras para construção naval. Aí se explicita que "*...estando elles em pose de ir cortar madeira e arvores pera as embarcaçois que na dita villa se custumão fazer asi pera serviço de Vossa Magestade como pera seu comersio no termo da dita villa de Barsellos elles ditos vereadores da villa de Barsellos lhes impidem que não vam comprar a dita madeira nem a levem a dita villa sem licença da camara...*" [36].

---

29 COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, p. 323.

30 Sobre esta matéria vd., Idem- *ibidem*, pp. 307-332 e BARATA, João da Gama Pimentel - *Estudos de Arqueologia Naval*, vol. I, *passim*. Vd., em particular, p. 29.

31 Cite-se, todavia, a importante contribuição aduzida por DEVY-VARETA, Nicole - *Para uma geografia histórica da floresta portuguesa. As matas medievais e a "coutada velha" do rei.* " Revista da Faculdade de Letras. Geografia". I Série, Vol. I, Porto, 1985, pp. 47-67.

32 BARROS, João de - *op. cit.*

33 ANTÓNIO, Mestre - *Tratado sobre a Provinvia d'Antre Douro e Minho e suas avondanças.....* B.P.M.P., Res. Fundo Azevedo, Ms. 16.

34 OLIVEIRA, Aurélio de - *A abadia de Tibães e o seu domínio (1630-1680). Estudo social e económico,* Porto, Faculdade de Letras, 1974.

35 ANTÓNIO, Mestre - *op. cit.*, fl. 6-6v.

36 A.M.V.C. - A/153. Carta régia de Lisboa -05. Abril. 1593. Note-se, de resto, que o termo de Barcelos se constituía também como pólo abastecedor de madeira para tanoaria. Para além de compra de aduela na Galiza, registada nos livros notariais, deparamo-nos com contratos de compra e de venda de devesas de arcaria, de que podemos citar um, do ano de 1579, referente a uma devesa situada na Comenda de Minhotães (A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart.,1ª sr., lv. 9, fl. 84v-85v.).

Que o abastecimento dos estaleiros seria efectuado em zonas limítrofes da vila, ainda que não exclusivamente no termo de Barcelos é, de resto, já sugerido em carta anterior, do ano de 1582, a qual, pretendendo agilizar a construção, nos estaleiros de Vila do Conde, de dois galeões para a sua armada, o rei ordena aos corregedores das comarcas do Porto e Viana o fornecimento, isento de dízimas, de todas as madeiras necessárias à sua fábrica, impondo-se, todavia, que as quantidades necessárias fossem avaliadas por peritos ajuramentados[37].

De notar que não se encontra, nesta última precaução, nenhum claro indício de restrição ao abastecimento fundamentado na falta de matéria prima, antes se nos afigura que ela se baliza no cuidado de restringir ao estritamente necessário as isenções fiscais de que se falou. A delapidação do espaço florestal envolvente de activos centros de construção naval não deixaria, porém, de ser um processo cumulativo[38], e já em 1548 se aponta isso mesmo como consequência da intensa actividade dos estaleiros de Vila do Conde, afirmando-se que "*...tem estroyda toda a madeira em tall maneira que jaa se não acha senam muyto longe e com muyto gasto...*" [39]. Não encontramos para a primeira metade do século outros indícios que confirmem este diagnóstico, mas a situação parece agudizar-se ao longo da segunda metade da centúria, seguindo uma tendência paralela à evidenciada para outros espaços do reino, e tomar proporções mais críticas nas primeiras décadas de Seiscentos. É o que podemos testar, uma vez mais, para Entre-Douro-e-Minho. As declarações, em 1616, de Francisco de Faria de Lugo, morador em Vila do Conde e contratador de seis galeões para a armada régia a construir na Ribeira do Ouro apontam para isso mesmo. Em consulta ao Conselho Ultramarino aquele requer que lhe confirmem a arrematação da empreitada desses galeões cuja madeira, atendendo às suas grandes carências em Entre-Douro-e-Minho, estava já apalavrada e contratada com antecedência [40].

As intervenções régias relativas aos anos 1581 e 1593 poderão, de resto, remeter para um tempo em que começam a surgir problemas de abastecimento, tornados notórios aos olhos do próprio monarca. Nesse contexto se insere a legislação conhecida para outros espaços do reino, que bem revela a prioridade dada à indústria em estudo pelas instâncias do poder central[41]. Não defendemos, todavia, a tese de ser a fábrica de embarcações o único factor de desflorestação, já que a ela se associa o crescimento demográfico, a concentração urbana, ou a proliferação de unidades transformadoras com

---

[37] A.H.M.P. - Lv. 2647, fl. 103-105v.

[38] Acerca dos processos e níveis de desflorestação desde a Idade Média vd. DEVY-VARETA, Nicole - *op. cit.*

[39] Carta da abadessa do Mosteiro de Santa Clara ao corregedor da comarca do Porto (Vila do Conde - 12.Janeiro.1548). A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n.

[40] A.H.U. - Conselho Ultramarino, cód. 31, fl.62v. -63. Consulta de 21.Outubro.1617.

[41] Sobre esta matéria, consulte-se a colectânea de documentos extraídos das chancelarias régias e publlicados por NEVES, Baeta das, dir. - *História Florestal, Aquícola e Cinegética. Colectânea de documentos existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo - Chancelarias Régias*, Lisboa, Direcção Geral das Florestas, 1983 -...

recurso a combustíveis carbonizados. Se esta constatação se encontra já demonstrada por Leonor Freire Costa para o espaço urbano de Lisboa e seu *hinterland* [42], ela afigura-se-nos eventualmente menos notória, ainda que pertinente, no complexo geográfico e urbano de Entre-Douro-e-Minho, marcado por núcleos urbanos de menor dimensão, mas de número significativo e implantados, em particular, junto à orla marítima[43].

Iniciativas consistentes de florestação, abarcando espécies como o carvalho, o sobreiro e o castanheiro, identificadas para o século XVII, nomeademente no couto de Tibães, poderão, por sua vez situar-se nesta conjuntura, e funcionar como resposta a uma tendencial desflorestação dessa área e, simultâneamente, como mecanismo repositor de equilíbrios em risco. Com efeito, Aurélio de Oliveira sublinha a importância do plantio sistemático das espécies referidas, com particular relevância para as duas primeiras. Assim, entre 1647 e 1677 o autor contabiliza o plantio de 3.587 sobreiros, 2.376 carvalhos e 940 castanheiros, sendo de notar que apenas em 1677 o número de castanheiros suplanta o das duas outras espécies arbóreas[44]. É certo que este investigador aponta múltiplas finalidades passíveis de justificar e mobilizar os contingentes plantados, entre as quais a construção de casas, carros, alfaias e latadas, o aproveitamento dos ramos para cestaria e de certos componentes para arcos e tanoaria, a extracção de cortiça, o fornecimento de castanha com fins alimentares e de lenha para usos domésticos, ou o fabrico de carvão, em particular do carvalho. A extracção de madeira com finalidades industriais, nomeadamente para a fábrica de embarcações, deverá, porém, a nosso ver, integrar também este rol, não podendo ser tida como dispicienda. Por outro lado, se atendermos a que a área envolvida pelas terras daquela abadia beneditina se estende por um vasto espaço que vai desde o Rio Coura ao Rio Ave e com extensões interiores que atingem a zona de Tibães, Braga, Vimieiro, Donim e Guimarães, percebe-se a interrelação ecológica que esta dinâmica poderá ter estabelecido, a médio e a longo prazo, com as necessidades de matérias primas do burgo vilacondense.

Se a construção da maior parte da estrutura de uma embarcação pode ser viabilizada pelo património florestal nacional, sabe-se, contudo, que os componentes de maior porte: remos, mastros e vergas dependem do fornecimento de espécies florestais do exterior, nomedamente do Norte da Europa[45]. A consulta dos escassos livros de receita e despesa da alfândega régia de Vila do Conde de que dispomos para o século XVI, os

---

[42] Leonor Freire Costa, balizada nos estudos de MISKIMIN, A. - *A economia do Renascimento Europeu 1300-1600*, Lisboa, Estampa, 1984; SELLA; Domenico - *Las Industrias Europeas (1500-1700)* in CIPOLLA, C., ed. -"Fontana Economic History of Europe, trad. espanhola, Barcelona, Ariel, 1987, vol. II, pp. 227-232 e KALLENBENZ, Herman - *La tecnica en la Europa de la revolución científica (1500-1700)* in "ibidem", pp. 141-213, desenvolve já a discussão desta problemática num contexto mais vasto que envolve os factores enunciados. Cf. *op. cit.*, p. 330.

[43] Sobre esta matéria vd., por todos, RODRIGUES, Teresa Ferreira - *As estruturas populacionais* in "História de Portugal", dir. José Mattoso, vol. III, pp. 201-210.

[44] Vd. OLIVEIRA, Aurélio de - *op. cit.*, pp. 277-279.

[45] Acerca de notícias de importação de madeira desde os tempos medievais, em particular do Norte da Europa, vejam-se as referências contidas em MARQUES, A. Oliveira - *A Hansa e Portugal na Idade Média*, Lisboa, s.n., 1959, ou as coligidas por DÉVY-VARETA, Nicole in *op. cit.*

referentes aos anos 1504 e 1505[46], e os de 1527 e 1532[47] não fornecem, porém, informação abundante sobre esta matéria. Dos restantes materiais envolvidos pela construção naval aí registados falaremos adiante. No que a estes especificamente se refere, as estratégias legislativas condicionam em muito a informação disponível. Com efeito, se em 1504/05 deparamos com a referência a um número significativo de cabres, remos, guindaresas, adriças, vergas e polés (cf. quadro 19), já nos dois restantes livros apenas nos foi dado registar a importação de 4 remos de batel, no ano de 1527.

Quadro 19

Importação de aprestos navais em 1504/1505

Artigos	Proveniência	Quantidade	Total	Total (Valor em reais)
Cabres	Flandres La Rochelle	3 1	4	12200
Remos	Ruão Flandres	56 12	68	2040
Guindaresas	Flandres	2	2	1600
Bóias	Irlanda	2	2	1500
Adriças	Ruão	2	1	1250
Vergas	Flandres	1	6	1100
Polés	Ruão	*	*	600

* Trata-se de uma guarnição de polés de navio redondo. Não sabemos a quantas corresponde.
Fonte: A.N.T.T. - N.A. 511 e 512, publ. PEREIRA, A. Cordeiro - *op. cit.*, pp. 212-337.

Tal ausência de menções não se deve, por certo, à inexistência de importações desses componentes, facto em tudo contraditório com as tendências de expansão da indústria de que adiante se falará, mas antes à circunstância concomitante de a legislação régia isentar esses materiais do pagamento da dízima e de as embarcações construídas em Vila do Conde se inserirem dentro das exigências de arqueação previstas para a aplicação desses privilégios[48]. A isenção de tributação acarretaria, senão na lei, pelo menos na

[46] A.N.T.T. - N.A. 511 e 512, publ. PEREIRA, João Cordeiro- *Para a História das alfândegas em Portugal no início do século XVI. Vila do Conde - organização e movimento*, Lisboa, Universidade Nova-Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, (1983), pp. 212-337.

[47] A.N.T.T. - N. A. 513 e 514.

[48] Esta questão exigiria um debate mais detido, que não cabe no âmbito desta dissertação. Aquilo que pretendemos salientar é que, se pelo menos desde 1474, data da provisão de D. Afonso V sobre esta matéria, está documentada esta prática, ela só se aplicaria a embarcações de porte significativo, cuja volumetria vai aumentando progressivamente (sobre esta matéria vd., entre outros, COSTA, Leonor Freire -*op. cit.*, pp. 30-32). Da conformidade dos navios construídos em Vila do Conde com estas exigências falaremos adiante.
Quanto à prática de isenções tributárias aplicadas a mastros, vergas e aparelhos navais, ela está documentada, por exemplo, para o Porto, para o ano de 1459 (A.H.M.P. - Livro A, fl. 132-133), mas ter-se-ia generalizado e, tornado, de facto, actuante, no reinado de D. Manuel. Isso mesmo é atestado por dois

prática, ausência de registo. Em paralelo, é-nos dado referenciar, para o ano de 1585, a importação de três vigas, provindas das Astúrias, ao que tudo indica destinadas à construção naval[49]. Este dado remete-nos para a possibilidade de esses materiais poderem ser disponibilizados por áreas geográficas distintas das tradicionalmente anotadas, as quais apontam para o Norte da Europa de preferência[50].

Se estes informes se revelam importantes para a avaliação da questão no que toca ao fornecimento de madeira, não menos relevantes se mostram as matérias relacionadas com o abastecimento de outros materiais, nomeadamente os envolvidos pela calafetagem, a pregadura, os velames e os cordames e enxárcias. Materiais como o linho, a estopa, o tomento, o breu, o alcatrão e o ferro encontram-se envolvidos nesta dinâmica.

No que se refere ao linho, Leonor Freire Costa, ao mesmo tempo que identifica, no reino, os centros abastecedores desse fio aos estaleiros da Ribeira de Lisboa, sublinha a ideia de que a sua existência no mercado nacional, nomeadamente na zona de Coimbra, Santarém ou Torre de Moncorvo, não excluiu nunca a sua importação de mercados exteriores, seja por insuficiência de *stocks*, seja pela relação qualidade/preço[51]. Quanto à área geográfica envolvente do centro manufactureiro em estudo, é uma vez mais Aurélo de Oliveira quem responde com dados pertinentes para o período de 1630 a 1680. Trata-se, é certo, de uma fatia cronológica não coincidente com a globalidade do século que estudamos, mas ainda assim próxima da sua fronteira limite: a década de 20 de Seiscentos. Dos dados que pudemos respigar, e sem que o autor adiante quaisquer quantitativos de produção dessa matéria prima para o espaço visado, parece estar atestada a sua presença em quantidades significativas. Dois indicativos apontam nesse sentido: 1. o facto de uma das componentes do pagamento de arrendamentos das igrejas anexas à abadia de Tibães ser constituída por varas de linho, como ocorre em Mire, Vila do Punhe e Oliveira e Lama; 2. a existência de um engenho com duas rodas de moer linho, explorado directamente pelos monges[52]. De resto, já para o início do século Mestre António confirma o cultivo do linho na comarca de Entre-Douro-e-Minho, para além da sua tecelagem em larga escala[53].

A grande quantidade de fio de linho exigido pela actividade de Vila do Conde, seja para fabrico de cordame e enxárcias, seja para o fabrico de velames sugere, todavia, a

---

assentos do *Livro de Registo Geral da Alfândega de Vila do Conde,* os quais dão conta, para o ano de 1506, de contendas motivadas pela relutância dos oficiais alfandegários de Viana e Vila do Conde em isentarem do pagamento de dízima certos aparelhos para embarcações em construção nos respectivos estaleiros. (A.G.A.L. - *Livro do Registo Geral da Alfândega de Vila do Conde*, fl. 46v-47v.).

[49] A.D.P. - *Fundo Notarial. V. Conde*, 1° cart., 1ª sr., lv.10, fl. 83-85.

[50] Acerca desta matéria vd., entre outros, COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, pp. 324-328.

[51] Idem - *Ibidem,* pp. 347-359. Quanto ao fabrico de tecidos de linho aponte-se a conclusão adiantada por Ana Maria Ferreira para o período medieval, segundo a qual o mercado nacional, ainda que respondendo às necessidades internas, deixava espaço para importaçãoes de tecidos de melhor qualidade (cf. *A importação e o comércio têxtil em Portugal no século XV (1385 a 1481)*, Lisboa, I.N. - C.M., 1983).

[52] OLIVEIRA, Aurélio de - *op. cit.*, pp. 75-77 e 117.

[53] "*... e asii se daa lãa, linho, que soomente este ano de quinhentos e doze sairão desta Villa de Guimarães mais de cem mil varas de linho*, e estopa curadas para foora..." ANTÓNIO, Mestre - *op. cit.*, fl. 6v.

necessidade de recurso à importação desse produto, ilação que se encontra, de resto, confirmada pelos registos alfandegários. Numa tentativa de nos aproximarmos à real dimensão da actividade manufactureira de Vila do Conde e seu *hinterland*, procuraremos sistematizar os dados apurados a partir dos livros de receita da alfândega régia, à qual cabia, desde o contrato estabelecido com D. Duarte, a colecta dos direitos dos produtos provindos do estrangeiro, encontrando-se, pois, ausentes desse registo, as matérias primas e artefactos fornecidos pelo mercado nacional, sendo estes objecto de tributação pela alfândega do Mosteiro de Santa Clara[54]. O nosso levantamento extrapolará, porém, o linho, procurando identificar todas as matérias primas envolvidas pela fábrica naval, de forma directa, ou através de indústrias subsidiárias, a saber: a estopa de fiar, a estopa de calafetar e o tomento. As conclusões a extrair dos dados que apresentaremos encontram-se, porém, sujeitas a limitações que importa sublinhar.

Em primeiro lugar, mediante a ausência de menções, nos livros de 1527 e 1532, à proveniênca das embarcações cuja mercadoria se tributa, não é possível assegurar a origem geográfica desses produtos. Uma leitura efectuada em paralelo com os dados disponíveis para os anos 1504 /05, e já publicados por Cordeiro Pereira[55], permitirá, porém, presumir a sua origem maioritária dos mercados do Norte da Europa, nomeadamente dos Países Baixos, Norte da França e Inglaterra. Do mesmo modo, os dados apresentados por Luís Crespo Fabião, respeitantes ao comércio marítimo entre Midelburgo-Arnemuiden, sitos na Zelândia, e a Península Ibérica, mediatizado nos anos de 1543 e 1544 por mestres de Vila do Conde, englobando estes mesmos artigos de importação, confirma esta ilação, e prova, uma vez mais, o activo tráfico comercial entre o porto da foz do Ave e o Norte da Europa [56] (cf. quadro 25 *infra*).

Em segundo lugar, ainda que restrinjamos o nosso levantamento às matérias primas identificadas como essenciais para o aparelho naval, nada garante que os montantes importados se destinassem, em exclusivo, a esse fim, não sendo também possível apontar percentagens prováveis de utilização.

Em terceiro lugar, só o livro de 1527 cobre todo o ano, de Janeiro a Dezembro, encontrando-se o de 1532 truncado, e com registos que vão apenas até o início

---

[54] Lembremos que Vila do Conde dispunha de duas casas alfandegárias: uma régia, outra do Mosteiro de Santa Clara, sendo esta uma persistência das regalias aduaneiras com que foi afectada a doação da vila a D. Maria Pais. Acerca das suas atribuições e dos seus percursos até ser fundida com a alfândega régia, em 1550, falaremos com maior detença num outro lugar.

[55] PEREIRA, João Cordeiro- *op. cit.* Também os livros de receita dos anos de 1527 e 1532 foram já objecto de tratamento por MOREIRA, Manuel António Fernandes -*A alfândega de Viana e o comércio de importação de panos no séc. XVI*, Viana, Câmara Municipal, 1992, no que se refere à importação de têxteis. Todavia, quer pelo erro básico em que o autor incorre de tratar o livro de 1532 como sendo da alfândega de Azurara, de facto inexistente (erro que se deve, de resto, à descrição documental da espécie no A.N.T.T.), quer pela circunstância de os levantamentos efectuados pelo autor não responderem integralmente aquilo que procurávamos avaliar, desenvolvemos um tratamento específico dos dados, orientado pelos nossos próprios objectivos de análise.

[56] FABIÃO, Luís Crespo - *Alguns dados sobre o contributo de Vila do Conde para o comércio marítimo de importação entre Midelburgo-Arnemuiden (Zelândia) e a Península Ibérica no século XVI (1543-44).* "Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde ", nº 6, 1968, pp. 11 - 49

do mês de Novembro, sendo por isso a sua representatividade dispar, ainda que não em demasia. Com efeito, no ano de 1527 o volume de importações totais são, para o período em falta, de pouco significado no conjunto do ano civil. No que se reporta a essas específicas matérias primas, a importação dos meses de Novembro e Dezembro não ultrapassam os 2% do total.

Por último, as perspectivas comparativas que ensaiaremos na abordagem quantitativa contida nos vários quadros de sistematização que se seguem encontra-se limitada pelo facto de a fonte mencionar os vários produtos de importação recorrendo a diversas unidades de peso, cuja conversão se tornou de difícil, quando não impossível execução[57].

Ainda que sujeitas às limitações expressas, os dados sistematizados nos quadros que apresentamos de seguida apontam para tendências sobre as quais importa reflectir. Uma primeira organização dos mesmos pelo local de residência dos importadores mostra, desde logo, que mercadores de Braga, Porto e Guimarães parecem estar globalmente ausentes. E isto apesar de a alfândega da vila se revelar, na sua actividade global, atractiva de agentes comerciais dessas localidades[58]. Daqui se infere que a importação dos produtos que agora analisamos se dirige quase em exclusivo para o abastecimento do mercado local consubstanciado pelas necessidades impostas por Vila do Conde, Azurara e Póvoa, como se comprova no quadro 20.

Veja-se que na globalidade, o número de importadores da Póvoa catalizam 6,7% do total em 1527 e 5,7% em 1532. Do mesmo modo, Azurara abrange apenas 4,7% e 4,4 % do total, respectivamente. As restantes localidades mencionadas : Touguinha, Braga, Fão e Porto em 1527 e S. Simão da Junqueira, Guimarães, Porto e V.N. Famalicão em 1532 apresentam-se como excepcionais, não ultrapassando em conjunto, os 3%, quer na primeira, quer na segunda datas. No pressuposto de que não se assista a um sub-registo das proveniências geográficas de quem importa, estes resultados prefiguram

---

[57] Aqui explicitaremos, desde já, os critérios seguidos: **1.** Apenas o quadro 21 menciona os totais apurados de acordo com a sua específica menção na fonte. Em todos os outros ensaiámos, sempre que possível, a conversão dos valores a uma, ou duas dessas unidades. **2.** Constatámos a menção a mãos, pedras, legalhos, quintais e arráteis no caso do linho; a quintais, centos, mãos, libras e arratéis, no caso da estopa; a quintais e centos no caso da estopa para calafetar; a quintais, arráteis e mãos no caso do tomento e a barris e arráteis no caso do fio. **3.** No que se reporta à estopa em particular deparamo-nos com a possibilidade de, através dos valores em que era avaliada a mercadoria, estabelecer uma equiparação quantitativa, em reais, entre 1 quintal= 1 cento= 100 arráteis, todos avaliados em 700 reais. Nunca, porém, a fonte faz a equivalência explícita entre estes diversos pesos. **4.** No caso do linho utilizamos a seguinte correspondência: 1 pedra = 2 mãos = 8 arráteis; 1 mão = 4 arráteis (cf. SILVEIRA, J. Henriques Fradesso da - *Compêndio do novo systema legal de medidas...*, Lisboa, Typographia do Centro Commercial, 1856 e VASCONCELOS, Leite de - *Etnografia Portuguesa,* Lisboa, I.N. -C.M., 1988, vol. X, pp. 30 e 32). **5.** Para a globalidade dos cálculos de conversão entre arráteis e quintais seguimos a correspondência apresentada por VALDÉZ, Luís Travassos - *Notícia sobre os pesos, medidas e moedas de Portugal e suas possessões ultramarinas e do Brasil,...,* Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, p. 13, a qual parecia mais próxima dos valores apontados na fonte, do que aquela apontada por MARQUES, A.H. de Oliveira - *Pesos e Medidas.* "Dicionário de História de Portugal", Vol. V, pp. 67-72). Agradecemos a Inês Amorim a inestimável colaboração na tentativa de dilucidação desta matéria.

[58] Desta matéria trataremos de forma mais desenvolvida no capítulo referente ao comércio.

Vila do Conde como o espaço consumidor, ou distribuidor por excelência, aglutinando, respectivamente, 85,3 e 87,3% dos importadores nos dois anos considerados. As mesmas ponderações parecem ser válidas, com algumas correcções, no que se refere ao volume total de importações, avaliadas em reais.

Quadro 20

Importadores de matérias primas para construção naval.
Distribuição geográfica

Localidades	Ano 1527				Ano 1532			
	Importadores		Importações		Importadores		Importações	
	Nª	%	Valor total (em reais)	%	Nº	%	Valor total (em reais)	%
(V. Conde)	256	85,3	558.770	88,1	138	87,3	178.890	85,5
Azurara	14	4,7	23.760	3,8	7	4,4	16.950	8,1
Póvoa	20	6,7	29.190	4,6	9	5,7	9.870	4,7
Porto	5	1,7	14.020	2,2	1	0,6	1.320	0,6
Braga	1	0,3	3.600	0,6				
Guimarães					1	0,5	1.000	0,5
Fão	2	0,6	1.400	0,2				
Esposende	1	0,3	310	0,04				
V.N. Famalicão					1	0,6	700	0,3
Touguinha	1	0,3	3.120	0,5				
S.Simão da Junqueira					1	0,6	500	0,2
Total	**300**	**100%**	**634.170**	**100%**	**158**	**100%**	**209.230**	**100%**

Fonte: A.N.T.T. - N.A. 513 e 514

Numa perspectiva comparativa será curioso notar que no que se refere à aquisição das matérias primas consideradas (linho e estopa em rama, estopa para calafetar e tomento), a bacia da foz do Ave se apresenta como um espaço original, já que, segundo se pode depreender do trabalho de Manuel Fernandes Moreira, não se identifica nada de comparável, nem em Caminha nem em Viana[59]. De que modo poderemos, porém, estabelecer a ligação desta constatação com a actividade de construção naval em particular, ainda que sob os seus ramos subsidiários de fabrico de velame e enxárcia?

Cremos poder fazê-lo por diversas vias. Em primeiro lugar, a partir dos dados disponíveis, de que adiante falaremos, acerca do volume de fabrico e comercialização de

[59] MOREIRA, António Fernandes - *A alfândega de Viana e o comércio de importação...*

panos de treu, parece ser possível ligar a tecelagem praticada nestes burgos marítimos e, portanto, a aquisição de matérias primas a ela ligadas, a esse produto de fabrico preferencial. Em segundo lugar, o cruzamento da importação concomitante de vários dos produtos referenciados parece apontar no mesmo sentido. Com efeito, em numerosas ocorrências assistimos à compra simultânea, pelo mesmo importador, de mais do que uma das matérias primas. Os números apontam para 74 e 21 ocorrências, correspondentes a 24,6 % desse universo em 1527 e a 13,3% em 1532. Em terceiro lugar, a simples importação de tomento, produto essencial para a calafetagem, remete-nos de forma indubitável para a fábrica de embarcações, do mesmo modo que o fazem as menções específicas à estopa de calafetar. Lembremos, de resto, que o próprio linho dispõe de propriedades calafetantes, e não é despiciendo o facto de alguns dos seus importadores serem calafates[60].Os dados compulsados nos quadros 21 e 22 testemunham o que dizemos. Ainda que minoritários, quer em volume de importação, quer em valores monetários atingidos, os dados referentes a estes produtos tornam, ainda assim, evidente a sua ligação com a construção naval.

Partindo destas premissas, que significado poderemos atribuir aos valores totais e parciais apurados, assim como à distribuição do volume de importação por produto e comprador? Ensaiemos, antes de mais, uma perspectiva comparativa com os dados disponíveis para 1504/05, os quais apresentamos no quadro 21.

Nele é visível, antes de mais, a projecção daquilo que parecem ser duas dinâmicas distintas. Notemos a ausência, na primeira coluna, referente a 1504/05, de referências à importação de estopa e linho em rama. Por outro lado, teremos que confrontar o valor total de apenas 6.560 reais atingido pela compra de fio nesses anos, e de 5.300 pela importação de tomento com os cerca de 450.000 reais referentes à importação total de linho, os 162.000 respeitantes à estopa ou os 13.000 referentes à importação de tomento no ano de 1527. Se atentarmos no facto de que a primeira coluna se reporta a dois anos: 1504 e 1505, o desfasamento torna-se ainda mais notório.

Importa, ainda, sublinhar-se o significado das quantidades totais de produto importado, em particular no que se refere ao linho e à estopa em rama nos anos que agora estudamos. Se quisermos fornecer um quantitativo global, em arráteis, baseando-nos na tabela de equivalências atrás enunciada, obteríamos um volume total de cerca de 30.000 arráteis de linho, acrescidos dos 1075 legalhos para os quais não encontramos correspondência, para o ano de 1527 e, do mesmo produto, 10.780 arráteis para 1532. Quanto à estopa, balizando-nos na correspondência entre centos e quintais patente na fonte, obteríamos valores da ordem dos 25.744 arráteis para 1527 e cerca de 6.000 para 1532. Qualquer dos valores apurados situam-nos perante um quadro de intensa produção

[60] O facto de as fontes mencionarem a profissão dos importadores apenas numa ínfima percentagem dos registos, inviabiliza um tratamento detalhado das mesmas sob esse enfoque, o qual seria para nós de grande valor.

manufactureira que transecende, por certo, as necessidades internas dos núcleos marítimos da foz do Ave e aponta, desde já, para eventuais mecanismos de exportação de produto em peça. Pensamos, naturalmente, nos panos de treu.

Quadro 21

Importação de matérias-primas. Distribuição por quantidades.

Matérias Primas	Anos 1504/05		Ano 1527		Ano 1532	
	Quantidade	Total (Valor em reais)	Quantidade	Total (Valor em reais)	Quantidade	Total (Valor em reais)
Linho			6971 mãos 1075 legalhos 131 pedras 2 quintais 160 arráteis	446.510	2363 mãos 157 pedras	156.560
Estopa			800 arráteis 185 quintais 60 mãos 8 centos	162.160	38 centos 3 quintais 314 arráteis 240 libras	40.270
Estopa para Calafetar			21 quintais	12.500	10 centos	6.000
Tomento	10 peças 2 sacas	5.300	18 quintais 120 arráteis 40 mãos	13.000	600 arráteis	3.600
Fio	6 quintais 22 madeixa 40 fios	6.560			2,5 barris 20 arráteis	2.800
Alcatrão	32 rodanas	10.150				
Breu	6 rodanas 2 quintais	2.140				
Sebo	5 arrobas	1.000				
TOTAL		**25.150**		**634.170**		**209.230**

Fonte: A.N.T.T. - N.A. 511, 512, 513 e 514.

Destes valores, que assumimos como meros instrumentos de aproximação à realidade, uma tendência parece ressaltar sem contestação: a do aumento exponencial do volume de importação destas matérias primas no espaço de cerca de duas décadas, sugestivo de um correspondente crescimento das actividades manufactureiras que alimentam. A validade desta conclusão encontra-se, todavia, condicionada por duas variáveis cujo estudo não dominamos por falta de dados disponíveis:

1. a possibilidade de cada um destes anos poder ser excepcional e não reveledor de tendências conjunturais. A apontar para essa hipótese surgem os dados referentes ao ano de 1532, que se configura de muito menor pujança que o de 1527. O

decréscimo é óbvio para qualquer um dos artigos considerados, assistindo-se a uma quebra de totais de importação para cerca de 1/3 de 1527[61].

2. a possibilidade de a capacidade de o mercado local ou nacional ter deixado de responder às necessidades de aquisição de matéria prima, por diminuição de produção, obrigando o artífice a recorrer ao mercado exterior. Neste último pressuposto, os dados compulsados revelariam diversas estratégias de abastecimento, mais do que um crescimento real de actividade.

Ainda que estas reflexões relativizem quaisquer conclusões precipitadas que apontem para a existência de um *take off* das actividades ligadas à tecelagem, cordoaria ou construção naval, situado nas primeiras décadas do século XVI, leitura a que poderia conduzir uma análise acrítica do quadro 21, cremos, porém, que nenhuma destas variáveis, nem as duas em conjunto poderão anular as tendências de crescimento apontadas.

Tomando, assim, como válida a premissa relativa ao franco desenvolvimento das actividades em estudo procuremos aproximar-nos à sua organização interna, partindo, desde já, da identificação do perfil do importador de matéria prima[62]. A distribuição, por intervalos, das quantidades de mercadoria importada, patente no quadro 22, é bem reveladora das características dominantes no universo de importadores, as quais configuram a prevalência de numerosos pequenos e médios compradores. O somatório das percentagens apuradas para os escalões mais baixos dos intervalos considerados, atingindo, para qualquer dos artigos, bem mais do que os 50%, é bem demonstrativo do que afirmamos.

A par destes modestos compradores, os quais presumimos se abasteçam para a sua própria actividade, ou para a construção de embarcações próprias, poder-se-ão apontar os que compram para revenda, identificados na fonte como mercadores ou como tal apontados por documentos paralelos, como ocorre com Gabriel Lopes, cristão novo, e médico para além de mercador. A sua presença afirma-se, porém, como estatisticamente menos representativa.

O teor do quadro 23, que procura evidenciar a correlação entre o valor total de importação, em reais, e o número de importadores, igualmentre expressa no gráfico 21, é, por seu lado, bem revelador da reduzida franja daqueles que evidenciam um negócio mais volumoso. Neste grupo parece, porém, integrar-se, por exemplo, André Afonso Prior ou Fernão Lopes, pilotos e, ao que tudo indica, agentes económicos também ligados

---

61 Pelos motivos acima expostos, afigura-se-nos que o facto de o livro de receita deste ano se encontrar truncado não justifica, em si, o nítido decréscimo.

62 O agrupamento de dados em função do importador ocorreu apenas quando a fonte identifica explicitamente o agente como sendo o mesmo comprador. Uma mera correspondência onomástica, patente em registos disseminados em vários folios dos livros, não nos conduziu a somatórios de mercadorias importadas.

Quadro 22

Intervalos de quantidade de matérias-primas importadas para construção naval

Produtos	Quantidades	Ano 1527		Ano 1532	
		Nº de Importadores	%	Nº de Importadores	%
LINHO					
	<= 50	22	12,1	42	39,6
	50-100	62	34,1	35	33
	100-150	25	13,7	11	10,4
	150-200	28	15,4	8	7,5
	200-250	8	4,4	2	1,9
	250-300	10	5,5	3	2,8
	300-350				
	350-400	4	2,2		
Arráteis	400-450				
	450-500	2	1,1	1	0,9
	500-600	3	1,6	3	2,8
	600-700	2	1,1	1	0,9
	700-800				
	800-900	1	0,5		
	900-1000				
	> 1000	1	0,5		
	<= 50	4	2,2		
	50-100	9	4,9		
Legalhos	100-150				
	150-200				
	200-250	1	0,5		
Total		**182**	**100%**	**106**	**100%**
ESTOPA					
	<=1 q.	96	60,8	11	23,9
	1-2 q.	40	25,3	1	2,2
Quintais	2-3 q.	10	6,3		
	3-4 q.	3	1,9		
	> 4 q.	1	0,6		
	<= 1	6	3,8	27	58
	1 -2 c.	2	1,3	5	
Centos	2- 3 c.			1	
	3-4 c.			1	
	>4 c.				
Total		**158**	**100%**	**46**	**100%**
ESTOPA DE CALAFETAR					
	<= 1 q.	12	63,2	2	25
Quintais	1-2 q.	6	31,6		
	>2 q.	1	5,3		
	<= 1 c.			3	37,5
Centos	1-2 c.			1	12,5
	2- 3 c.			2	25
Total		**19**	**100%**	**8**	**100%**
TOMENTO					
	<= 1 q.	9	69,2	3	60
	1-2 q.	1	7,7	2	40
Quintais	2-3 q.	2	15,4		
	3-4 q.				
	> 4 q.	1	7,7		
Total		**13**	**100%**	**5**	**100%**

Fonte: A.N.T.T. - N.A. 513, 514.

a actividades de tecelagem e/ou de construção naval; o primeiro, manifestando em 1527 um volume de importações, excepcional, da ordem dos cerca de 85.000 reais; o segundo, um valor superior a 14.000 reais, no mesmo ano.

Quadro 23

Intervalos de valor de matérias-primas importadas para construção naval

Valor Total (em reais)	1527		1532	
	N°	%	N°	%
<= 500	25	8,7	34	21,9
500-1000	92	32	61	39,4
1000-2000	84	29,2	36	23,2
2000-3000	41	14,2	14	9
3000-4000	15	5,2	3	1,9
4000-5000	10	3,5	1	0,6
>= 5000	21	7,3	6	3,9
Total	**288**	**100**	**155**	**100**

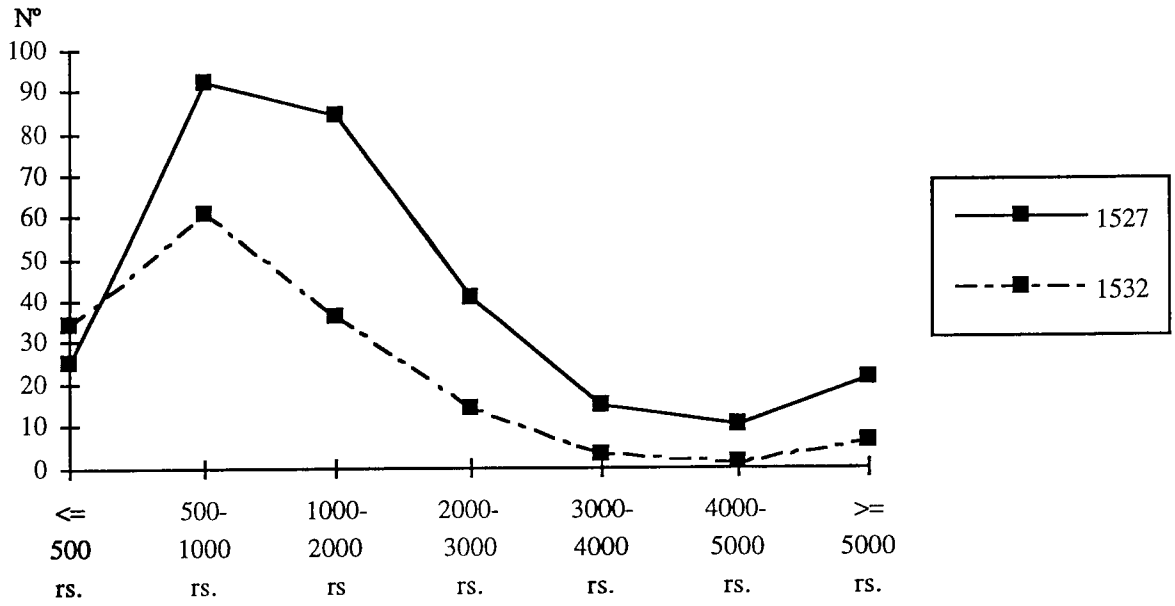
Fonte: A.N.T.T. - N.A. 513, 514

Notemos, ainda a partir da expressão estatística e gráfica dos dados, que só os dois primeiros intervalos considerados, com um limite de importação até 1.000 reais aglutinam, respectivamente, 40,7 e 61,3 % da totalidade dos importadores. Somados aqueles que importam até 2.000 reais, esse universo avoluma-se até aos 69,9 e 84,5 %. Desta constatação há que sublinhar duas ideias: a primeira confirma o que atrás dissémos acerca da prevalência dos pequenos e mesmo muito pequenos importadores; a segunda manifesta uma certa especificidade do ano de 1527 em relação a 1532. Se o gráfico evidencia tendências globalmente coincidentes, ele manifesta também que em 1527 os médios importadores assumem maior peso (43,4% referem-se aos que adquirem mercadoria no valor de 1.000 a 3.000 reais), ao mesmo tempo que o grupo dos que mais compram, registando valores superiores a 5.000 reais, é na prática o dobro de idêntico segmento em 1532. Acresce que enquanto neste ano o valor máximo de importação é de 9.600 reais, em 1527 essa mesma fasquia á superior a 85.000, ainda que representada por um único agente.

Anotemos, por fim, a presença de mulheres entre os importadores, cujo significado está patente no quadro 24, em número correspondente a 12,7% do total de compradores no ano de 1527 e 20,3% em 1532, ainda que distribuídas pelos grupos de menor volume de importação.

Gráfico 21

Importadores - Distribuição por valores de importação



Fonte: A.N.T.T. - N.A. 513 e 514

Assim se compreende que aos 12,7% do primeiro ano correspondam apenas 6,2% do volume total de compras, e aos 20,3% do segundo ano em análise equivalam apenas 11% da tributação total. Em paralelo, importa salientar que, ao contrário do que se esperaria, não as encontramos apenas a adquirir linho ou estopa para fiar, o que as ligaria em exclusivo à actividade de tecelagem, antes marcam presença também como importadoras de estopa para calafetar (4,5 quintais em 1527) e tomento (5 quintais em 1527 e 150 arráteis em 1532).

Quadro 24

Importadores femininos

Anos	Número de Mulheres	% em relação ao total	Importações (Total em reais)	
1527	38	12,7	39.450	6,2
1532	32	20,3	23.030	11

Fonte: A.N.T.T. - N. A. 513 e 514

Por fim, uma nota para o registo da tributação de outras matérias primas essenciais à construção naval e ausentes das listagens até agora analisadas. Refiramos, em primeiro lugar, o fio e as agulhas, artigos complementares, mas essenciais ao fabrico de velames, indispensáveis para coser o pano, entretanto produzido a partir da tecelagem do

linho em rama. Ora, um e outro produto encontram-se presentes nas fontes em estudo. Do fio, diga-se que desconhecemos a quantidade comportada pelos 2,5 barris importados em 1532 e, quanto às agulhas, deparamos apenas com uma menção à sua aquisição, também em 1532, por Branca Correia, de Azurara, a qual adquire meio milheiro de "*agulhas de nela*".

Refiramos, em segundo lugar, os produtos de calafetagem como o sebo, o breu, o alcatrão e a resina, e o ferro, em bruto ou em forma de pregadura[63]. Encontrando-se os dois primeiros referenciados nos livros de receita de 1504/05 (cf. quadro 21), são, todavia, produtos globalmente ausentes em 1527 e 1532. Aí apenas identificamos a aquisição de 3 quintais de sebo em 1527 e de 18 e 8 milheiros de pregos, entre tabuares e ripares, respectivamente, em 1527 e 1532. Nada atesta porém, que esses produtos se destinassem à construção naval. Pensamos, de resto, que é porque tal não acontece que essas mercadorias são referenciadas na fonte. Isto é, do mesmo modo que ocorreria com a importação de madeiras a que já nos referimos, também a global ausência de menções aos artigos agora enunciados deverá entroncar numa política de isenção fiscal com que eram afectados matérias primas e artefactos destinados à fábrica naval. Note-se que numa carta de sentença régia de 17 de Novembro de 1505 se estende essas isenções a "*...mastos verguas garoupezas ancoras breu rezina allcatram e outros guarnymentos...*"[64]. O mesmo se deve aplicar a todo o tipo de cordame e enxárcia, que sabemos serem produzidos em Vila do Conde, mas que eram também importados do Norte da Europa, como atestam os dados facultados por Luís Crespo Fabião[65].

Na mesma ordem de razões se deverá colher a justificação para a inexistência de referências a uma necessária variedade de aprestos marítimos, imprescindíveis à indústria de que tratamos. A sua menção em 1504/05 (cf. quadro 19) não aponta, por certo, para valores totais de importação. Note-se que do mesmo ano de 1505 data uma carta régia, dada na sequência de uma contenda estabelecida entre um marinheiro e os oficiais da alfândega, que concede a isenção da dízima da importação de umas lonas, polés e outros aprestos adquiridos para a construção de um navio[66]. Este fenómeno colhe, pois, por um lado, de uma moldura legislativa orientada para a implementação de privilégios fiscais e, por outro lado, de práticas de registo alfandegário que parecem ter-se resumido ao essencial, isto é, ao que era, de facto, tributado.

---

63 Notemos aqui a prática, que não cremos excepcional, de se importar, sob encomenda, pregadura específica para construção naval, feita no exterior segundo o molde fornecido pelos próprios construtores. Assim ocorre em 1585, ano em que Mateus Folgueira, contratador de 2 galeões e 1 zabra, a construir para a armada régia, na Ribeira do Ouro, encomenda a um fornecedor da Biscaia 20 quintais de pregadura "... *de que elle Gabriel d'Abadia levou as bytollas...*". A.D.P. - *Fundo Notarial. V. Conde*, 1° cart., 1ª sr., lv. 11, fl. 129v.-131.

64 A.G.A.L. - *Livro do Registo Geral da Alfândega de Vila do Conde*, fl. 47v.

65 FABIÃO, Luís Crespo - *op. cit.*

66 A.G.A.L. - *Livro de Registo Geral da Alfândega de V. Conde*, fl. 47-47v. Publ. PEREIRA, João Cordeiro - *op. cit.*, pp. 210-211.

Que a exclusão destes artigos e aprestos navais das fontes em análise não revela a sua ausência das importações do porto da foz do Ave é ilação que se encontra de igual modo confirmada pelos dados apresentados por Luís Crespo Fabião[67] acerca do comércio de importação efectuado nos anos de 1543/44 por mestres e embarcações de Vila do Conde. Aí nos deparamos, de novo, com o linho e a estopa em rama, o fio, o alcatrão, o pez, o breu, a par do cordame e da enxárcia (vd. quadro 25).

Quadro 25

Importação de aprestos e matérias-primas para construção naval a partir de Midelburgo - Arnemuiden entre 1542 e 1544

Produto	Tipo	Quantidade
Linho		1 saco 158 mãos 18.040 libras
Estopa		1 saco 2 quintais 10.300 libras
Alcatrão		27 toneladas 15 tonéis
Pez		1 tonelada
Breu		2 toneladas 14 tonéis
Fio	Para tecelagem De cânhamo Fio de corda	20 rolos 300 libras 700 libras
Enxárcia		3.900 libras
Cordame		1.300 libras
Cabos		1 (de 700 libras)

Fonte: FABIÃO, Luís Crespo - *op. cit.*, pp. 41-43.

A sistematização desses dados é para nós importante enquanto testemunho de dois factos de relevo: a persistência de agentes económicos de Vila do Conde em adquirirem, em quantidade, matérias primas ou produtos directamente ligados à construção naval, e o permanecer de uma tendência que, enunciada em 1504/05 parece enraízada e desenvolvida em 1527/32 e confirmada para 1543/44: aquela que aponta Vila do Conde e, de um modo geral, os burgos da região confinante da bacia do Ave, como pólos activos de construção naval na primeira metade do século XVI.

[67] FABIÃO, Luís Crespo - *op. cit.*, em particular o quadro-síntese da pág. 43.

Em suma, do exposto podem destacar-se algumas linhas de força que passamos a enunciar, as quais remetem directamente para a realidade da construção naval:

1. A bacia da foz do Ave parece ter aglutinado uma intensa actividade ligada à tecelagem, cordoaria e fábrica naval, segundo apontam os dados relativos à importação de matérias primas subsidiárias, como sejam o linho, a estopa, o tomento, o fio e as agulhas, ou mesmo a pregadura, e de produtos e artefactos directamente ligados à fábrica naval: alcatrão, pez, breu, cordame, enxárcia, assim como uma grande variedade de aprestos marítimos.

2. Os níveis dessa actividade parecem ter conhecido uma projecção considerável na primeira metade do século XVI, de acordo com o que é possível saber acerca do volume de importação de matérias primas, e dos espaços ocupados na vila por essas actividades.

3. O afã apontado parece revelar-se, pela sua intensidade, peculiar no contexto de Entre-Douro-e-Minho, não tanto pelos dados relativos à actividade de construção naval em si, os quais não abordamos ainda, mas pela conjunção de actividades de apoio, desenvolvidas nos burgos marítimos de Vila do Conde, Póvoa e Azurara e seu *hinterland*, dos quais Vila do Conde funcionaria como um núcleo de concentração e eventual distribuição, como teremos oportunidade de salientar.

4. Os dados disponíveis acerca dos volumes de importação e número de importadores parecem apontar para numerosas células produtivas de reduzida dimensão, eventualmente, de base doméstica, complementar ou não de outras actividades económicas e integrantes, pelo menos no que respeita à tecelagem, de numerosos agentes femininos.

As características apontadas prefiguram já alguns traços marcantes da produção que de seguida procuraremos destacar, iniciando a nossa exposição com a problemática relativa ao fabrico de velames: os famosos panos de treu de Vila do Conde.

1.3. Indústrias de apoio

1.3.1 Fabrico de velames

O facto de um dos tipos de velames, que constituem imagem de marca das embarcações portuguesas na época em causa, ser identificado como "pano de treu" ou "de Vila do Conde" liga, desde logo, de forma indissociável esta localidade à sua produção. Sabe-se, todavia, que esta indicação toponímica não restringe, do ponto de vista espacial, o seu fabrico, antes funciona como um indicador do tipo e qualidade do pano que se pretende identificar, e que os panos de treu são particularmente indicados para os navios latinos, ou para as velas de menor dimensão de embarcações de maior envergadura, como

sejam as do traquete das gáveas, ou da mezena[68]. Esta informação remete-nos, assim, para uma menor largura da peça, em comparação, por exemplo, com as chamadas lonas vitres ou vitresas e, em consequência, para o tipo de teares utilizados.

Com efeito, um diploma de D. Fernando, de 1377 regulamenta, na sequência de uma prevista encomenda de grande quantidade destas lonas para a armação das galés régias, que a sua dimensão se fixe em um palmo e dois dedos de largura, segundo a bitola, em ferro, que deveriam fornecer nos respectivos locais de produção[69]. Ora esta indicação dá-nos a ideia da reduzida largura do pano em questão, atingindo, nesta época, um valor próximo dos 24-25 centímetros.

Os panos de treu não são, contudo, reconhecidos apenas pela sua dimensão, mas, em particular, pela sua qualidade e resistência. São vários os testemunhos que desde a época medieval apontam para a sua produção, exportação e projecção internacional, em articulação com a urbe da foz do Ave. O seu cotejo permite-nos apurar que Vila do Conde, já no reinado de D. Fernando, surge mencionada de forma destacada entre os vários lugares da comarca de Entre-Douro-e-Minho onde se produziriam esses panos[70], e nas *Lembranças das Cousas da India em 1524* requer-se "*...pano de vylla de comde o mais que poder ser para os navyos latynos...*" [71]. De igual modo, Escalante de Mendonza, nos anos 70 do século XVI, considera-o um dos melhores panos de velas[72].

O facto de este artigo se ter tornado, ao que tudo indica, desde a Idade Média, num instrumento imprescindível às navegações e, por certo, particularmente indicado para as viagens de longo curso e as tormentas do Atlântico, e a circunstância, concomitante, de Vila do Conde se afirmar como um importante centro produtor e distribuidor, teria levado D. Manuel a intervir no sentido da organização da produção desses panos. Tal é o sentido que pensamos poder atribuir à nomeação, em 1522, de um "*feitor dos pannos marinhos de Villa do Conde e seu termo*" [73]. Este parece ter sido, porém, um acto isolado e, ao que cremos, sem consequências do ponto de vista produtivo, já que não encontrámos qualquer outro acto de nomeação ou titular desse cargo a exercer em Vila do Conde.

---

[68] *Memorial de Varias Couzas Importantes*. B.N.L. - Cód. 637, fl. 128v. cit. por COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, p. 360. Note-se, porém, que o significado etimológico da palavra não é pacífico, existindo os que a definem como panos quadrados (BLUTEAU, Rafael, P. - *Vocabulario Portuguez & Latino...*, Lisboa, 1721, t. VIII, p.276 e ESPARTEIRO, António Marques, Comandante - *Dicionário Ilustrado da Marinha*, 2ª ed., Lisboa, 1943, p. 187), a par dos que definem o treu como uma vela latina e, portanto, triangular (COELHO, Francisco Adolfo - *Dicccionario Manual Etimologico da Lingua Portugueza Contendo a Significação e Prosodia*, Lisboa, s.d.). Todos os autores parecem coincidir, no entanto, na ideia de que se trata de uma lona estreita e resistente, apropriada para o mau tempo (cf. MARQUES, Silva - *Os Descobrimentos Portugueses*, ed. fac-similada, Lisboa, I.N.I.C., 1988, vol. II, t.1, p. 216).

[69] Carta mandado de Tentúgal - 25. Janeiro. 1377. Publ. MARQUES, Silva - *op. cit.*, vol. I, p. 156.

[70] Cf. *ibidem*.

[71] Cit. FELNER, R.J. de Lima - *Subsídios para a História da Índia Portugueza*, Lisboa, Academia das Sciências, 1868, p. 31.

[72] *Itinerario de Navegacion de los Mares y Tierras Occidentales* in FERNANDEZ DURO - "A la Mar Madera. Livro Quinto de las Disquisiciones Náuticas", Madrid, 1880, p. 453 (Cit. COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, p. 360).

[73] Doc. publ. VITERBO, J. Sousa - *Artes industriais e indústrias portuguezas. Indústrias têxteis e congéneres*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1904, p. 43.

Balizando-nos no que foi exposto na primeira parte deste trabalho acerca de outras tentativas de intervenção do poder régio na vila, nomeadamente em domínios de jurisdição náutica e da intervenção de outros agentes intermédios do poder central e no conhecido das reacções bem sucedidas do seu senhorio eclesiástico, pode-se colher explicações suficientes para mais este insucesso. O valor deste artigo para o equipamento das armadas é, de resto, atestado por outras formas de intervenção régia na sua produção e, em particular, no controle da sua qualidade, nomeadamente por via legislativa. Assim acontece num alvará de 1556 em que se fixam exigências técnicas de fabrico que importa perceber:

"*Nenhuma tecedejra pasados vinte dias depois da notefiquação desta proujsão teçera pano algum de treu de menos de dez cabrestilhos e de vinte e quoatro fios cada cabrestilho e nas ourellas atrezado sob pena de paguar dous mil reais e da cadea por cada vez que lhe for achado feito doutra maneira.*" Uma apostilha de 1561 estabelece, de forma mais precisa, a técnica de tecelagem: "... *foy asemtado que ho dito pano se fezese daquy em diante de dez cabrestilhos como se no dito alvara declara com declaração que huum dos ditos cabrestilhos se deite ametade por hua ourella e a outra metade pela outra para que ho dito pano possa fiquar muito mais forte e tepado e milhor...*" [74].

Este diploma é, na verdade, valioso para a abordagem de outras questões de fundamental compreensão: as que se prendem com os espaços e tempos de tecelagem, no pressuposto, já explícito, de que Vila do Conde se constituiria como o núcleo de distribuição deste valioso artigo, mas nunca como seu exclusivo pólo produtivo. Que a tecelagem era um vector dominante da actividade manufactureira de Entre-Douro-e-Minho é algo que ressalta das notícias históricas já citadas, e veiculadas por Mestre António e pelo Dr. João de Barros. Com efeito, o primeiro situa a produção anual da região de Guimarães num valor superior às 100.000 varas de pano de linho e estopa[75], enquanto o segundo avalia o trabalho de fiação, e certamente de tecelagem na mesma região num montante aproximado dos 20.000 cruzados, ou seja, oito contos de réis[76]. Tão intensa actividade, identificada por Mestre António como objecto de exportação para outros lugares do reino não poderia, segundo cremos, estar dissociada de uma indústria de tão grande consumo de pano como a dos velames.

No documento de 1556, já citado, ao serem notificados o vedor da fazenda da cidade do Porto, os oficiais da câmaras de Barcelos e Vila do Conde e os ouvidores do julgado da Maia e do lugar de Azurara delimita-se, com maior rigor, a área de produção de pano de treu na comarca de Entre-Douro-e-Minho. Note-se, ainda, que a apostilha referida responde às pretensões formuladas pelo "*Juiz vereadores e mestres da villa de*

---

[74] Alvará de Lisboa - 23.Julho.1556 e apostilha da mesma cidade, de 18. Setembro. 1561. Doc. publ. CRUZ, António - *O Porto nas navegações e na expansão*, 2ª ed., Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, (1983), pp. 128 e 129.
[75] ANTÓNIO, Mestre - *op. cit.*, fl. 6v.
[76] BARROS, Dr. João de - *op. cit.*

barcellos", que com o primeiro alvará se sentiam agravados. Esta formulação, ao identificar, por um lado, a existência de mestres de ofício directamente ligados à produção específica deste produto e, por outro lado, ao envolver os próprios oficiais da câmara numa reacção que assim toma o cunho de oficial, torna-se bem reveladora da projecção económica e social que o fabrico deste artigo conhecia, no século XVI, no concelho de Barcelos, o qual, recordemo-lo, estendia as suas franjas até Vila do Conde.

Guimarães e Barcelos, Maia e Azurara eram concelhos e lugares confinantes com o de Vila do Conde, e com ele estabeleciam contactos não só de vizinhança, mas fundamentalmente económicos. Lembremos que as freguesias de Barcelos funcionavam, do ponto de vista agrícola, como o termo que o concelho da foz do Ave não tinha, e que Guimarães, assim como Braga, dispunham neste porto do meio privilegiado de ligação com o comércio marítimo, seja de importação, seja de exportação. As posteriores explanações sobre o movimento portuário e comercial da vila assim o confirmarão. Deste modo cremos ter estabelecido um primeiro elo entre uma vasta área marcada pela produção das lonas de treu e o burgo que com o seu topónimo as identifica no reino, no ultramar, ou no estrangeiro.

Na verdade, outros registos apontam para essa ligação entre o porto de Vila do Conde, enquanto núcleo distribuidor deste artigo, e a sua produção nas freguesias do termo de outros concelhos: um deles prende-se com uma declaração de dívida a um lavrador de Abremar, da freguesia de Santiago de Amorim, referente a 270 varas de pano de treu, produto que surge a par da comercialização de trigo e alhos[77]; a segunda consubstancia-se na proibição da entrada na vila de pano de treu provindo de fora do seu termo sem prévio exame sanitário[78]. Trata-se, naturalmente, de uma medida profiláctica tomada em tempos de peste.

As ilações que pretendemos extrair da prévia explanação prendem-se com a organização da produção. A primeira refere-se ao regime da actividade de tecelagem, a qual cremos acontecer, em acumulação com actividades agrícolas, de acordo, de resto, com um modelo de produção proto-industrial próprio do Antigo Regime; a segunda reporta-se ao facto, a que já aludimos, de Vila do Conde funcionar como um entreposto catalizador e distribuidor da produção e, eventualmente, como núcleo organizativo da mesma, através de agentes económicos especializados. Detenhamo-nos em cada um destes pontos.

Reportando-se ao louvor feito pelo Dr. João de Barros às tecedeiras e fiandeiras de Entre-Douro-e-Minho, e estribando-se, em particular, às declarações do autor de que nesse afã "*andam continuadamente ocupadas*" e de que, em consequência desta intensa actividade, "*...se não acha jhaa muytos lavradores para povoar a terra e para a lavrar...*", considera Leonor Freire Costa que a organização dessas tarefas se faria não

---

[77] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart.,1ª sr., lv. 2, fl. 114v-116 (Registo de 19.Janeiro.1565)
[78] A.M.V.C. -Lv. 20, fl. 333-333v. Deliberação de 11.Outubro.1568.

em complemento do trabalho agrícola, mas sob forma de especialização, consentânea da falta de braços para a lavoura[79]. Discordamos, no essencial, com esta tese. Em primeiro lugar, porque é consabida a prevalência da mão de obra feminina nestas actividades, a qual é uma vez mais comprovada pelo citado alvará de 1556 ao dirigir-se, de forma explícita, às "tecedeiras". Assim, ainda que estas se especializassem na fiação e tecelagem, o que não cremos, tal não poria em causa a povoação e lavradio das terras, mantendo-se activa, do ponto de vista agrícola, a mão de obra masculina. A tese de que uma franja significativa da população das freguesias rurais de Entre-Douro-e-Minho se especializaria nessa tarefa parece-nos, assim, inconsistente. Sabe-se, por outro lado, que os argumentos relativos ao despovoamento de terras e à falta de braços para a agricultura foram accionados por muitos viajantes e teorizadores como um tópico, dificilmente comprovado, na sua pretensa extensão, através de estudos demográficos e económicos consistentes. Não o colocando em causa de forma absoluta, já que poderá evidenciar uma tendência histórica de particular relevância em Entre-Douro-e-Minho, até pela intensa ligação deste espaço com a gesta marítima, questionamos, todavia, a intensidade e o dramatismo com que a literatura coeva trata esse tema.

Assim, afigura-se-nos que aquilo a que se assistiria no espaço da comarca de Entre-Douro-e-Minho seria uma multiplicação e dispersão de pequenas células produtivas, de base doméstica, notórias pelo seu número e pelo valor total de produção anual atingido. A prévia referência que aqui deixamos a um lavrador que vende, em simultâneo, pano de treu, trigo e alhos, parece apontar nesse sentido, assim como o faz o citado alvará. Com efeito, na apostilha de 24 de Outubro de1561, ordena-se brevidade na sua notificação às autoridades competentes, que o deverão apregoar com celeridade "... *porquoanto ora he o tempo em que se tese o dito pano de treu* " [80]. Isto é, no Outono, período que antecede o tempo morto do calendário agrícola.

A defesa de uma especialização no fabrico do pano de treu é, de resto, contraditada pela autora citada a partir dos cálculos que apresenta em torno das 100.000 varas de produção anual de panos na região de Guimarães, a que se refere Mestre António. Admitindo uma produção diária de 5 varas de pano estreito, tendo como base a estimativa apresentada por Nunes Geraldes para Braga[81] e concordante com a apontada por Franklin Mendels para a Flandres[82], e assumindo a existência de 280 dias de trabalho útil anual[83], a autora conclui que esse valor corresponderia ao trabalho anual de apenas 70 a 72 mulheres, parcela muito exígua, ainda que só para a região de Guimarães. Com isto

---

79 COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, p. 363.
80 Apostilha ao alvará citado de 1556, publ. in *loc. cit.*, p. 128.
81 GERALDES, M. Nunes - *Monografia sobre a indústria do linho no destrito de Braga, Coimbra*, Imprensa da Universidade, 1913.
82 MENDELS, Franklin - *Agricultura e industria rural en el Flandres del siglo XVIII* in KRIEDTE, Peter, et alii - "Industrialización antes de la industrialización", Barcelona, Ed. Crítica, 1986, p. 245
83 Cf. BRANDÃO, João - *Majestade e grandezas de Lisboa em 1552.* " Arquivo Histórico Portuguez", Vol. XI, Lisboa, 1919, p. 62.

pretendemos sublinhar que esse seria o produto de muito mais numerosas células produtivas, mas funcionando segundo um modelo proto-industrial traçado com base na multiplicidade e dispersão geográfica das células produtivas, e na complementaridade de funções económicas.

Em suma, cremos estar perante um modelo produtivo muito próximo, senão idêntico, àquele ensaiado e enraizado na economia dos Países Baixos, Alemanha e França e já sobejamente caracterizado por Jacques Heers[84], Andre Miskimin[85], Herman Kellenbenz[86] ou Franklin Mendels[87], e globalmente conhecido como *Verlagssystem.* As características que individualizam este sistema de produção são, afinal, as mesmas que cremos ter encontrado no espaço de Entre-Douro-e-Minho no que se refere à produção de pano de treu.

Tratando-se de um modelo equacionado com base na dispersão geográfica a que já nos referimos, importa perceber de que modo se articula esse sistema de produção. Cremos que é fundamentalmente neste domínio que Vila do Conde e os seus agentes económicos exercem papel predominante. A tese que aqui apresentamos é a de que mercadores e negociantes da vila assumiriam funções de importadores de matéria prima, seus distribuidores pelas múltiplas células de produção, pelo menos nas quantidades em que o mercado local não respondesse, e seus exportadores sob a forma de artigo em peça. Assim se justifica a grande quantidade de fio de linho e estopa em rama importado, bem como a entrada das referidas lonas em peça em Vila do Conde através de lavradores do termo de outros concelhos, a que já nos referimos. E também assim se compreende que encontremos um mercador, Gabriel Lopes, a adquirir significativas quantidades de linho e estopa[88] e a negociar os famosos panos de treu[89], ao mesmo tempo que são reconhecidas as suas múltiplas relações com numerosos lavradores do termo de Barcelos[90].

Em suma, à dispersão da produção poderá corresponder uma concentração da comercialização, viabilizada por alguns investidores que parecem corresponder ao perfil do intermediário capitalista já identificado na Flandres, na França, e mesmo na Alemanha,

---

[84] HEERS, Jacques - *L'Occident aux XIV-XV siécles. Aspects economiques et sociales*, Paris, P.U.F., s.d., pp. 141-144.

[85] MISKIMIN, Andre - *A economia do Renascimento Europeu 1300-1600*, Lisboa, Estampa, 1984

[86] KELLENBENZ, Herman - *Industries rurales en Occident de la fin du Moyen Âge au XVIIIe siècle.* "Annales- E.S.C.", Ano 18, n° 5, Paris, 1963.

[87] MENDELS, Franklin - *op. cit.*

[88] A.N.T.T. - Núcleo Antigo - 513 e 514, *passim.*

[89] Veja-se o registo notarial de 23.Abril.1569, em que Maria Pires, viúva de um morador de Fão, denuncia o dito Gabriel Lopes, cristão novo, ao visitador Francisco de Chaves, sob a acusação de usura. A sua prática incidia na venda simulada de certas varas de pano de treu por determinado valor, e sua subsequente pretensa compra pela metade do preço, acto de que decorria um ganho imediato de cerca de 50%(A.D.P. - Fundo Notarial.V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 5, fl. 158v.-160).

[90] Só um conhecimento minucioso dos registos notariais nos permite fazer tal afirmação. Com efeito, são numerosos os casos de lavradores de Barcelos que, deslocando-se a Vila do Conde para efectuar qualquer acto notarial, o fazem na residência de Gabriel Lopes e tendo-o como testemunha. É certo que esse facto poderia decorrer de negócios envolvendo qualquer outro tipo de mercadorias. Todavia, os dados previamente apresentados, e o facto de Gabriel Lopes surgir como importador de matéria prima e negociante de panos de treu, permitem incluir este produto entre os que possivelmente negociava com os lavradores de Barcelos.

o qual dinamiza a actividade têxtil dispersa pelos campos, concentrando-a apenas no momento final da comercialização[91]. Sendo os panos de treu exportados fundamentalmente através do porto de Vila do Conde e por mercadores dessa urbe, compreende-se que o burgo passe a identificar com o seu topónimo um produto com um perfil tão característico.

Se, nas freguesias rurais dos termos dos concelhos limítrofes de Vila do Conde, a tecelagem de panos de treu se fazia de forma dispersa e não especializada, que modelo de produção se encontrará nos núcleos urbanos, em particular na urbe vilacondense? A primeira abordagem desta matéria poderá ser sugerida pela formulação do citado alvará de 1556 em que explicitamente se referem os "mestres" da vila do Barcelos: mestres do ofício de tecelagem, e mais particularemnte, de tecelagem de lonas de treu[92], facto que aponta para uma organização do mester em oficinas e, portanto, segundo um modelo de concentração do trabalho. O facto de, em Vila do Conde nos depararmos, nos registos camarários, pelo menos desde 1562, com a nomeação de examinadoras do ofício das tecedeiras[93], desde 1596, com a menção às juízas do mesmo mester[94] e, desde 1577, com referências às taxas a praticar por essa actividade[95], leva a constatar a estruturação interna do ofício e a sua organização institucional e hierárquica. Pelas informações compulsadas, afigura-se-nos ser notória, no decurso de todo o século XVI, a representatividade deste grupo no conjunto dos ofícios mecânicos da vila . Uma centúria volvida, a realidade parece ser, porém, bem diversa, se nos ativermos à deliberação de 10 de Junho de 1682, a qual estipula que, na procissão de Corpo de Deus, a obrigação de apresentar a pela, que sempre fora da responsabilidade das tecedeiras, se transferisse para as peixeiras, em virtude de ser o número daquelas diminuto e o mester quase extinto[96].

Cremos, pois, estar em posse de dados que corroboram, para o século XVI, a importância assumida por esta actividade no conjunto do corpo de ofícios da vila, que atestam a prevalência do elemento feminino no sector[97] e que pressupõem uma

---

91 Vd., entre outros MOUSNIER, Roland - *Les XVIe et XVIIe. siécles,* Paris, P.U.F.,s.d., pp. 104-106.
92 Vd. citação *supra.*
93 A.M.V.C. - Lv. 19, fl. 606v.
94 *Idem* - Lv. 21, fl. 427v.
95 *Idem* - Lv. 24, fl. 117-117v.
96 *Idem* - Lv. 32, fl. 230-231v.
97 Isto não pressupõe, porém, a inexistência de tecelães. Uma deliberação camarária de 1466, por exemplo, determina que um Fernão Gonçalves, tecelão, desempenhe o papel de Cristo, nesse ano e subsequentes, na procissão do Corpo de Deus (A.M.V.C. -Lv. 16, fl. 14-14v). As menções a esses artesãos são, contudo, escassas, e não deparamos nunca, em Vila do Conde, com uma organização estruturada do sector masculino da tecelagem. O contrário se passa, por exemplo, em Coimbra, cidade em que o regimento dos ofícios é encabeçado pelos " tecellãis de pano de linho" (cf. OLIVEIRA, António de - *op. cit.*, vol. I, p. 514. Estas questões colocam-nos perante o significado da palavra "mestres" contida no citado alvará de 1566, reportando-se à vila de Barcelos, contrastante, de resto, com o alvo do diploma: as "tecedeiras". Será que por "mestres" se deverá entender "mestras"? Ou, pelo contrário, os mestres do ofício, em Barcelos, seriam, de facto, homens, o que não ocorreria em Vila do Conde, urbe em que esses eram maioritariamente mobilizados para a navegação, acabando as mulheres por desempenhar funções de exame, juízo e direcção técnica das unidades de produção?

concentração espacial, especialização funcional e estruturação interna em tudo diversa do modelo disperso, de desempenho complementar e em tempo parcial que apontámos como caracterizador do espaço rural envolvente. Importa, todavia, dizer que os censos de fiscalidade e tributação de que dispomos não corroboram a importância que outros índices parecem atribuir a este sector. Com efeito, na derrama da sisa de 1568 encontram-se referências a apenas 3 tecedeiras e a 1 tecelão[98], na de 1570 a 2 tecedeiras e a 1 tecelão[99], enquanto no lançamento da décima de 1643 são mencionadas 8 tecedeiras[100]. O facto de as duas primeiras listagens constituirem derramas e não a tributação primária sobre transacções e, em particular, a circunstância de essa colecta ser feita através da menção ao cabeça do casal que seria, sempre que presente, o homem, explicará, porventura, a falta de representatividade destas artífices[101]. De notar, por fim, que em qualquer dos censos tributários referidos as tecedeiras se situam nos escalões de tributação mais baixos e, em 1643, apenas 2 das 8 mencionadas habitam em casa própria. Estaremos perante indíces de avaliação de rendimentos e lucros efectivos?

Cumulativa a esta questão, e cingindo-nos, de novo, ao fabrico de panos de treu e de velames, poderemos ainda colocar uma outra, relativa ao tipo de tarefas desenvolvidas em espaços rurais e espaços urbanos. Será que, à imagem do modelo descrito para outros espaços europeus, em particular os Países Baixos, em espaços rurais se cumpririam tarefas exclusivamente de fiação e de tecelagem, acontecendo as tarefas de remates finais e de produção do velame em espaços mais urbanizados, em particular, na vila que marcou com o seu nome o produto em estudo? Nenhum dos elementos coligidos nos permite consolidar essa hipótese, mas cremos ser verosímil que a fase final de produção, a costuração dos panos e a modelação final do velame, na quantidade e nas dimensões pretendidas, acontecesse perto dos estaleiros navais e, no caso concreto, em Vila do Conde. Neste pressuposto, ao significativo e organizado corpo de tecedeiras se deveria juntar um grupo numeroso de costureiras[102] de cuja actividade resultariam as velas destinadas às embarcações saídas dos estaleiros de Vila do Conde e Azurara.

Delimitados, de forma global, os espaços de produção das peças de pano de treu, e apontadas as nossas convicções acerca da organização da sua produção importa que interroguemos, por fim, os volumes finais de comercialização e os destinos de exportação conhecidos.

---

98 A.M.V.C. - Lv. 1699.
99 A.M.V.C. - Lv. 1700.
100 A.M.V.C. - Lv. 1877.
101 De notar, porém, que dos numerosos registos notariais compulsados em que as entidades outorgantes são mulheres, o único que menciona a profissão reporta-se a uma tecedeira e remete para a compra de 3 "cozinhas", isto é, construções anexas mas independentes das casas de habitação. Tratar-se-ia de locais de estabelecimento de uma oficina de tecelagem? (Cf. A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 12, fl. 65-67).
102 Só a partir de 1616 encontramos nos livros de vereações referências explícitas às juízas e examinadoras das costureiras, facto que não pressupõe a sua prévia inexistência, mas a sua eventual menor representatividade ou a pouco consistente organização interna do ofício.

É uma vez mais Leonor Freire Costa quem indica alguns valores de exportação significativos que aqui nos permitimos retomar. Pelos mandados de Jorge de Vasconcelos, e pelos recibos dos feitores de Moçambique e Cochim, sabe-se que foram transferidos para essas feitorias, nos anos 1510-1513, 22.839 varas de pano de Vila do Conde, valor que constituiria apenas uma pequena parcela do total produzido, já que nos anos de 1525 a 1530 teriam entrado, só nos Armazéns de Lisboa, 149.829 varas do mesmo tecido. A compilação das cartas de Afonso de Albuquerque fornece-nos, ainda, outros indicadores. Assim, em 1510 acusa-se a recepção de 1.450 dessas varas no Oriente[103], do mesmo modo que, em 1512, Jorge de Vasconcelos entrega 470 varas desse pano para reparação do velame de uma embarcação[104]. Os significativos valores apontados justificam-se, de resto, pela quantidade de pano necessário ao velame de cada vaso de navegação. Atente-se que, para uma só embarcação de 550 toneladas, arqueação considerável e não predominante no contexto coevo, é certo, seriam necesárias 3.550 varas destas lonas[105].

Registemos, como complemento a estas informações, os dados uma vez mais fornecidos pelos actos notariais de V. Conde, os quais noticiam a venda de treu em Lisboa, por mercadores da vila, no valor, respectivamente de 56.900 reais, no ano 1584 e 54.000 reais no ano de 1615[106]. Na segunda das ocorrências trata-se de uma venda para os armazéns régios. O facto de neste último registo e num outro de Azurara[107] se identificarem os agentes deste comércio como "mercadores de treu" sugere uma certa especialização neste tráfego, só compreensível mediante a existência de um volume significativo de negócios e de montantes envolvidos.

Ora, ao abastecimento dos estaleiros da Ribeira das Naus, e daqueles instalados no Oriente, deveríamos acrescentar a grande quantidade de velame necessário à intensa actividade dos estaleiros da Ribeira do Ouro, no Porto, por certo também abastecidos pelos mesmos fornecedores, a necessária ao funcionamento dos estaleiros locais, e aquela requerida por portos de menor envergadura, mas ainda assim solicitantes de significativas quantidades para provimento e reparação dos velames das suas embarcações. Com efeito, deparámo-nos, no decurso da investigação, com registos que apontam para a comercialização destes panos, por agentes económicos de Vila do Conde, não só em Lisboa, mas também em Fão, e em Atouguia[108]. Note-se que neste último caso

---

[103] *Cartas de Affonso de Albuquerque, seguidas de documentos que as elucidam*, publ. Raymundo António de Bulhão Pato, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1910, p. 318. Agradecemos a disponibilização desta informação ao Prof. Dr. João Francisco Marques.
[104] *Ibidem*, t. V, 1915, p. 239.
[105] Valores apresentados por COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, pp. 363-364.
[106] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr. lv. 1, fl. 17-17v. e 1ª sr., lv. 28. fl. 120-121, respectivamente.
[107] Idem - 2ª sr, lv. 3, fl. 102v-103v. (Registo de 07.08.1608).
[108] Idem - 1ª sr., lv. 5, fl. 158v-160 (Ano 1569); lv. 7, fl. 142v-143v. (Ano 1575); lv. 9, fl. 229-231.

quem comercializa o artigo é uma mulher, Justa Fernandes, viúva de piloto. Não cremos que o fizesse como tecedeira, mas como mercadora.

No pressuposto de que as zonas de produção referidas respondessem a estas cumulativas solicitações de abastecimento dos estaleiros do reino e ultramar, e ainda que não se possa apontar para totais de produção anual, estes ultrapassariam por certo, para Entre-Douro-e-Minho, o valor das 100.000 varas anuais apontadas por Mestre António em 1512. Notemos que só para Lisboa, nos anos referidos, exportar-se-ia uma média anual de 30.000 varas. Se atendermos, também, às informações que apontam para a sua comercialização no estrangeiro[109], fica claro que a quantidade de pano de Vila do Conde produzido não só satisfaria, como ultrapassaria as necessidades internas, tornando-se reconhecido em outros espaços de comercialização europeus.

Os valores de exportação apontados para o universo do reino e império ultramarino, assim como o reconhecimento da sua qualidade no estrangeiro, de que falámos, comprovam, não só a intensidade da sua produção, como o seu valor económico e estratégico. A importância deste produto pode ser aferida, antes de mais, na economia local, enquanto fonte de receitas e instrumento de mobilização de recursos humanos da região, eventualmente excedentários. Com efeito, quer a conhecida densidade demográfica de Entre-Douro-e-Minho, quer os sugeridos índices de fertilidade do solo[110], seriam factores responsáveis pela libertação de braços da lavoura e pela tendencial concentração populacional em núcleos marítimos de agentes económicos, em particular jovens, por eles atraídos. Mas essa importância pode ser, de igual modo, colhida na globalidade do reino, enquanto instrumento de desenvolvimento dessa outra actividade paralela imprescindível, do ponto de vista estratégico, às navegações marítimas, a construção naval. Só nesta segunda perspectiva se compreendem as sucessivas intervenções do poder régio na regularização da actividade de fabrico de treus e na manutenção dos tradicionais parâmetros de qualidade, as quais aqui documentámos para um período que remonta ao reinado de D. Fernando.

1.3.2. Cordoaria

Já atrás afirmámos a nossa perplexidade pela global ausência de referências a cordoeiros, quer nos livros de acordãos da câmara, quer nas fontes fiscais coligidas. Os níveis de actividade que pensamos poder apontar para os estaleiros de Vila do Conde exigem, na verdade, uma intensa actividade de fabrico de cordame e enxárcia que, por sua vez, pressupõe uma activa e organizada comunidade de cordoeiros. As fontes não

---

[109] Veja-se o que se disse sobre o reconhecimento da qualidade do pano por Escalante de Mendonza in FERNANDEZ DURO - *op. cit.*, p. 453 e anote-se a menção de Rámon CARANDE, segundo o qual se transaccionavam panos de linho para velas, provindos de Portugal, nas feiras de Medina (cf. *Carlos V y sus Banqueros,* 4ª ed., Barcelona, Ed. Crítica, 1990, vol. I, p. 194).

[110] Sobre esta matéria vd., em particular, OLIVEIRA, Aurélio de - *op, cit.*, p. 187.

comprovam, porém, a sua existência, apesar de, desde as primeiras décadas do século XVI, depararmos com referências ao "Chão dos Cordoeiros", como já se afirmou. Em paralelo, uma deliberação camarária de 24 de Maio de 1540 estipula que estes artífices contribuam para a Mourisca, na procissão do Corpo e Deus, da responsabilidade dos alfaiates[111], o que parece confirmar o seu escasso número e inconsistente organização profissional[112]. Por outro lado, um registo de vereação do ano de 1511, tempo de quarentena imposta pela peste grassante na cidade do Porto, autoriza, com carácter de excepção, a entrada na vila de João Tomé, cordoeiro proveniente dessa cidade, alegando-se a grande necessidade do seu ofício[113].

Do mesmo modo, a completa ausência de menções a estes ofícios nas já citadas derramas de 1568 e 1570 e no lançamento da décima de 1643, assim como a sua global ausência dos milhares de registos notariais estudados, apontam no mesmo sentido. Tendência idêntica é, de resto, confirmada pelos registos paroquais. Pesquisados todos os agentes envolvidos em registos de baptizados, casamentos e óbitos apenas pudemos identificar 2 cordoeiros: um mencionado nos anos 1536 e 1537[114], o outro em 1599 e 1605[115].

Incapazes de compreender esta ausência à luz da crítica das fontes, apenas poderemos levantar algumas hipóteses, ainda que nenhuma delas se nos afigure muito convincente:

1. Seria esta actividade exercida de forma cumulativa com alguma outra pela qual esses oficiais fossem reconhecidos de forma prioritária? Não o cremos: a abundância de trabalho e o seu carácter específico são variáveis que não suportam esta tese.

2. Seria o cordame e enxárcia produzido nas freguesias limítrofes de Vila do Conde, do mesmo modo que o eram os panos de treu? As grandes quantidades de fio de estopa adquirida em 1527 e 1532 parecem apontar para esta possibilidade, já que os velames exigiam, em exclusivo, fio de linho. Todavia, seguindo esta premissa, seria de prever a existência de uma fase de acabamento, para fabrico de enxárcia, realizada no perímetro urbano, junto ao estaleiro, pressupondo um espaço próprio. Ora esta organização da produção exigiria um número significativo de cordoeiros, que as fontes não confirmam, mas que a existência de uma cordoaria sugere[116].

3. Seria o cordame e a enxárcia provenientes de outras regiões do país, especializadas no seu fabrico, ou de importação maioritária do estrangeiro, em particular

---

111 A. M.V.C. - Lv. 17, fl. 162v-163.

112 Algo de muito diverso parece ocorrer na cidade do Porto, onde já em 1460 é elaborado uma espécie de regimento e são nomeadoes dois vedores do dito ofício (cf. CRUZ, António - *Os mesteres do Porto. Subsídios para a histótia das antigas corporações dos ofícios mecânicos*, vol. I, Porto, Ed. Sub-Secretariado de Estado das Corporações e Previdência Social, 1943, pp. 139-140.

113 A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 303.

114 A.D.P. - Fundo Paroquial. V. Conde. Baptismos, lv. 1, fl. 8v. e 18v.

115 Idem, lv. 2, fl. 48v. e 70v.

116 Cf. o que atrás ficou dito sobre esta matéria.

dos Países Baixos, como ocorreria com a pregadura da Biscaia, facto para que parecem apontar os dados coligidos por Luís Crespo Fabião? Aquilo que sabemos da capacidade de fornecimento de regiões como Coimbra, Torre de Moncorvo ou Santarém apresentam-nas como áreas de fabrico de fio para cordame e enxárcia, mas não como fornecedoras do produto acabado; e a importação do estrangeiro, documentada ao longo de todo o século XVI, nunca excluiu o fabrico nacional[117]. Estas são objecções que não permitem consolidar esta terceira possibilidade.

1.4. Construtores. Número, organização e mobilidade

As informações até agora coligidas, quer as relativas à importação de matérias primas, quer as atinentes à produção de panos para velames sugerem um intenso labor nos estaleiros de Vila do Conde e Azurara. Aferir-se-à esta realidade através da análise da própria actividade de construção naval. Fá-lo-emos a partir de segmentos complementares de abordagem, começando por procurar definir o corpo de oficiais mecânicos envolvidos nesta indústria: calafates e carpinteiros da ribeira. Afirmemos, porém, que se torna muito difícil isolar o contributo de três núcleos espaciais que, pela sua permeabilidade, teriam contribuído de forma indiscriminada para o afã dos dois estaleiros, situados na margem Norte e Sul do rio Ave. Referimo-nos à Póvoa, a Vila do Conde e a Azurara. Esclareçamos, ainda, que os números apresentados numa tentativa de contabilizar os contingentes desses profissionais, são meramente aproximativos, e condicionados por duas variáveis que importa não esquecer: a natureza das fontes tratadas, cuja crítica faremos no devido tempo, a qual condiciona a representatividade desses grupos no universo identificado, e o facto de o número de oficiais que laboravam em Vila do Conde e Azurara não depender em exclusivo de uma dinâmica de mercado interno, mas estar sujeita a políticas régias mais amplas. Com efeito, directivas do poder central mobilizavam para os principais estaleiros do reino, em particular para a Ribeira das Naus, através da prática dos "apenamentos", grupos de oficiais provenientes dos vários portos do reino. Afirmamos, desde já, a nossa convicção de que Vila do Conde teria contribuído com um número significativo de técnicos .

A importância que desde cedo teria adquirido o grupo de calafates e carpinteiros da ribeira de Vila do Conde é desde logo sugerida pela atribuição de cartas de

---

[117] Vd., sobre esta matéria, COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, pp. 342-359. Em paralelo, veja-se a carta régia de 1635 que corrobora a coexistência destas duas formas de abastecimento, ao mesmo tempo que reconhece a região de Coimbra como pólo fornecedor de enxárcia. Trata-se da nomeação de António Leitão para o cargo de superintendente da feitoria dos linhos cânhamos da cidade de Coimbra. Aí se declaram as vantagens do incentivo à produção nacional: 1°. Serem as enxárcias desta região "*...de milhor callidade e mais duração que a que se tras de fora do reino*"; 2°. "*... ficar aos vassalos delle o dinheiro que os estrangeiros tirão delle por este meio sem ser necessario depender nas ocaziões do que delles madarem vir*" (A.N.T.T. - Chanc. Filipe III, lv. 29, fl. 319v. Publ. VITERBO, Sousa - *Artes industriais e indústrias Portuguezas. Indústrias têxtis e congéneres*, p. 37).

privilégio datadas dos finais do século XV, as quais consubstanciam, afinal, o reconhecimento régio da projecção desses homens, não só no contexto local, mas em todo o reino. Já em 1491 D. João II isenta 20 carpinteiros da ribeira de Vila do Conde, Viana e Fão do pagamento nos pedidos régios, e de aposentadoria[118], número confirmado em alvará de 28 de Dezembro de 1502, incluíndo este, porém, nesse cômputo, também oficiais de Azurara e Póvoa[119]. Neste último documento, o privilégio surge a par do concedido a 30 carpinteiros de navios de actividade exercida na cidade do Porto[120]. Trata-se, em conjunto, dos chamados "carpinteiros do número"[121], que deveriam ser arrolados pelo mestre de carpintaria da cidade do Porto e sempre actualizado por substituições sucessivas. São, porém, atribuídos aos calafates de Vila do Conde em 1501[122], privilégios e isenções mais apetecidas e numerosas, constituindo uma extensão dos já concedidos aos da cidade do Porto em 1497[123], os quais traduzem, por sua vez, a mera reprodução das mercês de que gozavam os mesmos oficiais da cidade de Lisboa. Idênticos privilégios seriam extensivas aos de Azurara, mas somente em 1516[124]. Note-se que o ano de 1501 é também o da passagem de D. Manuel por Vila do Conde, parecendo-nos ser possível supor que o monarca teria sido sensibilizado, *in loco,* pela pujança dos estaleiros da vila.

Do conteúdo dos ditos privilégios falámos já, a propósito das isenções de encargos concelhios. Importa que se lembre que a dimensão das mercês era tal que, para além de conterem isenções nos pedidos régios, em certas prestações militares, em pagamento de fintas para muros, calçadas, caminhos e pontes ou em aposentadorias, englobavam também, no caso dos calafates, privilégios penais só concedidos a graus sociais iguais ou superiores aos dos escudeiros, como seja os de não serem sujeitos a penas de açoites ou de degredo com baraço, vencendo ainda as custas das demandas como se concedia aos besteiros do conto.

Tal panóplia de mercês evidencia, com clareza, a importância que estes oficiais assumiam para as políticas régias de dinamização da construção naval, tendo em vista o reforço da frota do reino, e como contraponto a ideia de serviço. Mais do que

---

118 Alvará de Évora-28.Janeiro.1491. A.N.T.T. - Leitura Nova. Além Douro, lv. 4, fl. 251-251v.

119 Mandado de D. Manuel, dado em Lisboa- 28.Dezembro. 1502. Traslado in A.D.P. - Contadoria da Comarca do Porto, lv. 21, fl. 194-197v.

120 Trata-se da confirmação de idêntico privilégio concedido a 18.Janeiro.1491 aos carpinteiros do Porto.

121 Note-se que a estes 50 carpinteiros privilegiados residentes em localidades que vão desde Viana ao Porto contrapõem- se os 200 que deveriam estar, com igual estatuto, em livro próprio do Armazém da Guiné e Índias (cf. carta régia de 27.Setembro. 1503, cit. CRUZ,António- *Os privilégios dos calafates do Porto* in "O Porto e os descobrimentos", Porto, Biblioteca Pública Municipal,1972, p. 158). Esta informação é, uma vez mais, reveladora do impulso dado pelos sucessivos monarcas à actividade dos estaleiros da Ribeira das Naus.

122 A.N.T.T. - Chanc. D. Manuel, lv. 17, fl. 94 (Alvará de 04. Novembro.1501). A sua confirmação por D. João III foi publ. por CRUZ, António - *Os privilégios dos calafates do Porto*, p. 167.

123 A.N.T.T. - Leitura Nova. Além Douro, lv. 1, fl. 198-198v. A sua confirmação por D. João III foi publ. por CRUZ, António - *Os privilégios doa calafates do Porto*, pp. 169-170. Acerca de anteriores privilégios concedidos aos calafates da cidade do Porto veja-se o mesmo estudo, pp. 151- 163.

124 Carta de confirmação de D. João III, de Almeirim - 17.Junho.1527.A.N.T.T. - Chanc. D. João III. Privilégios., lv. 6, fl. 151v. Publ. CRUZ, António - *Os privilégios dos calafates do Porto,* pp. 165-166.

qualquer outro diploma, o dos calafates de Azurara exprime-o com clareza: " *...fazemos saber que querendo nos fazer graça e merce aos calafates de Zurara avendo respeito serem sempre continos em nosso serviço assi nesta cidade de Lixboa como em quaesquer outras partes em que por nosso serviço se occupam temos por bem e queremos ...*" [125] .

Reconhecida a importância, do ponto de vista institucional, destes oficiais, procuremos captar a sua representatividade no quadro socioprofissional da vila. Para isso, remetemos para as observações e os quadros-síntese já apresentados no capítulo 4 da I Parte. Os números coligidos, cuja representatividade atrás se comentou, não apontam para um significativo peso destes oficiais no conjunto das profissões declaradas. Carpinteiros da ribeira e calafates reunem, em conjunto, 1,8% das profissões mencionadas na derrama das sisas de 1568, mas 10,9% no rol da décima de 1643[126]. O desfasamento, como se disse, seria resultante de uma menção indiscriminada a "carpinteiros", no rol de 1568, em cujo número se incluiriam muitos carpinteiros da ribeira, sem que se consiga uma mais rigorosa quantificação deste grupo. Estamos certos, porém, de que os cerca de 11% da segunda fonte se aproximam mais da realidade do que os meros 2% da primeira.

Uma outra possibilidade de acedermos ao número de oficiais em exercício é fazer um levantamento sistemático das suas emergências documentais. Dois tipos de fontes poderiam, pela sua homogeneidade, responder a este intento - os registos paroquiais e os notariais. O persistente sub-registo de profissões dos intervenientes nos actos de registo paroquial, de que já falámos, excluem-nos, porém, como fonte significante para este campo de análise. Limitar-nos-emos, pois, a avaliações feitas a partir do espólio notarial para o período de 1560 a 1620. Note-se que também os resultados apurados através desta fonte deverão estar viciados por uma subavaliação dos contingentes efectivos[127], pelo que os números apresentados no quadro 26 não deverão ser tomados senão como mais um indicativo que, por aproximação, contribua para apreender este grupo socioprofissional, mais em termos de progressão cronológica do que em termos quantitativos absolutos.

A análise do quadro torna saliente, em primeiro lugar, o desfasamento verificado entre os totais apurados para os dois grupos representados: o número de calafates representa sensivelmente 1/4 dos carpinteiros da ribeira, o que parece plausível perante o número de oficais requerido, na construção de uma embarcação, por uma e outra arte.

---

[125] *Ibidem.*

[126] Vd. o tratamento pormenorizado desta matéria in I Parte - 3.2.1.

[127] Com efeito, ainda que tenhamos compulsado todas as referências a estes técnicos, quer surjam como outorgantes, como testemunhas, ou sejam meramente referenciados, importa que se diga que eles não encarnariam, por certo, nenhum dos tipos sociais dominantes neste *corpus* documental. Já aqui apontámos o facto de os contratos de construção naval escaparem, de uma forma global, a actos de registo notarial e, quanto ao seu papel como testemunhas, se excluirmos formas de solidariedade profissional, esse estatuto é concedido de forma claramente maioritária aos notáveis da terra, sejam eles homens do mar ou da terra.

Quadro 26[128]

Oficiais de construção naval recenseados entre 1560 e 1622

Distribuição cronológica

Décadas	Calafates		Carpinteiros da Ribeira	
	Nº	%	Nº	%
1560-1569	2	6,5	12	8,9
1570-1579	3	9,7	9	6,7
1580-1589	8	25,8	17	12,6
1590-1599	13	41,9	24	17,8
1600-1609	2	6,5	29	21,5
1610-1620	3	9,7	44	32,6
Total	**31**	**100**	**135**	**100**

Fonte: A.D.P.- *Fundo Notarial. V. Conde*, 1º cart., 1ª a 4ª sr., *passim*

Registe-se, em segundo lugar, que, apesar das óbvias diferenças percentuais, há algumas tendências comuns, em particular no que se refere ao aumento significativo de referências nas décadas de 80 e 90. Estará este facto ligado ao incremento da indústria de construção naval, associada a um aumento de encomendas régias, a partir dos anos 80, de que à frente se falará? Diversa, porém, é a evolução nas duas primeiras décadas do século XVII, em que o número de carpinteiros da ribeira consolida, de forma significativa, a tendência crescente, ao contrário do que parece ocorrer com os calafates. Atendendo à dimensão da amostragem representada, tomemos, como hipótese, que seja mais representativa a realidade para que apontam os dados relativos aos carpinteiros, e assumamos como válida essa projecção nos primeiros 20 anos de Seiscentos. Note-se, porém, que o aumento significativo de referências a este grupo é acompanhado por um crescimento do número de desempenhos no exterior, como veremos, o que relativiza, em termos de mercado interno, as tendências que apontámos.

Por outro lado, o incremento das menções a este grupo podem colher de dois tipos de explicações. Uma passa pelas necessidades acrescidas de se recorrer a actos notariais, provocadas pelas ausências, manifestas num número crescente de procurações a

[128] Impõem-se algumas precisões quanto aos critérios que sustentam a elaboração deste quadro. Com efeito, os números que apresentamos não correspondem a uma mera contagem de registos de calafates e carpinteiros da ribeira, antes resultam de uma intervenção nos resultados, no sentido de procurar obviar às questões levantadas por frequentes correspondências onomásticas. Sempre que possível, procurámos identificar os seus titulares, quer através de assinaturas, sempre que patentes na fonte, quer através de menções a relações de parentesco. Alguns casos foram, por esta via, resolvidos. Outros, porém, afiguram-se-nos irresolúveis mediante os dados de que dispomos. Optámos, assim, por contar cada uma das menções como uma unidade, sempre que não dispuséssemos de dados suficientes para o esclarecimento da identidade do sujeito.

cônjuges, quitações de dinheiro enviado do exterior ou procurações para cobrança de bens que ficassem noutros lugares do reino ou do ultramar. A outra poderá apontar para uma maior capacidade económica desses mesmos agentes, geradora de um número crescente de actos notariais. Um cruzamento dos dados com os contratos que os veiculam, ensaiado no quadro 27, parece confirmar ambas as hipóteses.

Quadro 27

Actos notariais associados a carpinteiros da ribeira

Actos Notariais	1560-69	1570-79	1580-89	1590-99	1600-09	1610-19
Compra	1		1		3	2
Contrato de aprendizagem	4		3			
Contrato de construção	3				1	
Doação					3	4
Dote	1	1	1	2	3	6
Instrumento de dívida						1
Procuração para cobrança		2	2	6	5	3
Procurações várias	1			2	3	6
Quitação			1			1
Venda	1		1		2	1

Fonte: A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1° a 4ª sr., *passim*

As numerosas procurações para cobranças, quitações de dinheiro recebido e proveniente, em todos os casos, do exterior, a par da frequência de actos de dotação, compras, ou mesmo de doações, geralmente de suas legítimas, para dotar familiares, evidencia alguma prosperidade, ligada, no entanto, na maior parte dos casos, e como sublinhámos, a profissionais que se encontravam no exterior. O dinamismo económico e social que parece estar associado a este grupo e a seus familiares é sobremaneira patente nas décadas de 1590, 1600 e 1610. Ora os registos que reflectem maior projecção das estruturas profissionais na própria vila parecem ocorrer em tempos diversos, nomeadamente nas décadas de 60 e 80, altura em que se identificam sete contratos de aprendizagem de arte de carpintaria e três contratos de construção naval. Significará isto que o grupo não teria perdido projecção social, mas que o seu protagonismo profissional dependia menos do dinamismo interno da fábrica naval, e mais da sua projecção para espaços exteriores, situados no reino ou mesmo no ultramar? Os dados de que dispomos parecem apontar para esta tendência.

É certo que estas oscilações numéricas não se devem apenas, como já referimos, a uma dinâmica interna que motive, por simples exigências de mercado, o aumento ou diminuição de efectivos, mas também a uma política régia de recrutamento de oficiais para estaleiros que se procuravam dinamizar, em particular os da Ribeira das Naus, dos quais dependia, na primeira metade do século XVI, a construção de uma armada régia capaz de responder a necessidades crescentes de tráfego ultramarino, mormente o mobilizado pela Rota do Cabo. Exemplos pontuais desta política são fornecidos pelas queixas apresentadas em 1582 pelos moradores de Leça, aos quais não eram deixados nem sequer dois carpinteiros da ribeira que concertassem as suas numerosas barcas de pesca, e isto porque o rei " ... *manda por suas justiças embarguar hos carpinteiros delle pera hobras necesarias a seu serviço e os manda que vam a outras partes...*" [129]. O segundo testemunho regista o apenamento, em 1502, de um total de 40 calafates a ser fornecidos pela cidade do Porto, Vila do Conde e Aveiro, os quais deveriam deslocar-se para a cidade de Lisboa. O articulado do texto especifica as exigências: "... *a noso serviço cumpre tamto que vos esta for mostrada façam logo emprazar nesa cidade do Porto xxiiii° calafates e oito em cada hum dos outros duos* (sic) *lugares e tanto que emprazados forem os fares partir com suas feramentas pera esta cidade de Lixboa trabalhamdo vos por se averem dos milhores oficiais que hi ouver...*"[130].

Para além desta mobilidade, compulsiva, outras decorreriam em paralelo, motivadas, quer pelas viagens ultramarinas, estando a estes oficias atribuídas funções de reparações a bordo, quer pelo carácter atractivo, de que falaremos adiante, exercido, em particular, pela metrópole lisboeta, o qual motivaria significativos movimentos migratórios. Com efeito, a actividade destes oficiais transcendeu em muito os estaleiros da foz do Ave, encontrando-se registada, no período de tempo em estudo, em espaços como o Porto, Lisboa, Pernambuco, ou Índias de Castela. Os dados facultados pelos registos notariais confirmam, de forma inequívoca, esta emigração, visível tanto no grupo dos calafates, quanto dos carpinteiros da ribeira. O quadro 28, ao projectar os números relativos à vivência dessa realidade pelo grupo dos carpinteiros da ribeira, confirma o que dizemos.

Da sua leitura resulta indesmentível uma tendência para o aumento do número de desempenhos no exterior desde a mesma década de 90, atingindo 25% dos indivíduos identificados, e consolidando-se nas duas décadas seguintes, com 31% e 25% respectivamente. Quanto à distribuição geográfica destes ausentes, teremos que assinalar a inclusão das Índias de Castela, desde essa mesma década, como local de fixação, tendência que acompanha, de resto, o que provaremos acerca dos destinos da navegação e emigração ultramarinas, ao mesmo tempo que se assiste, desde a primeira década de

---

[129] Petição e alvará régio de 02.Dezembro.1582. A.D.P. - Contadoria da Comarca do Porto, lv. 18, fl. 324.

[130] Traslado do alvará régio inserto na sessão de vereação de 22.Março.1502. A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 65v.

Seiscentos, a uma diversificação de destinos, deixando Lisboa de surgir como pólo preferencial e surgindo os espaços ultramarinos: Angola, Brasil ou Índias de Castela, com um número mais assinalável de menções [131].

Quadro 28

Desempenhos de carpinteiros da ribeira de Vila do Conde no exterior

Décadas	Número total de referências	Número de desempenhos no exterior	% em relação ao total
1560-69	12	0	0
1570-79	9	0	0
1580-89	17	1	5,9
1590-99	24	6	25
1600-09	29	9	31
1610-19	40	10	25
1620-22	4	2	50
Total	**135**	**28**	**20,7**

Fonte: A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª a 4ª sr., *passim*

Ainda no que se refere às deslocações para outros estaleiros, desta feita apenas do reino, uma outra fonte parece confirmar as ilações que até agora destacámos. Referimo-nos à atribuição de cartas de privilégio a oficiais de construção naval que exerciam o seu ofício em Lisboa[132]. As informações de que dispomos reportam-se, em particular, aos primeiros decénios do século XVII, mas cremos que isto não pressupõe a prévia inexistência do fenómeno, antes decorre da tipologia da fonte que o refere, e da própria organização institucional das actividades profissionais ligadas à navegação. Essas cartas, transcritas nos Livros de Registo Geral da Câmara, no intuito de se fazerem respeitar os privilégios atribuídos a esses oficiais, permitem-nos apurar alguns dados relativos à mobilidade que pretendemos estudar. Note-se, porém, que os registos se referem apenas àqueles que mantêm a sua residência e família em Vila do Conde, sendo a sua deslocação isolada e talvez temporária. Em paralelo, deparamo-nos com cartas de privilégio passadas pelo corregedor e provedor da comarca do Porto que se reportam ao

[131] Note-se que esta pista parece ser confirmada por outros registos, referentes a carpinteiros da ribeira da Póvoa do Varzim e de Azurara, que aqui não contabilizámos, por serem exteriores ao espaço em estudo.

[132] Na sequência da atribuição do privilégio de bombardeiro a todos os mestres, pilotos, bombardeiros, carpinteiros da ribeira e calafates que se inscrevessem nos *Livros da Matrícula Geral da Gente de Navegação,* são passadas cartas de privilégio a carpinteiros da ribeira e a calafates que exerciam a sua actividade em vários portos do reino. Delas damos notícia.

registo de outros oficiais, que presumimos estarem a exercer em Vila do Conde, e que se matriculavam na cidade do Porto.

Os elementos que a fonte apresenta permitem-nos distribuir os privilegiados por faixas etárias, dado que se nos afigura pertinente. Assim, é perceptível, neste pequeno universo de apenas 15 registos, serem os que se encontram a trabalhar em Lisboa profissionais mais jovens, de idade compreendida entre os 24 e os 35 anos, enquanto o grupo daqueles que assumimos como laborando em Vila do Conde compreende indivíduos de 35 a 50 anos. Quanto ao estado civil, todos se encontravam casados e suas mulheres residentes em Vila do Conde. Estes dados parecem sugestivos de migrações preponderantes em idades mais jovens, em que o apelativo da busca de melhores oportunidades se faria sentir de forma mais intensa, e poderão indiciar o retorno, em momentos de maior maturidade, à vila de que eram naturais.

Note-se que, do total, sete desses oficiais exerciam funções em Lisboa, num período em que na Ribeira das Naus se laborava já com menos intensidade do que no decurso do século XVI, enquanto que, ao invés, a Ribeira do Ouro era recomendada até pelos mais directos conselheiros régios[133]. Queremos com isto sugerir que a mobilidade dos oficiais que estudamos em direcção a Lisboa poderia ter sido eventualmente ainda mais intensa no decurso de todo o século XVI, até por imperativos de política régia. Factores inerentes à dinâmica de evolução interna da urbe poderão, todavia, explicar que essa migração atingisse níveis mais elevados desde as décadas finais de Quinhentos, como as fontes estudadas sugerem.

Pelo contrário, os dados coligidos não parecem apontar para idêntica migração em direcção à Ribeira do Ouro. Isso mesmo parece confirmado em 1656, ano em que um rol de calafates e carpinteiros que aí trabalhavam identifica, num total de 147 oficiais, apenas 6 de Vila do Conde e 4 de Azurara. Esta exígua percentagem torna-se tanto mais notória quanto a maior parte provinha de freguesias próximas de Vila do Conde: Vairão (34), Retorta (5), Mindelo (11), Árvore (7), Modivas (3), Santa Cristina (5), Fornelo (11) e Macieira (19), sendo apenas os restantes 35 de Fajozes, Ouro, Massarelos e da própria cidade do Porto[134]. Estes números referem-se, é certo, a meados do século XVII, e não poderemos a partir daqui fazer projecções retrospectivas. Eles parecem, todavia, ser coerentes com a ausência de pistas documentais do século XVI que apontem para a fixação de oficiais de Vila do Conde nos estaleiros do Porto.

Outro tipo de mobilidade poderia, todavia, ocorrer. Referimo-nos a uma fixação temporária de oficiais de construção naval de Vila do Conde na Ribeira do Ouro no decurso da construção, aí, de embarcações contratadas por negociantes daquela vila. A

---

133 Vd., sobre esta matéria, um exemplo concreto: o parecer de membros do Conselho Ultramarino, no ano de 1640, segundo os quais não haveria melhores galeões para a armada do que os que se faziam na cidade do Porto (A.H.U. - Conselho Ultramarino. Cód. 30, fl. 106v.-107).

134 CRUZ, António - *O Porto nas navegações...*, p. 158.

hipótese que levantamos encontra-se estribada num registo notarial de 1586, no qual Mateus Folgueira, contratador de 1 galeão e 1 zabra para a armada régia refere explicitamente a ida para a cidade do Porto de um ferreiro de Vila do Conde que já aí fizera, sob sua contratação, a obra de ferro (*"pregadura he mays cousas necesareas"*) de uma empreitada anterior[135]. Ocorreria o mesmo com calafates e carpinteiros da ribeira?

Neste contexto de intensa mobilidade geográfica destes profissionais se deverá ainda entender a hipótese, levantada por Melba Ferreira de Castro, de ser de Vila do Conde o autor do célebre *Livro das Traças de Carpintaria*, Manuel Fernandes . Desconhecemos os motivos concretos que levaram a autora a presumir tal possibilidade[136], e a nossa própria investigação não a pode confirmar. Tratando-se de um nome usual, os seus homónimos são numerosos nas fontes que manuseámos, sem que nada nos permita consolidar tal probabilidade. É certo que nos deparámos, nos registos paroquiais da igreja matriz de Vila do Conde, com um Manuel Fernandes, morador na freguesia do Loreto, em Lisboa, o qual surge como padrinho de um baptizado efectuado em 5 de Julho de 1569[137], mas nenhuma menção profissional lhe é feita. De igual modo, 47 anos separam esta informação da data de redacção do livro (1616), e se atendermos à idade presumível do seu autor, patente no retrato que acompanha a obra, tal desfasamento temporal afecta de grande improbabilidade qualquer hipótese remota de identificação a partir desta pista. A mais consistente referência que de algum modo poderá relacionar o autor da obra em causa com algum oficial de construção naval natural de Vila do Conde é um registo de pagamento de sisa, aplicada à venda de uma casa em Vila do Conde, situada na Rua Nova, junto ao cais, feita por entreposta pessoa em nome de um Manuel Fernandes, carpinteiro da ribeira, casado com Maria André, sendo estes, ao tempo, moradores na cidade de Lisboa. Data esta menção de 20 de Junho de 1622[138]. Nome, categoria profissional, cronologia e residência confluem para uma ainda muito remota possibilidade de identificação.

São, pelo contrário, seguras as menções, dos anos 80, a Manuel Gaio, cavaleiro fidalgo da casa real, como titular do cargo de patrão-mór da ribeira de Lisboa, sendo filho de António Martins Gaio e Maria Folgueira, família de renome na vila do Ave[139]. De igual modo segura é a atribuição do cargo de patrão-mor da ribeira de Pernambuco a Manuel Gonçalves Travessão, morador em Vila do Conde, cargo que exerceu também por delegação e transferência, o irmão deste, Gaspar Jorge, morador na

---

135 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 12, fl. 159v-162. Registo de 17.Fevereiro. 1586.

136 Vd. COSTA, Melba Ferreira da - *Acerca do Livro de Traças.* "Oceanos", Lisboa, C.N.C.D.P., n° 2, pp. 121-128.

137 Cf. CRUZ, António - *O Porto e os descobrimentos*, pp. 162-163.

138 A.M.V.C. - Lv. 1751, fl. 3-3v.

139 Cf. procurações para cobrança de dívidas em Lisboa, em 16.Maio e 3. Julho. 1585. A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 11, fl. 81-83v e 131v-133v.

Póvoa[140], facto documentalmente referenciado desde 1590. Estas são, por certo, apenas emergências pontuais, e notáveis pela proeminência dos cargos, de gentes desta vila em exercício de funções noutros espaços do reino e do Ultramar. Muitos outros, anónimos, e fugidios a menções documentais, pela sua menor representatividade social e económica, teriam incorporado aqueles que, por ordem régia ou voluntariamente, de forma definitiva ou apenas temporária, saíam de Vila do Conde, de Azurara e da Póvoa no exercício das suas qualificações de construtores navais.

Os vectores que até agora analisámos sugerem a existência de uma comunidade institucionalmente reconhecida pelo poder régio, socialmente beneficiada, profissionalmente organizada e com projecção externa. As questões que agora se colocam passam pela identificação, do ponto de vista socioprofissional e geográfico, daqueles que engrossavam as fileiras destes grupos, e a de captar as vias de formação destes oficiais mecânicos. Os contratos de aprendizagem que até nós chegaram através dos livros de registo notarial respondem a algumas destas questões.

Dos oito contratos, registados entre 1565 e 1586, todos se referem à arte de carpinteiro da ribeira e nenhum à de calafate[141]. No tempo, os registos escalonam-se da seguinte forma: um em 1565, 1566, 1567 e 1569, três em 1585, um em 1586[142]. Não poderemos deixar de relacionar este aumento de candidatos nos anos 80 com aquilo que surge, nos nossos dados, como um momento de impulso dado à construção naval em Vila do Conde, nomeadamente através de contratos régios que adiante serão referidos. Destes "Contratos de obrigação e soldada", como são designados na fonte, depreende-se, antes de mais, que as cláusulas parecem ter-se mantido inalteradas neste período de tempo e consubstanciam, no essencial, o que de seguida expomos. Entre as obrigações dos mestres encontravam-se as de ensinar o ofício e ter a seu integral cargo o aprendiz, como ocorria, de resto, com todas as outras artes e ofícios para os quais encontrámos este tipo de contratos[143]. Pressupunha este clausulado o provimento do aprendiz com alimentação, vestuário, calçado, "vida boa e honesta" e fornecimento dos instrumentos de trabalho. Findo o período de aprendizagem teria o mestre que dar ao prendiz seu vestido, ferramenta e " *tudo o mais que se costuma dar nesta villa aos moços que aprendem ho*

---

[140] Idem, lv. 17, fl. 41-43, lv. 19, fl. 5v-8v.; lv. 22, fl. 63; lv. 24, fl.95-97v.; 3ª sr., lv. 3, fl. 104-106 e lv. 7, fl. 91-91v.

[141] Os contratos datam de 28.Abril.1565; 22.Julho.1566; 18.Agosto.1567; 21.Outubro.1569; 11.Junho.1585 (2 contratos); 20. Julho.1585 e de 14 Junho.1586 (A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 2, fl. 174v-175v; lv.3, fl. 173-174; lv. 4, fl. 28-29; lv. 5, fl. 232v-233; lv. 11, fl. 99v-100v.; fl. 101-102; fl. 143v.-144v.; lv. 13, fl. 71-72v.). Sete dos mestres são designados como carpinteiros da ribeira e apenas um como mestre de carpintaria da ribeira. Atendendo às diferenças hierárquicas, de estatuto e domínio da especialidade que estes dois qualificativos comportam, cremos ser um dado a notar.

[142] Esta distribuição deverá ser cotejada com as próprias lacunas cronológicas dos livros notariais a que já nos referimos na introdução, aquando da crítica de fontes.

[143] Nestes, como noutros domínios, os contratos inserem-se no tipo de organização de mesteres conhecida para o reino na época moderna, a qual pressupõe a integração do aprendiz na casa e família do mestre, como nos apontam, entre outros, LANGHANS, Franz Paul de Almeida - *As corporações dos ofícios mecânicos. Subsídios para a sua história*, 2 vols., Lisboa, Imprensa nacional, 1943-1946.

ditto oficio". Esta cláusula-tipo não permite, pela sua formulação imprecisa, identificar outro tipo de contrapartidas. O contrato de 1585 refere-se, porém, a uma prestação remuneratória final, em numerário, sem que, contudo, a quantifique[144]. Cabia, em contraponto, ao aprendiz, servir o mestre durante o tempo determinado e em tudo lhe obedecer sem receber qualquer soldada. A quebra do contrato por qualquer uma das partes pressupunha o pagamento de indemnizações, o mesmo ocorrendo em caso de fuga do aprendiz.

A aprendizagem surge, nos registos compulsados, ligada a períodos de tempo variáveis, compreendidos entre os três e os cinco anos, afectando a mesma diversidade a idade dos candidatos ao ofício. Em três dos contratos a idade não vem mencionada e nos restantes oscila entre os 16/17 e os 20 anos. Note-se que os contratos de menor duração, no limite de três anos, se aplicam aqueles de maior idade (20 anos). A aceitação de aprendizes com esta idade parece ser, no entanto, excepcional, se atendermos a que em um dos dois casos identificados o tabelião justifica a formulação do contrato "... *por elle* (aprendiz) *não ter pai nem mai he se ver homem he nam tinha oficio...*" [145].

Quanto à proveniência geográfica dos candidatos e ao perfil profissional dos seus parentes, deparamos com a seguinte distribuição dos registos: um dos aprendizes é orfão, de Vila do Conde, sem menção à paternidade; um outro é também de V. Conde, e dele não dispomos de qualquer outra informação pertinente; três são filhos de lavradores do termo da vila; um dos pais é alfaiate em Azurara e dois outros lavradores de S. Pedro de Formaris. De notar, neste conspecto, a prevalência de filhos de lavradores (cinco em oito registos) e a capacidade de atracção de gentes, quer do termo da vila, quer das freguesias circunvizinhas. É certo que estamos perante uma amostragem pouco significativa, tendo em conta o número de casos que integra, mas que aponta para ilações que encontraremos confirmadas em outros segmentos profissionais ligados à navegação, como adiante se verá.

Importa, por fim, que se diga que o ingresso na profissão depende, também, de relações de parentesco, já que foi possível compulsar vários registos em que pai e filho se apresentam com a mesma profissão, nomeadamente de carpinteiros da ribeira[146]. Nestes casos a aprendizagem parece fazer-se sob a orientação de terceiros, como se depreende de uma demanda movida por um carpinteiro da ribeira de Vila do Conde a um outro, morador na Póvoa do Varzim, por este não ter ensinado devidamente o ofício a seu filho[147]. Uma vez mais, esta prática ilustra quanto sabemos acerca do sistema de aprendizagem de outros ofícios, nomeadamente, o de tanoaria[148].

---

[144] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 11, fl. 143v-144v. Contrato de 20.Julho.1585

[145] Idem, lv.11, fl. 99v.-100v. Contrato de 11.Junho.1585.

[146] Assim ocorre com dois carpinteiros da ribeira, pai e filho, ambos residentes em Havana no ano de 1607. Idem, lv. 25, fl. 1-2.

[147] Idem, lv. 34, fl. 43-44.

[148] Vd. o trabalho em curso de Silvestre Lacerda sobre a organização desse ofício na cidade do Porto, a quem agradecemos as informações disponibilizadas para confrontação de dados.

Se os oficiais estudados são responsáveis pelo saber indispensável à fábrica naval, importa que se identifique outras variáveis que de igual modo a condicionam: as referentes ao número e tipo de contratadores e aos capitais que dinamizam a indústria naval em Vila do Conde.

1.5. Contratadores

Poder-se-à afirmar, como ponto de partida, que os responsáveis pelo investimento neste sector são de dois tipos: os particulares e o próprio rei, e materializam solicitações de diversa tipologia e envergadura. À falta de contratos de construção naval, tendência que parece generalizada[149] torna-se muito difícil estudar com o mínimo de consistência estes dois universos e praticamente impossível escalonar no tempo as obras por eles contratadas. A explanação que se segue baseia-se, no essencial, num conjunto de registos indirectos, de tipologia heterogéna que remetem, de forma episódica e aleatória, para essas empreitadas e que comportam, para além de três contratos de construção naval, numerosas procurações e declarações de dívida que apontam para obras findas ou em curso. O período cronológico documentado situa-se entre 1560 e 1621, e o número total de casos recenseados é de apenas 22, todos eles compulsados em registos notariais[150].

Da análise dos dados coligidos, cremos estar autorizados a afirmar que, no que se refere aos contratadores particulares, prevalece maioritariamente o grupo dos pilotos, e que essas empreitadas eram contratadas em regime de parcerias. Estas são duas ilações nucleares que importa aprofundar. Com efeito, já em 1548 este regime é notado em depoimentos coligidos em Vila do Conde pelo corregedor da comarca do Porto. Afirma-se, a propósito dos contratadores, que "... *sendo allguns delles homens pobres determinaram de fazer naaos grandes ajuntandose em cada huom anno huns com outros has quaes naaos fazem per via de trato e de enrriquecemento e asy enrriquecem...*"[151]. Esta informação pode ser cabalmente confirmada para períodos posteriores, a partir dos registos notariais. Os dados que pudemos compulsar em relação à construção naval e, em particular, os relativos ao comércio e transporte de mercadorias, ao fornecerem informações acerca de sociedades que gerem embarcações de sua propriedade e por elas próprios mandadas construir[152], evidenciam isso mesmo sem margem para dúvida.

---

[149] Atemo-nos à informações disponibilizadas por Leonor Freire Costa no que se refere aos cartórios de Lisboa dos séculos XVI e XVII, e por Helena Osswald no que se reporta aos do Porto no final do mesmo século e nos primeiros decénios do século XVII. A esta última investigadora agradecemos, ainda, a inestimável colaboração prestada, possibitando a consulta das fichas de registo de actos notariais referentes ao 1º cartório do Porto, as quais levantara no decurso da sua investigação.

[150] Se atendermos ao volume médio de construção anual dos estaleiros do Ave que abaixo apontaremos (20 a 25 embarcações/ano no início da década de 40), estes números revelam-se pouco representativos. Este foi, todavia, o universo que conseguimos abarcar, sendo a sua exiguidade motivada pela global inexistência de contratos de construção, a que já nos referimos.

[151] Carta testemunhável feita em Vila do Conde - 12.Janeiro.1548.A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n., fl. 8v.

[152] Aqui analisaremos apenas os registos que explicitamente se referem a encomendas de embarcações.

Quadro 29

Contratadores particulares - Distribuição por profissão

Profissões	Nº	%
Pilotos	40	78,4
Mercadores	9	17,6
Mareantes	2	3,9
Sub-total	**51**	**100**
Profissões não mencionadas	7	12,1
Total de contratadores	**58**	**100**

Fonte: Apêndice A.14

Os dados apurados, apresentados no quadro 29 e no apêndice A.14, levam-nos a evidenciar a primeira das ilações para que apontámos: a prevalência de pilotos, patente nos 78,4% somados pelos contratadores cuja profissão é referida ou depreendida[153]. Com efeito, o facto de 40 das 51 atribuições de estatuto profissional serem relativas a pilotos torna esta tendência inquestionável. Na verdade, nos registos de 1560 a 1578, todos os contratadores se inscrevem, sem excepção, neste grupo, abarcando, assim, a totalidade do universo em estudo nestas quase duas décadas. Por outro lado, a primeira das nove referências a mercadores surge apenas em 1579, afirmando-se estes como contratadores de embarcações apenas em décadas posteriores, como comprovam os registos de 1591, 1606, 1609 e 1621, e ainda assim apresentando-se, em todas as ocorrências, como parceiros de pilotos.

Quanto à vulgarização do regime das parcerias, o quadro 30 prova-o de forma inquestionável. Dos 59 contratadores referidos nas fontes, apenas dois surgem como agentes individuais e, dois dos três casos em que não pudemos contabilizar o número de parceiros, envolviam também esse mesmo sistema. Em suma, dos 22 contratos analisados, 20 foram efectuados nessa modalidade, envolvendo, em igualdade percentual, parcerias de dois, três e quatro elementos. De notar, todavia, que nem sempre as porções eram equitativas, podendo um deles assumir uma posição maioritária (vd. apêndice A.14).

Sublinhe-se, ainda, a existência de casos em que o mesmo indivíduo aparece como contratador de sucessivas embarcações. Assim acontece com Gonçalo Anes Pachão (3 contratos), Francisco Pires (3 contratos), ou João André (2 contratos).

[153] Em alguns casos a profissão é atribuída e não explícita. Só o fizemos, porém, quando a identidade do contratador não oferecia quaisquer dúvidas.

Quadro 30

Parcerias de contratadores. Constituição numérica

Número de Contratadores	Número de Ocorrências	%
1	2	9,1
2	6	27,3
3	6	27,3
4	6	27,3
Nº indefinido	2	9,1
Total de Contratos	**22**	**100**

Fonte: Apêndice A.14

A análise da propriedade das embarcações, que posteriormente efectuaremos, corrobora esta prática de compra sucessiva ou simultânea de diferentes vasos marítimos. Apesar de identificarmos, em duas ocorrências, atitudes de fidelidade na constituição das parcerias, mantendo-se a mesma sociedade em diversas encomendas, a análise de dados relativos a sociedades de transporte e comércio marítimo sugere uma prática diversa, devendo ser frequentes as associações de um mesmo agente com diversos sócios em actos distintos ou da mesma natureza. O mesmo aconteceria com os contratos de construção de embarcações.

Este sistema de parcerias, responsável pela desmultiplicação de capitais, resulta num regime de verdadeiras sociedades de investimentos, parece identificar estratégias próprias de um capitalismo nascente, e emerge como um dos factores dinamizadores da própria indústria de construção naval. Com efeito, tal procedimento permite a aquisição de parte de uma embarcação e a entrada em negócios em que ela é instrumento de trabalho indispensável, a indivíduos que isoladamente não o poderiam fazer por falta de capital suficiente. Atente-se ao gigantismo dos montantes necessários para a sua construção, oscilantes, é claro, de acordo com a sua volumetria e tipologia, e que são apontados por Leonor Freire Costa[154]. A nossa investigação dificilmente corrobora esses valores, já que os quantitativos que encontramos mencionados nas fontes, e relativos a contratos de particulares, se reportam de forma maioritária apenas a partes da obra e não ao seu produto total. Atendendo, ainda, a que os dados da autora citada se reportam fundamentalmente a Lisboa e às embarcações da Rota do Cabo, orientaremos o estudo pelos nossos próprios registos, ainda que lacunares, já que estes apontam para os preços praticados no mercado local.

[154] COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, pp. 174-185.

É nossa convicção, de resto, que as oscilações de custos para um mesmo período e diferentes estaleiros são admissíveis, tanto por variações de preços de matérias primas, conforme esta for disponibilizada pelo mercado local, nacional ou externo, como pelo preço da mão de obra. Com efeito, o tipo de administração centralizada e a organização industrial da Ribeira das Naus incute a estes estaleiros características funcionais que não cremos ser reproduzíveis em qualquer outro estaleiro do reino, pelo que o estudo dos de Vila do Conde tem que partir da assunção da sua diferença funcional, organizativa e, por certo, também financeira em relação aos de Lisboa.

Assim, restringindo-nos às embarcações designadas nas fontes por "naus", e ainda que atentos ao facto de essa denominação não identificar com precisão qualquer intervalo de tonelagem média, os dados que compulsámos apontam para o seguintes custos, todos apresentados para a segunda metade do século: em 1566, numa renegociação de um prévio contrato de construção de uma nau, o orçamento previsto para a fábrica do casco, incluíndo madeira e mão de obra, assim como o mastro e leme, sobe de 80.000 reais, estimados no primeiro orçamento, para 93.000 reais, valor acrescido de 2.000 reais de "avantagem" para o empreiteiro[155]. De igual modo, contrata-se em 1568 a fábrica de uma outra nau, por certo de maior tonelagem[156], nas mesmas condições, envolvendo custos de "*toda a madeira he mãos* " na ordem dos 120.000 reais, acrescidos de 4.000 reais de comissão para o construtor[157]. Se nos ativermos às ponderações adiantadas por Leonor Freire Costa para as diversas fases de construção e equipamento

---

155 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 3, fl. 96-98. Não nos deteremos na análise das modalidades dos contratos efectuados, mas afigura-se-nos que se trata, neste caso, de uma empreitada incluíndo todas as artes e etapas da fábrica naval até a embarcação ser lançada à água. Assim o sugere o compromisso assumido de a entregar "*...de modo que este pera navegar com os mastos he leme fechado...*". Todavia, o facto de se referir, como matéria prima, apenas a madeira, e não a pregadura ou o material de calafetagem levanta-nos algumas questões: será que as obras de calafate e ferreiro seriam contratadas em paralelo? Será que aos contratadores cabia fornecer a matéria prima dessas artes e ao empreiteiro o pagamento da respectiva mão de obra? Estes dados, que não conseguimos esclarecer, inclinando-nos, porém, para a primeira das hipóteses formuladas, revelam-se de fundamental importância e inviabilizam a formulação de um cálculo aproximado do custo total da embarcação. Lembremos ainda que, segundo dados presentados por António Cruz, o salário de um calafate era superior ao de um carpinteiro (cf. *Os mesteres do Porto...*, p. CV), e que a obra de pregadura não é dispicienda na totalidade da empreitada. Na verdade, segundo valores apresentados por Leonor Freire COSTA, os gastos com mastros e ferro somariam cerca de 32% do total do custo. (Cf. *op. cit.*, p. 184)

156 Trata-se de uma nau com 10 rumos de comprido (cerca de 15 metros, segundo a correspondência de 1 rumo = 1,5 m, valores sugeridos pela literatura técnica portuguesa, em particular por Luís Batista Lavanha e Fernando de Oliveira (cf. FONSECA, Quirino da - *Os problemas das tonelagens e formas de querena dos navios de Vasco da Gama* in "Memórias da Academia das Ciências de Lisboa", Tomo I, Classe de Letras, 1936, pp. 297-359 e p. 310 e BARATA, J. Pimentel - *O Livro Primeiro da Arquitectuta Naval de João Baptista Lavanha* in "Estudos de Arqueologia Naval ", Vol. II, Lisboa, I.N.-C.M., 1989, pp. 192), com a largura, no meio, de 25 palmos no chão e 10 palmos de esquadria, sendo a altura a conveniente a tal embarcação.

157 Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 5, fl. 30-32v.. As imprecisões acima referidas repetem-se neste registo, ainda que aqui encontremos maior clareza quanto ao compromisso assumido. Declara Afonso Pires, mestre de carpintaria, que a empreitada inclui mastros, leme, escotilhas e âncoras, "... *fazendo o dito mestre esta nao de toda esta obra que seja pera navegar he madeira neseçarea pera ella he confforme ao grandor da nau he darão de mãos he madeira cento he vinte mil reaes...*" (*Ibidem*, fl. 31-31v.). Se nos ativermos à datação do registo: 4.Outubro.1568, e à data prevista para a sua conclusão: por todo o mês de Maio seguinte, e no pressuposto de que a obra se iniciasse de imediato, poderíamos apontar para um tempo de construção de cerca de 7/8 meses.

previstas [158], estas empreitadas orçariam cerca de 80% do total da obra, envolvendo o casco, mastros e âncoras, já que não são referidas enxárcias ou velames. Assim sendo, depararar-nos-íamos com valores totais de cerca de 120.000 e 150.000 reais, respectivamente. A exiguidade destes montantes coloca-nos perante três explicações possíveis: ou se trata de embarcações de pequeno porte, ou estamos perante valores sub-avaliados, ou a realidade dos estaleiros de Vila do Conde aponta, de facto, para custos totais bem diversos dos compilados para Lisboa. Sem excluirmos as duas últimas possibilidades, cremos ser, nos casos vertentes, o primeiro factor aquele que explica os totais apurados. Com efeito, o contrato de 1568 especifica tratar-se de uma nau de 10 rumos de quilha, o que nos remeteria para uma arqueação próxima das 100 toneladas[159].

Em paralelo, foi possível reconstituir outros investimentos de maior vulto. Num instrumento de dívida de 1571, no montante de 57.893 reais declara-se que esse valor se reporta ao pagamento de 1/4 de uma nau que o outorgante mandara fazer em sistema de parceria[160]. No pressuposto, não plausível, de que isso equivaleria ao capital total investido, apuraríamos um valor de cerca de 230.000 reais para a factura de toda a embarcação. Por outro lado, uma outra declaração de dívida do mesmo ano aponta o valor de 135.000 reais como 1/3 do total, a pagar por cada um dos parceiros de um navio redondo fabricado em Vila do Conde. Da sua multiplicação por três resulta o valor total de 405.000 reais[161]. Em suma, a disparidade dos valores apresentados, dada a proximidade temporal que os separa (apenas 5 anos medeia o primeiro registo, de 1566 deste, de 1571), deverá ser determinada pela variação das tonelagens envolvidas, mais do que por quaisquer efeitos da inflação.

Tomemos, ainda, como ponto de referência, um documento não datado, mas sem dúvida da primeira metade do século em que se orça, em Lisboa, a construção de uma nau de 100 a 110 toneladas em cerca de 313.000 reais, incluindo-se, neste preço, madeira, ferro, breu, mão de obra, mastros e âncoras[162], para assumir como válido o montante de cerca de 400 a 500.000 reais como valor mínimo para fazer navegar uma embarcação de arqueação superior a 130 toneladas, no início do terceiro quartel do

---

[158] COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, p. 178. A autora atribui, na estrutura global dos custos, as seguintes percentagens como cabíveis às diversas fases de construção de uma embarcação: Casco=68%; Mastros=9%; Poleame=1%; Enxárcias=15%; Velas=3%; Âncoras=3%; Aparelhar=1%.

[159] Assumimos alguma margem de erro no cálculo efectuado, já que as tabelas de equivalência entre rumos e tonelagens de embarcações em que nos baseamos, apresentadas por Pimentel Barata, ficam-se pela menção a 13 rumos (19,9m), como correspondentes a 300 toneladas de volumetria no que se refere a naus. Em alternativa, e ainda que conscientes de que a tipologias diversas corresponderão diferentes tabelas de equivalências, servimo-nos dos dados que o mesmo autor apresenta para as caravelas, os quais fazem corresponder a uma quilha de 11 rumos (16,9m) uma tonelagem de 100-125 unidades, donde inferimos os números apontados. (Cf. BARATA, João da Gama Pimentel - *Estudos de Arqueologia Naval*, Lisboa, I.N.-C.M., 1989, vol. I, p. 163 e Vol. II, p. 36, respectivamente). O facto de a nau se apresentar como um navio de maior bordo do que a caravela pode, todavia, introduzir uma significativa margem de erro nos cálculos efectuados.

[160] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart.,1ª sr., lv. 6, fl. 150v-151.

[161] Idem, lv. 6, fl. 141-142v. Cremos, porém, que este valor se reporta não só à construção, mas à preparação global da embarcação para viagem, envolvendo tripulação e seus mantimentos.

[162] A.N.T.T. - N. A. - 880, doc. 350.

século[163]. Esses valores são de resto, confirmados para o século XVII, ainda que sujeitos aos efeitos da inflação. Assim, um documento de 1608 fornece-nos um orçamento da fábrica de um navio nos estaleiros de Azurara, por 445.250 reais[164]. Não se descrimina, porém, a sua tonelagem, pois apenas se indica que se destinava a efectuar uma viagem ao Brasil, não sendo este dado por si só suficiente como indicativo da volumetria da embarcação. Por sua vez, o valor de 900.000 reais apontado, em 1621, como total do custo de uma nau prestes a navegar, evidencia, por seu lado, o efeito da inflação[165]. Note-se que já em 1577, num inventário de bens de Simão Afonso de Faria, piloto, é mencionada a venda de uma nau, em Lisboa, por 1.200.000 reais[166]. Este valor não deve ser tomado, porém, como coincidente com o montante da sua fábrica, já que o acto de venda implicaria, por certo, uma significativa margem de lucro, como adiante sublinharemos[167].

Trata-se, é certo, de montantes pouco seguros, mas ainda assim sugestivos, por aproximação, do grande investimento que a construção de uma embarcação

---

[163] Note-se que, para além da subida exponencial dos custos envolvidos por esta actividade, já anotada por Leonor Freire Costa para a segunda metade do século (cf. *op. cit.*, pp. 182-185), acrescem os gastos com a fábrica e armação e o investimento motivado pelo equipamento com artilharia de todas as embarcações, mesmo as particulares, com mais de 60 toneladas segundo se exige na "*Lei de como ham de hir armados os navios que destes reinos navegarem*", de 3.Novembro 1571, a qual surge, de resto, como uma extensão da provisão de 15.Setembro.1557 aplicada às embarcações de mais de 50 toneladas, excepto àquelas que transportassem mercadorias de menos valor, como sal, madeira, pescado, etc. (In A.H.M.P. - *Livro do despacho das naos e navios que forem desta cydade que ham de hir armados*. Publ. FERREIRA, A. Pinto - *Certas providências respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino no século de Quinhentos*. "loc. cit.", pp. 335-360).

Os valores envolvidos por embarcações de menor porte, nomeadamente os navios latinos, parecem, porém, apontar para montantes bem menores, se nos ativermos aos dados fornecidos para 1586, ano em que 1/3 de uma dessas embarcações é avaliada em 60.000 reais, devendo, portanto, todo o navio valer 180.000 reias (A.D.P. -Fundo Notarial, 1° cart., 1ª sr, lv. 13, fl. 85v-87v.); ou para 1604, data de um contrato de construção que refere 87.000 reais como o preço da empreitada referente a madeira, mão de obra e 3 âncoras, ficando o navio pronto a calafetar e a pôr no mar (Idem, 3ª sr, lv.4, fl. 188v-192).

[164] Idem, 2ª sr., lv. 3, fl. 79v-80v.

[165] O registo remete a cifra de 600.000 reais como investimento de um dos parceiros, o qual detinha 2/3 da embarcação, o que nos levou a apontar o total de 900.000 reais como valor global de custo. Que este não incluía a armação, prova-o o mesmo acto notarial, ao referir explicitamente, e de forma separada, o valor investido em mercadorias (Idem, 1ª sr., lv. 32, fl. 132v-135).

[166] A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 8 (Capela de Simão Afonso de Faria), Inventário de bens, fl. 19.

[167] O mesmo inventário de bens fornece outros indicadores preciosos, mas relativos a valores de partes de embarcações já em exploração, não se sabe há quantos anos e em que condições de conservação. Se atendermos às significativas taxas de amortização que o uso aplica aos valores básicos dos efectivos navais, não podemos assegurar que os montantes mencionados se aproximem daqueles pagos à saída do estaleiro. Aqui fica, contudo, a sua descriminação: 20.000 reais é o valor atribuído a um 1/8 de uma nau, pelo que o seu preço total seria de 160.000 reais, claramente desproporcionado em relação às estimativas apontados acima e referentes a embarcações novas. O mesmo se diga dos 10.000 reais estimados para 1/4 de um caravelão. Barcos de menor envergadura, e com fins piscatórios, conhecem, como é natural, avaliações mais modestas: 30.000 reais para um barco de pesca, de que o defunto possuía metade, e 16.000 para um outro, de que aquele era proprietário de 1/4. (*Ibidem*, fl. 17-17v.). Quantitativos semelhantes são indicados num outro inventário de bens, desta feita da mulher de João Gonçalves Marinho, também piloto, no qual se descriminam: 25.000 reais correspondentes ao valor de 3/8 de uma barca, o que corresponde a um total próximo dos 70.000 reais; 4.000 reais relativos a metade de uma pinaça; 6.000 reais correspondentes a 1/4 de um outro barco, que cremos ser de pesca, o que perfaria um montante global de 24.000 reais (*Idem*, mç.11. Capela de João Gonçalves Marinho. Inventário de bens de Ana Fernandes, fl. 11v.-12).

representava para agentes económicos isolados[168]. E, se nos ativermos às características da frota do porto de Vila do Conde, que apontam para o predomínio de efectivos situados acima das 100 e mesmo das 130 toneladas, como provaremos na sequência desta exposição, é previsível que os investimentos desta ordem fossem frequentes ou mesmo predominantes. O esquema de parcerias, amplamente documentado para este centro urbano, parece ter sido a resposta eficaz para esta questão. Destaque-se, como sua decorrência, por um lado, a multiplicação das encomendas de embarcações e, por outro, o envolvimento de uma franja alargada de agentes económicos na exploração desta via de aplicação de capitais.

Em paralelo a este esquema, um dinâmico sistema de financiamento, que tem como base o crédito e a sua liquidação a curto e médio prazo, através dos lucros obtidos por uma imediata rentabilização da embarcação, nomeadamente através do seu fretamento, consolida este sistema de investimento que parece poder ser accionado a partir da posse de uma parcela mínima do capital total. Alguns exemplos ilustram o que dizemos.

O instrumento de dívida de 135.000 reais do ano de 1571, a que acima nos referimos[169], prevê a sua liquidação no retorno de uma viagem ao Brasil, destino para que a embarcação estava fretada, enquanto outros registos documentam o mesmo tipo de crédito aplicado agora à aquisição de matéria prima e aparelhos navais. Assim, em Junho de 1578, Gonçalo Anes Pachão e Francisco Pires, pilotos, assumem para com um mercador do Porto uma dívida de 60.000 reais referente ao ferro e breu que lhes fornecera para a nau "Nª Srª da Guia", ainda em construção nos estaleiros de V. Conde, cujo pagamento assumem fazer em Lisboa, 3 meses depois[170]. Já em 1560 deparamos com um outro título de crédito envolvendo, de igual modo, pilotos de Vila do Conde e mercadores do Porto, sobre a aquisição de aparelhos para uma nau, ainda no estaleiro, no valor de 100.950 reais, a saldar no retorno de uma viagem prevista a S. Tomé[171]. Em qualquer dos casos referidos, o bem dado como garantia é a própria embarcação, a qual, em essência,

---

[168] Atente-se, ainda, nos factores de risco envolvidos por estes instrumentos de navegação. Para além de uma durabilidade que, no caso dos grandes vasos, não parece chegar aos 10 anos e que tende a diminuir à medida que se avança para o final do século, em particular pela diminuição da qualidade da madeira utilizada, acrescem os riscos de naufrágio ou de se constituirem como alvo de actividade de corso ou pirataria. A despeito dos seguros, prática de que falaremos, são altas as possibilidades de perdas totais ou parciais.
Acresce a necessidade de reparações frequentes, que chegam a assumir cifras muito consideráveis. Assim ocorre com a nau Stº António, encomendada por Manuel Alvares Galhão e João André, pilotos de Vila do Conde, e construída em Azurara, a qual em Junho de 1580 se encontrava de novo no estaleiro "*aberta e mal tratada* ". Atendendo aos gastos previstos e às demandas declaradas entre os parceiro, João André prefere vender a sua parte, ainda que por apenas 80.000 reais "... *avendo respeito ao estado em que a dita nao esta he o muito que se a de gastar...*".(A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart.,1ª sr., lv. 10, fl. 23-27). Esta situação, com que os senhorios das embarcações se deparam com frequência, motiva, de resto, as numerosas procurações que os parceiros passam entre si para poderem reparar ou vender a embarcação no decurso das viagens que efectuavam.
[169] Idem, lv. 6, fl. 141-142v.
[170] Idem, lv. 8, fl. 156v.-158.
[171] Idem, lv. 1, fl. 53-56v.

não existe como instrumento económico, porque não se encontra ainda concluída e menos ainda em actividade. Mediante os esquemas descritos, afigura-se-nos, pois, que em Vila do Conde funcionavam perfeitamente, e com uma certa generalização, os mecanismos creditícios característicos de um capitalismo que se encontrava já, em toda a Europa, em franca progressão .

Em paralelo, aquilo que se prova é que construção naval e armação eram, em Vila do Conde, dois domínios indissociáveis. Isto é, os promotores da fábrica da embarcação são, na maioria dos casos, e neste primeiro universo de contratadores que estudamos, os seus proprietários e os seus directos exploradores. Somente a posterior venda de parcelas cabíveis a alguns destes investidores altera este esquema que se afirma como dominante. A encomenda de navios, actuante no domínio da indústria, visa, assim, o transporte ou o próprio comércio accionado directamente pelos contraentes da construção. Apenas por questões de método desdobraremos a análise destes desempenhos nos posteriores capítulos sobre navegação e comércio, que se revelam, na prática, indissociáveis, porque promovidos pelos mesmos agentes. Isto equivale à justaposição frequente dos estatutos de senhorio, mestre e/ou piloto e, por vezes, também de armador. Em paralelo, e noutras circunstâncias, os mesmos indivíduos podem vir a assumir meras funções de transportadores, através de contratos de fretamento. Destas matérias trataremos, porém, nos próximos capítulos. Sirva o exposto para evidenciar que as motivações da encomenda, assim como os cálculos de amortização do investimento efectuado, têm como referente primeiro e último a exploração desse instrumento de navegação através do transporte e/ou comércio.

Apresentados os números possíveis e os mecanismos de acção destes investidores particulares, operantes no universo económico da própria vila, detenhamo-nos no segundo tipo de contratador a que já nos referimos: o rei. Os dados coligidos reportam-se a encomendas feitas a agentes de Vila do Conde, ainda que venham a ser concretizadas noutros locais, e as informações apresentadas foram disponibilizadas, não pelos respectivos contratos de construção, os quais se teriam efectuado em Lisboa, nos Armazéns da Guiné, ou da Índia[172], mas por testemunhos indirectos fornecidos por diversos registos documentais, tais como: procurações passadas para cobrança das empreitadas[173]; actos de aquisição de matéria prima; instrumentos de contratação de oficiais[174]; demandas resultantes da concretização da empretitada[175]; ou mesmo por

---

172 O documento de 1581 informa ter sido o contrato efectuado na Casa da Índia.

173 Assim acontece com os registos notariais de 13.Maio.1578, uma procuração de Jacome Carneiro a João Martins, piloto, e de 14 de Maio do mesmo ano, procuração de António Martins Gaio a Manuel Luís, piloto, ambas para receberem de António Soares, feitor régio na Ilha Terceira, os montantes declarados. O mesmo ocorre com as procurações de Jacome Carneiro a seu sogro e sócio, em 29.Maio. 1578, ou de Pedro de Barros e Luís Maio Carneiro, para receberem de outros oficiais régios os montantes por que foram contratadas as empreitadas referidas(A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 8, fl. 136-139; fl.139-141v.; fl. 146v.-148v. e lv. 11, fl. 131v.-133v.).

174 Vd. a contratação de Francisco Luís, ferreiro, por Mateus Folgueira para ir realizar, no Porto, a obra de pregadura numa nova empreitada, tal como o fizera numa anterior encomenda régia (Idem, lv. 12, fl. 159v-

registos de ordens régias solicitando fornecimento de matéria prima e mão de obra com vista à conclusão de obras em curso nos prazos previstos[176].

As intencionalidades referidas atribuem às informações aí patentes um carácter pouco preciso, uma global ausência de pormenores técnicos e uma localização cronológica pouco rigorosa. Os registos compulsados, em número total de 22, parecem, por outro lado, remeter, com frequência, para uma mesma encomenda, pelo que cremos poder identificar apenas 13 contratos de construção, tendo em conta os contratadores, a tipolologia das embarcações e as datas mencionadas. O seu elenco apresenta-se no apêndice A. 15.

Da sua leitura fica desde logo claro o carácter algo tardio da primeira encomenda régia conhecida para estes estaleiros: 1578. Anotemos que compulsámos, em registos notariais, referências a actos de construção naval promovida por particulares desde 1560, pelo que inferimos que os finais da década de 70 tenham iniciado, de facto, uma nova estratégia de investimentos, envolvendo dinheiro da fazenda real. Esta tendência em nada contraria o que é conhecido acerca da actividade dos estaleiros de Lisboa, e da necessidade de o poder central atribuir a outros estaleiros do reino uma maior complementaridade em relação à Ribeira das Naus [177].

Com efeito, o número total de encomendas feitas a indivíduos de Vila do Conde e referenciadas entre 1578 e 1617 ascende, como vimos, a 13. Do quadro elaborado torna-se também notória a distribuição das empreitadas pelos estaleiros do Ave e da cidade do Porto[178], ainda que quando contratadas exclusivamente por gente de Vila do Conde. Anotemos, antes de mais, as consequências que este facto acarreta para a estrutura socioprofissional e económica da vila. Esta continuaria a disponibilizar capitais para essa indústria e a anexar eventuais ganhos, mas só através de uma pequena franja social, a correspondente à élite dos contratadores. Na verdade, com esta transferência de

---

162), ou a compra, em 1585, de 200 quintais de ferro e 30 a 40 quintais de pregadura a Gabriel de Abadia, biscaínho, para a factura dos galeões de que era contratador Mateus Folgueira (Idem, lv.11, fl. 129v.-131v.).

[175] Vd. a procuração passada por Jacome Carneiro a um solicitador da cidade de Lisboa para o representar numa demanda que lhe era movida no Auditório do Ouvidor dos Feitos do Mar por António Gonçalves, calafate de Azurara, sobre a vantagem que lhe era devida da construção do galeão e caravela que aquele contratara (Idem, lv. 9, fl. 24-25v.), ou as prolongadas acções judiciais desenvolvidas entre os parceiros da empreitada de 2 galeões e 1 zabra: Pedro de Barros Carneiro, Gaspar Rodrigues do Lago, Jacome Carneiro e Luís Maio Carneiro e respectivos herdeiros (Idem, 1ª sr., lv. 21, fl. 114-115; fl. 132v.-134v.; fl. 200v.-202v.; lv. 25, fl. 9-9v.; 3ª sr., lv. 5, fl. 80v.-81v.).

[176] Referimo-nos ao traslado de uma provisão régia de 20.Novembro.1581, dirigida aos corregedores das comarcas do Porto e Viana, aos quais se ordena que forneçam todas as madeiras necessárias, isentas de dízima, para a conclusão de 2 galeões em Vila do Conde até Julho de 1582, devendo ainda disponibilizar aos contratadores "... *os carpinteiros e calafates que forem necesarios pera hobra dos ditos galiões apenando e costrangendo huns e outros com as penas de dinheiro prizão e degredo que vos parecer...*". (A.H.M.P. - Lv. 2647, fl. 103-105v.) Deparamo-nos, de novo, com a prática do recrutamento forçado de oficiais ligados à construção naval para serviço régio, a que atrás já nos referimos.

[177] Vd, entre outros, COSTA, Leonor Freire - *op.cit.*

[178] Como se constata no apêndice A.15, seis das encomendas teriam sido fabricadas em Vila do Conde, 5 no Porto e 2 em local não determinado. Note-se que as menções que aí apresentamos entre parêntesis correspondem a referências não expressas, mas depreendidas.

parte das empreitadas para a Ribeira do Ouro perdem-se factores de dinamização do movimento comercial e alfandegário, por importação de matérias primas, diminui a procura de mão de obra e os incentivos a dar a um subuniverso socioprofissional de peso significativo na vida do burgo e, eventualmente, diminui também a projecção desta actividade no universo rural e artesanal envolvente, pela diminuição da actividade do estaleiro.

A que se deverá a orientação que constatámos? A resposta a esta questão não se encontra na documentação, pelo que nos cabe levantar algumas hipóteses: 1ª. Tal facto poder-se-à dever a exigências régias, cujos conselheiros depositavam nos estaleiros do Porto a maior confiança, colhendo, assim de estratégias e directórias dimanadas do poder central; 2ª. Essa tendência poderá estar estribada, ou na falta de mão de obra em Vila do Conde e na incapacidade de os estaleiros, devido à exiguidade de espaço apropriado disponível, responderem a solicitações cumulativas das encomendas particulares, que presumimos serem numerosas, e régias e/ou na probabilidade de a cidade do Porto, com uma comunidade comercial mais activa e uma alfândega mais movimentada, dispor de uma capacidade de resposta mais rápida às necessidades de matéria prima[179]; 3ª. O calado do tipo de embarcações em causa, naus e galeões, revelar-se-ia incompatível com as possibilidades de botação e navegação do rio Ave e, como tal, excluiria os seus estaleiros como local de fábrica das novas empreitadas. Tomamos como pontos de referência para fundamentar esta hipótese os quadros previamente traçados acerca das características da barra e do assoreamento do rio.

As datas das seis encomendas que tiveram Vila do Conde como local de concretização (1578/1580/1581/1590/1596/1607) não corroboram, porém, esta última possibilidade. Pelo contrário, a dimensão da empreitada, avaliada não em termos de calado das embarcações, mas do número de contingentes a construir, parece ter sido factor determinante. Assim, e como se pode constatar, aos estaleiros da Ribeira do Ouro estão atribuídas as maiores encomendas mencionadas: a dos 8 galeões e 4 zabras, em 1585, e das 6 naus, em 1617, para além de 3 encomendas de vários galeões, em 1585, 1586 e 1606. Em paralelo, o facto de Vila do Conde albergar, por exemplo, a fábrica de 2 galeões (1580 e 1581), ou 2 galeões e 1 zabra (1585)[180], não parece atribuir aos seus estaleiros qualquer incompatibilidade, nem em termos de calado, nem em termos da tipologias das embarcações a construir.

---

[179] A rapidez na conclusão das empreitadas é um dado nuclear no que se refere aos pedidos régios, atendendo à acção conjugada, neste final de século, de vários factores: a diminuição da duração média das embarcações; as delapidações na frota provocadas pela muito activa acção do corso, particularmente inglês; a necessidade de reforço de uma frota de guerra que protegesse as embarcações comerciais; e as necessidades prementes de se enviar, em calendário apropriado, as frotas régias, nomeadamente para o Oriente. Com efeito, não excluímos a hipótese de algumas destas embarcações fabricadas em Vila do Conde poderem dirigir-se também para a Rota do Cabo.

[180] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv.11, fl. 131v.-133v. e lv. 14, fl. 146v.-147; A.H.M.P.- Lv. 2647, fl. 103- 105v.

Como tal, inclinamo-nos, de entre as variáveis enunciadas, a valorizar mais os factores relativos a estratégias de mercado e disponibilidade de mão de obra e capitais do que propriamente as relativas ao meio físico. De resto, se nos ativermos às características conhecidas, em termos de tonelagem, para a frota de Vila do Conde e Azurara, teremos que colocar os seus estaleiros entre aqueles do reino que fabricaram navios de maior envergadura, com exclusão, é claro, dos de Lisboa. Desta matéria trataremos, porém, no *item* seguinte[181].

O gigantismo de algumas destas encomendas, patente nos números e tipologia de embarcações de que falámos, manifesta-se, de igual modo, nos montantes envolvidos, incomparáveis com aqueles a que nos referimos acerca das contratações feitas por particulares. Os valores assinalados, de 1.500.000 e 2.000.000 de reais para concretização de duas encomendas de 1 galeão e 1 zabra em 1578, ou de cerca de 14.000 cruzados (5.600.000 reais) referentes à fábrica de 2 galeões e 1 zabra em 1596, ou ainda os 9.711.000 reais referidos como parte do pagamento de 8 galeões e 4 zabras em 1595, são bem demonstrativos da diferença de escalas de que falávamos.

Quanto aos 6.000 cruzados (2.400.000 reais) mencionados em 1617 como orçamento para a fábrica de 6 naus (2 de 500 toneladas, 2 de 300, e 2 de 200), afigura-se-nos valor manifestamente deflacionado, quando comparado com os precedentes. Ele resulta, de resto, de uma porfia entre Francisco Faria de Lugo, primitivo contratador dos galeões, dos quais só o primeiro se encontrava em construção, e Mateus Folgueira e Manuel Ribeiro, todos residentes em Vila do Conde, pretendentes à adjudicação da referida empreitada, tendo para tanto apresentado esse orçamento convidativo mas, segundo Francisco Faria de Lugo, impraticável[182].

Esta contenda parece apontar, de forma directa, para a apetência com que eram almejados estes contratos com a fazenda régia, a despeito das consabidas dilações e dificuldades de pagamento[183]. No que se refere ao universo dos intermediários identificados no mesmo quadro (apêndice A.15), ressalta, por um lado, a manutenção do regime de parcerias, indispensável à mobilização de capitais tão significativos[184], e, por outro lado, a natureza selectiva dos empreendimentos. O facto de os mesmos agentes

---

[181] Das características da frota naval de Vila do Conde trataremos, com maior pormenor e abrangência, no capítulo seguinte, procurando apurar quantitativos, tipologias e ponderações no cômputo geral do reino.

[182] A.H.U. - Conselho Ultramarino, cód. 31, fl.62v.-63. Ao que tudo indica, a empreitada teria sido, de facto, transferida para os segundos, os quais, numa parceria de sete elementos, que envolvia cavaleiros fidalgos, mercadores e mesmo um físico (o Licenciado Manuel Fernandes), se encontram a dar fiança para a sua concretização (cf. A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 13, fl. 123-123v. e 124-126v.).

[183] Estas encontram-se atestadas nos vários actos notariais citados na nota 173; pelo número de anos que medeiam a encomenda e a sua liquidação financeira, repetidamente solicitada; e pelas sucessivas transferências, de almoxarifado a almoxarifado, da prometida liquidação de uma mesma obra, as quais só comprovam as dificuldades financeiras com que se debatia o estado português para solver as obrigações contratualmente assumidas.

[184] De notar que nessas parcerias apenas uma ocorrência envolve gente de Lisboa e do Porto: a referente à fábrica dos 8 galeões e 4 zabras, em 1595. Em todas as outras, os agentes são exclusivamente de Vila do Conde.

surgirem como responsáveis em sucessivos contratos[185] prova sobejamente o carácter elitista do negócio, associado a critérios de uma dupla natureza: sociais e financeiros. Com efeito, a qualquer candidatura tornava-se indispensável um jogo de influências desenvolvido na capital, como o provam as procurações e fianças que já citámos, e a concretização do negócio dependia da capacidade de os contraentes apresentarem fiadores fidedignos, quer em Lisboa, quer em Vila do Conde, e dos bens que pudessem dar como garantia. Daí que todos os indíviduos identificados sejam membros das mais distintas casas de Vila do Conde, cujas famílias marcaram a história da urbe nos séculos XVI e XVII: os Carneiros, os Folgueiras, os Gaios, os Maris, com extensões familiares reconhecidas, quer ao Porto, quer, em particular, a Lisboa. Quase todos são identificados, nestas e noutras fontes, como cavaleiros fidalgos, alguns mesmo titulares de ofícios de nomeação régia, e todos detentores de bens patrimoniais de vulto, encontrando-se muitos deles envolvidos, em paralelo, em negócios de transporte e comércio marítimo.

De notar, ainda, a presença reiterada de pilotos[186], ainda significativa nos primeiros contratos documentados, mas com um peso percentual muito menor, quando comparado com o que se passa no universo dos contradores particulares.Se neste último caso a aplicação de capitais na construção naval por parte dos pilotos acontece como via de acesso a instrumentos de trabalho, naquele que agora estudamos, eles fazem-no como intermediários e assumem a construção naval como forma de investimento financeiro, visando o lucro.

O significativo número de embarcações construídas anualmente, para que apontam os testemunhos coligidos a que de seguida nos referiremos, sugere a provável existência de outra clientela para esta intensa actividade. Com feito, sabemos que os mestres, pilotos e mercadores da foz do Ave estariam na primeira linha dos compradores/contratadores potenciais e, apesar de não termos qualquer referência documental para este período, não poderemos excluir a possibilidade de o rei se constituir, já em meados do século, como cliente possível, ainda que excepcional. Todavia, as fontes apontam-nos outros destinos para as embarcações fabricadas em Vila do Conde/Azurara, entre os quais se conta a venda para fora do reino, nomeadamente para Castela, a despeito das proibições régias nesse sentido. Várias são as pistas que para aí apontam.

---

185 Veja-se o caso de Mateus Folgueira, intermediário em 5 dos 13 contratos, ou ainda Pedro de Barros Carneiro, Gaspar Rodrigues do Lago ou Jacome Carneiro, todos com 4 participações e Luís Maio Carneiro, com 3 menções.

186 Ainda que não identificados na fonte como tal, Jacome Carneiro, Luís Maio Carneiro, António Martins Gaio, Tomé Gonçalves e António Maio são pilotos com actividade reconhecida na vila e ligados às suas mais importantes famílias. A percentagem que atingem os representantes deste grupo como intermediários de contratos régios, 26,3%, é, todavia, muito inferior aos 78,4% que somam no primeiro grupo de contratadores estudado.

A primeira surge sob a forma de denúncia proferida em 1546, na qual, referindo-se os elevados níveis de produtividade dos estaleiros, se afirma: "... *mas antes fazerem se alli tantas naos he muito grande desserviço de Vossa Alteza e perda de seus reinos porque Vossa Alteza por asi as fazerem lhes faz merce dos direitos das enxarceas e elles vam vender as naos a reinos estramgeiros e de duzentas que sam feitas de des anos a esta parte tirandose diso imquiriçom nom se acharam trinta nem vinte no reino...*"[187]. De igual modo, em 1548, declara-se, num outro depoimento, que as muitas embarcações aí fabricadas "... *nam servem Sua Alteza porque as vão vender a Castella e ha outras partes e despois de as venderem fora do reino donde deservem Sua Allteza e nam ho servem vão pidir perdão de as asy venderem e Sua Allteza lhe perdoa...*"[188]. O que aqui se relata é, no fundo, uma forma de contrabando, incorporando estes navios o vasto rol de mercadorias tidas como "descaminhadas".

A confirmar essa prática poderemos invocar outros testemunhos. Em primeiro lugar, a cláusula do regimento da alfândega da vila elaborado por Diogo Fernandes das Póvoas no ano de 1542 que ordena, como medida claramente preventiva, a matrícula de todas as embarcações construídas, respectivo senhorio, e controle anual do seu destino[189]. Em segundo lugar, um documento da administração central, de 1526, em que se refere que "...*hum Dioguo Afonso morador em Villa de Comde vemdeo hum navio de que era mestre e senhorio fora de Vossos reynos e por ello perde sua fazemda...*"[190]. Este testemunho afigura-se-nos duplamente importante: porque faz remontar essa prática às primeiras décadas do século XVI e porque comprova a punição efectiva da prevaricação com perda total de bens, o que, medidos os riscos, nos faz presumir que deveria ser altamente atractivo o negócio. Em terceiro lugar, invoquemos uma provisão de D. João III, de 6 de Fevereiro de 1550, a qual reconhece essa prática como corrente em Entre-Douro-e-Minho, e, ao contrário de proibir e punir o negócio, o legitima, desde que pagos os direitos alfandegários cabíveis aos materiais utilizados[191].

Note-se, porém, que esta prática não é exclusiva deste complexo geográfico nortenho, estando identificada e epocalmente reconhecida no Algarve, sendo neste caso a Andaluzia o destino preferencial do contrabando. Isso mesmo documenta Joaquim Romero de Magalhães ao justificar o interesse investido por aqueles que, a despeito das proibições, incorriam nessa ilegalidade: "... *barco que em Lagos valesse 250 cruzados pagava-se em Castela por 500 ou 700; se 300 por uns 800 ou 900*" [192]. Por iso, também neste caso o monarca procura intervir com um quadro normativo mais rigoroso. Na verdade, essa actividade era triplamente lesiva aos interesses régios: porque desviava da

---

[187] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, fl. 2v.
[188] Idem. Carta testemunhável de Vila do Conde - 12. Janeiro. 1548, fl. 8v.
[189] A.G.A.L. - Lv. Reg. Geral Alfândega V. Conde, fl. 89-89v.
[190] A.N.T.T. - Livros das Ementas, lv.1, fl. 93v.
[191] A.G.A.L. - *op.cit.*, fl. 123-123v.
[192] MAGALHÃES, Romero de - *Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI*, p. 191.

frota naval portuguesa contingentes necessários; porque os proprietários das embarcações haviam usufruído das isenções de tributos com que eram privilegiadas as matérias primas e aparelhos para a sua construção; e porque aos vasos de porte superior a 130 toneladas era atribuído, como veremos, um subsídio régio de arqueação, que visava incentivar o aumento de calado médio da frota do reino.

1. 6. Níveis de actividade

Aquilo que nos move neste ponto particular é o intuito de apurar, não os quantitativos, ou sequer as tipologias dominantes na frota naval de V. Conde, matéria que abordaremos no próximo capítulo, mas tão só a tentativa de perspectivar de forma aproximada, quer os índices de actividade dos estaleiros, avaliados pelo número médio de construções anuais, quer as suas capacidades de produção em termos de tonelagens de arqueação.

À falta de quaisquer recenseamentos das embarcações construídas nos estaleiros de Vila do Conde, procedimento tornado obrigatório pelo regimento da alfândega elaborado por Diogo Fernandes das Póvoas em 1542[193], mas sem rasto no *corpus* documental do município ou da alfândega, e perante a global ausência de contratos de construção naval, torna-se inviável a tarefa de se proceder a uma avaliação sistemática e consistente da actividade dos estaleiros ao longo do século em estudo. Em alternativa, prosseguiremos três vias de pesquisa em ordem a uma aproximação, quer aos seus níveis e taxas de actividade, quer às tipologias e tonelagens das embarcação que deles saíram. A primeira passa pelo registo de informações qualitativas e quantitativas coligidas em depoimentos coevos; a segunda pelo cotejo das menções expressas à construção de embarcações, extraídas de todas as fontes analisadas; a terceira pela tentativa de reconstituição das tonelagens dominantes na frota naval do porto de Vila do Conde, matéria a tratar no próximo capítulo. No pressuposto de que as embarcações que a constituem teriam sido construídas nos estaleiros de Vila do Conde e Azurara, senão de forma exclusiva, pelo menos amplamente maioritária, tomaremos o rol dos navios recenseados como pertencentes a essas duas localidades como integrantes de uma amostragem que cremos significativa e reveladora da vocação e dinamismo dos estaleiros da foz do Ave. Note-se que no prosseguimento desta última pista de análise não conseguimos diferenciar as ponderações relativas dos contributos dos estaleiros de uma e da outra margem do rio, o que nos parece, de resto, um facto de somenos importância, já

---

[193] Diz-se no parágrafo 36 do referido Regimento: "*Item por quamto nesta villa e nos logares de Zurara e Povoa se fazem muytos naoos navios e caravelas e se afirma que hos mais delas se vendem pera fora destes reinos comtra defesa de Sua Alteza ha o dito senhor por bem e manda que daquy em diamte todas as pesoas que has fezerem venham a dita alfamdegua a esprevelas e decrarem ao juiz e oficiaes de que toneladas sam e de quantas cubertas e os nomes delas e pera iso se fara hum livro comtado e asynado pelo juiz [...] em que se asemtaraam as ditas naos navios e caravelaas com ha dita decraraçam e os nomes de seus donos...*". A.G.A.L. - *op. cit.*, fl. 89.

que, ainda que o nosso estudo se direccione, em exclusivo, à vila, neste como noutros domínios, esta mantém laços indissociáveis com o lugar de Azurara.

As referências documentais aos contributos dos estaleiros de Vila do Conde são, de modo geral, imprecisas, e apresentadas em particular pelos oficiais camarários com objectivos estratégicos. Dada a grande importância desta actividade para a prossecução de uma política de expansão militar e comercial em espaços ultramarinos, e conhecidos os investimentos régios nesta área, são frequentes os pedidos do concelho que invocam a prestação deste serviço como argumento sensibilizador para a concessão de mercês. Apresentamos aqui apenas dois dos muitos exemplos possíveis. Um deles é do ano de 1546, o outro de 1577. Expressões como: "... *semdo ella* (Vila do Conde) *huma das mais notaveis de seu reino e que mais naos e navios pera Vossa Alteza se fazem que em outra nenhuma nem em todo seu reino...*" [194], ou " ... *Vossa Alteza recebe muyto serviço nas cousas do mar e com as muitas e gramdes naos que nela se fazem...*" [195] dão o mote a este tipo de retórica que sabemos ser comum a numerosas outras câmaras do reino. De notar, porém, que nos pedidos apresentados às cortes de 1641, sendo estes fundamentais para a vila, esse argumento não é accionado. Não poderemos, todavia, extrair deste facto provas indubitáveis acerca da penúria da construção naval nesse tempo. Com efeito, o preâmbulo desses capítulos tem uma natureza mais genérica, sem especificar também qualquer outra actividade, resumindo-se ao seguinte: "*Muitos e grandes serviços fizeram sempre os moradores de Villa de Conde aos senhores reys destes reinos, em satisfação dos quaes alcaçaram doações, privilegios, exempções, e liberdades, de que sempre uzaram...*"[196].

Mais particularizadas, em termos qualitativos e quantitativos, são as informações veiculadas pelo processo que analisa, nos anos de 1540-42, a pretensão do concelho de se derrubarem os açudes existentes no rio Ave, junto à vila. Ambas as partes em contenda reconhecem a importância dessa actividade para o burgo e para o lugar de Azurara, como se viu, do mesmo modo que são unânimes na referência a significativos índices de actividade dos estaleiros. É, contudo, nos depoimentos dos defensores dos interesses do Mosteiro de Santa Clara e do Marquês de Vila Real, proprietários dos açudes, que colhemos mais dados sobre essa matéria.

Destes se pode inferir que nos anos de 1540-42 e precedentes teriam saído dos estaleiros cerca de 20 a 25 embarcações por ano: " ... *as naos e navyos que ha no ditto ryo saem aguora delle como sempre sayram e este presente anno sayram delle vymte ou vymte he cymquo naos e navyos novos e asy hos anos atraz...*"[197]. Uma outra

---

[194] Carta do concelho ao rei, de Vila do Conde - 17.Março.1546. A.M.V.C. - B/12.
[195] Resumo da petição da Câmara em carta régia de 11. Janeiro.1577. A.M.V.C. - B/ 24.
[196] A.N.T.T. - Cortes. mç. 10, nº 74, fl. 1.
[197] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx.37, mç. 7, s.n. Processo acerca do derrube dos açudes, fl. 7v. Não pudemos apurar se o depoimento abrangia ou excluía os estaleiros de Azurara, mas cremos que os incluía, já que contabiliza os navios que saíram pelo rio.

declaração, mais precisa, contida num depoimento de 1546 afirma terem sido construídas nesse mesmo ano, nos referidos estaleiros, 28 naus e aponta para o número de 200 como o produto da sua actividade nos últimos 10 anos[198].

Se tomarmos como ponto de comparação o tratamento de dados do recenseamento de 1552[199] apresentado por Leonor Freire Costa e relativo à actividade dos estaleiros de Aveiro no período de 1542-1552, perceberemos melhor o significado dos quantitativos apresentados para os da foz do Ave. Note-se que o número médio de construções anuais apurado para aquele porto era de 6 embarcações, correspondente a um intervalo que tinha como valor mínimo as 2 embarcações no ano de 1551 e como número máximo as 11 identificadas para 1549[200]. Em termos comparativos, os estaleiros de Vila do Conde apresentam níveis de produtividade muito superiores.

Há ainda depoimentos coevos que articulam os elevados índices de construção nestes estaleiros com as isenções fiscais praticadas, considerando-se nuns depoimentos de 1544: "... *Sua Alteza tem dado liberdade e nom leva dizemos na sua allfandega de toda cousa que vem pera se fazerem navios e de pouco tempo pera qua todos se deitarom a fazer navios e foram tantos que os fazem que nom tratom em outra cousa per onde eles aproveitãa pera suas fazendas e [a] allfandegua nom pode render tanto quanto soia...*" [201]

Cremos que essa significatica actividade média anual deveria ter decrescido no decurso da segunda metade do século XVI, tendência que se teria mantido nas duas primeiras décadas da centúria subsequente. O número de referências a embarcações acabadas de construir, ou ainda em construção e contratadas por empreendedores particulares, patente no universo representado no apêndice A.14 parece apontar nesse sentido. Os quantitativos aí apurados distribuem-se cronologicamente do modo projectado no quadro 31.

É certo que o número total de contratos dá à amostra uma dimensão pouco representativa, mas estas inferências parecem poder ser corroboradas através de uma segunda abordagem: aquela que aponta para o número de notícias, em registos notariais, a embarcações que se encontravam ao serviço de agentes económicos de Vila do Conde, as quais teriam sido, supostamente, construídas nos seus estaleiros. Desta matéria falaremos, porém, no próximo capítulo, para o qual desde já remetemos.

---

198 Idem. Apontamentos requerendo a reedificação dos açudes, fl. 2v.

199 A.N.T.T. - C. C., I Parte, mç. 87, doc. 115, publ. AZEVEDO, Pedro A. d' - *A marinha mercante no norte de Portugal em 1552*. "Archivo Historico Portuguez", vol. II, pp. 251-253.

200 Vd. quadro apresentado pela autora in *op.cit.*, p. 129. Note-se que esta comparação é um exercício que se nos afigura legítimo, mas de rigor limitado. A reconstituição é feita com base na idade declarada das embarcações em 1552, pelo que é possível que o número de construções/ano fosse mais elevado, no pressuposto de que algumas embarcações fabricadas nesse decénio já estivessem inoperacionais, não tendo sido, portanto, recenseadas.

201 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n." Apontamentos pera se requererem ho direito das acenhas...", fl. 2.

O processo de 1540-42, que acima referimos, aponta, ainda, para o facto de nos anos que lhe são precedentes se ter assistido a um aumento do calado das embarcações construídas no rio Ave.

Quadro 31

Estaleiros de Vila do Conde / Azurara - Distribuição cronológica de empreitadas de particulares (1560-1620)

Décadas	Contratações Particulares
1560-69	6
1570-79	6
1580-89	3
1590-99	3
1600-09	3
1610-19	0
Total	**21**

Fonte: Apêndice A.14

Afirma João Martins Gaio, piloto, morador na Póvoa: "... *naquelle tempo* (cinquenta anos atrás, aquando dos seus primeiros contactos com o rio e as suas actividades) *sohya aqui d'aver caravellas comprydas e nam tinham na cuberta mays de nove pallmos e a mays allta cheguava a dez e aguora fazem aqui naos e navyos de doze pallmos na prymeira cuberta e na houtra sete e meio e vam por ese ryo abayxo como sohyam a hyr...*" [202]. Este argumento é corroborado pelos que suportam as pretensões do concelho, afirmando que desde há muito tempo aí se construíam embarcações de grande calado. Com efeito, convocados Sebastião Gonçalves Cortês, Manuel Afonso, Afonso Luís Belo, Baltasar Lopes, Fernão Alvares Cortês e Manuel Lopes, todos mestres e pilotos de suas naus e navios, tidos pelos oficiais do concelho como as pessoas mais expertas nos assuntos do mar, mas certamente mais jovens do que João Martins Gaio, homem de 75 anos, declaram que desde há muito tempo se faziam no rio naus tão grandes como as que nesses anos se faziam, só que desde há 4 anos não conseguiam sair[203]. Note-se, porém, que para estes homens o "muito tempo" será, todavia, mais breve do que os 50 anos de experiência de João Martins Gaio.

Com efeito, é nossa convicção que o testemunho de João Martins Gaio é tributário de maior fidedignidade e precisão, sendo de reter a ideia de que os finais da década de 30 e inícios da de 40 conhecem desenvolvimentos significativos no sentido do

---

[202] *Idem*. Processo sobre o derrude dos açudes, fl. 46.
[203] *Ibidem*. Depoimentos nos folios 61, 74v. e 75v.

aumento do calado das embarcações, ideia que o estudo concreto da frota de Vila do Conde irá comprovar. A prática da contratação por parcerias, já referida, torna-se, de igual modo, compreensível à luz desta tendência, que exigia maiores investimentos de capital.

Do mesmo processo se podem extrair informações mais concretas acerca da volumetria atingida por esses efectivos navais. Nele se declara que era habitual e frequente, nos anos 40, a fábrica de naus de 200 e 250 toneladas. André Afonso Prior, piloto, de 50 anos de idade indica, em Outubro de 1540, que se fazem na vila naus de 200 tonéis[204] e, em autos de 1548 afirma-se que "... *despois que Ell Rey noso senhor mandou deribar as açudas se fizeram aquy naaos grandes de dozentos e dozemtos e cinquoenta tonees...*" [205]. As características conhecidas da frota naval da vila no século XVI, definidas a partir de recenseamentos e corpos documentais em que as tonelagens vêm referidas ou são passíveis de reconstituição, suportam e documentam estes testemunhos, como veremos no próximo capítulo. Em nenhum dos registos documentais que compulsámos se registam, porém, volumetrias superiores a 220 tonéis, sendo estas estatisticamente muito pouco representativas.

As características de grande envergadura que parecem afectar a frota do porto de Vila do Conde para que apontam estes testemunhos, e que comprovaremos com maior profundidade e pormenor no capítulo seguinte, poderão, ao que cremos, ser explicadas à luz de dois vectores contextuais: os privilégios com que eram beneficiados, neste período de tempo, os contratadores de embarcações de arqueação superior a 130 toneladas e os destinos e rumos de navegação de que eram agentes os náuticos da vila. Quanto ao primeiro dos factores mencionados, importa relembrar, embora sumariamente, alguns alvarás régios que estipulam as mercês referidas.

Balizando a actividade no período que estudamos, citemos, como primeiro marco referencial, o alvará de D. Afonso V, datada de 24 de Dezembro de 1474, o qual concede isenção de dízima a todos os materiais destinados à construção de embarcações de capacidade superior a 100 toneladas debaixo da primeira coberta, assim como o acesso ao corte de madeiras nas matas régias, ainda que coutadas. Porque este regimento estriba, com algumas alterações, a posterior legislação sobre esta matéria, passamos a transcrever um breve extrato, que evidencia a extensão das mercês fiscais concedidas:

"... *mandamos que todos aquelles que ora fazem, e fizerem daqui em diante novamente as dittas naos não paguem dizima, nem portagem de nenhuns tavoados, madeiras, liança aparelhos, fio lavrado, nem por lavrar, breu, resina, estopa, ferro, pregadura, e qualquer pano para vellas, anchoras, bombardas, polvora, mastos, vergas,*

---

[204] *Ibidem*, fl. 59.
[205] Idem. cx. 37, mç. 7, s.n. Carta testemunhável tomada em Vila do Conde em 1548, fl. 5.

lanças d'armas, gurguzes e quaesquer outras cousas que sejam necessarias para fazimento das ditas naos, ora as mandem vir de fora de nosos regnos, ora de dentro delles ..." [206].

O *Regimento da Fazenda* de D. Manuel, por sua vez, inova nesta matéria, prevendo a atribuição de prémios pecuniários por cada tonelada, aplicável aos navios de arqueação superior a 130 toneladas, que fossem construídos no reino ou importados. O prémio consistia no subsídio de 100 cruzados para as 130 toneladas, e meio cruzado adicional por cada tonelada compreendida entre as 130 e as 300, sendo daí para cima de 1 cruzado por tonelada[207]. Significa isto que os contratadores dos anos 40, a que acima nos referimos, receberiam 54.000 reais de prémio para as embarcações de 200 tonéis e 64.000 reais para as de 250, além das isenções fiscais previstas na legislação em vigor. Estas premissas mantêm-se nos reinados subsequentes, nomeadamente na provisão de D. Sebastião, de Outubro de 1567[208], mas conhecem alguma extensão em diploma de 1571 pela atribuição de subsídios a navios a partir das 60 toneladas. Ao prémio de 500 reais por tonelada até às 150, e de 250 reais por unidade atribuído aos de maior porte, de 150 a 400 toneladas, acrescem as ajudas monetárias para ajuda de pagamento de dízima dos materiais necessários à sua construção, entretanto tributados[209].

A importância que era atribuída pelo próprio poder régio a estes incentivos pode ser aferida através de uma carta dirigida, em 1572, à câmara do Porto, em que se solicita a reunião de todos os agentes ligados à construção naval na cidade com o intuito de serem notificados do conteúdo do referido alvará e sensibilizados para as suas vantagens, assim como para a acuidade assumida pela dinamização da contrução naval: "... *vos encomendo e mando que façais chamar aa camara as pessoas que virdes que poderão fazer algumas naos e navios e com elles pratiqueis as causas e rezões que me moveram a fazer este regimento, persuadindo os que queiram fazer os mais navios que poderem, porque alem de lhes a elles vir bem, me averei por muito servido das pessoas que os fizerem...*" [210].

Mediante estes parâmetros, compreende-se a adesão dos construtores e contratadores de Vila do Conde e Azurara, em particular na primeira metade do século, à promoção da fábrica de embarcações de grande porte. Note-se, porém, que o valor destes incentivos, porque inalterado, tende a diluir-se, se atendermos aos custos acrescidos da construção que acompanham, ultrapassando-a, a inflacção conhecida para a segunda metade do século XVI[211]. À falta de fontes para esse período que de forma sistemática

---

[206] A.H.M.P. - Livro A, fl. 226v.-227 (Instrumento em pública forma do referido alvará).
[207] In SOUSA, J.R.M. Campos Coelho e - *Systema de Leys ou Colecção de Regimentos Reaes*, Lisboa, 1783, t. 1, p. 137.
[208] In CAMPOS, Joseph Roberto Monteiro de - *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Lisboa, Na Officina de Francisco Luiz Ameno, 1785, pp. 355-362.
[209] In *Leys e Provisões que el rei Dom Sebastião nosso Senhor fez...*, 2ª ed., Coimbra, 1816, pp. 166 e segts.
[210] A.H.M.P. - Lv.123, fl. 408.
[211] Sobre a evolução geral dos custos da construção naval vd. COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, pp. 182-185.

mencionem as tonelagens de arqueação, revela-se impossível a tentativa de avaliar a reacção dos contratadores da foz do Ave a essa mudança de conjuntura. Uma via de cálculo alternativa poderia partir das menções às tipologias que integram maioritariamente as frotas dos dois burgos da foz do Ave. Esse exercício afirma-se, porém, infrutífero, se atendermos à falta de correspondência objectiva entre tipologias navais e tonelagens de arqueação. Basta que confrontemos os intervalos de tonelagem identificados no registo de embarcações que pagaram taxa em Antuérpia entre 1535 e 1551[212], e no recenseamento de 1552[213], para nos apercebermos da disparidade de volumetrias afectas ao mesmo tipo de embarcação:

Quadro 32

Tonelagens médias por tipologia de embarcação

Tipologia	Antuérpia (1535-1551)	Recenseamento Naval (1552)
Caravela	24-104 t.	20-70 t.
Chalupa	20-43 t.	
Galeão	72-96 t.	
Nau	40-235 t.	80-220 t.
Navio	48-130 t.	30-180 t.

Fonte: A.N.T.T. - C.C. I, 87, 114 e 115; II.,143, 10; F.P.A. - Lv. 1

A identificação tipológica dos efectivos navais permitir-nos-à, porém, avaliar a actividade dos estaleiros sob uma outra perspectiva: a da sua capacidade de resposta aos imperativos técnicos colocados por cada um dos tipos de embarcações. Na verdade, naus, galeões, caravelas, pinaças, barcas, barinéis ou batéis colocam o construtor perante diferentes graus de exigência técnica. Assim, partindo do pressuposto, que já enunciámos, de que dos estaleiros da foz do Ave sairiam, maioritariamente, os navios das frotas de Vila do Conde e de Azurara, consideramos imprescindível uma articulação do que até agora se disse com o que de seguida se exporá acerca das características numéricas, tipológicas e volumétricas da frota naval de Vila do Conde. Do seu conteúdo se deverão extrair as ilações cabíveis acerca dos níveis de actividade e da capacidade técnica dos estaleiros do Ave.

212 A.N.T.T. - Feitoria Portuguesa de Antuérpia, lv. 1.
213 A.N.T.T. - C. C., I Parte, mç. 87, doc. 114, 115; II Parte, mç. 143, doc. 10, publ.AZEVEDO, Pedro A. d' - *op. cit.*, vol. II, pp. 243-253; vol. VI, pp. 165-167.

CAPÍTULO 2

FROTA

2.1. Número de embarcações e sua representatividade no cômputo geral do reino

Procurámos aproximar-nos, no capítulo precedente, da actividade desenvolvida nos estaleiros de Vila do Conde e de Azurara, directamente responsável, ao que cremos, pela construção dos contingentes navais com os quais os agentes marítimos e comerciais da vila intervieram nas navegações ultramarinas. Importa, agora, em primeiro lugar, contar efectivos e captar a dimensão volumétrica e a diversidade tipológica dessa frota, procurando avaliar o seu significado, quer em termos absolutos, quer relativos. Importa, em segundo lugar, que se perceba a sua evolução na diacronia, visando ponderar interinfluências com conjunturas mais vastas que com ela interagem. Importa, por fim, ponderar o exercício funcional desses vasos marítimos a partir quer dos serviços por eles prestados, quer dos agentes humanos que os dinamizaram.

Balizaremos a exposição em alguns corpos documentais tidos como amostragens representativas do poder naval da vila. Na verdade, um simples elenco de referências a embarcações, coligidas de forma dispersa em milhares de documentos, sem marcos referenciais que os insiram em determinado universo e nele permitam avaliar a sua representatividade, em nada serve os nossos objectivos, pelo que abandonámos essa pista de análise como inoperante. Centrar-nos-emos, assim, em quatro núcleos documentais homogéneos, ainda que reunidos com intencionalidades e funções diversas, pelo que procuraremos apresentá-los nas suas limitações e potencialidades no que se refere ao estudo desta matéria.

Referimo-nos, em primeiro lugar, aos documentos que noticiam ataques de corso francês a embarcações nacionais, coligidos por Ana Maria Ferreira, e ocorridos entre 1508 e 1538. Cremos estar-se perante um universo representativo dos vasos marítimos em circulação, ainda que as indicações se encontrem condicionadas pelo carácter aleatório dos ataques, por um lado, e pelos percursos preferenciais em que estes incidiam, determinados em função de pontos estratégicos e lucros de saque previsíveis. Com efeiro, a identificação, nesse conjunto de registos, de ataques efectuados em rotas que ligam o continente aos espaços ultramarinos, mas o articulam também com a Europa, em particular a Espanha e a Europa do Norte, aponta para um elenco alargado de itinerários. Nestes predominam, porém, os centrados em percursos que envolvem de forma maioritária os Açores, nó estratégico das navegações oceânicas; a África, incluíndo a do Norte; a Madeira; e as rotas de e para a Inglaterra e a Flandres, no espaço europeu[214].

Remetemos, em segundo lugar, para o registo do pagamento de taxas à Casa da Nação Portuguesa de Antuérpia, entre 1535-1551 e 1565-1570. Uma vez mais limitada

[214] Vejam- se as explanações e representações gráficas que sobre esta matéria apresenta FERREIRA, Ana Maria - *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI,* Redondo, Patrimonia Historica, 1995, pp. 280-284.

pelo destino final inevitável, esta fonte aponta, porém, para percursos diversificados que envolvem, como veremos, itinerários que têm como ponto de partida a Ilha da Madeira, Cabo Verde, S. Tomé, Cabo de Gue, com ou sem escala em Lisboa, para além de muitos outros percursos com início nesta cidade, ou em outros pontos da costa portuguesa e espanhola. A seu tempo dedicaremos a esta matéria um estudo mais particularizado.

Mobilizámos, em terceiro lugar, o recenseamento de embarcações de alguns dos portos do reino, feito em 1552 e destinado a registar " *os naujos que ha nelles e de callidades e parte são* "[215]. Esta fonte, mais do que as restantes, poderá ser vista como privilegiada, não só pela sua intencionalidade de registo integral da frota mercantil capaz de navegar para rotas atlânticas e do Mar do Norte, como pelo facto de se cingir a um só ano, no qual contabiliza efectivos em circulação, como, ainda, pela circunstância de abarcar vasos que percorreriam todas as rotas oceânicas abertas ao comércio, e não apenas uma em particular.

Por fim, ao compulsarmos, nos livros de registo notarial, todas as referências a embarcações e respectivos proprietários, para o período de 1560 a 1620, cremos ter criado um corpo de dados, que ainda que aleatórios e heterogéneos pelos contratos que os motivam, apontam para actividades económicas múltiplas e diversificadas, as quais, ao envolverem, de forma indiscriminada, actos de construção, compras, vendas, gestão por intermediários, fretamentos ou armação, situam esses efectivos no seio do exercício concreto das suas funções sociais e económicas. Heterogéneo pelo tipo de referências que integra, este conjunto documental, artificialmente reunido, aponta para dinâmicas reais de valor significativo para o estudo que intentamos.

Sequenciais no tempo, os dados que sistematizaremos não poderão, porém, ser comparados numa perspectiva diacrónica simplista, já que emergem de diversas intencionalidades e tipologias de registo. Ao mesmo tempo, apenas os três primeiros núcleos permitem uma leitura comparativa a nível geográfico, tendo em conta ponderações relativas a outros portos do reino. Em qualquer dos universos apresentados procedemos, internamente, a uma tentativa de sanar eventuais duplicações de registos, seguindo os critérios que de seguida enunciaremos.

Com efeito, os resultados que apresentamos decorrem de uma intervenção nos dados coligidos, no sentido de rastrear eventuais repetições de referências a uma mesma embarcação. Este exercício de reconstituição da frota esbarra, porém, com obstáculos de monta: 1°. o facto de o mesmo senhorio não identificar, necessariamente, a mesma embarcação, sendo prática corrente, por exemplo, o mesmo indivíduo dar a sucessivas embarcações de sua propriedade o mesmo nome que é, com frequência, idêntica invocação hagiográfica; 2°. a mesma embarcação ser gerida, num número comprovado de casos, por diferentes mestres em diferentes viagens, o que impede a sua identificação

---

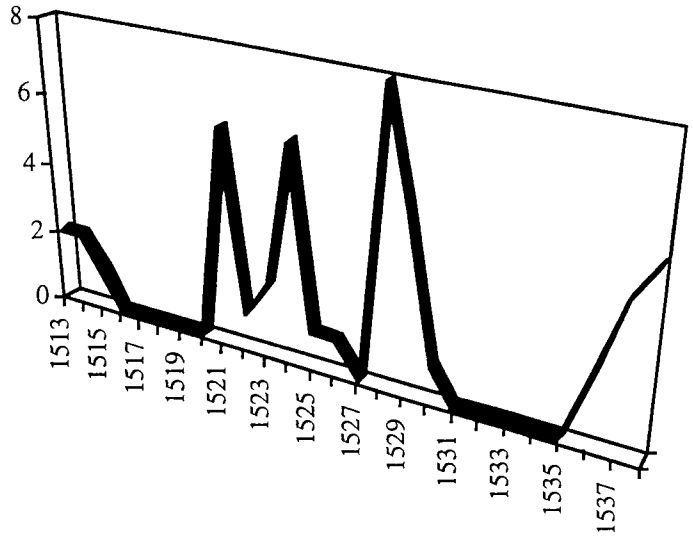
[215] Cit. AZEVEDO, Pedro de - *A marinha mercante do morte de Portugal em 1552* "loc. cit.", vol. II, p. 244.

inequívoca através deste; 3° a própria prática, que documentaremos, de os vários senhorios da embarcação exercerem, de forma rotativa, as funções de mestres, contribui para esse facto que dificilmente conseguimos ultrapassar.

Perante estes obstáculos, optamos pelos seguintes critérios: dentro de cada *corpus* documental considerámos tratar-se de uma mesma embarcação aquelas que, apresentando a mesma tipologia e designação homónima, são sucessivamente referenciadas num intervalo máximo de 10 anos (duração média que atrás apontamos como provável para uma embarcação), tenham uma tonelagem próxima, quando mencionada, e se apresentem identificadas pelo(s) mesmo(s) mestres ou, ao menos, por um dos seus senhorios. Os resultados obtidos privilegiam, pois, o nome e tipo de embarcação, as datas-limites de exercício de actividade e respectivas tonelagens de registo, quando mencionadas ou depreendidas. Balizados nestas limitações e pressupostos, passemos, em função de cada uma das fontes, a analisar, em primeiro lugar, os quantitativos apurados para a frota de Vila do Conde, procurando apreender a evolução quantitativa da sua força naval.

Gráfico 22

Embarcações de Vila do Conde assaltadas por corsários franceses (1513-1538)



Fonte: FERREIRA, Ana Maria - *Problemas marítimos entre Portugal e a França...*, Apêndice 1.

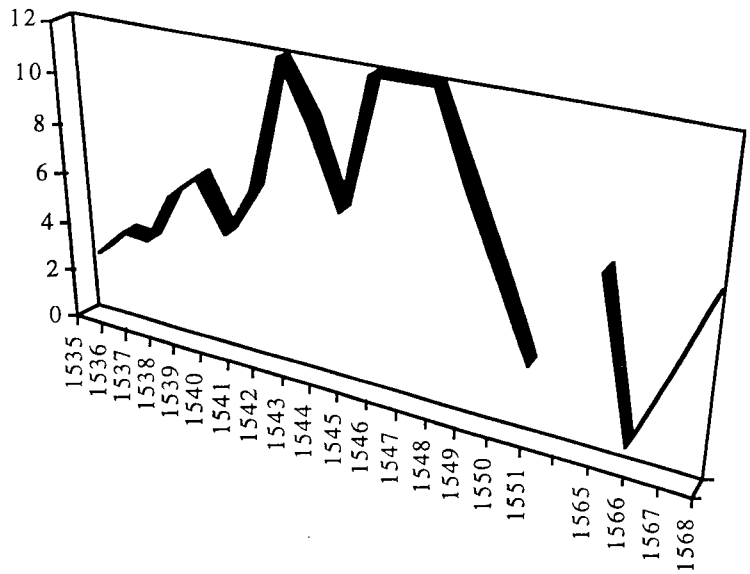
No tempo, uma distribuição dos dados disponibilizados pelo estudo de Ana Maria Ferreira aponta para uma curva de evolução, patente no gráfico 22, que não é, no entanto, específica de Vila do Conde, antes mobiliza factores que extrapolam as estritas dinâmicas internas de navegação, único vector que de momento importa apreender. Na verdade, a curva apurada é muito mais tributária dos contextos que motivam os atacantes,

do que do protagonismo assumido pelos atacados no tráfego marítimo. Ora estes afectam, de igual modo, toda a frota do reino.

Se a representatividade destes dados é afectada pelas contingências expressas, diversa parece ser, porém, aquela estabelecida tendo como base uma distribuição cronológica das aportações a Antuérpia. A evolução a que assistimos, centrada, nesta primeira abordagem, apenas nas embarcações de Vila do Conde, aponta, de facto, para diversos índices de participação e de protagonismo, válidos para as rotas envolvidas e já atrás mencionadas: aquelas que têm, no reino, Lisboa e o Algarve como pontos de partida e, nos espaços ultramarinos, o arquipélago da Madeira, Cabo Verde, S. Tomé ou Cabo de Gue. Os números coligidos, projectados no gráfico 23, apontam para tendências que importará comentar.

Gráfico 23

Frota de Vila do Conde com registo em Antuérpia



Fonte: Apêndice A.16

A sua leitura evidencia um número crescente de embarcações com registo anual nesse porto, manifesto de forma inequívoca no quadriplicar do seu número no espaço de 10 anos: três vasos registados em 1536 e doze em 1546[216]. O quantitativo de apenas três registos em 1551 deverá ser relativizado pelo facto de a fonte que tratamos não exceder o mês de Maio desse ano, do mesmo modo que o decréscimo dos anos 1549 a 1551 e, posteriormente, de 1565 a 1570, não corresponde a uma diminuição efectiva da

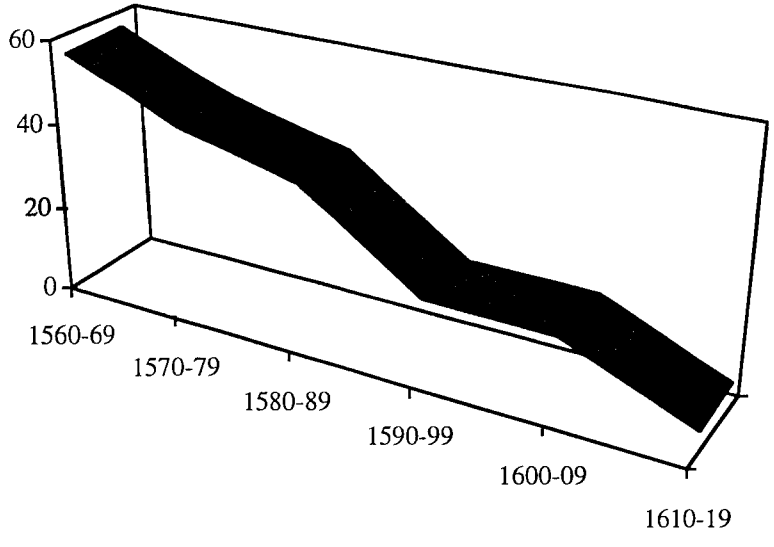
[216] Não poderemos deixar de referir que as meras 3 referências de 1536 se devem também ao facto de nesse ano não ser exaustiva a identificação da proveniência geográfica dos mestres das embarcações. Um cruzamento de dados permitiu-nos, porém, com segurança, proceder a algumas atribuições.

frota naval da vila, mas antes a uma distinta dinâmica comercial que afecta esse destino de navegação. Lembremos que a feitoria portuguesa é encerrada, precisamente, em 1549. Veremos, adiante, que tal perfil marca, de igual modo, as tendências assumidas pelos cômputos relativos aos restantes portos do reino, pelo que são, sem dúvida, os contextos, de que voltaremos a falar, os responsáveis por uma quebra numérica tão visível.

A confirmar a permanência da força naval da vila pelos anos 50 de Quinhentos, adientemos, de seguida, os dados patentes no censo naval de 1552. Com efeito, as 45 embarcações aí identificadas não sugerem qualquer debilitação dos seus efectivos navais, antes apontam para uma capacidade real de transporte marítimo manifesta não só em termos absolutos, mas também em termos relativos, quando comparada com o número de embarcações e respectivas tonelagens dos outros portos atombados, matéria que também adiante trataremos.

Gráfico 24

Embarcações referidas em actos notariais (1560-1620)



Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1ª cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4º sr., *passim*

Pelo contrário, o quadro de distribuição a que chegámos, tendo como base as menções a embarcações feitas em registos notariais, parece apontar, no período de 1560 a 1620, para um progressivo decréscimo do número de efectivos em circulação. Com efeito, a distribuição apurada e delineada desta feita, já não por anos, dada a vastidão da faixa cronológica coberta (60 anos), mas por décadas, manifesta uma irreversível tendência decrescente (vd. gráfico 24). A circunstância de as 56 menções da década de 60 diminuirem até às 6 da década de vinte de Seiscentos é bem reveladora do que dizemos. Não se esqueça, porém, o facto de o carácter aleatório dos registos notariais poder

influenciar uma tal linha evolutiva. Contudo, a mesma aleatoriedade afecta todas as décadas consideradas, de igual forma documentadas pelos mesmos tipos de actos contratuais: compras, vendas, contratos ou referências a actos de construção naval, fretamentos, procurações para gestão de partes de embarcações ou quitação de contas entre parceiros de um mesmo navio.

O que acabámos de constatar através de uma análise estatística, a qual aponta para momentos de pujança e declínio, parece ser confirmado por referências documentais concretas, aplicáveis ao domínio que em particular nos interessa: o da amplitude da frota naval. Com efeito, em carta régia de 1631, na qual se atribui a quantia de 70.000 reais à Confraria do Santíssimo Sacramento da vila, sacáveis dos sobejos das sisas, o monarca justifica a medida de excepção: "... *havendo respeito ao que me enviastes dizer por vossa petição que por causa dos muitas piratas e enemigos tinha chegado a estado essa villa que temdo os tempos passados cento e dezoito navios, não havia ao presente mais que cinco pella qual razão estavam os moradores della muito pobres* ..."[217].

Se se impõe a afirmação de algumas reservas à amplitude da ruína que com dramatismo estratégico se aponta, não poderemos deixar de reter um quadro referencial que outros dados quantitativos confirmam. De facto, o montante de 118 embarcações, apontado no documento como valor de referência, não deverá andar longe da realidade, já que, por volta de 1540, se afirma ter a vila, precisamente, cem embarcações a navegar por todo o Levante e Poente[218] e, num documento datável de 1547/48, declara a então abadessa do Mosteiro de Stª Clara que "...*Villa de Conde tem mil vizinhos mercadores riquos e cento e tantas naos de duas gaveas...*" [219]. Os números referidos na fonte acima citada, de 1631, e aqueles que apurámos a partir dos registos notariais para as décadas finais do século XVI e as primeiras da centúria de Seiscentos, patenteiam, em contrapartida, um quadro que identifica um indesmentível declínio dessa força naval.

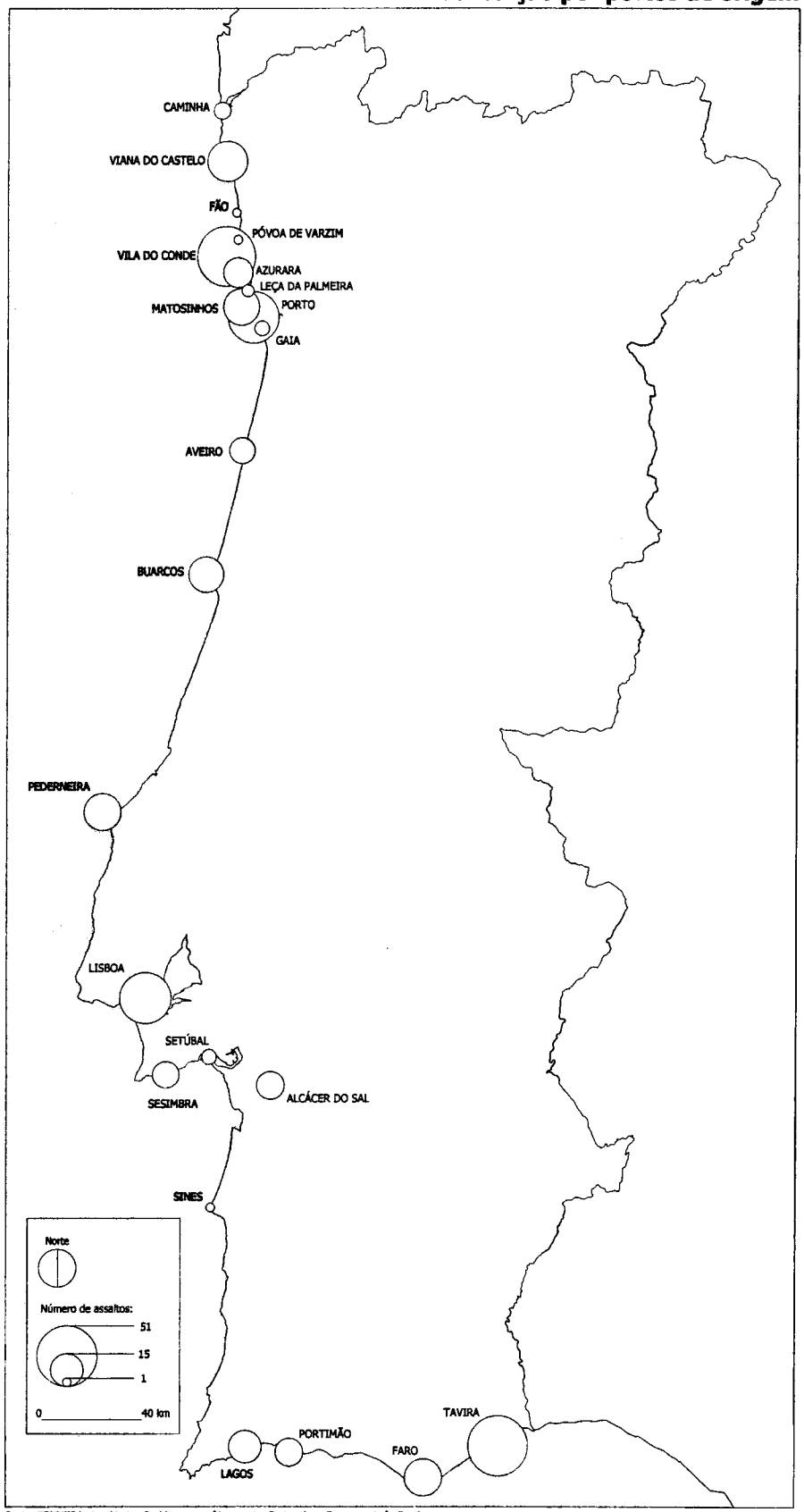
Apontada a evolução, na diacronia, do número de efectivos recenseados nas fontes em referência, importa que nos interroguemos acerca da representatividade desses números no universo naval do reino, procurando desse modo avaliar, para além dos quantitativos absolutos, também os relativos.

O estudo apresentado por Ana Maria Ferreira aponta, desde logo, para um papel de relevo assumido pela frotra naval de Vila do Conde no período tratado: 1508-1538. Com 47 embarcações assaltadas, equivalentes a 13,1% do universo tratado, números só inferiores aos de Tavira, com 51 ataques recenseados, a urbe da foz do Ave supera de forma notória os quantitativos atingidos pelo Porto, Lisboa ou Viana do Castelo, para citarmos apenas pólos de actividade marítima de dimensões espaciais e

---

[217] A.M.V.C. - A/193. Carta régia de Lisboa - 06.09.1631.
[218] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 40, mç. 11, s.n., fl. 3. Apontamentos acerca da perca da jurisdição pelo Mosteiro, não datados, mas localizáveis por volta de 1540.
[219] A.N.T.T. - Gavetas, XIV, mç. 1, doc. 17, fl. 3.

Figura 16 - Navios atacados por corsários franceses (1508 - 1538)
Distribuição por portos de origem

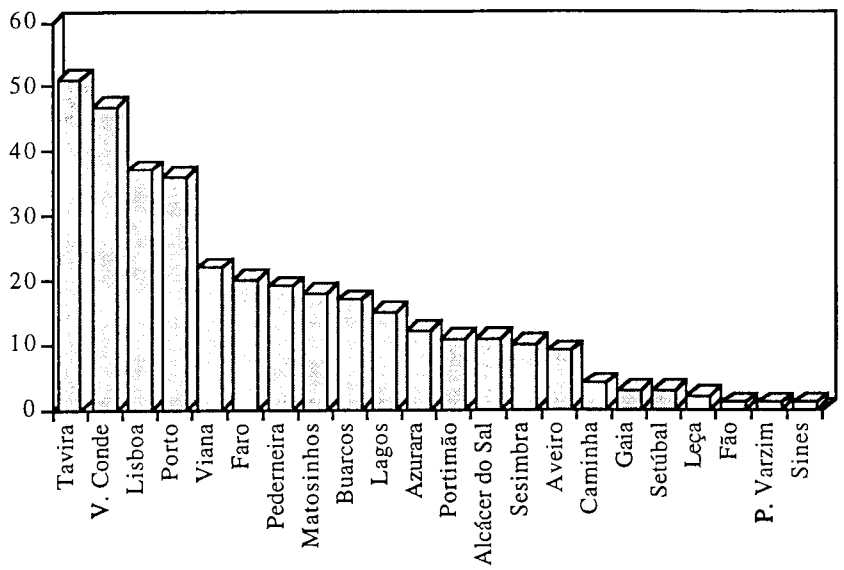


Fonte: FERREIRA, Ana Maria - Problemas marítimos entre Portugal e a França..., Apêndice 1

humanas reconhecidamente superiores às de Vila do Conde. O gráfico 25 e a figura 16 confirmam, de forma explícita, o que dizemos.

Gráfico 25

Navios assaltados por corsários franceses - Frota do reino (1508 - 1538)



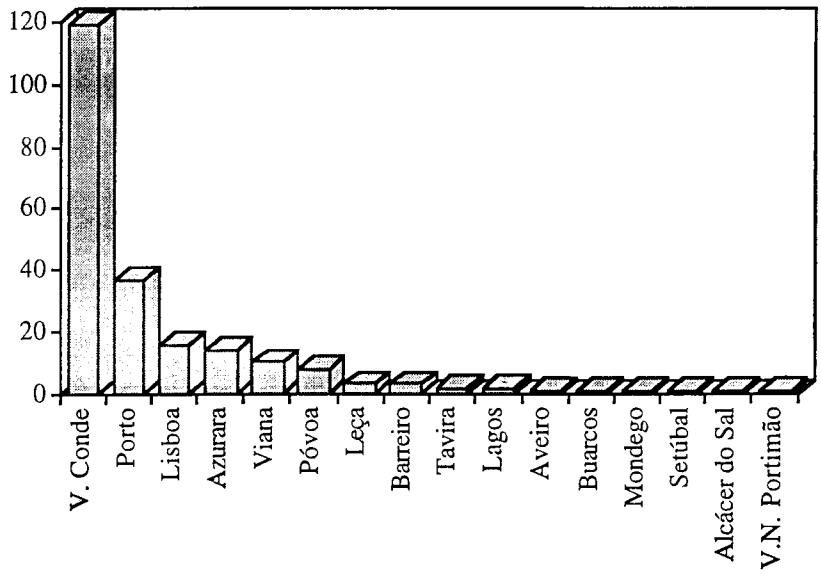
Fonte: FERREIRA, Ana Maria - *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do séc. XVI*, Redondo, Patrimonia, 1995, Apêndice I

Maior relevo é, de resto, atingido pela sua participação nas rotas que têm a feitoria de Antuérpia como ponto de chegada. Nesses itinerários, a frota de Vila do Conde assume uma nítida posição de predomínio, não superada por nenhuma das outras aí documentadas. O escalonamento global e anual dos registos abundantemente o comprova. Importa, no entanto, que se especifique que a análise feita incide apenas sobre os transportes efectuados por frotas matriculadas nos portos do reino, excluíndo quer os navios cujos mestres são vizinhos de S. Tomé, quer os que o são da França, Inglaterra, Irlanda ou Países Baixos. Estes últimos congregam uma fatia correspondente a 17% da totalidade do universo de dados. Não estão, ainda, incluídos nesta análise estatística, os 120 casos sem menção a proveniências geográficas. O universo de referência restringe-se, pois, às embarcações que descarregaram mercadorias sujeitas à tributação da Casa da Nação Portuguesa em Antuérpia, com menção expressa ou deduzida a portos de matrícula situados no espaço continental do reino.

Dele se destaca, já se afirmou, um inquestionável e constante predomínio numérico da frota da vila que estudamos, seja em termos globais, considerados os números totais recenseados, quer para o período de 1535-1551, quer para o de 1565-1570 (cf. gráficos 26 e 27 e fig. 17), seja a partir de uma leitura baseada num escalonamento cronológico (cf. apêndice A.16 e gráfico 28).

Gráfico 26

Aportações a Antuérpia. Frota do Reino (1535-1551)

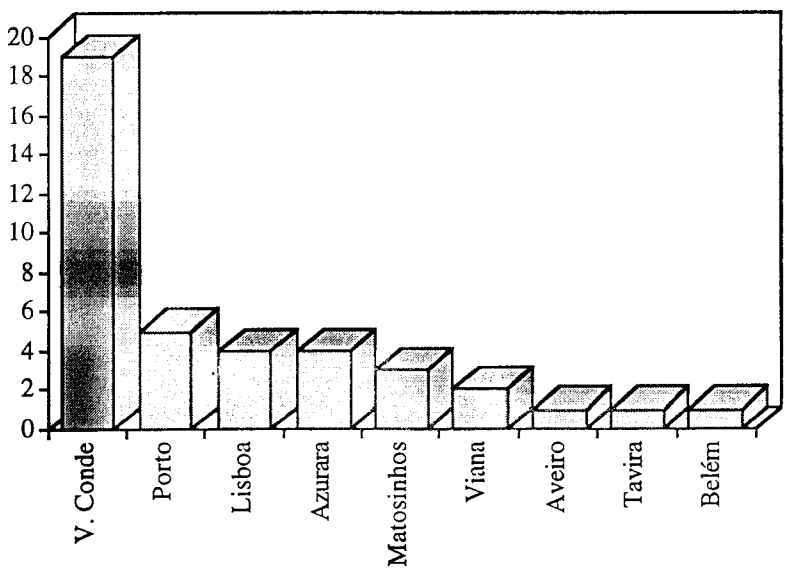


Fonte: Apêndice 16

Com efeito, é manifesta uma prevalência percentual das embarcações de Vila do Conde em todos os anos recenseados até 1568. De notar, porém, não apenas a superioridade numérica, bem como uma ordem de grandeza não comparável com qualquer outra frota do reino, incluindo as das cidade do Porto ou Lisboa, que sempre surgem, respectivamente, em segundo e terceiro lugares.

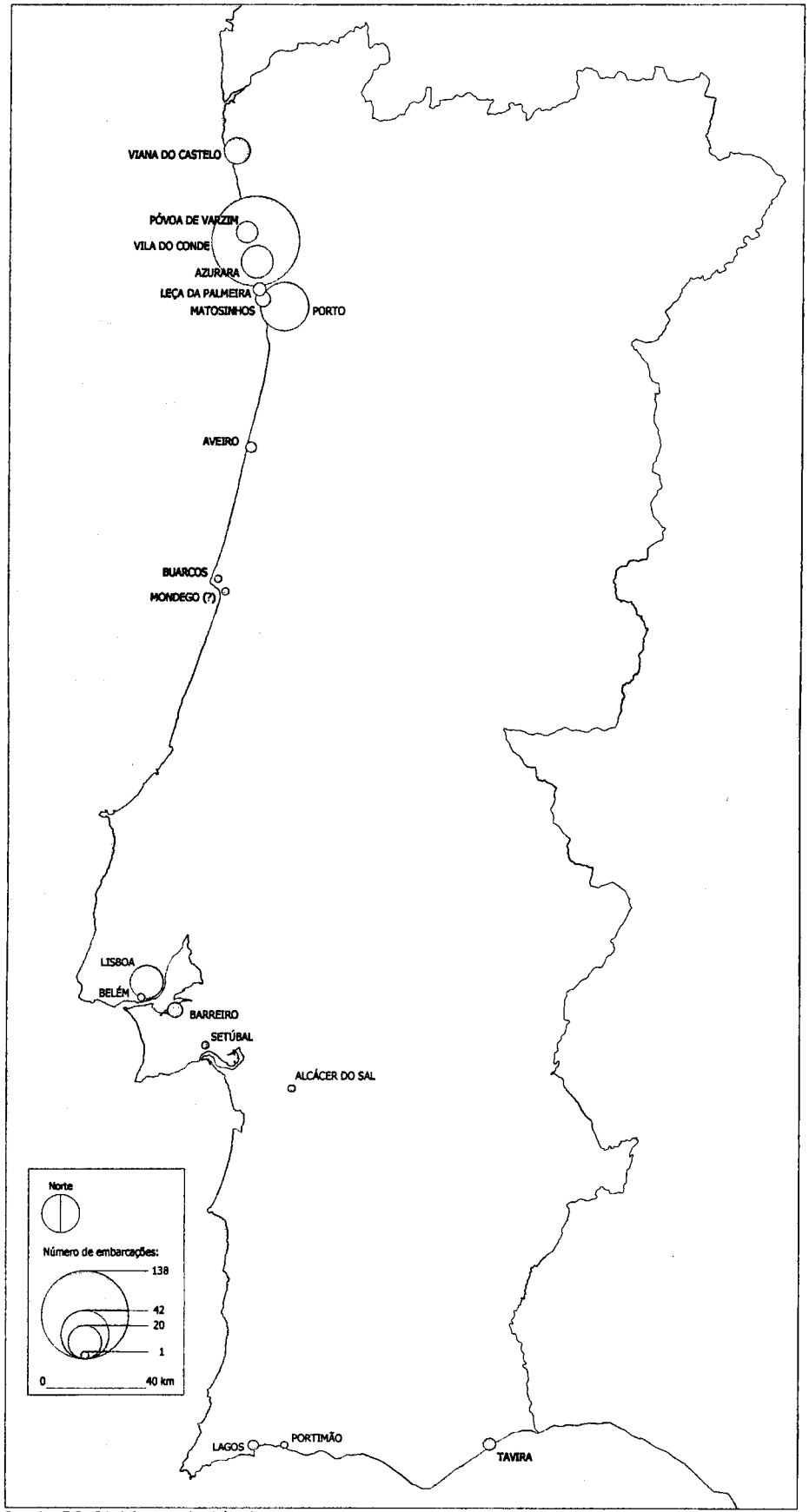
Gráfico 27

Aportações a Antuérpia . Frota do Reino (1565 - 1570)



Fonte: Apêndice A.16

Figura 17 - Embarcações que pagam "avarias" em Antuérpia (1535-1551 e 1565-1570)
Distribuição por portos de registo



Fonte: A. N. T. T. - Feitoria Portuguesa de Antuérpia, Lv. 1 e Lv. 4

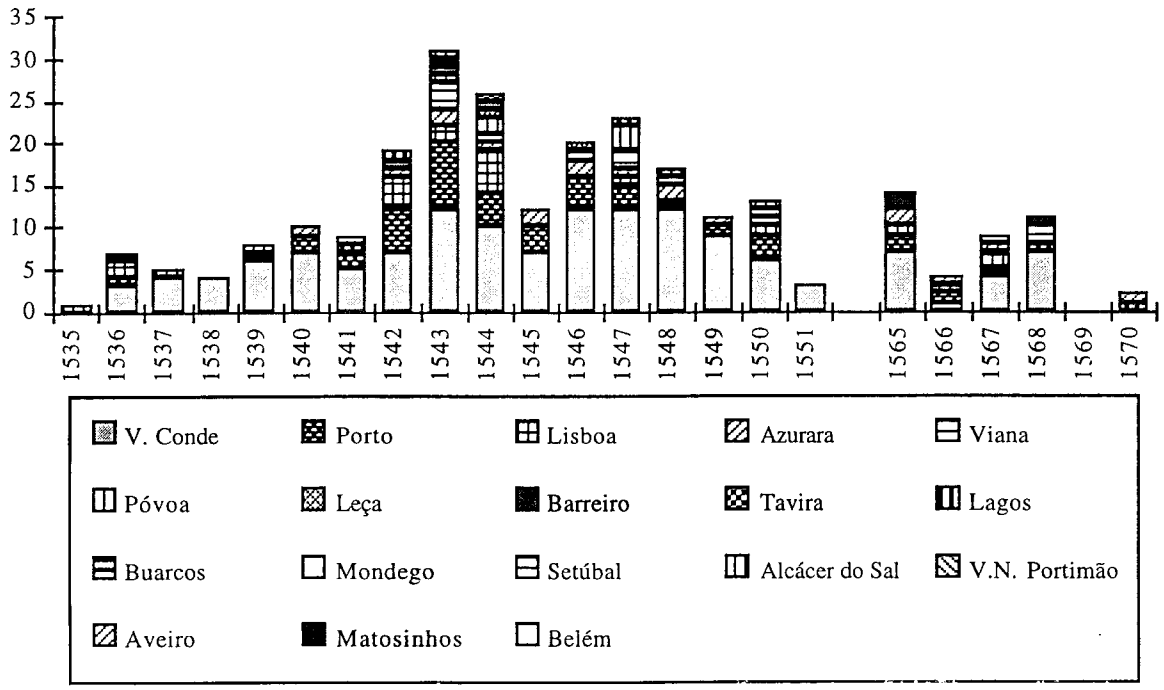
FLUP SIG/Cartografia Miguel Nogueira / 99

Assim, aos 119 navios de Vila do Conde, sucedem-se, entre 1535 e 1551, 37 do Porto e 16 de Lisboa, e aos 19 de 1565-1568, 5 do Porto e apenas 4 de Lisboa. À falta de outros indicadores que expliquem esta manifesta prevalência, cremos estar na posse de dados que apontam para uma notória posição de relevo assumida pela frota vilacondense no conjunto do poder naval do reino, no que se refere à capacidade de transporte marítimo.

A localização geográfica dos portos do Sul do país em relação ao Norte da Europa, nomeadamente os da zona de Lisboa ou do Algarve, poderia ser apontada como causa da menor representatividade verificada nesta rota marítima. O mesmo, todavia, não se pode dizer para a cidade do Porto, Viana ou mesmo Aveiro, pelo que a proeminência da foz do Ave adquire, neste contexto, um vigor acrescido e incontornável. Se dirigirmos, por outro lado, a análise para os itinerários calcorreados, debruçando-nos sobre os pontos de partida, verificamos que estes englobam, de forma maioritária, S. Tomé, Cabo Verde, a Ilha da Madeira, e a cidade Lisboa, dado que em nada determina o predomínio numérico atribuído aos navios de Vila do Conde em particular, ou do Norte do país em geral.

Gráfico 28

Distribuição cronológica das aportações a Antuérpia (1535-51 e 1565-70)



Fonte: Apêndice A.16

É certo que poderemos ainda apelar para explicações que apontassem estas rotas como opções preferenciais ou estratégicas dos agentes marítimos da vila, especializando-se outros portos noutros destinos, como os que ligam o Norte de África, as ilhas ou a costa africana ao reino, ou aqueles que ligam o continente ao Brasil, ganhando nesta última rota maior relevo portos como Leça, Matosinhos, o Porto e Viana

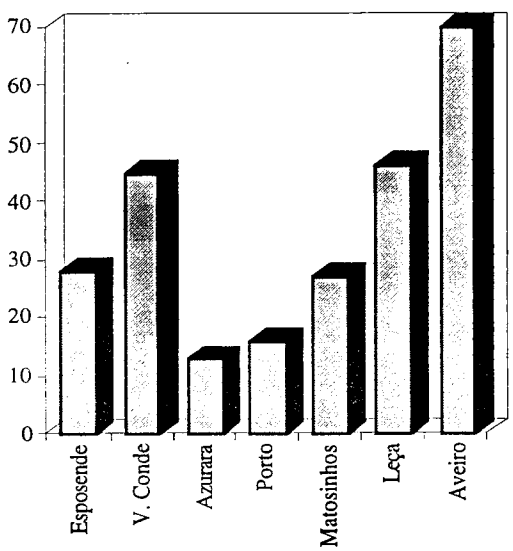
da Foz do Lima. Mas Vila do Conde assumirá, também, como veremos, lugar destacado nestas outras rotas, confirmando assim o seu poder naval.

Essa realidade encontra-se, de resto, de igual modo consolidada, já pelos dados que apontámos acerca das depredações francesas da primeira metade do século, já pelos que se apresentam no recenseamento naval de 1552. Dedicaremos a esta fonte um estudo mais exaustivo aquando da análise das tonelagens dominantes na frota da vila, pelo que aqui nos limitamos a sublinhar algumas ideias nucleares, as quais se destacam da consulta do apêndice A. 17.

Entre os portos recenseados (Esposende, Vila do Conde, Azurara, Porto, Matosinhos, Leça e Aveiro) aquele que investigamos assume ainda uma posição de relevo, se bem que com menor proeminência. Assim, e centrando-nos numa abordagem meramente numérica, Vila do Conde desce dos 54,1% que assume na rota de Antuérpia entre 1535 e 1551 para apenas 18,4% do novo universo em estudo (cf. gráfico 29), o que parece corroborar a última explicação que acima adiantámos. Contudo, uma análise mais fina dos dados mostra que a fonte só relativiza, de facto, o poder naval de Vila do Conde em relação a Leça ou a Matosinhos, já que os 4,8% de Esposende ou os 28,6% de Aveiro se devem a um número elevado de embarcações de pequeno porte, na sua maioria caravelas situadas em valores inferiores às 40 e às 69 toneladas.

Gráfico 29

Embarcações recenseadas em 1552 - Distribuição numérica por localidades



Fonte: Apêndice A-17

Afigura-se-nos mesmo que, no caso específico de Aveiro, muitas das suas 70 pequenas embarcações deveriam assegurar transporte de sal em percursos de pequena e

média dimensão, os quais poderiam, ou não, extrapolar o reino, mas só numa ínfima percentagem assegurariam rotas de comércio ultramarino e com produtos de origem colonial que aqui em particular importa avaliar[220]. A circunstância, que de seguida documentaremos, de 57,8% das embarcações de Vila do Conde serem de envergadura superior a 100 toneladas, reforça a nossa tese de que o poder efectivo de transporte marítimo da vila dirigido ao tráfego comercial ultramarino e de longo curso seria superior aos 18,4% para que uma mera análise numérica destes dados aponta.

2.2. Características tipológicas e volumétricas

Nesta matéria pouco adiantaremos às conclusões já formuladas por Leonor Freire Costa[221] a partir da análise do referido recenseamento de embarcações de 1552[222], e dos dados contidos nos "Livros de Avarias" da feitoria portuguesa de Antuérpia, com registos para os anos 1535 a 1551[223]. Com efeito, no apêndice B.4, em que procurámos compilar todos os dados coligidos acerca da frota de Vila do Conde, incluímos muito mais embarcações do que as mencionadas nestas fontes, sem que nos seja possível, contudo, reconstituir de forma segura as respectivas tonelagens. Assim, apelamos aqui aos resultados apresentados por aquela autora porque se revestem de fundamental importância para a consolidação do que acerca da volumetria das embarcações fabricadas em Vila do Conde até agora afirmámos.

Em síntese, o estudo efectuado aponta para três vectores-básicos: 1°. os portos de Vila do Conde e Azurara destacam-se dos restantes do reino, incluíndo

---

220 A circunstância de a fonte não apontar, para Aveiro, os itinerários cumpridos pelas embarcações registadas atribui a esta hipótese o valor de tese não comprovada. Todavia, ela é amplamente corroborada pelos dados apresentados para Esposende, localidade em que as 28 embarcações citadas percorrem itinerários de mera cabotagem, servindo um pequeno comércio exclusivamente interno.

221 COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, pp. 122-136.

222 A.N.T.T. - C.C., I Parte, mç. 87, doc. 114 e115; II Parte, mç. 143, doc. 10. Publ. AZEVEDO, Pedro de - *A marinha mercante do norte de Portugal em 1552.* " loc. cit.", vol. II, pp. 243-253 e *Defesa da navegação em Portugal contra os franceses em 1552.* "Archivo Historico Portuguez", vol. VI, 1908, pp. 166-167. De facto, a despeito das intenções régias, formuladas em diveros reinados, de se proceder a uma matrícula parcelar ou geral das embarcações dos vários portos, as únicas listagens que parecem ter subsistido reportam-se a Lisboa, a 1509, e aos portos mencionados neste ano de 1552(cf. COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, pp. 96-97). De entre os vários projectos régios destaquemos o formulado no reinado de D. Sebastião, em 1567, o qual pretendia criar um livro de matrícula geral, instalado no Armazém da Casa da Índia, em Lisboa, com rúbricas específicas para a matrícula, respectivamente, das naus, galeões e outros navios de alto bordo e das galés, galeotas, bergantins e outras embarcações de remos, ao qual deveria assistir uma organização geográfica que destacasse os inscritos em Lisboa dos outros portos do reino, estando estes divididos entre si por verbas específicas. Tratar-se-ia, não só de um livro de matrícula, mas também, no referente à cidade de Lisboa, de controlo das viagens efectuadas pelas embarcações nele inscritas, através de notas à margem feitas em cada um dos assentos. (Cf. *Provizão de S.A. sobre as arqueações das Náos e Navios* in CAMPOS, José R.M. de - "Systema ou Collecção de Regimentos Reaes", t. III, pp. 355-362). Desconhecemos se o registo se iniciou, mas, se assim aconteceu, não chegou até à contemporaneidade.

223 A.N.T.T. - *Feitoria Portuguesa de Antuérpia.* lv. 1 e 4. Os registos contidos no lv.1 foram publicados, ainda que lacunarmente, por RAU, Virgínia - *Estudos sobre a história do sal português, Lisboa*, Ed. Presença, (1984), pp. 210-221.

Lisboa[224], pelo facto de neles serem estatisticamente dominantes as embarcações com mais de 130 toneladas; 2°. o aumento da volumetria apurada é registado a partir da década de 40; 3°. essa tendência faz-se sobretudo à custa da diminuição do número de exemplares entre as 70 e as 100 toneladas e não tanto dos pequenos efectivos.

Na verdade, os estudos que efectuaremos com base na reconstituição da frota naval de Vila do Conde não parecem contradizer as 2ª e 3ª ilações. Note-se que a primeira conclusão apontada resulta, porém, em grande medida, dos resultados do recenseamento de embarcações de 1552, e não tanto da listagem daquelas que durante década e meia (1535-1551) frequentaram a feitoria portuguesa de Antuérpia. Embora a autora não chame a atenção para esse facto, ele encontra-se bem patente nos gráficos por ela apresentados. Segundo os universos aí tratados, entre 1541-1549, seriam ainda predominantes as embarcações de Vila do Conde situadas entre as 70-99 t. (40,79%), seguidas das de 40 a 69 t. (22,37%), as de 100-129 t. (19,74%) e só depois as de arqueação igual ou superior a 130 tonéis (15,79%). No período de 1550-1552, porém, estas últimas assumem o primeiro lugar com 50,98% do total. Mais particularizada análise dos dados que compõem o universo tratado remete-nos para a única explicação possível, que previamente adiantámos: são os resultados do dito recenseamento a imporem o desvio constatado num tão curto intervalo cronológico. A qual das tendências deveremos conferir maior fidedignidade? Afigura-se-nos que às do censo de 1552, e isto por uma tríplice ordem de razões:

1. As percentagens apuradas a partir dos registos dos *Livros de Avarias* foram-no, ao que cremos, com base no registo sistemático da aportação de embarcações cujo mestre é vizinho de determinado porto. Ora, se atendermos ao tipo, nome e mestre da embarcação verificamos que o mesmo navio efectua, cada ano, ou em anos sucessivos, várias viagens com o mesmo destino, Antuérpia, o que implica a existência de registos duplicados de uma mesma embarcação. Sendo verdade que o importante a averiguar neste momento é, não a capacidade de transporte marítimo ou de armação do porto de Vila do Conde, mas as características da sua frota, só uma reconstituição rigorosa dos efectivos navais, que contornasse os registos duplicados, permitiria atingir conclusões seguras, o que não ocorre [225];

---

[224] Dos recenseamentos, a que nos referimos, estão excluídos, é claro, os navios que frequentavam a Rota do Cabo, os quais, se considerados, atribuiriam à frota da capital um muito distinto perfil.

[225] Com efeito, o exercício de definir, com rigor, os valores médios de tonelagem por frota e porto só se revelaria consistente se cada embarcação dentro da sua classe tipológica efectuasse o mesmo número de viagens que todas as outras, mantendo-se, assim, a possibilidade de se estabelecerem as mesmas ponderações, o que, de todo, não acontece.

Por outro lado, qualquer tentativa de reconstituição dessa frota, registando as duplicações de itinerários, esbarra com obstáculos de monta: 1°. o facto de o mesmo nome e a mesmo origem geográfica não identificarem necessariamente a mesma embarcação, sendo prática corrente, por exemplo, o mesmo senhorio dar a sucessivas embarcações de sua propriedade o mesmo nome, que é, com frequência, a mesma invocação hagiográfica; 2°. a mesma embarcação era gerida, num número comprovado de casos, por diferentes mestres em diferentes viagens, o que impede a sua identificação através do seu mestre. A própria prática, que documentaremos, de os vários senhorios da embarcação exercerem rotativamente as funções de

2. O tributo pago, "as avarias", a partir do qual a autora que seguimos reconstitui a tonelagem das embarcações incidiria, por definição, sobre a tonelagem destas[226]. Todavia, partindo do universo específico de Vila do Conde, é possível apurar alguns desfasamentos na avaliação das tonelagens de uma mesma embarcação, de pequeno ou de maior significado. Assim, a nau Stº Espírito, aportada a Antuérpia em 1543 e 1546 com o mesmo mestre, Aleixo Luís, é tributada na primeira vez sobre 98 toneladas e na segunda sobre 96 toneladas. Diferença mínima, é certo, mas mais notória quando nos centramos no caso do vaso Stª Mª da Ajuda, que com a indicação da mesma tipologia, caravela, e do mesmo mestre, João Afonso, é tributada em 1542 sobre 60 toneladas e em 1543 sobre 74 toneladas. Sirvam estas considerações para alertar acerca do carácter aproximado, e não exacto, das declarações de tonelagem, feitas pelos mestres e, em consequência, da tributação efectuada.

3. Acresce a tudo isto que só uma parte da frota frequentaria a rota do Mar do Norte que aqui se encontra documentada, pressupondo outros percursos, distintos instrumentos de navegação, pelo que, não se podendo tomar a parte pelo todo, não devemos, a partir destes dados, concluir acerca das características globais da frota e, por projecção, acerca da actividade dos estaleiros nos anos precedentes.

Pelo contrário, o recenseamento de 1552, no pressuposto do rigor das declarações prestadas, as quais se poderão aceitar não ser exaustivas, identifica números reais de efectivos em circulação, respectivos destinos e tonelagens totais, supostamente de arqueação, aproximando-se muito mais daquilo que pretendemos avaliar. A despeito das limitações apontadas para a primeira fonte, procuraremos sistematizar, de forma particular, mas também numa perspectiva comparativa, as características da frota naval da foz do Ave, tomando os valores apontados por Leonor Freire Costa como referenciais de tonelagem [227]. A abordagem a fazer prossegue um duplo enfoque de natureza diacrónica: por um lado, avaliar, por porto e por quinquénio, tonelagens mínimas e máximas; por

---

mestres contribui para esse facto que não conseguimos ultrapassar. Optámos, pois, por não proceder a qualquer reconstituição do número real de efectivos registados em Antuérpia, mantendo o elenco da frota tal como ela emerge nos "Livros de Avarias".

[226] À luz do que explica Guiard y Larrauri, a propósito do Consulado e Casa de Contratação de Bilbau, o transporte de mercadorias, neste caso para uma feitoria, seria acompanhado de uma "carta de avarias", paralela a uma carta de fretamento, onde constavam as mercadorias transportadas, mercadores a cujo cargo vão, e sua origem e destino, a partir da qual seriam pagos determinados direitos: as "avarias" (cf. *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao e del comercio de la vila*, Bilbao, 1913, pp. 68-84. Cit. COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, p. 100. A legislação portuguesa, sem designar esse direito, prevê o seu pagamento, em alvarás de 1512 e 1518, estipulando-se no primeiro que o valor a pagar seria um grosso por libra de mercadoria (cf. A.N.T.T. - *Feitoria Portuguesa de Antuérpia*, cx. 2, mç. 4, nº 4. e nº 5. Publ. FREIRE, Braamcamp - *Maria Brandoa, a do Crisfal.* "Archivo Historico Portuguez", vol. VIII, 1910, pp. 73-74 e 126-127.

[227] As embarcações consideradas nesta análise são apenas aquelas para as quais foi possível, através das menções das "avarias" pagas, apontar a respectiva tonelagem, e para as quais está indicada a naturalidade do respectivo mestre. No caso específico de Vila do Conde, Azurara e Póvoa do Varzim permitimo-nos intervir nos dados fornecidos pela fonte, atribuíndo a naturalidade a alguns mestres aí moradores, sempre que o conhecimento documental a isso nos autorizasse sem margens para dúvida. Um estudo da totalidade dos efectivos navais que aportavam a essa feitoria, e para os quais não dispomos de indicação de tonelagem, será efectuado apenas num capítulo subsequente (Vd. II.B.1.).

outro lado, contabilizar, para os mesmos quinquénios, uma distribuição numérica de efectivos pelos vários intervalos de tonelagens apontados[228]. Optámos por agrupar, no segundo quadro, as referências por grupos de portos, prosseguindo um critério de localização geográfica dos mesmos[229].

Quadro 33

Frota do reino com registo em Antuérpia. (1535-1551)
Valores referenciais de tonelagem

Localidades	Nº de efectivos com indicação de tonelagem	1535-39	1540-44	1545-51
Viana	8	96 t.	72-99 t.	43-126 t.
Póvoa de Varzim	7	108 t.	75-98 t.	100-146 t.
V. Conde	109	60-100 t.	48-128 t.	38-200 t.
Azurara	13	66 t.	76-96 t.	72-180 t.
Porto	28	48-72 t.	20-120 t.	43-200 t.
Leça	3		48-48 t.	72-92 t.
Mondego	1			77 t.
Buarcos	1		60 t.	
Lisboa	16	52-72 t.	62-108 t.	123-132 t.
Barreiro	3		80-115 t.	
Setúbal	1		72 t.	
Alcácer do Sal	1		62 t.	
Lagos	1		84 t.	
V. N. Portimão	1			69 t.
Tavira	2		66 t.	130 t.

Fonte: A.N.T.T. - Feitoria Portuguesa de Antuérpia, Lv. 1.

Da análise do quadro 33 é perceptível, desde logo, um aumento progressivo das tonelagens máximas mencionadas. Com excepção da Póvoa do Varzim, que surge, logo no primeiro quinquénio, com valores de 108 toneladas, conhecendo um decréscimo no momento seguinte, todas as outras localidades revelam um aumento significativo da volumetria dos seus efectivos, chegando estes a atingir, entre 1545 e 1551, no caso de Vila do Conde e do Porto, as 200 toneladas, valores de resto não secundados por aqueles procedentes de Lisboa, que se ficam nas 132 toneladas. De notar, de resto, que só neste último período começam a emergir valores superiores às 130 toneladas, indiciando para Vila do Conde uma linha evolutiva já documentada aquando da análise da actividade dos

[228] A opção pela divisão dos dados por quinquénios parte, quer da cronologia documentada (1535-1551), quer da intenção de se proceder a uma análise mais precisa que uma avaliação em bloco não facultaria. A definição dos intervalos de tonelagem prossegue os mesmos critérios expostos por Leonor Freire Costa, (*op. cit.*, p. 113) e baliza-se nos mesmos pressupostos. Tratando-se, por outro lado, de uma avaliação complementar à já facultada sobre esta matéria por esta autora, cremos ser de apresentar critérios idênticos, os únicos capazes de permitir comparação e complementaridade de análise.

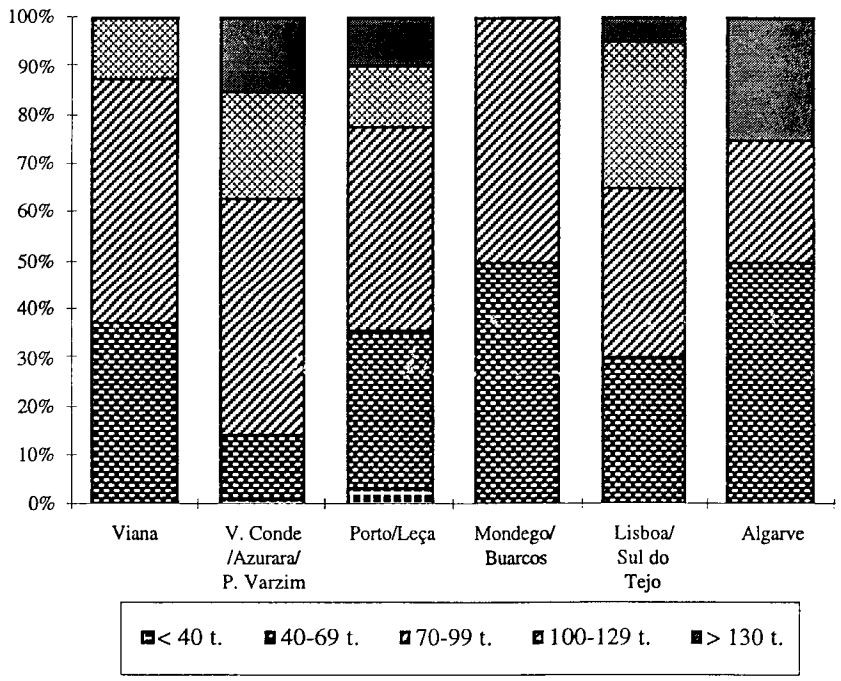
[229] Seguindo esta metodologia, agrupámos os contingentes apurados de modo a documentar a faixa costeira de Norte a Sul, apesar de o número de efectivos variar significativamnente para cada um desses núcleos, tendo como valores extremos os 2 de Mondego/Buarcos e os 113 da foz do Ave e Póvoa do Varzim. Aveiro não se encontra aqui mencionado pelo facto de a única embarcação daí procedente neste período não mencionar tonelagem.

seus estaleiros.A mesma paridade de tendências entre os portos da cidade do Porto, e os do Ave, é manifesta no quadro 34. Nele se patenteia, quer uma prevalência, nos dois núcleos, de embarcações situadas entre as 70 e as 99 toneladas (40 e 49,1%, respectivamente), quer uma fatia significativa de embarcações com mais de 130 toneladas (16,1% do total da frota para Vila do Conde e seus portos satélites e 10% para Porto e Leça). Lisboa e os portos do Sul do Tejo mantêm-se, uma vez mais, a certa distância, com os seus 5%, não manifestando Viana nenhum navio com esse valor. Os 25% assumidos pelos portos algarvios são, evidentemente, enganadores, já que correspondem a um só contingente com essa tonelagem.

Em síntese, resta-nos assinalar a já referida tendência para um significativo aumento volumétrico da frota de todo o reino desde a década de 40, particularmente notória na segunda metade do decénio, mas também um paralelismo evolutivo, que coloca Vila do Conde na senda de outros portos do Norte, em particular da cidade do Porto. Resta-nos, ainda, assinalar que, mesmo integrando uma curva de tendência comum, Vila do Conde e os seus portos anexos parecem tomar a dianteira, quer em número de efectivos de arqueação superior às 130 toneladas, quer na ponderação que estes atingem na totalidade da sua frota recenseada em Antuérpia, como se torna visível no gráfico 30. Ora as mesmas constatações, comprovadas por ponderações mais eloquentes, sobressaem da análise do recenseamento de embarcações efectuado em 1552.

Gráfico 30

Frota naval do reino com registo em Antuérpia (1535-1551).
Distribuição percentual por intervalos de tonelagens



Fonte: Quadro 32

Quadro 34

Frota naval do reino com registo em Antuérpia.

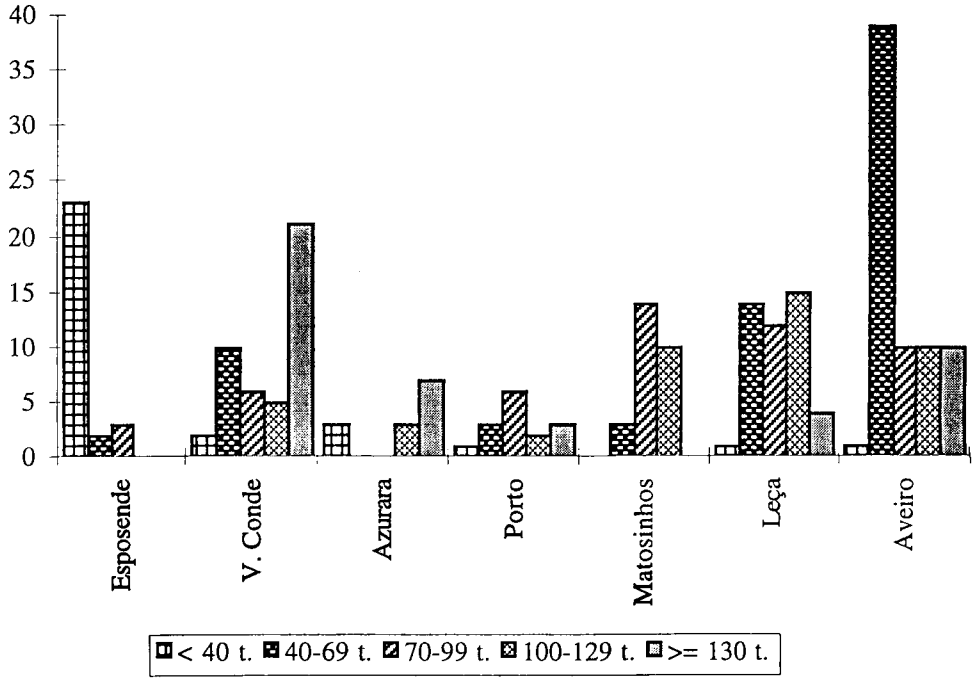
Distribuição cronológica por intervalo de tonelagem

Localidades	Intervalos de tonelagem	1535-1540	1540-1544	1545-1551	Total	
					Nº	%
Viana	< 40 t.					
	40-69 t.			3	3	37,5
	70-99 t.	1	2	1	4	50
	100-129 t.			1	1	12,5
	130 t.					
Sub-Total		**1**	**2**	**5**	**8**	**100**
V.Conde Azurara P. Varzim	< 40 t.			1	1	0,8
	40-69 t.	3	10	4	17	13,2
	70-99 t.	14	29	20	63	48,8
	100-129 t.	3	7	18	28	21,7
	> 130 t.			20	20	15,5
Sub-Total		**20**	**46**	**63**	**129**	**100**
Porto / Leça	< 40 t.		1		1	3,2
	40-69 t.	2	5	3	10	32,3
	70-99 t.	1	7	5	13	41,9
	100-129 t.		3	1	4	12,9
	> 130 t.			3	3	9,7
Sub-Total		**3**	**16**	**12**	**31**	**100**
Mondego/Buarcos	< 40t.					
	40-69 t.		1			50
	70-99 t.			1		50
	100-129 t.					
	>130 t.					
Sub-Total			**1**	**1**		**100**
Lisboa/Sul do Tejo	< 40 t.					
	40-69 t.	2	4		6	30
	70-99 t.	1	6		7	35
	100-129 t.		5	1	6	30
	> 130 t.			1	1	5
Sub-Total		**3**	**15**	**2**	**20**	**100**
Lagos Tavira V. N. Portimão	< 40 t.					
	40-69 t.		1	1	2	50
	70-99 t.		1		1	25
	100-129 t.					
	> 130 t.			1	1	25
Sub-Total			**2**	**2**	**4**	**100**

Fonte: A.N.T.T. - Feitoria Portuguesa de Antuérpia - Lv. 1

Gráfico 31

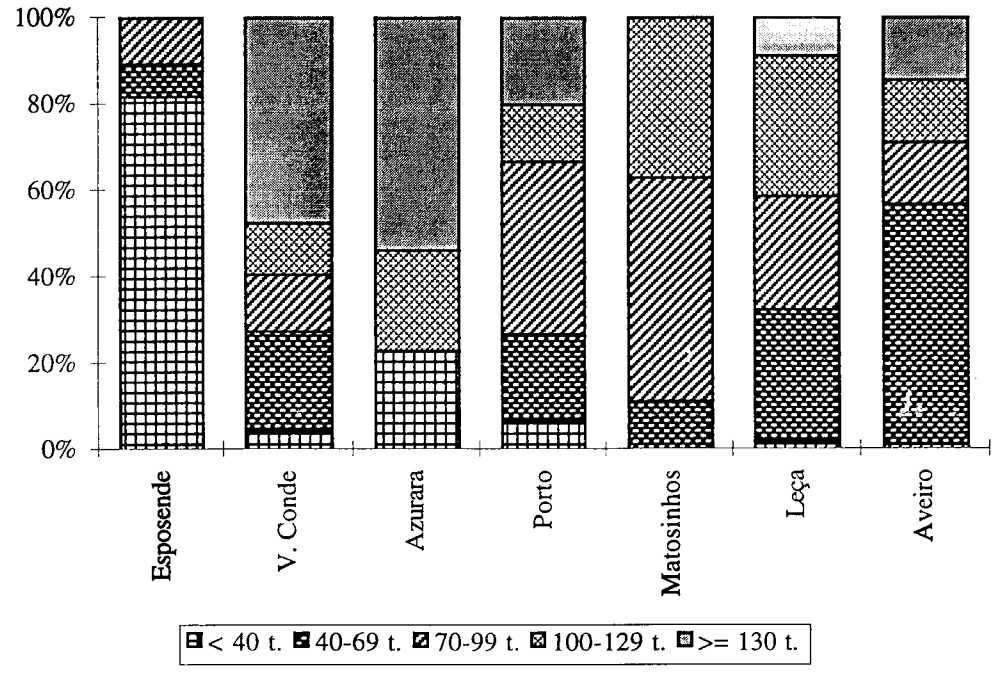
Frota naval do reino recenseada em 1552.
Distribuição numérica por intervalos de tonelagens



Fonte: Apêndice A.17

Gráfico 32

Frota naval do reino recenseada em 1552.
Distribuição percentual por intervalos de tonelagens

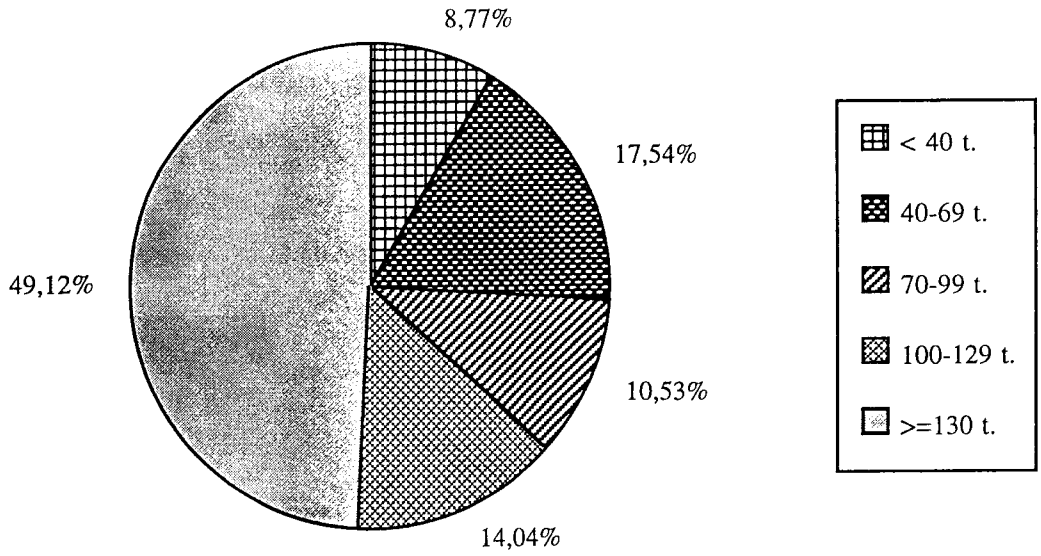


Fonte: Apêndice A.17

Da leitura do apêndice A.17 e dos gráficos 31 e 32 resulta inequívoca a prevalência percentual, a que já nos referimos, das embarcações com mais de 130 toneladas nos portos da foz do Ave. Estas, num total de 21 para Vila do Conde (46,7% do total apurado) e sete para Azurara (correspondente a 53,8 % da sua frota) integram: um efectivo de 130 t., três de 140 t., oito de 150 t., seis de160 t., oito de 180 t., um de 200 t. e outro de 220 t., o que aponta para níveis médios bem superiores a esse valor mínimo de referência.

Gráfico 33

Embarcações de V. Conde e Azurara recenseadas em 1552.
Distribuição por tonelagens de arqueação

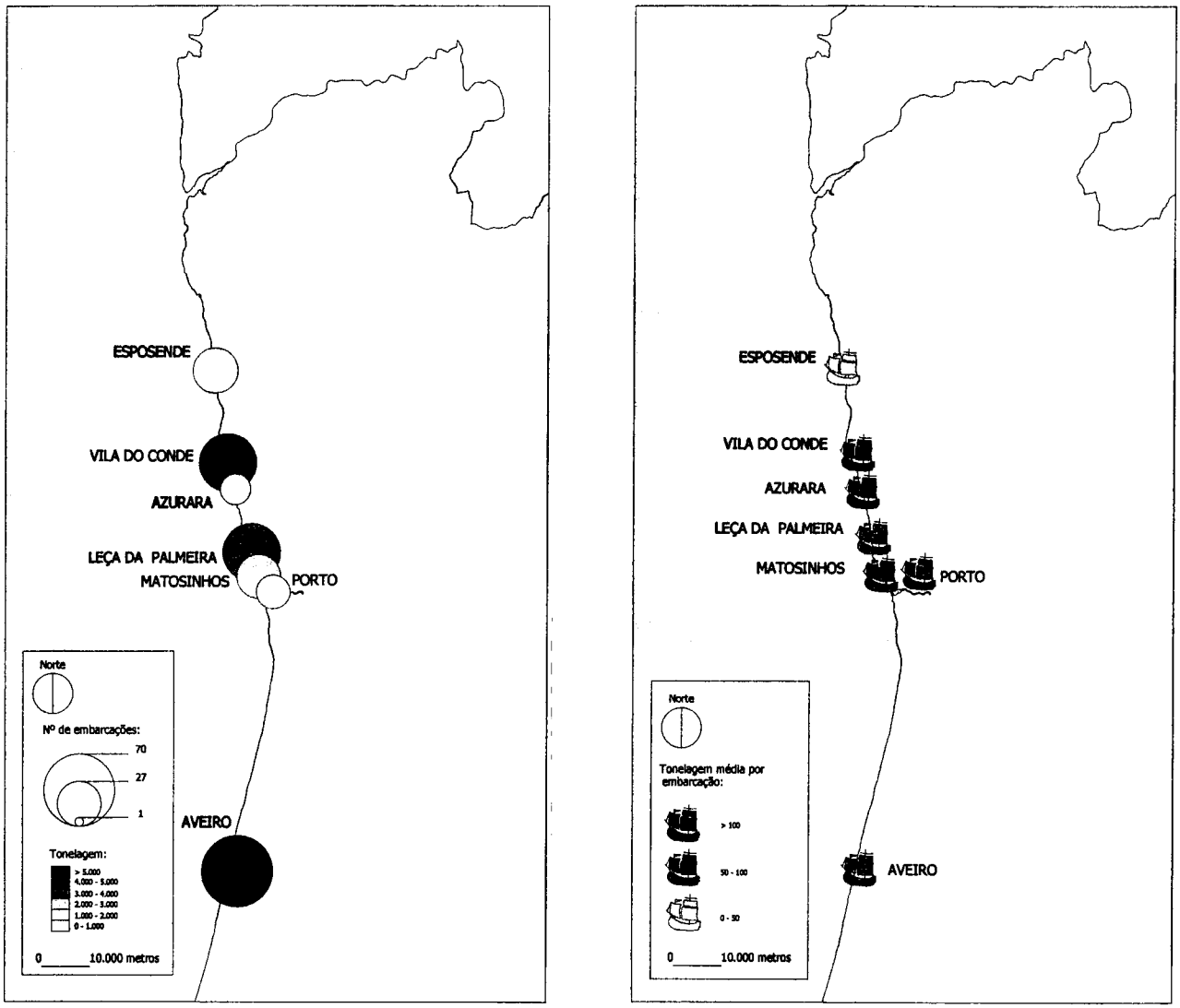


Fonte: Apêndice 17

Do somatório das duas frotas, que cremos, de resto, complementares, em termos quer de locais de construção, quer de transporte, patente no gráfico 33, destacam-se proporções que apontam para a já referida prevalência de embarcações com mais de 130 t., anexando estas cerca de 50% do universo tratado, mas também para uma diversidade de volumetrias que sugere uma correspondente dispersão e convivência tipológica. Esta constatação atribui às frotas das duas localidades uma capacidade de resposta alargada, ainda que aparentemente motivada a uma especialização em embarcações de grande porte e sugere que estas se encontrariam aptas a responder a motivações díspares, mas complementares, de transporte e comércio.

Numa leitura comparativa que envolva todo o universo de portos registados, patente no apêndice A.17, os da foz do Ave sobressaem, quer pelo número total de efectivos (58), equivalente a 23,7% do total de registos, quer, em particular, pela

Figura 18 - Embarcações recenseadas em 1552
Distribuição numérica e por intervalos de tonelagem



Fonte: A. N. T. T. - C. C. I Parte, Mç. 87, doc. 114 - 115; II Parte, Mç. 143, doc. 10
Publ. AZEVEDO, Pedro de - A Marinha Mercante do Norte de Portugal em 1552. "Archivo Histórico Portuguez", vol. II, 1904, pp. 243 - 253 e Defesa da navegação em Portugal contra os franceses em 1552. "Archivo Histórico Portuguez", vol. VI, pp. 166 - 167

FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

volumetria dos seus navios. Note-se que 62,2% das embarcações com mais de 130 t. (28 em 45) pertence a estes dois portos. É certo que esta representação exclui Viana e Caminha, mas integra Aveiro e o complexo de portos da cidade de Porto (Matosinhos, Leça, Porto, Miragaia, S. João da Foz e Massarelos).

A mesma tendência é confirmada pela relação entre tonelagens totais e tonelagens médias apuradas. Com efeito, se Aveiro apresenta o maior número de embarcações (70), mas uma tonelagem média das mais baixas, só superior à de Esposende, já Vila do Conde e Azurara surgem como portos de registo de embarcações com tonelagens médias mais altas (111,3 e 128,5 t., respectivamente) e, como tal, dotados de uma capacidade de transporte mais elevada. Com isto queremos dizer que as suas frotas ocupam 23,7% do total, em termos numéricos, mas absorvem 32,7% em termos de capacidade de transporte marítimo. Essas mesmas constatações reflectem-se na figura 18.

Discutidas as características da frota naval quanto à volumetria, importa que prossigamos agora numa outra perspectiva: a da avaliação da diversidade de embarcações que a constituem. Se a sua estrita identificação tipológica não nos autoriza, pelos motivos já explicados, a fazer projecções acerca da volumetria desses vasos, permite-nos, porém, avaliar, de forma retrospectiva, a capacidade de resposta dos estaleiros aos imperativos técnicos colocados por cada um dos tipos de embarcações referidas. Com efeito, sabemos que, tanto em estrutura, quanto em técnicas de construção, caravelas, naus ou galeões apresentam diversas exigências. O mero elenco da frota, desta feita apenas de Vila do Conde, classificado por tipologias navais, ilustrará assim, em simultâneo, o labor dos estaleiros e a capacidade de resposta dada a exigências de transporte e comércio marítimos.

Os dados coligidos remetem, de novo, para os dois principais corpos documentais com que até agora trabalhamos: o rol do pagamento de "avarias" em Antuérpia e o recenseamento de 1552, aos quais acrescentaremos as referências coligidas nos registos notariais para o período de 1560 a 1620. Aqui apresentamos também os dados fornecidos pelo estudo de Ana Maria Ferreira acerca das embarcações de Vila do Conde que foram vítimas do corso dos franceses na primeira metade do século[230], ainda que o predomínio, nessa fonte, de menções indiferenciadas a "navios" em nada esclareça o perfil da frota nesse período de tempo, e os disponibilizados pelos livros de receita e despesa da alfândega de Vila do Conde dos anos 1504 e 1505[231]. Os resultados obtidos sintetizam-se no quadro 35.

Da sua leitura será de reter, desde logo, o predomínio percentual de naus como traço dominante desde 1535 e até 1620.

---

[230] FERREIRA, Ana Maria - *op. cit.* Apêndice I.
[231] A.N.T.T. - N.A. 511 e 512, publ. PEREIRA, João Cordeiro - *op. cit.*, pp. 212 - 337 e Quadro A- Os Navios.

Quadro 35

Frota Naval de Vila do Conde. Tipologias de embarcações (1513-1620)

Tipologia de embarcação	Registos Alfandegários (1504-1505)		Vítimas de Corso (1513-1538)		Rol de "avarias" em Antuérpia (1535-1551)		Recenseamento de 1552		Referências em registos notariais (1560-1620)	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Barinél	7	28								
Barca/Barco									16	9,4
Pinaça									1	0,6
Caravela	18	72	2	5	7	6,1	8	17,8	13	7,6
Caravela latina									3	1,8
Caravelão									5	2,9
Caravelão latino									7	4,1
Navio			33	82,5	4	3,5	6	13,3	28	16,4
Navio latino			1	2,5			1	2,2	12	7
Navio redondo							1	2,2	13	7,6
Nau			4	10	101	87,8	29	64,4	73	42,7
Galeão					3	2,6				
Sub-total	**25**	**100**	**40**	**100**	**115**	**100**	**45**	**100**	**171**	**100**
Sem menção	2		6		4					
Total	**27**		**46**		**119**		**45**		**171**	

Fonte: Apêndice B.4

A menção a apenas quatro dessas embarcações no período de 1513 a 1538, eventualmente reflexo de uma indiferenciação tipológica das designações contidas na fonte, poderá, porventura, revelar também uma tendência sintomática: o seu carácter minoritário neste período de tempo. Isso mesmo se depreende dos dados disponibilizados pelo registo alfandegário, que apresenta as caravelas, a par dos barinéis, como tipos de embarcações maioritários nesses primeiros anos do século. Estas constatações em nada contrariam, de resto, o que é consabido acerca das características gerais da frota do reino, e sua evolução neste período, ao mesmo tempo que o próprio aumento global de tonelagens, particularmente visível a partir da década de 40, não deixa de ser corroborado pelas tendências aqui apuradas.

O aumento de ponderações percentuais cabíveis a caravelas e caravelões, e a navios, latinos ou redondos, perceptível, quer no recensemento de 1552, quer nos escritos notariais, deve compreender-se, por outro lado, à luz da especificidade e abrangência destas fontes. Com feito, cremos que os dados por elas fornecidos nos colocam perante uma perspectiva mais aproximada da realidade, já que não se encontram

condicionados por qualquer rota ou função de transporte específica, ao contrário do que acontece com os dados da feitoria de Antuérpia ou os relativos a notícias de corso. Os registos disponibilizados pelas outras duas fontes, por menos condicionados, permitem identificar uma frota mais diversificada, em que o número de caravelas se torna mais significativo, as tipologias mais diferenciadas e outras actividades marítimas, como, por exemplo, a pesca, documentadas. Veja-se o número significativo de barcos, barcas e pinaças para que apontam as notícias coligidas nos cartórios notariais. Uns e outros viabilizam fainas marítimas diferenciadas, funções de transporte, navegação e comércio específicas, mas também o labor diversificado de uns estaleiros navais que, a despeito das evoluções estudadas, parecem ter respondido, tanto a solicitações internas, fossem estas de barcas, caravelas, navios latinos, navios redondos ou naus, quer de solicitações régias, de maior envergadura, corporizadas em galeões, zabras ou naus de grande porte que integrariam a armada do reino. As características apuradas para a frota do rio Ave deverão, ainda, ser analisadas à luz do tipo de transporte marítimo levado a cabo pelos náuticos das duas localidades, e seus destinos preferenciais. O esclarecimento deste *item* remete-se, contudo, para os capítulos seguintes, onde procuraremos fazer as constatações e articulações pertinentes sobre a matéria.

A abordagem que de seguida prosseguiremos perspectiva a frota da vila sob um outro enfoque: o dos invocativos mobilizadas na nomeação dos seus contingentes.

2.3. Onomástica

Esta matéria remete, de forma directa, para o universo mental dos proprietários das embarcações, de algum modo projectado nas invocações a que recorrem para nomear os seus navios. Os elementos que pudemos apurar sobre este domínio sistematizam-se no apêndice A.18. Atendendo à especificidade da matéria a tratar, abordaremos esta questão, já não tendo em conta grupos documentais específicos, mas partindo de um rol geral de embarcações que recenseámos ao longo de toda a investigação. O carácter heterogéneo da sua constituição em nada interfere, ao que cremos, neste tipo de análise. Deparamo-nos, todavia, com graus de representatividade diversos, já que as primeiras décadas de Quinhentos apresentam um número muito menor de referências, facto decorrente das lacunas documentais a que já se aludiu.

A elaboração do quadro obedece aos mesmos critérios que até agora temos procurado seguir. Sempre que possível há-de procurar-se identificar referências duplicadas para evitar resultados enganadores. Os critérios aplicados são os mesmos já atrás enunciados. Considera-se como sendo uma mesma embarcação todas as que correspondam, de forma cumulativa, a pelo menos dois dos seguintes critérios: 1. concordância onomástica, definida também a partir de um cruzamento de designações

afins (ex: Esperança/Nª Srª da Esperança; Conceição /Nª Srª da Conceição; Reis Magos/Três Reis/ Três Reis Magos); 2. coincidência da tipologia da embarcação, quando declarada (caravela, nau, navio latino, navio redondo, caravelão,...); 3. correspondência entre, pelo menos, um dos senhorios quando mencionados; 4. consonância do nome do mestre, quando não mencionado o senhorio, no pressuposto de que muitos mestres eram também senhorios em parte da embarcação; 5. localização das duas ou mais embarcação dentro de um intervalo temporal máximo de 10 anos. Os casos que não correspondam a pelo menos 2 destes critérios foram contabilizados como unidades distintas. Para efeitos de contagem em distribuição cronológia foi considerada apenas a primeira referência à embarcação[232].

Numa primeira abordagem global da informação coligida, destaca-se o predomínio quase absoluto dos referentes de invocação religiosa (96,8%), definindo-se dentro destes uma hierarquia que aponta tendências devocionais que importa compreender à luz dos contextos coevos. Assim, deparamo-nos, em primeiro lugar, com a clara prevalência do culto mariano (35,8% das embarcações têm a invocação de Nossa Senhora ou de Santa Maria); 12% traduzem referentes cristológicos (Jesus, Bom Jesus, Salvador, S. Salvador, Corpo Santo, ou referências à Cruz); 3,3% remetem para dogmas ou mistérios do Cristianismo (Espírito Santo e Encarnação); 2,5% reverenciam os Reis Magos; 1,7% os anjos; cerca de 42% os santos (cf. quadro 36A).

Aproximando-nos de uma mais precisa caracterização deste universo, e no que respeita ao culto mariano, nota-se uma particular devoção a Nª Srª da Misericórdia e a Nª Srª da Conceição, com 22 e 8 invocações, a par de Nª Srª do Rosário, com nove citações. De sublinhar, ainda, a prevalência de referências cultuais directamente imbrincadas em elementos hagiográficos de raíz local. No caso de Nossa Senhora, note-se o número de invocações a Nª Srª ou Stª Mª de Varzim (onze, correspondentes a 4,6% de todo o universo), a Nª Srª de Touguinha (invocação da freguesia próxima e orago de uma das confrarias que congregava as preferências das gentes de Vila do Conde neste

---

[232]A despeito da nossa convicção de que a conjugação destes factores nos dá garantia de rigor na interferência a que procedemos na base de dados, algumas dúvidas subsistiram, e a elas brevemente nos referiremos. Assim, a designação "Calessa", surge na documentação 3 vezes em 1504 e 1505, sendo duas vezes associadas à tipologia caravela (Livros de Receita e Despesa da Alfândega de Vila do Conde-A.N.T.T. - N.A. 511, fl. 48 e 512, fl. 62. Publ. PEREIRA, Cordeiro - op. cit., pp. 250 e 319), e 1 vez apontada como nau (A.N.T.T. - N.A. 799, fl. 173-176v.). A despeito desta discrepância, e perante a exuberância do nome, cremos estar perante uma mesma embarcação. Na impossibilidade de o provarmos, contabilizámos, no entanto, 2 unidades. Quanto à caravela "Galeca", igualmente referenciada no livro da alfândega em 1504, adiantamos a hipótese de se tratar da mesma "Calessa", designação corrompida por quem registava o nome por escrito. Tratando-se, de novo, de uma suposição não confirmada, tomámo-la como distinta unidade. Por fim, quanto ao navio Nª Srª da Neves, referido em 1603 e 1605, cremos também tratar-se de um mesmo vaso, mediante a parcial correspondência tipológica (no 1° registo é apontada como navio, no 2° como navio redondo) e a proximidade cronológica. Sendo, porém, indicados diferentes senhorios: Francisco João em 1603(A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 4, fl. 77-79) e Padre Gaspar dos Reis Carneiro em 1605 (Idem, 1ª sr., lv. 24, fl. 7-8), sem indicação de qualquer relação entre si, decidimos contabizar duas embarcações distintas.

Quadro 36A

Onomástica. Distribuição percentual

Nome da Embarcação	Nº	%
Anjo	1	0,4
Bom Jesus /Jesus	7	2,9
Calessa	2	0,8
Galeca	1	0,4
Corpo Santo	1	0,4
Encarnação	1	0,4
Gaio	1	0,4
Golpelhares	1	0,4
Misericórdia / Nª Srª da Misericórdia	22	9,2
Nª Srª a Nova	1	0,4
Nª Srª da Ajuda / Stª Mª da Ajuda	5	2,1
Nª Srª da Boa Viagem / Nª Srª da Guia	6	2,5
Nª Srª da Conceição /Conceição / Stª Mª da Conceição	12	5
Nª Srª da Esperança / Esperança	5	2,1
Nª Srª da Nazaré / Nazaré	2	0,8
Nª Srª da Piedade / Piedade	2	0,8
Nª Srª das Neves	1	0,4
Nª Srª do Rosário / Stª Mª do Rosário	9	3,8
Nª Srª do Socorro	2	0,8
Pombeira	1	0,4
S. Bartolomeu	1	0,4
S. Bento	2	0,8
S. Boaventura	1	0,4
S. Cristóvão	3	1,3
S. Domingos	1	0,4
S. Francisco	1	0,4
S. João	11	4,5
S. João Baptista	3	1,3
S. Julião	1	0,4
S. Marçal	1	0,4
S. Mateus	1	0,4
S. Miguel / S. Miguel o Anjo	3	1,3
S. Pedro	2	0,8
S. Sebastião	1	0,4
Salvador / S. Salvador	19	7,9
Santiago	10	4,2
Santiago e Cruz	1	0,4
Stª Catarina	5	2,1
Stª Clara	8	3,3
Stª Cruz	2	0,8
Stª Mª da Consolação / Consolação	2	0,8
Stª Mª de Touguinha	3	1,3
STª Mª de Varzim /Nª Srª de Varzim	11	4,6
Stª Mª de Guadalupe	1	0,4
Stª Mª do Lago	1	0,4
Stª Mª dos Anjos	1	0,4
Stº Amaro	1	0,4
Stº André	1	0,4
Stº António / Stº António de Pádua	44	18,3
Stº Espírito	7	2,9
Três Reis Magos / Reis Magos /Três Reis	6	2,5
Vaquinha	1	0,4
Vitória	1	0,4
Total	**240**	**100**

Fonte: Todos os corpos documentais consultados.

século)[233], a S. Julião (invocação da já secular ermida situada à entrada da barra) ou a Nª Srª da Guia e Nª Srª da Boa Viagem, patrona preferida dos mareantes e designação da sua própria confraria. Se a estas últimas associarmos as invocações a Nª Srª do Socorro e a Nª Srª da Ajuda apuramos um total de 5,4% ligado ao culto de protectores em geral, e dos mareantes em particular. No universo das referências a santos, de notar as 8 embarcações denominadas de Stª Clara, directamente associada à instituição religiosa com ascendência secular sobre a vila, ou as onze de S. João, as quais deverão ser somadas às três que invocam directamente S. João Baptista, santo patrono da paróquia e de sua igreja matriz.

Se estes dados apontam para cultos de predomínio local ou profissional, de invocação dirigida a intercessores sagrados que assimilaram, por longas gerações, os apelos dos mareantes da foz do Ave, há um culto que claramente supera todos os outros, à excepção do de Nossa Senhora, pela congregação numa só entidade do maior número de designações. Referimo-nos às 44 invocações a Stº António. Do restante universo hagiográfico, será de destacar: as 10 referências a Santiago, santo motivador das mais devotas peregrinações do espaço ibérico; as 3 menções a S. Cristóvão, uma vez mais padroeiro dos viajantes; as 5 a Stª Catarina. De resto, num cômputo geral, o número de invocações a santos mártires (Stª Catarina, S. Sebastião, S. João) é superior à dos restantes, contando este último universo referências aos padres apostólicos e a fundadores das mais importantes ordens religiosas (S. Francisco, S. Domingos ou S. Bento).

Para uma mais precisa avaliação desta matéria, procuremos fazer uma distribuição cronológica destas invocações, tomando a década como intervalo de distribuição. Os resultados finais apresentam-se no quadro 36B. Algumas limitações à sua análise se destacam de imediato. Em primeiro lugar, o facto de as primeiras décadas do século XVI se encontrarem pouco representadas diminui o rigor de qualquer leitura comparativa. Esta tendência dever-se-à, por certo, a um menor número de embarcações em circulação, mas é motivado, fundamentalmente, pela escassez de fontes, pelo que o universo representado até à década de 40 é, sem dúvida, menos eloquente que o posterior. Em segundo lugar, o elenco hagiográfico é de tal modo vasto que a sua distribuição no tempo conduz a uma dispersão que quase invalida uma interpretação centrada no estudo da implantação e evolução dos seus cultos.

Apesar destes obstáculos, algumas linhas de força parecem destacar-se. Desde logo impõe-se, por exemplo, que os poucos referentes profanos se concentram nas primeiras décadas de Quinhentos, desaparecendo por completo a partir de meados do século. Assim, 4 das 7 invocação que ostentam denominações profanas situam-se na

[233] A especificidade devocional para que estes referentes remetem pode ser testada, por exemplo, no universo das embarcações registadas na feitoria de Antuérpia, no qual estas invocações são exclusivas de barcos provenientes de Vila do Conde, Azurara ou Póvoa de Varzim.

Quadro 36B
Onomástica. Distribuição cronológica

Nome da Embarcação	1500 1509	1510 1519	1520 1529	1530 1539	1540 1549	1550 1559	1560 1569	1570 1579	1580 1589	1590 1599	1600 1609	1610 1621	Total
Anjo							1						1
Bom Jesus /Jesus						2	2	1			2		7
Calessa (a)	2				1								2
Galeca (b)	1												1
Corpo Santo													1
Encarnação							1						1
Gaio	1												1
Golpelhares	1												1
Misericórdia / Nª Srª da Misericórdia				2	8	1	5	2	4				22
Nª Srª a Nova							1						1
Nª Srª da Ajuda / Stª Mª da Ajuda					1		1	3					5
Nª Srª da Boa Viagem / Nª Srª da Guia								1	1	2	1	1	6
Nª Srª da Conceição /Conceição / Stª Mª da Conceição			1	2	1		4	3	1				12
Nª Srª da Esperança / Esperança					1		1	1	2				5
Nª Srª da Nazaré / Nazaré					1			1					2
Nª Srª da Piedade / Piedade					2								2
Nª Srª das Neves (c)											1		1
Nª Srª do Rosário / Stª Mª do Rosário		1				1	1			1	2	3	9
Nª Srª do Socorro											1	1	2
Pombeira					1								1
S. Bartolomeu								1					1
S. Bento								1				1	2
S. Boaventura										1			1
S. Cristóvão	1				1		1						3
S. Domingos										1			1
S. Francisco								1					1
S. João		1			2		3	2	2	1			11
S. João Baptista									2				3
S. Julião			1										1
S. Marçal					1								1
S. Mateus							1						1
S. Miguel / S. Miguel o Anjo					1			2					3
S. Pedro							1			1			2
S. Sebastião				1									1
Salvador / S. Salvador			1	5	7	1	5						19
Santiago					4		1	1	2	1	1		10
Santiago e Cruz									1				1
Stª Catarina	1			1	3								5
Stª Clara				1	4	1	1	1					8
Stª Cruz					1		1						2
Stª Mª da Consolação / Consolação					1		1						2
Stª Mª de Touguinha				2	1								3
STª Mª de Varzim /Nª Srª de Varzim	1			5	4			1					11
Stª Mª de Guadalupe		1											1
Stª Mª do Lago					1								1
Stª Mª dos Anjos					1								1
Stº Amaro							1						1
Stº André					1								1
Stº António / Stº António de Pádua			2		7	1	12	7	7	5	3		44
Stº Espírito			1		6								7
Três Reis Magos / Reis Magos /Três Reis					3		2				1		6
Vaguinha			1										1
Vitória						1							1
Total	**8**	**3**	**7**	**19**	**67**	**6**	**47**	**29**	**22**	**13**	**12**	**7**	**240**

Fonte: Todos os fundos documentais consultados

primeira década, e mesmo nos primeiros 5 anos do século. Tal acontece com a caravela e nau "Calessa", a caravela "Galeca"[234], e com os navios "Golpilhares" e "Gaio". As restantes três situam-se, respectivamente, nas décadas de 20 (o navio "Vaquinha"), 40 (a nau "Pombeira") e 50 (a nau "Vitória"). De notar que duas destas designações remetem para apelidos de duas famílias ligadas, através de gerações, às navegações: os Gaios e os Pombeiros, e que pelo menos uma terceira, a "Vaquinha", aponta para referentes anímicos. Os dados são, contudo, muito restritos para se definirem tendências. Notória é, porém, e sem margem para dúvidas, a total sobreposição desta nomenclatura por aquela decorrente do universo sagrado. De resto, as poucas indicações exteriores ao mundo sagrado, em particular aquelas situadas em 1504-05, poderão ser sobrevivências de práticas que teriam conhecido maior representatividade no século anterior. Pretende-se dizer que talvez se tenham registado em Vila do Conde quatrocentista idênticas tendências às apontadas para a Galiza por Elisa Priegue[235], ou por Amândio de Barros para o burgo portuense[236]. Ambos os autores evidenciam a frequência com que embarcações medievais desses espaços eram designadas a partir de invocações de natureza antroponímica, geográfica, anímica ou lúdica.

Um segundo vector analítico em evidência é o da precocidade com que se reverenciam os patronos locais: Stª Mª de Varzim é invocada na primeira década do século, S. João na seguinte, S. Julião nos anos 20, enquanto Stª Clara e Stª Mª de Touguinha surgem neste conspecto desde a década de 30. Quanto aos restantes agentes reverenciais que dominam estas três primeiras décadas, destaca-se, de forma clara, o culto ao Salvador, manifesto em 5 referências na última dessas três décadas.

Com efeito, quer o culto cristocêntrico, quer o mariano começam a prefigurar-se com clareza apenas a partir da década de 40, altura em que se assiste, de igual modo, a uma diversificação das invocações, com presença manifesta dos mistérios e dogmas do Cristianismo, como se pode ver no culto do Espírito Santo. No que a estas realidades cultuais se refere, o que aqui sublinhamos articula-se em tudo com as práticas que sabemos incentivadas pela estrutura institucional da Igreja, e com as linhas nucleares das propostas de reforma católica. O mesmo se diga do culto a Stº António, claramente alicerçado neste universo desde a mesma década de 40, mas que sabemos ser, em Portugal, muito anterior.

As referências, a partir da década de 20, a Nª Srª da Conceição, ou Nª Srª da Misericórdia, em nada contradizem o que afirmámos sobre o desenvolvimento mais tardio do culto mariano, já que estas invocações entroncam, uma vez mais, em balizas mentais

---

[234] Veja-se o que sobre estas embarcações se disse em nota anterior. "Calessa" surgirá aqui, porventura, por "Caleça" e "Galeca" talvez resulte, como dissemos, da corruptela da primeira designação.

[235] FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Galicia en el comercio maritimo medieval*, Santiago de Compostela, Fundação Pedro Barrie de la Maza / Universidade de Santiago, 1988.

[236] BARROS, Amândio Jorge Morais - *S. Pedro de Miragaia, uma confraria de gentes do mar no Porto do século XV*, Porto, 1991 (Dissertação de mestrado polic.). Veja-se também o trabalho do autor, a publicar: *Barcos e gentes do mar do Porto(séculos XIV- XVI).*

de índole social e local. Para além do consabido movimento de multiplicação das confrarias no reino, enraizado na acção determinante de D. Leonor, e do prestígio social associado aos seus confrades, é preciso que recordemos que a Santa Casa de Misericórdia de Vila do Conde foi fundada em 1510, sendo pouco posteriores a essa data as invocações a que nos referimos.

Em suma, o que pretendemos sublinhar é o facto de as preferências dos homens do mar que estudamos, senhorios de embarcações de pequeno, médio ou grande porte não dispensarem, no decurso do século XVI, o universo sagrado como espaço referencial invocatório, aí se manifestando práticas condicionadas, em simultâneo, por tendências cultuais extensivas a todo o espaço cristão, e também aquelas enraizadas no espaço local. Importa ainda anotar a preferência de alguns senhorios por uma particular devoção, manifesta no facto de a embarcações sucessivas ou cumulativas de sua propriedade ser atribuída a mesma invocação. Dois exemplos documentam o que dizemos:

1. Gonçalo Anes Pachão, piloto, possuiu, em distintas parcerias, e ao que tudo indica, de forma sucessiva, três naus a que chamou "Nª Srª da Guia", en contrando-se a primeira, de que era parceiro Francisco Pires, em construção em 1578. Vendida esta nau, foi proprietário de uma segunda, juntamente com o mesmo Francisco Pires, e com João Pires. Sendo esta embarcação tomada por corsários, faz-se referência, em 1597, a uma terceira que em sociedade com Manuel Nunes e António Fernandes Poeirinha tivera[237].

2. Pedro Gonçalves Mourão, mercador, proprietário de três embarcações de tipologia distinta: em 1575 havia perdido, no percurso de retorno da Ilha de S. Tomé, num ataque de corsários franceses, uma nau; em 1578 surge como parceiro de uma pinaça, fretada para transporte marítimo com destino ao Algarve; em 1586 doa a Manuel Fernandes Peixinho, mareante, como parte de dote de casamento de sua filha, o terço de um navio latino de que era proprietário. Todas estas embarcações, possuídas com diferentes parceiros, se chamavam "S. João"[238].

Tais informações, ao identificar parcerias, remetem-nos para uma questão que permanece em aberto: a dos sistemas de propriedade e exploração dos efectivos navais. Dessa matéria trataremos a seguir. Com efeito, estudada a frota naval a partir do número de efectivos identificados em conjuntos documentais significativos; avaliado, com a aproximação possível, o poder naval da vila em relação a outros portos do reino; explicitado o universo mental e religioso para que as suas invocações directamente apontam, impõe-se o prosseguimento de uma análise que incida sobre as estratégias de investimento e formas de propriedade e exploração das embarcações, única aliás capaz de nos aproximar das motivações dos seus proprietários e da tipologia de serviços prestados.

---

[237] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv.8, fl. 156v-158; lv. 13, fl. 46-48; lv. 21, fl. 160-161.
[238] Idem, lv. 7, fl. 85-86v. e fl. 108-110; lv. 8, fl. 70-71v.; lv. 13, fl. 85v-87v.

2.4. Sistemas de propriedade e exploração

Afirmámos já, a propósito do perfil dos contratadores da fábrica naval, que os seus promotores são, na maioria dos casos, os proprietários e os directos exploradores das embarcações. Assim, aquilo que de seguida diremos confirma duas ideias que previamente destacamos: 1ª a de serem os senhorios das embarcações, do ponto de vista profissional, maioritariamente pilotos; 2ª. a da posse e exploração dos efectivos navais presumirem a dinamização de sistemas de parcerias que constituem, ao que tudo indica, mera continuidade dos anteriormente definidos para a construção da embarcação. Acrescentemos a estas ideias uma terceira, decorrente do próprio sistema de exploração da embarcação: a de que a sua gestão resulta, com frequência, de um processo de delegação de poderes, em que os vários proprietários confiam, por procuração, as suas prerrogativas a um só elemento da sociedade, que exerce, rotativamente, as funções de mestre. Procuremos ilustrar, de forma circunstanciada, cada uma destas ideias, que cremos nucleares para a compreensão das estratégias de exploração das embarcações.

Essa acumulação, num só indivíduo, dos estatutos de senhorio, mestre e piloto fica, desde logo, clara no já estudado universo documental criado pelos processos de indemnização das vítimas dos corsários franceses, com referências desde 1513 a 1538. Assim, dos 23 indivíduos identificados como senhorios de embarcações[239], 16 são reconhecidos pilotos coevos. Do mesmo modo, dos 40 indivíduos apresentados no censo de 1552 como proprietários de navios[240], 29, isto é, 72,5%, são igualmente pilotos que a fonte não nomeia como tal, mas que um mero cruzamento de dados permite identificar com segurança. Por fim, da totalidade dos proprietários de embarcações, cuja profissão é assinalada ou passível de atribuição em registos notariais, 115, isto é, 61,5%, são também pilotos[241]. Importa notar que esta proporcionalidade sobe de modo notório quando contados os casos de posse cumulativa ou sucessiva de embarcações que aqui excluímos, já que a análise estatística efectuada incide apenas no universo singelo de senhorios, excluindo-se as propriedades múltiplas. Destas falar-se-á adiante. As restantes profissões distribuem-se do modo indicado no quadro 37A.

Para uma leitura mais qualificada deste quadro, convém assinalar que, entre os 45 mareantes, 5 são referenciados também como pescadores, e que entre os 6 cavaleiros fidalgos, estatuto que não veicula, de facto, qualquer desempenho profissional, identificámos alguns dos mais importantes homens de negócio da vila, já por nós referenciados como ligados à construção naval, situando-se entre eles, por exemplo, Pedro de Barros Carneiro, André Afonso Folgueira e Gaspar Rodrigues do Lago.

---

[239] Vd. apêndice B.4.
[240] Idem.
[241] Idem.

Quadro 37A

Senhorios de embarcações (1560-1620)

Distribuição por profissões

Profissões	Nº	%
Calafate	1	0,5
Cavaleiro Fidalgo	6	3,2
Marente	45	24,1
Mercador	18	9,6
Padre	1	0,5
Patrão-mor da Ribeira de Lisboa	1	0,5
Piloto	115	61,5
Total Parcial	**187**	**100**
Sem menção	23	
Total	**210**	

Fonte: A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr, *passim*

De notar, ainda, a emergência de 18 mercadores neste universo. A primeira menção a um deles como senhorio ocorre apenas em 1575, escalonando-se os números, no tempo, do seguinte modo: seis menções na década de 70, três na de 80, seis na de 90 e três no primeiro decénio de Seiscentos. Saliente-se, de igual modo, a sua particular apetência para se associarem com técnicos de navegação, o que ocorre em 77% dos casos. Esta tendência é perfeitamente compreensível à luz dos desempenhos necessários à gestão das embarcações, tornando-se estes últimos imprescindíveis às actividades de navegação subsequentes.

Importa que se sublinhe a existência de outro tipo de senhorios: as mulheres, que são, na sua maior parte, viúvas de possuidores de parcelas de navios, dos quais, por herança, assumem a propriedade total ou parcial. Confrontadas com a posse de objectos que não podem directamente gerir, os procedimentos dominantes passam, ou pela venda imediata desse bem, ou pela delegação sucessiva de poderes em homens do mar, em geral seus familiares (pais, filhos ou genros), para fretarem, exercerem funções de mestres ou tomarem contas dos rendimentos obtidos. Por estas mesmas circunstâncias, as ocorrências de propriedades femininas não são muito numerosas, como se vê pelas 16 referências, num universo de 210 senhorios, detectados entre 1560 e 1620[242].

Identificados os proprietários, centremo-nos nos mecanismos de aquisição dos efectivos. Desta matéria falámos já ao tratar de assuntos relacionados com a fábrica

[242] Idem. Destas 16 menções 14 são viúvas de anteriores proprietários e 2 surgem como directas proprietárias sem que se faça qualquer menção à via pela qual adquiriram esse estatuto.

naval. Apurámos, então, que a maior parte dos agentes particulares que contratavam a construção de embarcações eram pilotos, mareantes ou mercadores e faziam-no, ao que tudo indica, visando a sua auto-exploração, que era, sem dúvida, a via maioritária de acesso à posse de embarcações. Evidenciámos, então, a importânia assumida pelos mecanismos creditícios neste sistema de aquisição. Outras vias poderão, no entanto, ser documentadas em paralelo. De facto, dissidências entre parceiros, necessidade de capital para aplicar em novos investimentos ou sujeição do navio a danos dificilmente reparáveis, colocam no mercado, como objectos de compra e venda, embarcações já construídas e em exploração.

Para ilustrar o que dizemos, citaremos alguns casos concretos, os quais, não esgotando as ocorrências recenseadas, evidenciam uma estratégia meramente exemplificativa. Assim, em 1560, três pilotos da vila adquirem a três mareantes da Figueira da Foz, por apenas 15.000 reais, um navio latino encalhado no rio Ave, o qual teriam que desencalhar e recuperar às suas custas[243]. Do mesmo modo, em 1580, João Ramos, piloto, vende a três mareantes da vila metade da sua parte da nau Stº António, a qual se encontrava em reparação no estaleiro de Azurara, devido aos elevados custos da reparação e ao facto de entre ele e o outro parceiro, Manuel Alvares Galhão, correrem litígios insanáveis em torno da divisão dos respectivos dispêndios. Devia-se a venda à necessidade de pagar a seus credores, João Rodrigues do Lago e Gaspar Salgado, os quais haviam adiantado dinheiro para o referido conserto[244]. O mesmo piloto vende, em 1584, 2/3 de uma embarcação com o mesmo nome a dois mareantes de Matosinhos, comprovando a prática de se estabelecerem partilhas de embarcações com senhorios de fora[245]. Isso mesmo acontece já em 1566, data em que o mareante Vicente Casado vende a um outro de Viana metade de um navio redondo, com condição de este passar a estar sempre ancorado na vila de Viana, isto é, apto a prestar serviços a partir dessoutra vila[246]. Note-se que, neste último caso, essa parte do navio havia-a ele adquirido, por arrematação judicial, a um outro navegante vilacondense. Este exemplo documenta a prática de transferência de propriedades por via judicial, constituindo uma forma de expropriação por sentença.

Formas de aquisição alternativas, estatisticamente menos dominantes, veiculam-se pela herança[247] ou pela dotação de parte de embarcações[248]. Outras há,

---

[243] A.D.P. - Fundo Notarial V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 1, fl. 167-168v.
[244] Idem, lv. 10, fl. 23-27 e 31v.-34v.
[245] Idem, 3ª sr., lv.1, fl. 22v-23.
[246] Idem, 1ª sr., lv. 3, fl. 99-100v.
[247] Vejam-se os 14 senhorios de embarcações identificados como viúvas e herdeiros de proprietários já falecidos (cf. apêndice B.4).
[248] Tal prática está documentada em cinco dos dotes de casamento que levantámos nos livros de registo notarial, situados nos anos de 1575, 1585, 1586, 1592 e 1603, envolvendo, respectivamente, 1/6 de uma nau, 1/4 de um navio latino, 1/3 de outro navio latino, 1/3 de um barco ainda em construção e parte de uma nau também ainda no estaleiro, da qual o noivo deveria ir por mestre(cf. A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 1, fl. 78-79; 1ª sr., lv. 7, fl. 7v.-8v.; lv. 18, fl. 1-2v. e 3ª sr., lv. 4, fl. 77-79). Tais ocorrências prendem-se com as frequentes alianças matrimoniais que ligam, como sogros e genros,

porém, de registo excepcional na documentação, mas bem comprovativas da versatilidade dos sistemas de investimento divulgados no espaço e tempo em estudo. Centremo-nos, a título de exemplo, na notícia manifesta num registo notarial de 19 de Dezembro de 1586, em que um João Gomes Barbudo, mareante, dá em dote de casamento de sua filha 1/3 do navio latino "Santiago", do qual não era ainda proprietário, já que o deveria pagar através das sucessivas viagens que faria como seu mestre, não recebendo, pelo desempenho de tal função, qualquer remuneração[249]. Importa que se esclareça que os senhorios dos dois restantes terços eram Pedro de Barros Carneiro e André Afonso Folgueira, homens de negócio da vila, mas não agentes de navegação. Este exemplo é bem demonstrativo das associações necessárias entre capital e saber técnico, transformando os navegantes em sócios privilegiados de mercadores ou outros homens de negócio, ao mesmo tempo que evidencia a possibilidade de acesso à propriedade destes instrumentos de trabalho, mesmo por parte daqueles que não dispunham de qualquer parcela, ainda que mínima, de capital. Nestas ocorrências o capital que investem é o próprio saber.

O cerne de muitos destes mecanismos inventivos de acesso à propriedade passa, sem dúvida, pelo regime das parcerias, estratégia nuclear de aquisição e gestão de vasos marítimos, do qual temos desde cedo notícias. De facto, o sistema de propriedade partilhada encontra-se já patente nos dados sistematizados por Ana Maria Ferreira referentes às primeiras décadas do século XVI, ainda que referenciado a apenas um pequeno número de casos (3 dos 23 com menção a senhorios dos navios atacados)[250]. A sua existência não perpassa, no entanto, no censo naval de 1552, nem se encontra referida em nenhum dos 40 registos em que o proprietário é indicado. Cremos, porém, que este facto decorre do tipo de registo efectuado, e não da projecção de um quadro real. Com efeito, seria suficiente ao escrivão anotar apenas um dos vários donos, já que o que importava assinalar era a identificação da embarcação. De outro modo, como justificar um panorama que se situaria nos antípodas do que sabemos por outras fontes acerca dessa prática? Lembremos que já em 1540, no depoimento de testemunhas ouvidas no processo que envolvia o derrube dos açudes no rio Ave, se apresenta a opção pela constituição de parcerias como estratégia nodal de enriquecimento.

De resto, a comprovação plena da sua existência, a partir de 1560, sugere o seu prévio enraizamento na prática do tempo. Centremo-nos, pois, na análise concreta dos dados proporcionados pelos registos notariais, os mais eloquentes sobre esta matéria. Dos 165 registos que mencionam proprietários de embarcações, 126, ou seja, 76,4%, identificam posse em parceria. O número de elementos por sociedade distribui-se da forma explícita no quadro 37B. Note-se, de resto, que nos restantes registos, o facto de

---

agentes de navegação. Desta matéria falaremos, porém, no próximo capítulo.

[249] Idem, 1ª sr., lv. 13, fl. 268v.-270.

[250] No conjunto das embarcações registadas nos livros de receita da alfândega de 1504/05, publicados por PEREIRA, Cordeiro - *op. cit.*, essa realidade não é, de igual modo, manifesta. Dos 17 casos recenseados, apenas 1 regista uma parceria.

se identificar um só senhorio não exclui a possibilidade de existirem outros, os quais não são, pela natureza do acto notarial, referidos na fonte.

Quadro 37B

Número de proprietários de embarcações em sistemas de parceria

Nº de elementos por parceria	Nº de Ocorrências	%
1	39	23,6
2	34	20,6
3	28	17
4	19	11,5
5	1	0,6
Nº Indefinido	44	26,7
Total	**165**	**100**

Compreende-se, no contexto que o quadro exprime, que seja usual a posse de parcelas de embarcações de valor e amplitude díspares e variáveis, mesmo dentro da própria parceria. Exemplos de propriedade de fatias que vão desde 1/2 a 1/6 ou mesmo 1/7 do navio dominam, pois, o universo em estudo (cf. apêndice B.4). Do exposto, retenhamos o essencial: a multiplicação de pequenos investidores que se associam para adquirir e gerir um objecto que requer investimentos significativos. Estes dados apenas confirmam, afinal, a realidade já apurada para domínios como o dos contratos de construção naval, de que a seu tempo falámos. Note-se, porém, que este sistema financeiro, ainda que registado em tempos anteriores, não deverá ter- se vulgarizado antes da década de 40, altura em que é insistentemente notado pelos contemporâneos, como vimos, já que os dados disponibilizados para 1504/05 e para 1513/38 não o documentam senão em números muito pouco significativos. A evolução apontada para a dinamização desta estratégia poderá ser compreendida se se atender às características apuradas para a frota naval em termos de progressão volumétrica e, concomitantemente, de níveis de investimento. Com efeito, este procedimento operativo teria possibilitado, afinal, aos agentes de navegação e comércio da vila manterem-se activos e intervenientes no processo de projecção marítima para o exterior, apesar da complexificação dos desafios, quer de natureza técnica, quer financeira.

Centremo-nos, por fim, na discussão de um outro traço marcante, desta feita do sistema de gestão das embarcações. Referimo-nos ao exercício cumulativo das funções de mestre e senhorio, facto decorrente, de resto, da circunstância de os proprietários serem, maioritariamente, técnicos de navegação. Com efeito, o sistema de rotatividade dos vários proprietários no exercício dessas funções assegura a cada um deles a possibilidade de acumular à sua quota parte de lucro, decorrente da armação e comércio

ou de simples serviços de fretamento, a remuneração resultante do exercício do cargo de mestre. Assim se compreende que muitos dos indivíduos, identificados como mestres de navios, sejam os seus próprios senhorios e homens que a globalidade da documentação municipal nos apresenta como pilotos. O facto de em 63 dos 73 registos de navios cujos mestres são também referidos[251], estes se identificarem com um dos elementos da sociedade proprietária, sendo em duas das ocorrências seus filhos, é testemunho suficiente do que afirmámos, pelo que nos dispensamos de maiores comprovativos.

Entre os poderes que os restantes senhorios delegam naquele que desempenha a função de mestre, repetidamente se encontram: os de fretar, aparelhar, tratar do fornecimento da embarcação em homens e mantimentos, podendo para tal tomar dinheiro a câmbio ou a partidas, receber e dar quitação de fretes e ganhos e, ainda, vender o navio quando em absoluto necessário ou se considerado vantajoso. Uma multiplicidade de procurações passadas por proprietários de embarcações com o fim de permitir a um terceiro, em geral seu parceiro, "*grangear e beneficiar*" a parte que é sua propriedade prova abundantemente o já dito[252]. A estas funções poderia, por excepção, acumular-se a de efectuarem seguros[253].

O regime de parcerias, associado à prática de acumulação de estatutos técnicos com os de propriedade, focaliza uma dinâmica que deve ser compreendida em íntima associação com o perfil profissional dominante dos proprietários e remete para um modelo de gestão complexa que pressupõe a coordenação constante de expectativas e procedimentos entre os vários membros da parceria. Facultando o acesso a bens e negócios a que individualmente cada um dos elementos não acederia, este esquema de propriedade e exploração implica a existência de mecanismos consolidados de um sistema de sociedades por quotas, vector económico de teor capitalista.

No que se refere ainda aos sistemas de propriedade e exploração, mantém-se em aberto a questão da posse cumulativa ou sucessiva de várias embarcações. Quanto a este domínio de discussão, consideramo-lo ilustrado em particular em dois corpos documentais que aqui amplamente se utilizou: o relativo às vítimas de corso dos franceses na primeira metade do século e o patente nos livros de registo notarial indicados no apêndice B.4.

Do primeiro conjunto de dados, cremos poder identificar três indivíduos que parecem preencher este perfil. Referimo-nos a João Antão, Pantaleão Alvares Landino e Fernão Lopes. Declara o primeiro, em 1521, dois ataques a navios seus: o primeiro saqueado e levado por corsários da Picardia na costa da Irlanda[254]; o segundo também aí

---

[251] Vd. apêndice B.4.

[252] Citemos algumas dessas procurações, contidas nos livros de registo notarial, a saber: 1ª sr., lv. 3, fl. 66-67; lv. 6, fl. 99-100v. e 181v.-183; lv. 7, fl. 68-69, 71-72v. e 72v.-73v.; lv. 9, fl. 72-74v.; lv. 10, fl. 47-49; lv. 12, fl. 17-18; lv. 12, fl. 101-102; lv. 13, fl. 187-189v. e 220-221; lv. 17, fl. 31-32; lv. 24, fl. 7-8; lv. 30, fl. 127-128v.

[253] Idem, 1ª sr., lv. 6, fl. 142v.-144v.

[254] A.N.T.T. - C.C., II Parte, mç. 219, doc. 91.

atacado por corsários normandos[255]. O facto de o primeiro ter sido levado pelos atacantes sugere vivamente que a segunda ocorrência envolve uma distinta embarcação. Um terceiro caso é reclamado pelo mesmo agente, desta feita em 1528[256]. A designação genérica de "navio" com que se identifica a embarcação e o facto de não ser referido o seu nome impedem-nos de discutir a possibilidade de se tratar ou não da segunda das embarcações referidas em 1521.

Pantaleão Alvares Landino declara também dois ataques no ano de 1524, um em Maio[257], outro em Setembro: o primeiro no mar das Canárias; o segundo nas Berlengas. De igual modo o facto de, na primeira ocorrência, embarcação e mercadoria terem sido tomadas permite a identificação de 2 embarcações distintas de que ele era igualmente senhorio. A sua existência tão próxima no tempo faz-nos apontar para propriedade cumulativa, mais do que sucessiva.

Finalmente, Fernão Lopes, reconhecido piloto da vila, declara três ataques de que embarcações suas foram vítimas: um em 1524[258] e 2 em 1528[259]. A circunstância de neste último ano se especificar a tomadia de 1 caravela e uma nau de 2 gáveas, possuída esta em parceria com Sebastião Gonçalves Colão e Ambrósio Teixeira, não deixa margens para dúvidas sobre a posse cumulativa das duas embarcações.

É certo que o recenseamento de 1552 não regista nenhum caso de propriedade cumulativa, mas a documentação notarial fá-lo de forma clara. Dada a abundância dos casos, abandonaremos as análises circunstanciadas para uma vez mais reduzir a números a projecção desta realidade. Assim, dos 210 senhorios identificados[260], 45, número correspondente a 21,4% do universo, é apresentado como possuidor de mais do que uma embarcação. Destes, 34 surgem como proprietários de dois navios, 7 de três e apenas 4 teriam possuído quatro embarcações.

Entre as causas que conseguimos respigar como estando na origem de posses sucessivas, encontra-se a venda da embarcação ou a sua perca, motivada, em primeiro lugar, por ataques de corso, responsáveis pela tomadia de navios (com este resultado apurámos apenas quatro casos em registos notariais efectuados entre 1560 e 1620)[261], ou por naufrágios ou danos irreparáveis que motivam o abatimento ou transação forçada dos mesmos. Na documentação consultada registámos, porém, apenas 5 referências a este tipo de causalidade para o mesmo período[262], o que atribui a estes factores um peso pouco

---

255 A.N.T.T. - C.C., I Parte, mç. 50, doc. 31 e II Parte, mç. 223, doc. 37; Gavetas, XV, 24, n°3, doc. 12
256 A.N.T.T. - C.C., II Parte, mç. 223, doc. 24 e Gavetas, XV, mç. 24, n° 3, doc. 11.
257 A.N.T.T. - C.C., I Parte, mç. 50, doc. 31; Gavetas, IV, 24, n° 3, doc. 9.
258 A.N.T.T. - Gavetas, XV, 24, n° 3, doc. 5,7,12.
259 A.N.T.T. - C.C., II Parte, mç. 173, doc. 46 e mç. 220, doc. 64.
260 Cf. listagem em apêndice B.4.
261 Estas ocorrências são noticiadas por registos de 1566, 1575, 1586 e 1597, reportando-se esta última ao ano de 1594 (A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 3, fl. 129v-130v.; lv. 7, fl. 85-86v. e 108-110; lv. 13, fl. 46-48 e 3ª sr., lv. 3, fl. 19v.).
262 Os registos que os referem datam de 1560, 1565 (2), 1566 e 1585 e encontram-se registados in Idem, 1ª sr., lv.1, fl. 167-168v.; lv.2, fl. 140-141 e fl. 17v-19 (2° caderno); lv. 3, fl. 72v-73v. e lv. 11, fl. 72v.-75. Note-se que, na maior parte destes casos, apenas se diz que a embarcação se perdeu, referindo-se a

significativo no universo que estudamos. Uma vez mais a eloquência das fontes pode condicionar a análise factual. Lembremos que os casos de corso dos franceses analisados por Ana Maria Ferreira para a primeira metade do século XVI (47 no total) apontam para um número bem mais elevado de ataques a embarcações de Vila do Conde, ainda que a parcela daquelas que eram tomadas e, portanto, perdidas, corresponda apenas a uma pequena porção da totalidade dos casos coligidos.

A questão da venda de navios, de que já falámos atrás, merece-nos, ainda, algumas outras considerações. Com efeito, para além das vendas efectuadas no espaço da vila, as quais motivam uma mera transferência de senhorios, sem que isso corresponda a uma perca efectiva no conjunto da frota naval local, outras há que correspondem a abate, pois, de facto, o navio é vendido no exterior e para o exterior. A constância com que nas procurações surge a cláusula a permitir a venda de efectivos navais no decurso de viagens é, quanto a nós, demonstrativa de que essa prática deveria ser corrente.

As vendas ao exterior que recenseámos, e de que falaremos de seguida, não especificam, porém, se essas transações se efectuavam por imperativos técnicos (danos irreparáveis ou incapacidade de navegação, por exemplo) ou por estratégias de mercado, podendo constituir-se como fonte de lucros significativos. Cremos que essas duas situações deveriam ocorrer em paralelo. Os valores mencionados nas fontes parecem apontar, de facto, para as duas realidades. Assim, a venda do navio latino St° António, em 1579, na Ilha da Madeira, por apenas 84.000 reais, no decurso de uma viagem às Ilhas Canárias,[263] sugere a existência de danos significativos, enquanto, pelo contrário, outros registos apontam para uma situação diversa. São eles a transação de quatro naus: uma vendida em 1578, na cidade de Lisboa, por 1.000 cruzados[264]; uma outra venda efectuada em Mallorca, em 1580, no retorno de uma viagem a Veneza, por 1.150 cruzados[265]; uma terceira realizada no exterior, mas sem local declarado, por 1.100 cruzados[266]. Acrescente-se a venda de uma outra nau, em 1577, em Lisboa, por 3.000 cruzados[267], e perceber-se-à que a ideia de lucro não se encontra ausente destas operações. De facto, uma mera confrontação com o valor de 135.000 reais, indicado para 1/3 de um navio redondo acabado de construir nos estaleiros da vila em 1571[268] (o que corresponde a um total de cerca de 1.000 cruzados), prova que os valores acima indicados e aplicados a embarcações usadas, mesmo que não saibamos o respectivo tempo de circulação, corresponderiam a estratégias de venda visando o lucro.

---

cobrança dos respectivos seguros, pelo que presumimos tratar-se de naufrágios.

[263] Idem, 1ª sr., lv. 9, fl. 70-72.

[264] Idem, lv. 8, fl. 133v-135v. Note-se que a venda de embarcações em Lisboa deveria ser frequente, como comprova um registo notarial de 1560, que refere a venda, nessa cidade, de uma outra nau de Vila do Conde que tinha efectuado uma viagem a S. Tomé (Idem, 1ª sr., lv. 1, fl. 167-168v.), ou um terceiro de 1579 (Idem, lv. 9, fl. 52-53v.), ambos sem menção aos valores da transação.

[265] Idem, 1ª sr., lv 9, fl. 225-229.

[266] Idem, lv. 10, fl. 92v-93v.

[267] A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 8. Capela de Simão Afonso de Faria. Inventário de bens, fl. 19.

[268] A.D.P. - Fundo Notarial V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 6, fl. 141-142v.

Apontados alguns dos factores condicionantes das estratégias de posse sucessiva de navios, importa que nos debrucemos sobre as posses cumulativas. A pouca precisão dos dados e a prática, a que já nos referimos, de se nomearem embarcações adquiridas de forma cumulativa e/ou sucessiva com a mesma invocação religiosa dificulta a tarefa de contabilizar os casos em que ocorre essoutra situação. Através de procedimentos simultâneos de identificação onomástica e de parcerias de propriedade, e estabelecendo, ainda que de forma algo aleatória, o período de 5 anos como intervalo máximo dentro do qual se poderiam situar posses cumulativas, chegamos ao número de 20 casos de agentes que possuiriam, ao mesmo tempo, mais do que uma embarcação, o que limitaria essa prática a menos de 10% do universo considerado. Em nenhum dos casos, a posse simultânea envolve mais do que 2 embarcações[269] e, quanto a tipologias, as variáveis são numerosas, envolvendo combinações que vão desde a posse apenas de barcas, ou só de naus, a ocorrências de propriedade simultânea de caravelas e navios (redondos ou latinos), barca e nau ou mesmo de 1 pinaça e 1 nau.

Esta distribuição não é isenta de significado, já que distintas tipologias navais exigem diferentes investimentos e destinam-se, com frequência, a diversas finalidades de exploração. Ainda que saibamos não existirem tipologias exclusivas de determinada rota ou actividade, o facto é que se definem tipologias e calados dominantes em função destas duas variáveis, como já verificámos a respeito das rotas que asseguram a ligação dos circuitos de comércio ultramarino com a feitoria portuguesa na Flandres. Não é, de resto, assintomático o facto de os 6 casos de presumível posse cumulativa de naus corresponderem a pilotos que identificaremos *a posteriori* como agentes económicos de vulto ligados às navegações e tráfego ultramarino, a saber: Baltasar Dias, Belchior Gonçalves Verguinhas, Francisco Gonçalves do Cabo, Manuel Alvares Galhão, Sebastião Afonso Gaio e Gaspar de Santiago. A este grupo junta-se Manuel Dias, mercador, o qual surge, nos anos de 1579 e 1580, possuidor de uma nau Esperança e outra N^{a} Sr^{a} da Esperança. Apesar da identidade onomástica, as distintas parcerias que lhes estão por trás leva-nos a supor tratar-se de duas embarcações distintas.

Ainda que condicionados pelas limitações impostas pelas fontes e impossibilitados de fazer um estudo rigoroso da frota naval de Vila do Conde a partir de qualquer cadrasto geral de embarcações, procuramos, com os recursos disponíveis, contabilizar efectivos, apontar algumas tendências evolutivas de natureza estatística, avaliar tipologias e volumetrias dominantes, ponderar as contribuições de Vila do Conde na globalidade da frota naval do reino, apresentar números e perfis profissionais dos seus senhorios e definir os vectores que estruturam um sistema dominante de propriedade e

[269] Algumas dúvidas poderão subsistir quanto ao caso de Amador Gonçalves, mareante, a quem é atribuída, entre 1565 e 1568, a posse de 3 barcas, não tendo, porém, uma delas designação específica, pelo que pode tratar-se de uma repetição.

exploração. Estabelecido o objecto em análise a partir destes elementos de caracterização e de referência, importa que se avaliem os seus desempenhos concretos, os serviços prestados e as rotas percorridas. Estas vertentes de análise encontram-se, todavia, directamente condicionadas pelo perfil de actuação económica dos seus proprietários e exploradores e pelos contextos globais de navegação e comércio com que se articulam, Dessas matérias falaremos em capítulos posteriores[270].

Deter-nos-emos, de seguida, na apreensão de um terceiro elemento essencial à dilucidação da logística naval: os náuticos.

[270] Vd. II.B.1 e B.2.

CAPÍTULO 3

NÁUTICOS

Ao procurarmos aproximar-nos do universo dos agentes humanos que directamente intervêm nas navegações e comércio ultramarinos, impõe-se, desde logo, que os contemos, seguindo um imperativo de cálculo de efectivos, e os distribuamos, quer por categorias profissionais, quer por períodos de tempo. Estes procedimentos deverão apontar, de forma concomitante, para o dinamismo com que a vila e as suas gentes actuaram na expansão marítima quinhentista e para o delinear de ciclos de desenvolvimento neste sector.

Ora essa imprescindível e aparentemente simples operação de contagem conduz-nos às maiores dificuldades, à falta de qualquer recenseamento efectivo destes homens. Um registo geral, distribuído por estatuto profissional, deveria ter existido, quer a nível da administração central, quer local, pelo menos desde 1591, como se infere da legislação filipina que inequivocamente o prescreve[271] e como atestam as cartas de privilégio passadas a alguns desses técnicos de navegação, fundamentadas no seu prévio registo nesses livros de recenseamento[272]. Para além deste, que se pretendia extensivo a todo o reino e a todas as categorias profissionais ligadas às navegações, outros, sectoriais ou parcelares teriam também existido, elaborados em função de colaboradores específicos de certas instituições ligadas às navegações: Casa da Guiné, Casa da Mina, Casa da Índia. Quanto ao seu desaparecimento, ele surge afinal solidário dos destinos conhecidos para a globalidade da documentação destas instituições.

Pelo exposto, e tendo em conta o que foi dito acerca das dificuldades de pesquisa e de identificação de agentes locais a nível da documentação produzida pelas instâncias de poder central[273], torna-se compreensível que a base de dados que constituímos sobre estes náuticos esteja essencialmente alicerçada nos fundos documentais locais, em particular na documentação directamente produzida em Vila do Conde. Registos paroquiais e notariais, actas de vereação, listagens de colectas de impostos, assim como todo o fundo documental da Misericórdia da vila, cujo acesso nos foi gentilmente facultado pelo respectivo Provedor, apresentam-se como espólio de valor inestimável para uma aproximação a esta matéria, à falta generalizada de róis ou recenseamentos que sabemos ter existido, mas que o tempo e os homens delapidaram. Entre estes estariam, por exemplo, os livros de registo da Confraria dos Mareantes, cuja documentação e compromisso parecem ter desaparecido sem deixar memória, e que, à

---

[271] Referimo-nos ao alvará régio sobre a matrícula dos oficiais de navegação e da ribeira e bombardeiros, de 1591, publ. COSTA, Leonor Freire - *Os regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626.* "Revista de História Económica e Social", 25, Jan.-Abril. 1989, pp. 99-125. Aí se prescreve a matrícula geral desses oficiais em livros que existiriam, para o efeito, em todas as cidades e vilas desde Caminha a Sines, dos quais se deveriam enviar róis, em duplicado, para Lisboa. Novo regimento, de 1626 confirma, ampliando, estas deliberações.

[272] Acerca desta matéria falámos já a propósito dos oficiais de construção naval. No que se refere aos pilotos, essas cartas de privilégio, passadas na sequência dos alvarás previamente citados, encontram-se inscritas nos livros de registo geral da Câmara desde 1602. Delas daremos notícia mais detalhada.

[273] Vd. Introdução.

imagem do que conhecemos através de outros estudos[274], e como se pressupõe da sua própria estrutura e mecanismos de funcionamento, nos facultariam informações de valor incalculável sobre os seus membros. De igual modo inexistentes na documentação municipal, são os róis de indivíduos recrutáveis para as armadas régias, cuja elaboração é noticiada, mas não disponibilizada por qualquer fundo documental subsistente[275], ou aqueles elaborados por oficiais régios para esse mesmo efeito, ainda disponíveis para alguns portos do reino, como é o caso de Viana da Foz do Lima[276].

Confinados aos corpos documentais enunciados, deparamo-nos com limitações que importa relembrar. Do sub-registo de menções profissionais no fundo paroquial falámos já a seu tempo, como o fizemos acerca das listagens de colecta fiscal. A documentação da Santa Casa da Misericódia, valiosa para a avaliação de questões relativas aos desempenhos e contributos sociais destes homens, apresenta, em paralelo, algumas debilidades insanáveis: em primeiro lugar, o facto de os livro de inscrição de irmãos serem pouco eloquentes quanto ao respectivo estatuto profissional; em segundo lugar, a circunstância de os seus registos escritos remeterem de forma maioritária para os que integram os seus corpos sociais mais representativos, nomeadamente os irmãos da Mesa, limitados em número, e confinados a camadas populacionais que detinham reconhecido destaque social e económico.

A mesma limitação poderá ser, de resto, apontada para os livros de vereações e para os resultantes de actos notariais, aqueles que, apesar de tudo, facultaram informações de maior peso. Com efeito, os primeiros revelam-se, pela sua natureza, elucidativos sobre os homens que desempenharam cargos de poder, nomeadamente nas vereações, que se encontram documentadas desde o ano 1466[277], sendo estes, todavia, recrutados apenas entre os chamados "homens bons do concelho", os quais, no caso dos

---

274 Vd., para Viana, os estudos levados a cabo por Manuel Fernandes Moreira sobre a comunidade de marítimos da vila, em grande medida alicerçados nos fundos documentais da confraria dos Mareantes. Cite-se, a título de exemplo, *Os mareantes de Viana e a construção da atlantidade*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1995. Para o Porto medieval, veja-se a dissertação de mestrado de BARROS, Amândio Jorge Morais - *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV* (op. cit.), inteiramente baseada em documentação da referida confraria.

275 São, na verdade, diversos os registos que noticiam a elaborão de róis de homens do mar pelos agentes concelhios. Em concreto, na sequência do traslado de um mandado do corregedor do Porto em torno do "Regimento para se assentarem e matricullarem os marinheiros e grumetes e jente do mar e callafates e carpinteiros...", o qual se reporta ao diploma de 1626, que citámos, regista-se a intenção, e cria-se mesmo um título próprio para a inscrição, conforme o regulamento, desses contingentes, explicando-se depois que esse registo se fará em livro à parte. Dele não tivemos, porém, qualquer notícia. Vd. A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 313v.

276 Veja-se o trabalho de TEIXEIRA, Maria Luísa Norton Pinto e ESTURRENHO, Manuel Gabriel Rosado - *O livro da matrícula dos mareanes de Viana de Foz do Lima, do ano de 1600.* " Actas do I Colóquio Galaico-Minhoto (Ponte de Lima, Set. 1981)", Ponte de Lima, Associação Cultural Galaico-Minhota (1983), vol. I, pp. 451-472.

277 Esta amostragem é, sem dúvida, significativa, já que dos 155 anos que medeiam 1466, primeiro ano de registo de vereações, e 1620, data limite da nossa investigação, apenas 38 anos, isto é, cerca de 24% do total, não se encontram documentados quanto a esta matéria. Destes, 32 localizam-se entre 1466 e 1538, o que confere a este período uma cobertura de 56%, enquanto o período subsequente assume uma representatividade de cerca de 93%.

homens do mar, se restringem aqueles que dispunham de um estatuto profissional e de um saber reconhecido, os pilotos, ou os que são apresentados como mestres e senhorios de suas embarcações, isto é, aqueles que dispõem de um poder económico exteriormente reconhecido e mensurável[278].

Da representatividade social dos registos notariais falámos já, e da análise sociológica dos agentes neles predominantes resultam ilações congéneres às que desfibrámos em torno dos livros de vereações ou dos assentos da Casa da Misericórdia : as camadas mais representadas dentro do segmento dos homens do mar são aquelas que socialmente se destacaram, ou pelo seu saber e estatuto, ou pelo poder económico que encorporam. Pilotos, mestres e alguns mareantes constituem, assim, um subuniverso muito bem representado em todos estes fundos documentais. Pelo contrário, grumetes, marinheiros ou mareantes de menor peso económico escapam ao registo escrito e, em consequência, à memória histórica. Encontramo-nos, assim, perante a parcial incapacidade de aceder a estes grupos, que marcaram sem dúvida o seu tempo, mas de uma forma anódina e anónima. Destes, ainda assim, falam-nos alguns actos escritos, de que se destacam os registos de óbitos no mar ou no ultramar ou procurações para cobrança de bens subscritas por familiares que, tomando conhecimento por vezes muito tardio da sua morte, se propõem cobrar os bens subsistentes através de entreposta pessoa.

Em suma, cremos poder afirmar, balizando-nos nas potencialidades e limitações dos corpos documentais citados, que, utilizando-os segundo uma estratégia de cruzamentos sucessivos, eles nos informarão, com algum rigor, acerca do número, dinamismo e poder socioeconómico de alguns dos segmentos profissionais que importa abarcar, embora deles se destaque um mutismo sobre outros segmentos mais marginais, quer do ponto de vista económico, quer social. Assumindo os primeiros um papel dinamizador de processos em que os segundos são integrados como instrumentos imprescindíveis, é nossa convicção de que não será abusivo pensar que, em termos globais, as tendências de crescimento/decréscimo, projecção/inflexão, ou mesmo as estratégias de migração e de mobilidade geográfica que apuremos para os primeiros não deverão ser significativamente distintas das encarnadas pelos segundos.

Assim, propomos uma abordagem destes agentes profissionais segundo uma perspectiva múltipla. Num primeiro momento há que contar efectivos, destacando tendenciais linhas de evolução, mas também definir áreas de desempenho profissional, de modo a apreender modos de actuação que configuram práticas económicas; num segundo momento procurar-se-à apreender os percursos formativos desses homens, assim como a capacidade de domínio de dois instrumentos essenciais: a escrita e a leitura; por fim, visar-se-à apreender o seu perfil de actuação social, e as estratégias de solidariedade profissional, essenciais à manutenção do poder e dinamismo internos do grupo. Porque

[278] Veja-se o que sobre esta matéria expusemos em I. 1.3.3.

este universo não se apresenta isolado, nem peculiar em relação aos demais do reino, sempre se procurará acompanhar a exposição com o cotejo de outras realidades locais e com a apresentação de formas de enquadramento e condicionamento, accionadas em particular pelo poder régio, essenciais à cabal compreensão dos traços identificados como característicos dessa comunidade. A estas nos referiremos de seguida.

3.1. Enquadramento institucional

Os investimentos accionados pelo poder central neste particular domínio não foram, na verdade, despiciendos, quer no que se refere à valorização e dignificação das carreiras náuticas, quer no que se prende com mecanismos de recrutamento, formação e creditação. A estrita dependência das estratégias ultramarinas portuguesas em relação aos desempenhos destes homens assim o impunha.

Uma das intervenções do poder régio que configura uma nítida tentativa de enquadramento institucional dos agentes de navegação pode ser aferida pelas deliberações que visam o seu recenseamento geral, plasmadas nos regimentos de matrícula de 1591 e 1626. Resultantes desta preocupação e directamente accionados por essas intenções surgem ainda os diversos recenseamentos locais, levados a cabo por oficiais régios de níveis administrativos intermédios, dos quais conhecemos, como subsistentes, os relativos a Viana e efectuados em 1600 e 1618[279], ou aqueles que sintetizam resultados, porventura lacunares, obtidos para o universo do reino nos anos de 1617 e 1620, cujos números foram publicados por Francisco Ribeiro da Silva[280] e Fredéric Mauro[281].

A segunda área de intervenção do poder central - de igual modo determinante para o sucesso das navegações ultramarinas, accionada face aos naufrágios sucessivos, motivados com frequência por falta de destreza e preparação técnica de pilotos e sotapilotos - passa pelos reconhecidos investimentos régios, na década de 90, na formação e examinação desses técnicos de navegação, de que falaremos adiante de forma mais particular, e que transparecem, por exemplo, no clausulado do *Regimento do Cosmógrafo-mór* de 1592 respeitante à formação e exame de mestres, pilotos e sotapilotos[282].

Por último, o poder central parece ter investido na dignificação da carreira, e no reforço da bateria de privilégios de que já dispunham os profissionais ligados ao mar

---

279 A.M.V. Castelo e Arquivo da Sé de Viana do Castelo, Pasta 9, nº 145, já estudados por MOREIRA, Manuel António Fernandes - *Os mareantes de Viana e a construção da atlantidade*, Vina do Castelo, Câmara Municipal, 1995.

280 SILVA, Francisco *Ribeiro da - O corso inglês e as populações do litoral lusitano* (1580-1640). "Actas do Colóquio "Santos Graça" de Etnografia Marítima ", Póvoa de Varzim, 1985, Vol. III, pp. 333-334.

281 MAURO, Fredéric - Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670), Lisboa, Ed. Estampa, 1989, vol. I, p. 107.

282 Cf. Regimento do cosmógrafo-mor de 1592, § 12, publ. RIBEIRO, António Silva - *A hidrografia nos descobrimentos portugueses*, Lisboa, Pub. Europa-América, 1994, pp. 235-250.

como meio para cativar maiores contingentes passíveis de integrarem armadas ao seu serviço. Uma dessas medidas passa pela deliberação de Filipe III, de 20 de Agosto de 1625, a qual, em resposta a uma consulta da Mesa do Desembargo do Paço, determina que se não considerassem mecânicos os filhos de pilotos, mestres e oficiais de marinha[283], o que equivale a destacar este grupo dos restantes ofícios mecânicos do reino, promovendo o seu estatuto e tornando socialmente mais apelativa a inserção nesses segmentos profissionais. Deliberação similar, ainda que de abrangência mais limitada, é, por exemplo, a contida num alvará de 26 de Julho de 1608, na qual se isentam pilotos, mestres e marinheiros que fossem integrar armadas da carreira da Índia, de responderem em processos judiciais até ao seu retorno, o que equivale, na prática, a uma imunidade judicial temporária[284].

Medida de carácter tão excepcional só se justifica pela drástica diminuição de contingentes técnicos disponíveis para integrar essas armadas, realidade que veremos, afinal, plasmada nos números a apresentar para Vila do Conde. Neste mesmo contexto devem compreender-se as cláusulas dos regimentos dos oficiais de navegação de 1591 e 1626 atinentes à disponibilização de órfãos e enjeitados para a integração em viagens ultramarinas e para a aprendizagem da arte de marear. A citação do referido clausulado ilustra de forma cabal o que dizemos:"...*ey por bem e encarreguo muito particularmente ao juiz dos orfãos desta Cidade, e bem assy aos mais Juizes dos orfãos dos mais lugares do reyno e particularmente aos que estiuerem na Costa ou forem uesinhos della; que tenhão especial cuidado, de darem aos mestres, pilotos e mais offiçiaes da nauegação, os mosos orfãos tanto que tiuerem idade para poderem seruir [...] com obrigação de os traserem no mar, em todas as uiagens que fizerem e lhe insinarem a arte da nauegação [...] e o mesmo ey per meu seruico que se faça dos engeitados...*" [285].

A mesma conjuntura está na base, segundo cremos, da dilatação significativa dos privilégios que desde os reinados de D. João II e, com maior insistência de D. Manuel e D. João III, foram persistentemente atribuídos aos vários grupos profissionais afectos à navegação: carpinteiros da ribeira, calafates, mareantes ou bombardeiros, dos quais falámos já no respeitante à urbe que estudamos. Refira-se, em particular, a extensão do privilégio dos bombardeiros aos agentes de navegação inscritos nos livros de matrícula geral a que nos referimos atrás. É o que se depreende da declaração do Provedor dos

---

[283] Cf. VASCONCELOS, Frazão de - *Subsídios para a história da carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Lisboa, 1960 (Separata de Boletim Geral do ULtramar), p. 9.

[284] Para maior clareza do que afirmamos, transcrevemos parcialmente o referido alvará: "... *por ser enformado que algumas pessoas citavão e demandavão por nova aução pillotos, mestres, marinheiros e mais offiçiaes da Armada que este anno foi pera as partes da India, e que por este respeito erão presos e vexados, mandey que os ditos pillotos, mestres e mais offiçiaes da dita armada não podessem ser presos, e os que estivessem por semelhante causas fossem soltos, e que as justiças não proçedessem en cousa alguma contra as ditas pessoas enquanto me fosse servir na dita armada, e tornarem a este regno...*". A.N.T.T. - Chanc. Filipe II. Privilégios, lv. 3, fl. 190.

[285] *Alvará sobre a forma de provimento dos oficiais e gente de navegação,* publ. Leonor Freire Costa - *Os regimentos sobre a matrícula...*, p. 115. No que se refere aos órfãos apenas se repetem deliberações idênticas contidas no regimento de 1591. (cf. *loc. cit.*, p. 103).

Armazéns e Armadas inserta numa dessas cartas de privilégio atribuída em 1602 a um dos mestres e pilotos da carreira do Brasil, morador em Vila do Conde. Aí se transcreve o referido privilégio, especificando-se "... *que ora sua Magestade concedeo a tall gente da naveguasão que estiverem asentados no livro da matriculla gerall que ordenou ouvesse no seu Almazem de Guine e India...*"[286]. Trata-se, naturalmente, de mais uma medida que visa garantir o efectivo recenseamento desses homens, evitando-se desse modo potenciais fugas, e tornando-os, assim, recrutáveis para o desempenho de serviços nas armadas régias[287].

Ora esses recrutamentos, em geral forçados, despoletados por ordens régias enviadas aos vários portos do reino poderão ser, em si próprios, um dos motivos da diminuição do número de pilotos, mestres e mareantes registados na documentação local. Isto é, importa ressalvar que as linhas evolutivas detectadas desde a década de 80, e confirmadas na de 90, poderão decorrer de uma mobilidade geográfica de carácter perene, ou de ausências temporárias, porventura prolongadas, voluntárias ou compulsivas que conduzem os homens do mar da vila para a capital do império, Lisboa, de onde embarcam em armadas régias para o Brasil ou para a Rota do Cabo. Note-se, de resto, que para essa realidade aponta já o documento de 1589 que atrás citámos[288]. Notícias de "apenamentos"[289] de agentes de navegação, prática secular através da qual o rei garantia o aprovisionamento das armadas, encontram-se disseminadas na documentação concelhia, pelo menos desde 1538[290], sendo, contudo, mais numerosas na década de 1580 e nas primeiras de Seiscentos, como se comprova pelo elenco daquelas que foi possível identificar, as quais se referem, não apenas a Vila do Conde, mas a uma vasta mancha litoral em que a vila se situa (vd. apêndice A. 21).

---

286 A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 329.

287 Este procedimento fez chegar até nós algumas dessas cartas de privilégio, atribuídas a agentes indviduais e já referidas a propósito dos carpinteiros da ribeira e dos calafates. A nível do grupo que agora analisamos são também recenseáveis algumas dessas cartas transcritas nos Livros de Registo Geral do município e datadas de 1602 a 1634. Uma delas é atribuída a um mestre e piloto da carreira do Brasil; outra a um mestre e piloto da carreira das Ilhas, Guiné, S. Tomé, Angola, Brasil e Rio da Prata; uma outra a um piloto, cujas funções referidas são, todavia, de capitão de armada, e a última a um bombardeiro (cf. A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 328v-331 e 396v-397 e Lv. 123, fl. 62v-63 e 413-416). Esta documentação é, lamentavelmente, escassa, pois apresenta uma grande riqueza informativa, ao identificar o agente de navegação a partir das funções desempenhadas, carreira que integra, idade, cônjuge, e sinais físicos peculiares que o identifiquem de forma clara.
Outras cartas de privilégio, como a outorgada em 1588, a título individual, a Cristóvão Salvadores, piloto que integrara a "Invencível Armada", sob o comando do Duque de Medina Sidónia (A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 244-245), ou a concedida, em 1608, a Gaspar Manuel, célebre piloto da carreira da Índia, morador em Vila do Conde (A.N.T.T. - Chanc. Filipe III, lv. 39, fl. 8v-10), são-no por serviços concretos prestados e inserem-se em documentação de outra natureza.

288 A.M.V.C. - Lv. 23, fl. 114.

289 Como tal são designados, na documentação, os recrutamentos forçados.

290 Na verdade, a primeira referência a embarque de gente em Vila do Conde com destino ao ultramar situa-se no ano de 1513 e tem como destino Ceuta, pelo que cremos ser esse contingente fundamentalmente militar e não náutico e, por isso, a ele nos referiremos com pormenor apenas aquando da análise da prestação de serviço militar ultramarino por gente da vila.

Para além dos recrutamentos que aí noticiamos, refiram-se as fianças dadas por mestres de embarcações à encorporação de mareantes, por eles pagos, em armadas régias. É o que ocorre em registos notariais de 1608, nos quais se dão fianças individuais no valor de 50.000 reais sobre a ida de 2 mareantes, pagos a meias por 4 senhorios de embarcações, e recrutados pelo Bailio de Leça para irem prestar serviço na armada que se organizava com destino à Índia[291]. Cremos estar perante uma das vias de recrutamento local: aqueles que pessoalmente ou através de suas embarcações não contribuíssem directamente para os apenamentos, fá-lo-iam de forma indirecta, através do soldo pago a terceiros que contratavam. É o que se pode inferir do articulado dos documentos: "... *por elle foi dito que estava contratado com Domingos Fernandes e com Baltazar Gonçalvez mareantes e senhorios das caravellas Bom Jesu e Nosa Señora do Socoro pera en lugar e obrigação que tinhão de darem hum homem pera ir na jornada que se ordena pera a India e ir pola via do señor bailio de Lesa e no tenpo en que elle ordenar tinha obrigação de dar fiança de sincoenta mill reaes...*"[292].

A estas ocorrências teremos que somar as menções a recrutamentos, já não de indivíduos, mas de embarcações que deveriam integrar armadas de defesa ou de abastecimento, como as que são noticiadas em cartas régias de 1571[293] e as que sabemos ter ocorrido de forma sistemática desde o início do périplo da expansão marítima e territorial ultramarina. Veja-se, sobre esta matéria, o significado dos capítulos apresentados, de forma conjunta, pelas câmaras de Viana, Vila do Conde e Ponte de Lima às Cortes de Lisboa de1456 sobre o confisco de suas caravelas, lesivo dos desempenhos das funções de transporte comercial[294] a que eram destinadas.

Sobremaneira esclarecedores dos mecanismos que subjazem a estas inserções forçadas de embarcações particulares em armadas régias são os registos compulsados em actos notariais do ano de 1578[295]. Sendo em tudo semelhantes, analisemos, de forma particular, apenas um dos três registos coligidos. Na sequência de notificações trazidas, desta feita pelo corregedor da Comarca de Guimarães, cada um dos senhorios de quatro embarcações são notificados "... *pera por todo este mes ser na cidade de Lixboa com o dito seu caravellão e gente de mar delle pera (...) se apresentar perante o senhor provedor dos allmazens do reino sob pena de quatro annos de degredo pera as galles e dozentos cruzados e barquo perdido...*"[296]. O rigor das penas previstas indicia fugas frequentes a

---

[291] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart, 1ª sr., lv. 25, fl. 62v-64 e 64-65v.
[292] Ibidem, fl. 62v.
[293] Vejam-se as cartas de 19.07 e 03.08.1571, acerca da encorporação de embarcações de Vila do Conde, em frotas, respectivamente, de defesa de uma armada provinda de La Rochelle, e de uma outra, que é, na carta, apelidada de "Luterana" (A.M.V.C. - A-89 e 91).
[294] Cf. A.N.T.T. - Leitura Nova. Além Douro, Lv. 4, fl. 134-135. Publ. LOBO, Costa - *op.cit.*, pp. 568-569.
[295] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart°, 1ª sr., lv. 8, fl. 107v-108v.; 108v.-110; 110-111.
[296] Ibidem, fl. 107v.-108.

este tipo de recrutamento forçado, do mesmo modo que o valor da fiança, 100 cruzados, compromete seriamente o fiador.

Note-se, de resto, que a evolução destes mecanismos, documentados para quase um século (1538-1628), sendo tributária de diversos contextos, identifica uma nítida oscilação no rigor com que o poder régio acciona esse procedimento compulsivo. A linha evolutiva parece ter balançado entre a salvaguarda dos interesses particulares, o radicalizar de mecanismos repressivos e o aligeirar dessa compulsividade, mobilizando-se atractivos paralelos. Por outro lado, a frequência dos actos de apenamento, feitos em contextos de crise como os que são vividos em finais do século, culminando com as campanhas holandesas no Brasil, justificariam, por certo, fugas generalizadas aos recenseamentos com base nos quais se forçava a alistar essa gente, assim como o accionar de mecanismos compensatórios. O clausulado do alvará sobre o recenseamento geral dos homens de navegação, e a extensão, de que falámos, do privilégio dos bombardeiros apenas aqueles que se inscrevessem nos livros de matrícula geral, são bem reveladores dos esforços régios no sentido de contar e controlar para recrutar. Os privilégios concedidos mais não são do que apelativos paralelos para controlar com maior eficácia mecanismos que a erosão secular e a persistência com que eram accionados tendiam a debilitar e a retirar eficácia. Comprovemos, documentalmente, aquilo que se afirma.

Em 1538, a carta régia em que se solicita o recrutamento de marinheiros para a armada da costa, Ilhas e Flandres demonstra particular cuidado na salvaguarda de interesses particulares, ao recomendar aos oficiais da câmara que constranjam a alistar-se somente "*... os marinheiros desa vila e de seu termo que não forem necesarios pera naaos e navios que estiverem prestes pera partyr pera alguma parte e ainda destes que estiverem pera ir nas ditas naaos e navios nom deixareis d'emprazar senão aqueles que vyrdes que se em nenhuma maneira podem escusar pera sua naveguação...*"[297]. Já a provisão de Filipe I, de Janeiro de 1587, a despeito de recomendar que recrutem os marinheiros e grumetes solicitados, "*...com menos opreção do que atee aqui se fez...*", lança mão de mecanismos de forte teor repressivo, extensivos não só aos desertores, mas também a suas famílias. Aí se estipula que "*... semdo ausentados ou ausemtandose alguns dos dittos marinheiros ou grumetes hei por bem que façaes premder suas molheres filhos pai ou mai ou quaes quer outras pesoas de suas casas e exeecuteis nelles sem apellação nem agravo a pena declarada na provisão por que forão apenados que são sincoenta cruzados e dous annos de degredo pera gallés em que os hei por condenados sem remição...* "[298].

Duas décadas volvidas, e por certo sem grande eficácia nos resultados obtidos, a estratégia é diversa. A provisão de 6 de Maio de 1603 que encontrámos registada na câmara do Porto[299], ao apresentar novas condições para o recrutamento de

---

297 A.M.V.C. - A/31.
298 A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 198v.
299 A.H.C.M.P. - Lv. 125, fl. 144.

gente do mar, prevê incentivos mais do que punições, os quais passam pelo pagamento de 4 meses de soldo adiantados e o registo do serviço prestado nos Armazéns do Reino, a partir do qual poderão requerer, no ano subsequente, o preenchimento de lugares nas naus da Índia, rota cujo sistema remuneratório ainda se prefigurava como compensador. Atente-se no sistema das quintaladas. O mandado de 1620 retoma esta estratégia, insistindo na ideia de que os marinheiros e grumetes listados deveriam ser voluntários, e não apenados, e de que todo o processo deveria ocorrer "*...sem lhes dar molestia nem opressão...*" . De novo se remete para a inscrição a partir dos livros de matrícula geral da gente de navegação, os quais se revelam instrumentos imprescindíveis das novas orientações de enquadramento institucional destes agentes, e de novo se apresenta, como incentivo, a inclusão na frota da Índia do ano subsequente[300].

Em suma, o mero elenco destas notícias é ilustrativo da forma como o intervencionismo régio e a dependência do poder central das contribuições dos vários portos do reino, em embarcações e homens, para as navegações e, em particular para a defesa marítima, interferem, de forma persistente e directa, nos rumos traçados a nível local, e na disponibilidade desses agentes para a prossecução de actividades marítimas de iniciativa particular. O que se quer dizer é que as evoluções conjunturais detectadas em estudos de história local são necessariamente solidárias de conjunturas, positivas ou negativas, que envolvem a globalidade do reino, por um lado; por outro lado, que os desempenhos particulares desses agentes se encontram também dependentes da maior ou menor pressão que o poder central sobre eles exerce, através de recrutamentos forçados, mas também dos incentivos que este injecta à dinamização de actividades que são para o estado nucleares. Esta ideia, que parece estar já comprovada para o sector da construção naval, afirma-se também como válida para o estudo específico dos agentes de navegação.

Se a estas áreas somarmos os empréstimos e contribuições específicas que são solicitados aos vários municípios do reino, e de que também temos notícia na documentação estudada[301], e as contribuições específicas, por exemplo, para companhias comerciais, cujos capitais o rei procura captar através dos poderes municipais[302], torna-se ainda mais clara a dialética estabelecida entre o poder central e local para a prossecução de uma política ultramarina que é tendencialmente ditada por um estado que se pretende

---

[300] A.M.V.C. - Lv. 123, fl. 57v.-58.

[301] Já em 1502 é referido, em acta de vereação, um prévio empréstimo feito a D. Manuel, cujo valor ele então restituía. Poderá tratar-se, porém, de um empréstimo casual, e não institucional, eventualmente ocorrido aquando da passagem do monarca pela vila (A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 71). Em sequência cronológica, e entre 1513 e 1647, registamos numerosos outros empréstimos e prestações com que instituições públicas e agentes particulares de Vila do Conde contribuiram para o financiamento do poder central, nomeadamente para constituição de armadas (Idem - Lv. 16, fl. 339; Lv. 18, fl. 224v.-226; Lv. 27, fl. 106v-107, 177, 300-300v.; Lv. 28, fl. 251v.-252, 298-301 e A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 1, fl. 166-167; 3ª sr., lv. 8, fl. 101-102 e lv. 9, fl. 23-24; 4ª sr., lv. 4, fl. 40v.-41).

[302] Veja-se a participação de Vila do Conde, à luz do que ocorrera com muitos outros municípios do reino, com 200.000 reais, na fundação da Companhia do Comércio da Índia, facto com que o rei se congratula em carta de 20 de Dezembro de 1625 (A.M.V.C. - Lv. 123, fl. 128-128v.). Essa iniciativa encontra-se também noticiada em livros de vereações(A.M.V.C. - Lv. 27, fl. 177 e 235-237).

centralizador de um império ultramarino, que procura gerir a partir de Lisboa, mas que é viabilizada materialmente por uma multiplicidade de agentes individuais, enquadrados pelo poder local.

Centremo-nos nas directas decorrências dessa articulação no estrito domínio que agora contemplamos: o das carreiras marítimas, procurando aferir de que modo a evolução numérica dos contingentes náuticos em Vila do Conde reflecte ou, porventura, explica, as directivas que vimos ser accionadas pelo poder central.

3.2. Número e categorias profissionais

Balizados nestas premissas, procurar-se-á contabilizar os efectivos de homens ligados às navegações a partir de diversas aproximações. Uma primeira abordagem parte das informações disponibilizadas pela nomeação de oficiais de vereação (juízes ordinários, vereadores e procuradores do concelho) e de almotacés. A validade deste procedimento parte do pressuposto, que já enunciámos, de que esses cargos eram preenchidos, em igualdade numérica, por homens da terra e por homens do mar. Lembremos que até finais do século em estudo a vereação era constituída por 2 juízes, 2 vereadores e 1 procurador, pelo que este último cargo é sucessivamente preenchido, segundo um mecanismo que conhece, por norma, alguma rotatividade, por um homem do mar e outro da terra. Da análise aturada das mesmas, foi possível apurar que as substituições, quando ocorrem, respeitam este mesmo princípio, substituindo um homem do mar outro homem do mar. Algumas excepções a esta constante foram, contudo, apuradas, ainda que sem significado de relevo.

Para a identificação desses homens do mar, quando não vêm expressos como tal na fonte, recorremos a um confronto nominal com listagens de mestres e pilotos de que previamente dispunhamos e, em complemento, a um cruzamento de dados fornecidos pelas sucessivas vereações. Por vezes, a identificação de um indivíduo como homem do mar é feita, não a partir do primeiro oficial eleito, mas do reconhecimento de um ou mais dos seus substitutos, no pressuposto da normatividade que acima declarámos. Estes procedimentos revelaram-se eficazes, ainda que não totalmente isentos de uma pequena margem de erro, sendo esta maior para as décadas anteriores a 1530, por se encontrarem menos documentadas. Deparámo-nos, pontualmente, com uma total incapacidade de atribuições, a qual afecta as vereações dos anos 1466, 1502 e 1509 a 1512.

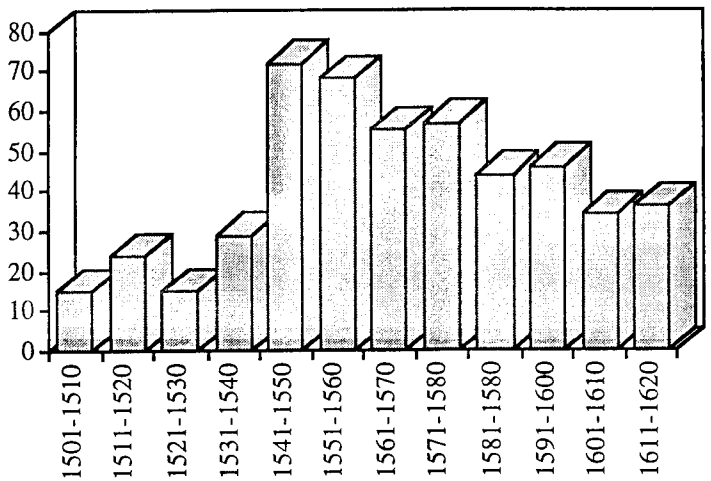
A validade deste exercício baseia-se na convicção de que as nomeações de que dispomos, as quais abarcam 117 dos 155 anos que medeiam 1466 e 1620, configuram, com algum rigor, o universo dos pilotos e proprietários de embarcações existentes na vila, os quais se constituem como homens bons da governança (cf. apêndice B.1). Lembremos que as 2 ou 3 nomeações anuais para as vereações (juiz, vereador e procurador do

concelho)[303], acrescidas, respectivamente das 12 e 4 nomeações para almotacés (primeiro 1 por mês; depois 1 por trimestre)[304] exigem, só por si, um número muito considerável de titulares. A este número mínimo acresce, ainda, o daqueles que asseguram as substituições em qualquer um desses cargos, as quais são frequentes, como se compreende, porque impostas pelas sucessivas ausências destes homens, cuja actividade se liga directamente às navegações[305].

As contagens que apresentamos, limitadas aos casos que com segurança conseguimos identificar como homens do mar, apontam para um universo total de 311 indivíduos, identificados entre os anos 1502 a 1620, os quais se distribuem cronologicamente, do modo que o apêndice A.18 e o gráfico 34 apresentam[306].

Gráfico 34

Número de homens do mar a desempenhar cargos concelhios. Evolução cronológica



Fonte: Apêndice A.18

---

[303] Estes números são válidos até 1609, data em que, devido à nomeação de um juiz de fora, a estrutura da vereação se altera para 3 vereadores e 1 procurador do concelho (cf. AMORIM, António Augusto Gomes - *op. cit.*, p. 28). Cremos que a ponderação se efectuaria na base de 2 homens da terra/2 homens do mar.

[304] Quanto à eleição dos almotacés, existe uma carta régia de Almeirim - 27.Março.1546, a qual estipula que esses titulares passem a servir, em Vila do Conde, trimenstral e não mensalmente conforme estipulava a ordenação geral do reino, e com 2 elementos e não um, segundo previa a mesma ordenação (A.N.T.T. - Chanc. D. João III, lv. 43, fl. 24v.). Todavia, a consulta dos livros de actas apresenta-nos uma dupla nomeação mensal (1 homem da terra/ 1 do mar) no decurso dessa década de 40, e também da de 50, 60 e parte da de 70. Data de 1578 a primeira menção a desempenhos trimestrais por 2 almotacés, o que só desde então se torna norma. (A.M.V.C. - Lv. 21, fl. 474v.).

[305] Esta documentação parece oferecer, ainda, outras vantagens, como a da precocidade com que fornece informação sobre determinado agente. Com efeito, nos casos em que a sua actividade é também documentada por outras fontes, as actas de vereação facultam, por norma, o ou um dos primeiros registos. A necessidade de grande número de indivíduos para o exercício do poder concelhio, por um lado, e as sistemáticas escusas ao desempenho destes cargos, que constituem, como se sabe, uma obrigação cívica não remunerada e exigente de tempo e disponibilidade, justificam que aqueles que preenchem os requisitos necessários sejam imediatamente integrados no universo dos elegíveis.

[306] Neste exercício estatístico, um mesmo indivíduo pode ser contado duas ou mais vezes, desde que a sua actividade esteja documentada em décadas sucessivas. Este procedimento aplicar-se-á também a outros universos de dados que trataremos posteriormente, prosseguindo os mesmos objectivos de distribuição cronológica.

As tendências neles expressas são claras: assiste-se, desde a década de 30, a um nítido aumento do número de homens do mar a exercer cargos de juízes, vereadores, procuradores do concelho e de almotacés, assumindo este crescimento proporções sobremaneira notórias na década de 40, na qual o universo desses homens mais do que duplica (vejam-se os 29 indivíduos na década de 30 e os 72 na de 40). Atingindo este decénio o maior número de registos, este decresce desde então de forma irreversível, até voltar a atingir, nas décadas de 1600 e 1610 quase os mesmos quantitativos da década de trinta: 34 e 36 indivíduos, respectivamente. Tomando estes números como sugestivos do universo de elegíveis entre os homens do mar, as conclusões seriam lineares e inquestionáveis, e apontam para um manifesto declínio numérico deste universo profissional. Importa, todavia, que sujeitemos estes valores a uma análise que contemple, por um lado, uma necessária crítica à representatividade dos dados e que mobilize, por outro lado, contextos sociais e políticos que os possam ter influenciado.

Com efeito, a faixa cronológica coberta nas primeiras quatro décadas do século (1501-1540) conduz a um sub-registo de indivíduos que constituem o universo em estudo. Assim, no período de 1501 a 1510 somente os anos 1502 e 1507 a 1510 estão referenciados. Na década de 1511 a 1520 falta-nos informação para os anos 1514 a 1520 inclusive, na de 30 são omissos os anos 1531 a 1537 e no decénio de 1521 a 1530 é apenas o registo do ano de 1527 aquele que proporciona o número de 15 homens do mar eleitos para os cargos referidos. Em suma, o universo real seria, para estes decénios, necessariamente maior do que aquele que a documentação permite apurar, facto que não deve, todavia, anular a ideia de que teria existido um crescimento real desse número na década de 40. É certo que se assumirmos, por exemplo, que os 29 indivíduos referenciados na década de 30 são apenas representativos de 3/10 desse período, já que 7 dos 10 anos estão por documentar, apuraríamos, mantendo a mesma proporção de eleitos/ano, o número total de 96 homens do mar elegíveis. A análise dos restantes anos prova, todavia, de forma sustentada, que num período de 10 anos os mesmos indivíduos exercem funções repetidamente, rodando, frequentemente, nos diversos cargos em análise. Se tomarmos como válido que cada um desses homens exerceria duas vezes um cargo concelhio nesse espaço de tempo (média bem mais baixa do que a de facto constatada), o número provável de eleitos desceria para cerca de 48 indivíduos, referencial que se encontra ainda longe dos 72 de facto identificados na década de 40, cujas eleições se encontram cabalmente documentadas.

A ideia que pretendemos sublinhar é a de que este último decénio conheceu, de facto, um aumento considerável no grupo daqueles que, como homens do mar, seriam susceptíveis de ser eleitos para o desempenho de cargos concelhios. De resto, o decréscimo desse número, constatado para as décadas posteriores, e sugerido já desde os anos 60 de Quinhentos, não colhe explicações semelhantes às expostas para os decénios precedentes. Com efeito, na década de 60 somente a vereação do ano de 1566 não se

encontra identificada nos livros de actas de vereação, o mesmo acontecendo com os anos de 1572, 1574 e 1584, o que equivale a afirmar que o decréscimo desses anos não decorre de quaisquer lacunas documentais de vulto. Significa isto que esses números projectam uma real imagem de inflexão de tendências, e não uma qualquer projecção virtual? Cremos poder sustentar esta tese, ainda que tenhamos que a confrontar com alguns factores que a poderão relativizar.

Em primeiro lugar, o decréscimo considerável notado da década de 70 para a de 80 poderá não ser totalmente alheio ao facto de os primeiros anos deste decénio estarem ainda estigmatizados pelo grande surto de peste que nos anos 1580-81 marcou a vila de forma indelével, com sequelas manifestas nos anos subsequentes. Todavia, a tendência parece confirmar-se na década seguinte sem que explicações da mesma ordem possam ser avançadas. Em segundo lugar, a mesma diminuição numérica, ainda mais notória nas primeiras décadas de Seiscentos poderá colher, pelo menos em parte, de uma conjuntura político-administrativa concreta: a retoma da posse da jurisdição da vila pelo Duque de Bragança em 1607 e posteiror nomeação de um juiz de fora, novidade institucional com reflexos na própria estrutura da vereação. Com efeito, o ano de 1609 é o primeiro em que deixam de ser nomeados os habituais dois juízes ordinários, subindo o número de vereadores de dois para três em 1610 [307]. Ao mesmo tempo, recordemos que data de 1606 a primeira reclamação dos homens do mar da vila ao Duque de Bragança por este não respeitar a equidade numérica de homes do mar/homens da terra, aquando das substituições de eleitos em determinado cargo[308].

Na verdade, torna-se perceptível, desde a década de1600, o aumento do número de homens da terra a desempenhar esses cargos de vereação, em detrimento dos pilotos e mareantes, como facilmente se constata do elenco que reproduzimos nos apêndice A-19, B.2 e B.3[309]. Várias explicações poderão ser adiantadas para este facto: 1ª. dever-se-á esta tendência a uma diminuição real do número de navegantes elegíveis, impeditivo da manutenção dos 50% dos cargos; 2ª. será ele tributário de uma intencional política concertada entre o senhor da vila e os homens da governança ligados a actividades terrestres; 3ª. corresponderá esse facto a um desinteresse real manifestado pelos homens do mar no desempenho dos cargos concelhios ? As reclamações protagonizadas por estes aquando da sua substituição, indevida, por homens da terra, a que já nos referimos,

---

307 A.M.V.C. - Actas, Lv. 10, fl. 362.

308 A.M.V.C. A/178. Desta matéria falámos em I. 1.3.3.

309 Da análise do mesmo apêndice destaca-se o facto de os marítimos terem tido até à primeira década de Seiscentos uma manifesta prevalência numérica sobre os homens da terra. Com efeito, a estrutura de vereação deixa alguma margem para que isso ocorra, já que, se é possível manter a equidade nos cargos de almotacés, juízes e vereadores, todos com 2 titulares em desempenho simultâneo, o cargo de procurador do concelho abre a possibilidade de a sua nomeação alterar as ponderações, de forma favorável a um ou outro dos subuniversos. Aquilo que se constata é que os mareantes parecem ter sido favorecidos, na globalidade, com essa alternância. Pelo contrário, desde 1610, altura em que os 4 cargos (3 vereadores e 1 procurador) poderia repôr a igualdade, a ponderação passa a mostrar-se claramente favorável, desta feita aos homens da terra, o que, de resto, já ocorria na década anterior.

parecem retirar força a esta última hipótese explicativa, pelo que afectaremos as primeiras de maior fidedignidade. Em qualquer dos casos (dimunuição real do número dos elegíveis ou estratégia institucional favorável aos homens da terra) os números confirmam uma perca efectiva de poder e de capacidade de intervenção cívica e política por parte dos navegantes. Isso mesmo é perceptível quando fazemos uma contagem paralela, e baseada nos mesmos critérios, dos "homens bons" afectos a actividades económicas não ligadas à navegação.

Prosseguindo uma perspectiva comparativa, importa que se diga que o número total de homens da governança ligados ao mar é superior em 50 aos da terra (312/262), sendo também maior a média de desempenhos por indivíduo. A primeira constatação poderá ser, eventualmente explicada pela existência, de facto, de um número maior de homens do mar que cumprem os requisitos necessários ao desempenho dos cargos em estudo, o que equivaleria à afirmação de um maior poder económico e social deste grupo no seu conjunto[310]. A segunda conclusão prende-se com as sistemáticas substituições destes homens, motivadas, como já afirmámos, pelas constantes ausências, responsáveis por interrupções frequentes nos seus exercícios funcionais, o que corresponde a uma multiplicação de agentes em cumprimento de cargos concelhios. Esta análise estatística deverá ser, porém, afinada, em função de uma interpretação diacrónica dos dados, projectada no apêndice A. 18 e no gráfico 35.

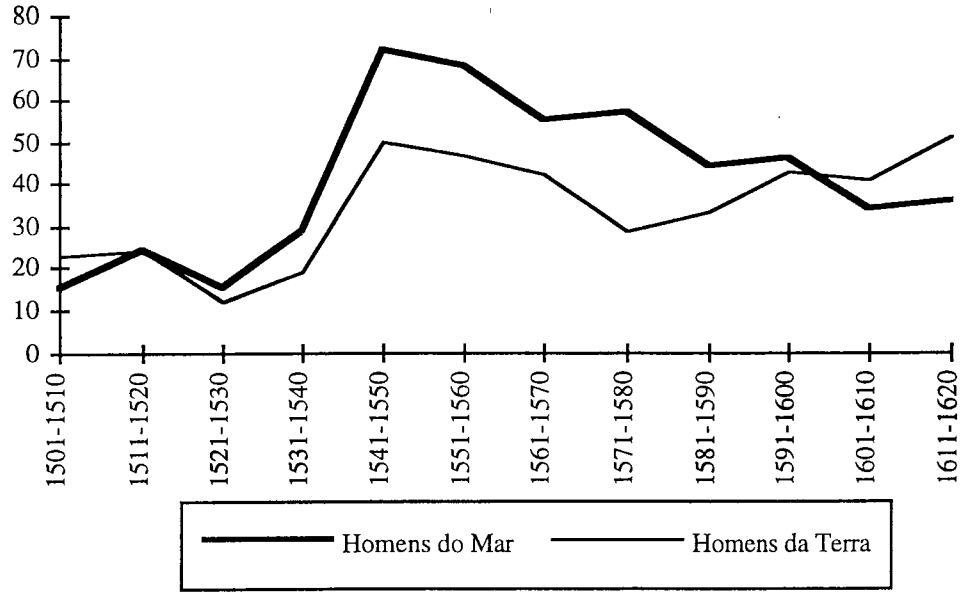
Da sua leitura é perceptível o delinear de linhas de progressão globalmente coincidentes, em particular entre as décadas de 30 e de 80. Algo diverso ocorre desde a de 90 e nos primeiros decénios de Seiscentos, nos quais as tendências lineares assumem sentidos inversos, o que confirma, afinal, o que atrás dissémos sobre alternâncias de predomínio no exercício do poder. Permanece, porém, duvidosa a articulação efectiva a estabelecer entre a diminuição do número de homens do mar na governança da vila, e o eventual declínio das actividades marítimas. Deveremos, contudo, salientar que tais rumos estatísticos são em tudo paralelos às linhas de evolução conhecidas para a estrutura profissional da vila aferidas a partir dos róis de derramas das sisas de 1568/70 e do lançamento da décima de 1643. Também aí era perceptível o reforço do peso proporcional de actividades ligadas à terra, em particular ao sector de serviços e comércio, a par da própria agricultura, pelo que se nos afigura que o perfil estatístico aferido no universo das vereações corresponde a uma dinâmica socioprofissional efectiva, que importa questionar mais profundamente.

---

[310] Esta ilação parece não ser desmentida pelas informações já coligidas na I Parte do trabalho acerca das ponderações apuradas acerca da estrutura socioprofissional da vila, na qual os náuticos e outros profissionais de apoio à navegação eram, no decurso do século XVI, estatisticamente prevalecentes em relação às restantes.
Remetendo-nos, de novo, ao universo em estudo, constata-se, de resto, que muitos daqueles que cumprem funções como homens da terra encontram-se, de facto, ligados ao mar, já que são mercadores envolvidos no tráfego ultramarino ou cavaleiros fidalgos ligados à contratação naval. Um mero cruzamento de bases de dados que facultamos nos apêndices A. 14 e 15; B. 2 e 3 e B. 8 comprova com suficiência o que dizemos.

Gráfico 35

Número de homens do mar e homens da terra a desempenhar cargos concelhios. Evolução cronológica



Fonte: Apêndice A.18

A mesma ordem de constatações emerge dos resultados obtidos pelo tratamento estatístico de outro tipo de dados: os relativos às eleições de eleitores e de Irmãos da Mesa da Misericórdia da vila. Neste domínio, em que não se coloca já a obrigatoriedade institucional de metade dos gestores da instituição pertencerem ao universo daqueles que estudamos, os homens do mar, a questão equaciona-se com maior acuidade e, porventura, com maior margem de resolução, ainda que limitada à escassa fatia cronológica documentada. Na verdade, apenas dispomos de autos de eleições, insertos em livros de receita e despesa, desde 1573/74, situando-se o segundo desses registos quase uma década depois: 1582/83. Só desde 1585/86 temos acesso a registos sequenciais, os quais estudamos até 1619/20. Esta limitação impede-nos, assim, de avaliar, numa perspectiva comparativa, as tendências verificadas em cerca de três quartos do século.

Posicionando-nos perante os números, os quais sistematizámos no apêndice A. 19 e representámos nos gráficos 36 a 39, constata-se, desde logo, uma inflexão de tendências entre o que se apura para a década de 70 e inícios da de 80, e aquilo a que assistimos desde a década de 90. Os diversos campos de registo do quadro e os vários gráficos que os ilustram pretendem avaliar quatro níveis de representação institucional dos homens do mar na Misericórdia da vila[311], restrita apenas aos irmãos de maior condição:

[311] Importa que se esclareça que a fonte não menciona, senão excepcionalmente, as profissões dos indivíduos listados, pelo que o universo dos homens do mar a que chegámos decorre da nossa própria

os que são nomeados e eleitos para as listas que colegialmente elegem a Mesa e os que são nomeados e eleitos para a constituição dessa mesma Mesa, órgão máximo de gestão e administração da Casa da Misericórdia.

Entre estes níveis as oscilações são globalmente coincidentes. De uma relação de 90% de homens do mar e 10% de homens da terra, verificada nas listas de eleitores dos anos de 1573 e de 1582, passa-se a uma ponderação inversa, favorável aos homens da terra, de 0%/100% nos anos 1599, 1616,1617 e 1618, e de 10% / 90% predominante nas duas primeiras décadas de Seiscentos (vd. gráfico 37). Se tomarmos, de seguida, os agentes nomeados para Irmãos da Mesa, essa mesma inversão de tendências manifesta-se desde 1585 e radicaliza-se nas décadas subsequentes, ocorrendo mesmo que no ano de 1606 nenhum homem do mar é sequer nomeado como potencial Irmão da Mesa (vd. gráfico 38).

Estas orientações manifestam-se, por fim, na constituição final deste órgão de gestão, em que da ponderação de 85% /15%, favorável aos homens do mar e verificada nos anos de 1573 e de 1582, passa-se à situação apontada nos anos 1605,1611 ou 1619, em que nenhum homem do mar foi eleito para o exercício de cargos de gestão efectiva. A alteração ocorrida no ano 1614/15, inequivocamente projectada no gráfico 39 parece ser meramente pontual e sem continuidade nos anos subsequentes.

Em suma, a prevalência clara de pilotos na década de 70, e em inícios da de 80, que cremos ser sugestiva de uma realidade prévia, é invertida de forma clara em qualquer dos níveis de representação estudados, sendo, de resto, coincidente com o que apurámos através do estudo dos homens do governo da vila. Perante esta constatação, cremos estar perante uma tendência que obedece a um mesmo contexto global, ainda que sejam diversas as normas que assistem a uma e outra eleição.

Com efeito, se atendermos a que os eleitores da Misericórdia são votados, de acordo com o Compromisso desta, como, de resto, de todas as Misericórdias do reino[312], pela asembleia plenária de Irmãos, representatativa da estrutura social da vila, os resultados apurados poderão reflectir, desde logo, níveis de prestígio assumidos pelos homens da terra e pelos homens do mar, mas também decorrer do número de efectivos de facto disponíveis para nomeação e exercício de funções. Na verdade, as preocupações de rotatividade nos cargos, manifestas na exigência da diversidade de eleitores em anos consecutivos, ou na norma de que os mesmos indivíduos não pudessem exercer os

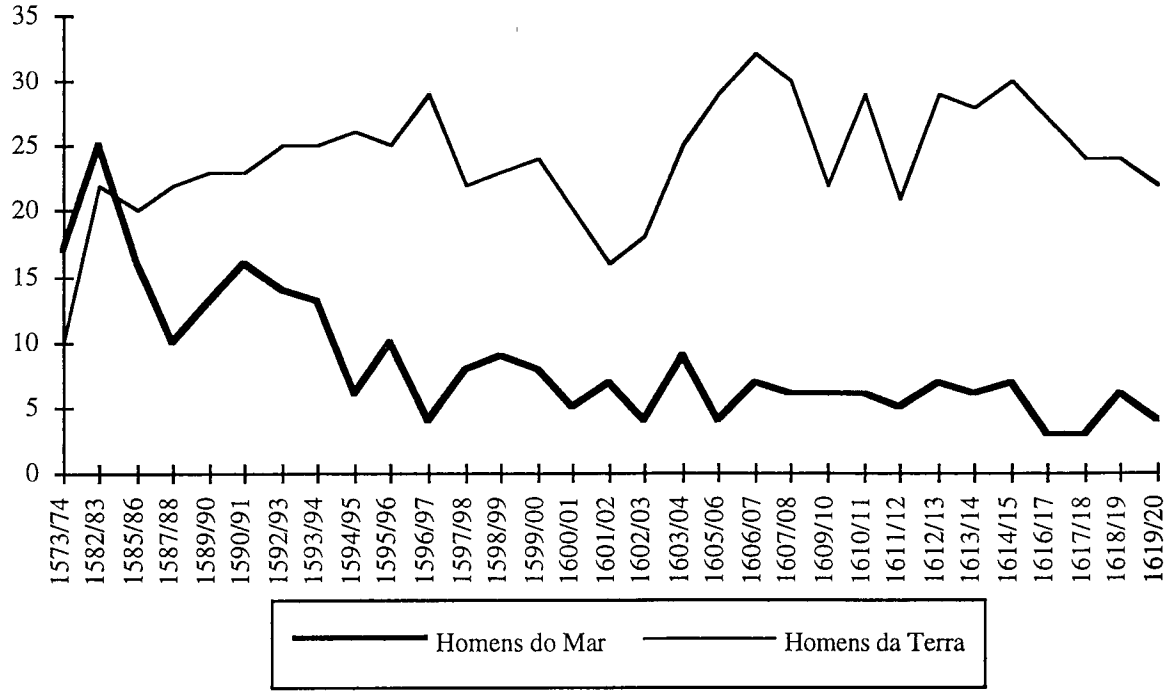
---

investigação e identificação nominal dos agentes citados, os quais são, de resto, quase exclusivamente pilotos. A menção onomástica, a franja cronológica em que se situam e, frequentemente, a sua própria assinatura constituiram as bases de identificação em que nos balizámos.

[312] Não conhecemos, para esta data, qualquer Compromisso específico da Misericórdia de Vila do Conde, regendo-se esta, nos seus primeiros tempos, pelo da Misericórdia de Lisboa, que seguimos nesta exposição. Com efeito, o advogado da Casa em 1854, António José Martins Giesteira, refere expressamente a regência da Irmandade de Vila do Conde pelo Compromisso da de Lisboa, impresso em 15 de Novembro de 1516(cf. A.S.C.M.V.C. - Bens de Raíz. Colecção 2ª, nº1), enquanto um registo do ano de 1682 refere a intenção de a Irmandade da vila passar a governar-se pelo Compromisso Novo da de Lisboa, sendo o antigo inadequado aos novos tempos (Idem. Miscelânea Manuscrita, s/cota, fl. 68-69).

Gráfico 36

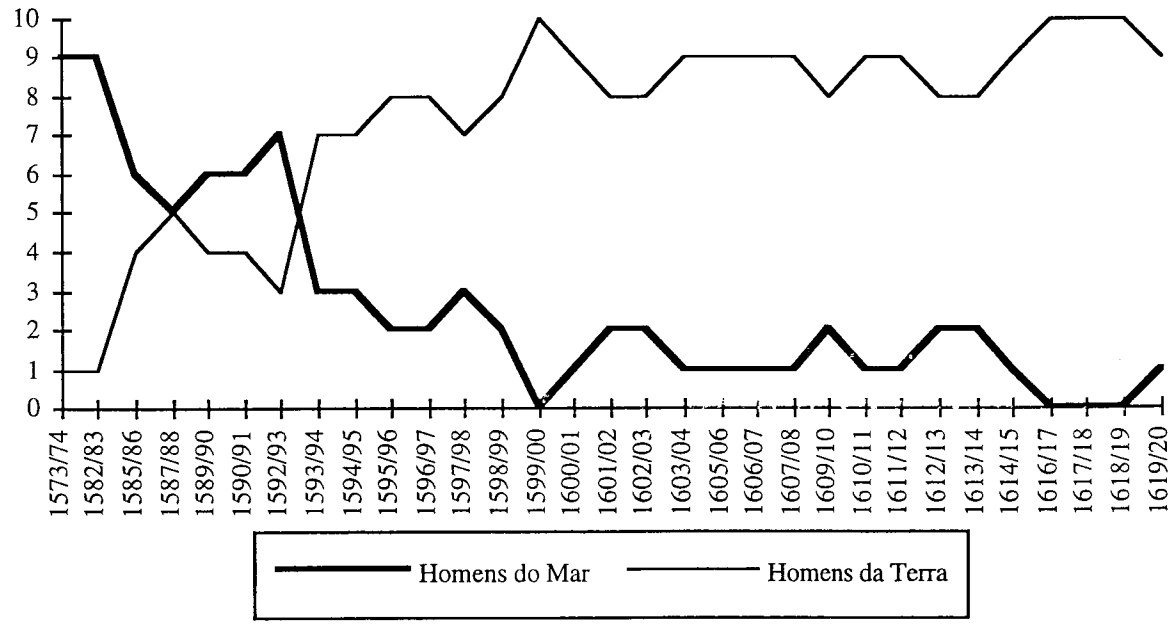
Misericórdia - Nomeações para eleitores



Fonte: Apêndice A.19

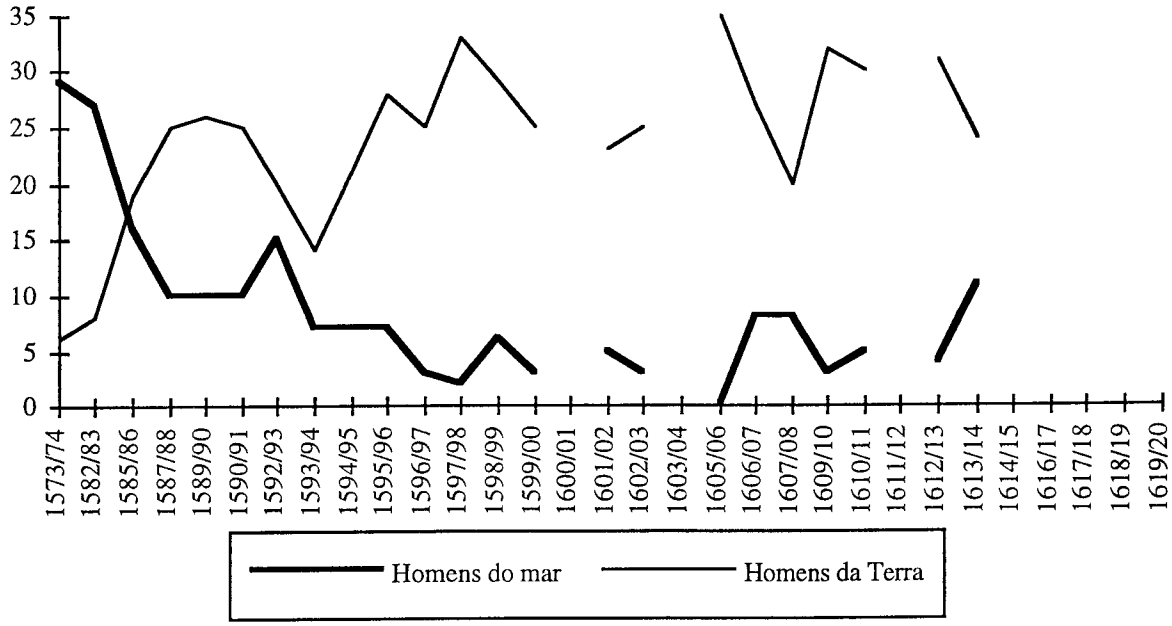
Gráfico 37

Misericórdia - Eleitos para eleitores



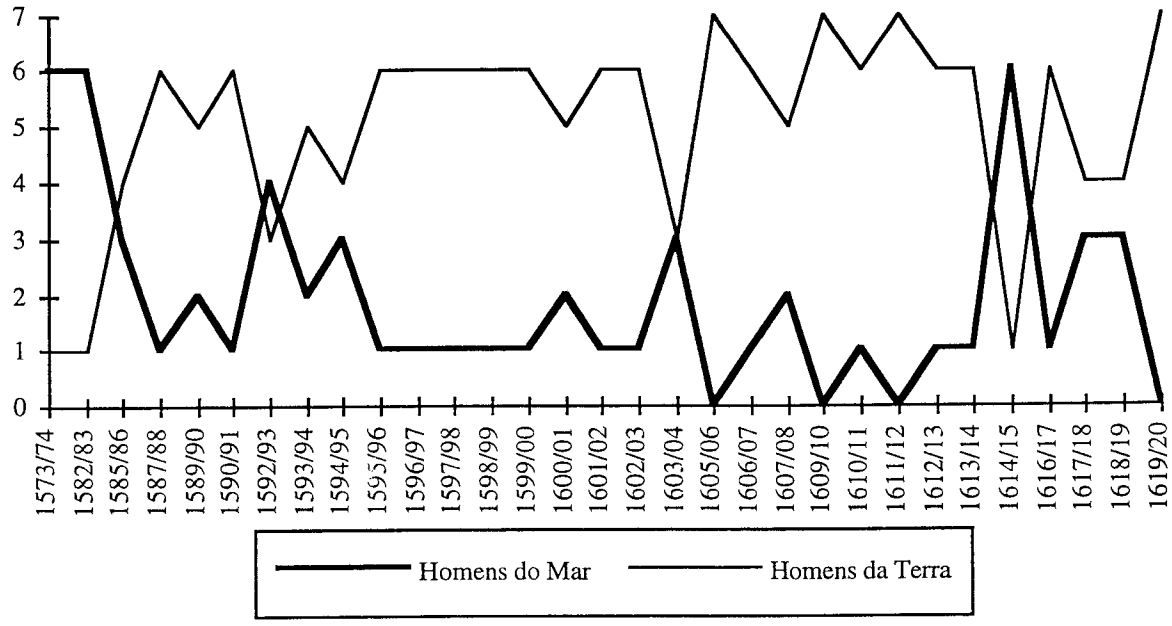
Fonte: Apêndice A.19

Gráfico 38
Misericórdia - Nomeados para a Mesa



Fonte: Apêndice A.19

Gráfico 39
Misericórdia - Eleitos para a Mesa



Fonte: Apêndice A.19

mesmos cargos em que estivessem empossados no anos precedente[313], implica a existência de um vasto universo de potenciais eleitos, em qualquer um dos segmentos socioprofissionais considerados. Se acrescentarmos a este facto, a regra institucionalmente aceite de que os Irmãos que servissem em determinado ano na Mesa da Irmandade estariam dispensados dos cargos concelhios[314], e relembrando a obrigatoriedade da presença de 50% dos homens do mar na estrutura das vereações, a dimensão do universo necessário para preencher em simultâneo estes cargos de gestão aumenta ainda mais.

Parecendo-nos inverosímil o decréscimo radical de prestígio dos homens ligados ao mar, verificado num curto intervalo de um decénio, e manifesto de forma tão palpável nos autos de eleição estudados, inclinamo-nos para a prospecção de razões de ordem prática como condicionantes deste processo. Entre estas, afirmamos como prioritária a tese que aponta para um decréscimo real do número de pilotos e outros homens de navegação passíveis de integrar, na Misericórdia, os Irmãos de maior condição.

A confirmação desta tese, nuclear no nosso trabalho, implica a mobilização de uma informação mais vasta. A validade das tendências até agora apuradas poderá ser discutida à luz de uma outra abordagem quantitativa, mobilizadora desta feita de todos as menções a pilotos e mareantes que coligimos ao longo da investigação. Esta abordagem delimita grupos de homens que têm de comum um estatuto profissional e abarca, como se compreende, um universo mais vasto do que aqueles até agora estudados, já que extravasa o estrito número daqueles que dispunham de poder económico e prestígio social imprescindíveis à integração no universo dos homens bons do concelho, ou no dos Irmãos de maior condição da Misericórdia[315].

Tratando-se de grupos socioprofissionais que, tendo em comum o desempenho de actividades marítimas, se indivudualizam entre si por níveis de especialização técnica, estatuto profissional, nível económico e prestígio social, entendemos ser desejável tratar estes subgrupos de forma diferenciada, iniciando essa abordagem pelos pilotos. O elenco em que baseamos o estudo que se segue resulta do registo sistemático de todas as referências a pilotos que encontrámos no decurso da investigação, independentemente das funções que desempenhavam, ou dos actos em que se encontravam envolvidos[316]. O número total de referências coligidas extrapola, porém, em muito, o número real de agentes envolvidos, o que significa que, em média, cada piloto motiva uma multiplicidade de referências, facto em si próprio revelador da

---

313 Seguimos, neste articulado, o Compromisso da Misericórdia de Lisboa, na referida edição de 1516.

314 Isso mesmo se diz expressamente nuns autos de agravo de 1648, nos quais se refere o privilégio, ancestralmente adquirido, de estarem os Irmãos em exercício na Misericórdia isentos do desempenho de cargos concelhios (A.S.C.M.V.C. - Maço de Requerimentos Antigos in Miscelânea manuscrita, s/cota, fl. 7-14).

315 Lembremos que entre as características desejáveis no perfil de um Irmão da Misericórdia se situa o desafogo económico e a disponibilidade para o desempenho de suas obrigações na Casa.

316 Vd. apêndice B.5, em que listamos esses indivíduos.

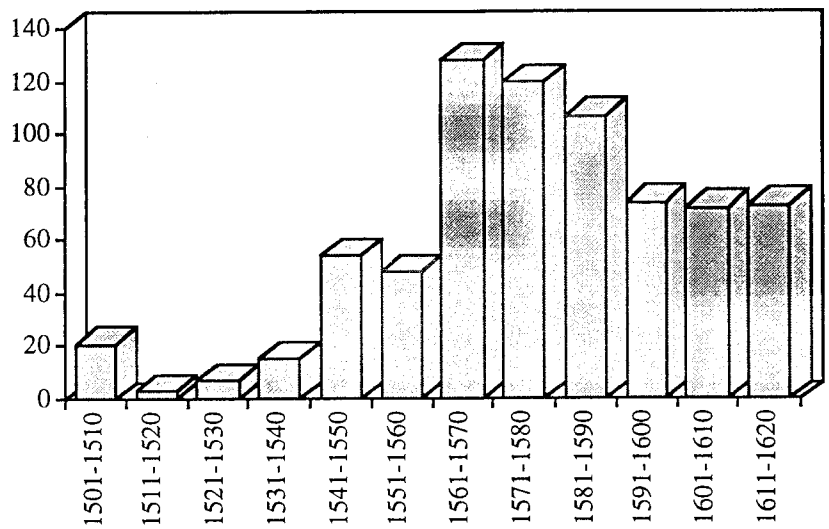
importância assumida pelos desempenhos destes indivíduos na vida social e económica do burgo.

Esta circunstância permitiu-nos mobilizar diversas estratratégias de identificação dos agentes em causa, e assim resolver, com segurança e rigor, as numerosas coincidências onomásticas. Cognomes, relações de parentesco, locais de ausência no exterior, quando ocorrem, locais de residência na vila e, com maior rigor, o cotejo de assinaturas, que levantámos de forma sistemática, permitiu reduzir o prévio levantamento de 2016 referências a pilotos a um grupo real de 426 indivíduos. O facto de as nossas fontes integrarem, entre outros, registos paroquais, actos notariais, registos de vereação, livros de alfândega, fontes fiscais, tombos de propriedades, documentação da Misericórdia, a par de uma multiplicidade de registos ligados à administração central e ao poder régio dá, ao que cremos, a este universo, uma representatividade suficiente para que a partir dele possamos extrair conclusões válidas. Centremo-nos, pois, nos resultados que explicitámos no apêndice A. 20 e no gráfico 40.

Os baixos valores apurados para as primeiras três décadas do século resultam, em grande medida, da escassez de fontes para esse período, do mesmo modo que a inflexão verificada entre a década de 1500 e de 1510 não deverá projectar qualquer dinâmica real, antes resulta da ausência significativa de livros de actas de vereação, como apontámos atrás, a par da ausência total de livros de registo alfandegário, sendo de igual modo verdadeiro que a década de 30 se encontra também documentalmente mal representada.

Gráfico 40

Pilotos recenseados - Evolução cronológica



Fonte: Apêndice A.20

O crescimento significativo de referências a partir da década de 40, correspondente a um aumento de mais de 300% (de 15 a 54 menções) manifesta a

ultrapassagem dessas contingências documentais e deverá ser entendido como correspondente a uma dinâmica efectiva, já identificada no grupo específico dos titulares de cargos concelhios. Mais notória, porém, é a projecção numérica das referências a pilotos que ocorre na década de 60. A inclusão, apenas a partir desse decénio, dos registos notariais no nosso universo documental, introduz condicionantes a que não poderemos ser alheios. O registo de contratos de natureza social e económica alarga, em muito, a representatividade do grupo em estudo ao projectar uma dinâmica, por certo pré-existente, mas sem reflexos reais na documentação de que até aí dispúnhamos.

O que se nos afigura é, pois, que esta projecção a que assistimos nos anos 60 é reflexo de um fenómeno anterior, que faremos remontar, sem grandes dúvidas, à década de 40, já que para tal apontam as conclusões apuradas a partir das eleições municipais. Se atendermos, porém, ao facto de que cingimos, agora, a nossa análise ao grupo concreto daqueles a quem chamam pilotos, título que define um estatuto muito específico e aponta para um saber institucionalmente reconhecido através da atribuição de um diploma, a carta de piloto, poderemos estar também perante um fenómeno evolutivo que transforma um grupo significativo de homens do mar que dominam um saber empírico, desempenhando-o através de funções de mestres e mareantes especializados, num universo de técnicos cuja experiência e poder passam a ser reconhecidos através de um título que plasma, em si próprio, um reconhecimento social e institucional.

O que com isto queremos dizer é que a evolução entre a década de 40 e a de 60 é credível, mas não na dimensão projectada, podendo o número de pilotos ter efectivamente aumentado na década de 60, sem que tal corresponda a um aumento exponencial de agentes de navegação com desempenhos especializados. A submissão a exames e a atribuição de cartas de piloto poderão ter estabelecido a diferença na evolução do número de referências coligidas, para além, é claro, da inclusão dos actos notariais como fonte de trabalho. Se atendermos, de resto, ao que se sabe dos investimentos régios na formação, consolidação e controle institucional deste grupo de técnicos imprescindíveis às navegações[317], torna-se verosímil este aumento do número daqueles a quem é atribuível o título de piloto.

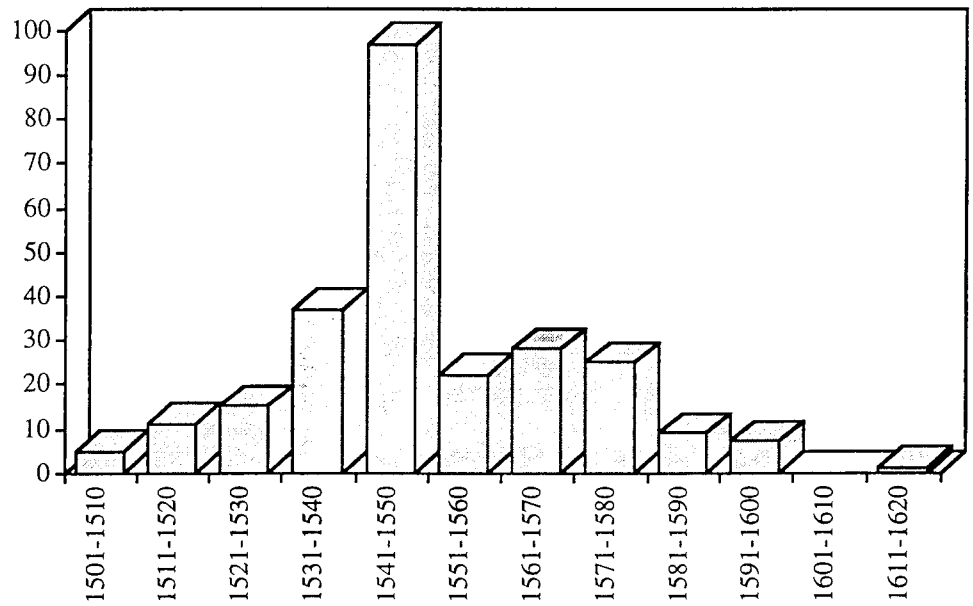
A evolução assinalável desde a década de 60 encontra-se, segundo cremos, liberta destas contingências e projecta uma evolução real da presença destes homens e dos seus desempenhos no espaço concreto da vila. Note-se, porém, que o decréscimo inequívoco do seu número, manifesto, em particular, desde a década de 90, e irreversível até 1620, poderá decorrer, não de uma diminuição efectiva do grupo destes homens, mas de ausências prolongadas da vila de que eram naturais e revelar, afinal, um significativo processo de migrações, internas e externas. Desta matéria falaremos num outro lugar.

---

[317] Vd., entre outros, o trabalho de MOTA, A. Teixeira da - *Os Regimentos do Cosmógrafo-Mor de 1559 e 1592 e as origens do ensino náutico em Portugal*, Lisboa, Junta de Investigação do Ultramar, 1969 (Série "Separatas", nº 51).

Gráfico 41

Mestres recenseados - Evolução cronológica



Fonte: Apêndice A.20

Centrando-nos, agora, no grupo daqueles que a documentação apresenta como mestres de embarcações, o panorama apurado é aquele que o mesmo apêndice A.20 e o gráfico 41 ilustram. Note-se, porém, que em 62 das 174 menções onomásticas compulsadas, esses indivíduos são simultâneamente apresentados como mareantes ou como pilotos, sendo paralelamente contados nesses outros grupos, pelo que, para um cômputo global de agentes de navegação, que ensaiaremos adiante, apenas contaremos os 112 indivíduos cujas referências não se encontram duplicadas.

Os resultados apurados para este subuniverso confirmam, afinal, duas das ideias já adquiridas: a da projecção numérica dos agentes de navegação na década de 40 e a do seu decréscimo notório iniciado na década de 80 e aprofundado na de 90. Pelo contrário, aqui não se projecta o aprofundamento de tendências ascendentes que são noutros sectores apontados para a década de 60. Atribuímos esse facto mais a condicionalismos das fontes do que à projecção de uma dinâmica real. Com efeito, o único número que se apresenta mais próximo da realidade é, segundo cremos, o apontado para a década de 40, integralmente coberta pelos registos da Casa da Nação Portuguesa de Antuérpia, em que as embarcações aí listadas são identificadas pelo seu mestre, sem que se esclareça se este é também piloto ou mareante, e só excepcionalmente se é senhorio da embarcação. O que se nos afigura, em paralelo, é que os dados colhidos para o grupos dos mestres são de forma sistemática sub-avaliados, já que estes eram recrutados, precisamente, entre os pilotos e mareantes, e o seu estatuto só é invocado de modo

específico em circunstâncias concretas, associadas, por exemplo a fretamentos, sendo nos restantes casos identificados a partir desses outros estatutos.

É no universo dos mareantes que de seguida nos centraremos, congregando este grupo também os que são referidos como marinheiros[318] ou grumetes, isto é, aqueles que integram uma massa numerosa e anónima, menos bem representada nas fontes de que dispomos, mas logisticamente determinante na dinâmica das navegações. Três ordens de razões determinaram o tratamento individualizado deste grupo. Em primeiro lugar, a especificidade de desempenhos, de estatuto social e de projecção económica, constituindo-se estes homens como agentes de dinâmicas em que igualmente participam mestres e pilotos, nas quais são, de um modo geral, secundarizados por relações hierárquicas ou prevalências económicas. Note-se, porém, que este universo socioprofissional engloba diferentes segmentos, definindo uma pirâmide social, cujo topo contacta frequentemente com os dois outros grupos referidos, com eles se cruzando de forma indissociável, quer através de relações de parentesco, quer de desempenhos profissionais, sendo frequentes os casos em que mestres e senhorios de embarcações são identificados como mareantes, ou as ocorrências em que um mesmo agente ascende do estatuto de mareante ao de piloto. Dessas estratégias de cruzamento e ascensão hierárquica falaremos, porém, adiante.

A segunda ordem de razões que motiva o seu tratamento singular prende-se com a circunstância de os dados coligidos serem, segundo cremos, menos representativos do seu universo real do que aqueles que pudemos compulsar em relação aos pilotos. Este facto, decorrente de uma menor presença destes indivíduos em circuitos de poder, sejam eles públicos ou privados, e de uma menor projecção económica, redutora da sua participação em actos dessa natureza, condiciona, na verdade, a representatividade da amostragem, através de menores probabilidades de a sua existência ser em algum momento projectada em actos escritos, duráveis e reproduzíveis. Por este mesmo motivo, as conclusões para que possamos apontar terão validade suficiente apenas a partir da década de 60, momento em que os actos notariais os projectam na documentação, senão como outorgantes de actos públicos, pelo menos como suas testemunhas, ou como seus directos motivadores, como ocorre com as procurações para cobrança de bens decorrentes do seu óbito no exterior, geralmente em espaços ultramarinos. O que foi dito sugere, pois, uma clara subavaliação da amplitude do grupo efectivo, pelo que, mais do que os números absolutos, deveremos reter as ponderações relativas às várias décadas, em particular desde 1560.

---

[318] Note-se, de resto, que a designação de "mareante" é dúbia, podendo identificar, genericamente, homem do mar, incluindo pilotos. Daquilo que transparece da documentação com que trabalhámos, a expressão parece ser sinónimo da palavra "marinheiro", sendo esta usada preferentemente até à década de 40 e depois tendencialmente substituída pela de "mareante". O epíteto de "marinheiro" continua, contudo, a ser usado para qualificar o desempenho de uma função naval específica, pelo que é vulgar depararmo-nos com registos notariais, posteriores a 1560, que identificam um indivíduo como "... mareante, marinheiro da carreira de..." ou "... mareante, marinheiro na nau de que é mestre...".

Em terceiro lugar, esta amostragem está afectada por um menor rigor de reconstituição. Com efeito, ainda que lhe tivéssemos tentado aplicar os mesmos critérios de reconstituição e anulação de repetições que accionamos nas já anteriormente tratadas, a sua especificidade limita a margem de segurança dos resultados. Este facto é determinado, antes de mais, pela falta de elementos identificativos destes novos agentes. O anonimato que os envolve de forma tendencial, sendo muitos deles apenas identificados como testemunhas de actos notariais, ou como padrinhos de registos paroquiais, encontrando-se muito pouco representados em vereações e limitados, por vezes, a uma única referência documental, dificulta em muito o apurar de identidades singulares em casos de coincidência onomástica, os quais são, como se compreende, numerosos.

Disparidades cronológicas, relações de parentesco, locais de residência, carreiras ultramarinas em que se integravam, níveis de riqueza, alcunhas inconfundíveis e, finalmente, assinaturas, sempre que existiam, foram mobilizados como factores de esclarecimento. Perante as ocorrências em que não dispúnhamos, de todo, de qualquer elemento subsidiário de identificação, contabilizámos as referências como equivalentes a indivíduos diferentes, ainda quando próximas, ou muito próximas no tempo. Esta opção poderá ter dilatado o número total apurado, ainda que não de forma a inviabilizar a validade dos resultados finais[319]. Lembremos, de resto, que através dos procedimentos accionados conseguimos deslindar cerca de 400 identidades repetidas, limitando o total de referências a um número final de 1109 mareantes[320].

Delimitado o universo e a sua representatividade, centremo-nos nos resultados finais, em particular os relativos à distribuição cronológica dos mareantes[321], patente no apêndice A.20 e no gráfico 42, cuja credibilidade se nos afigura inquestionável, já que todos os dados se encontram condicionados pela mesma ordem de limitações. Assim, se o crescimento exponencial que eleva as 47 referências da década de 50 para as 320 da de 60, se encontra já suficientemente explicado pela inclusão dos dados dos registos notariais,

---

[319] Os casos em que pudémos apurar, com rigor, a identidade de indivíduos com o mesmo nome autorizam-nos a assumir como válido esse procedimento, sendo numerosas as ocorrências em que recenseámos 3, ou mesmo 4 indivíduos homónimos num mesmo ano. Exemplo notável dessa realidade é plasmado nos livros de derramas das sisas de 1568 e de 1570 (A.M.V.C. - Lv. 1699 e 1700), e de igual modo reflectido nos livros de registo notarial, em que o cotejo das assinaturas aponta para individualidades distintas, ainda que com o mesmo nome, identificados num determinado ano, ou em anos subsequentes.

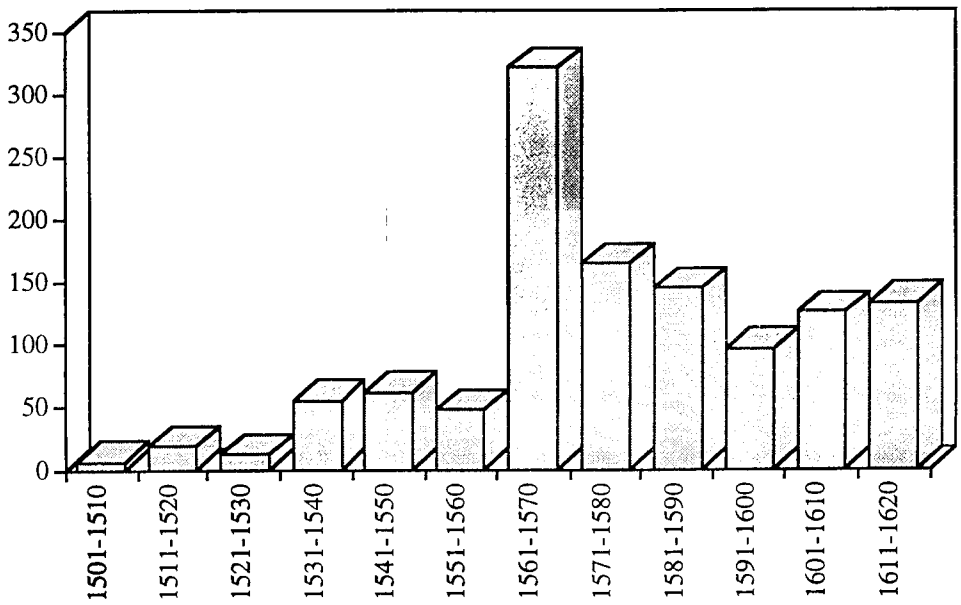
[320] É certo que a redução desse universo é muito mais significativa no caso dos pilotos, mas apenas porque cada um deles motivou, até pelo seu próprio estatuto socioeconómico, um muito maior número de referências escritas.

[321] Para além desta opção, e para fins de contagem e distribuição cronológica das menções, contabilizámos os casos em que apenas tínhamos a referência ao óbito ou à circunstância de o indivíduo ser já falecido, do seguinte modo: quando o óbito ou referência ao defunto ocorria na primeira metade do decénio remetíamos a sua actividade para o período anterior, no pressuposto de que o que importa é identificar períodos de actividade e não o seu termo. Sempre que essa referência ocorria na segunda metade do decénio, e na impossibilidade de apurar a longevidade do mareante em causa, situávamos os seus desempenhos nesse mesmo período de 10 anos. Assim, um indivíduo cuja única referência situasse o seu óbito em 1571 era contabilizado no período de 1561-1570, enquanto um outro cujo óbito ocorresse em 1578 ou 1579 era somado aos que se situavam no período de 1571-1580. Ainda que passível de críticas, pela arbitrariedade dos critérios, afigurou-se-nos ser este o procedimento mais adequado.

outros factores, de ordem contextual, serão responsáveis pelo paralelismo de tendências com os dois outros subuniversos que até agora tratámos. Aqui encontramos a mesma inflexão numérica como marcante das décadas de 1580 e de 1590, ainda que estes dados apontem para alguma recuperação, manifesta na década de 1600 e de 1610, que não verificámos nas duas anteriores amostragens analisadas[322].

Gráfico 42

Mareantes recenseados - Evolução cronológica



Fonte: Apêndice A.20

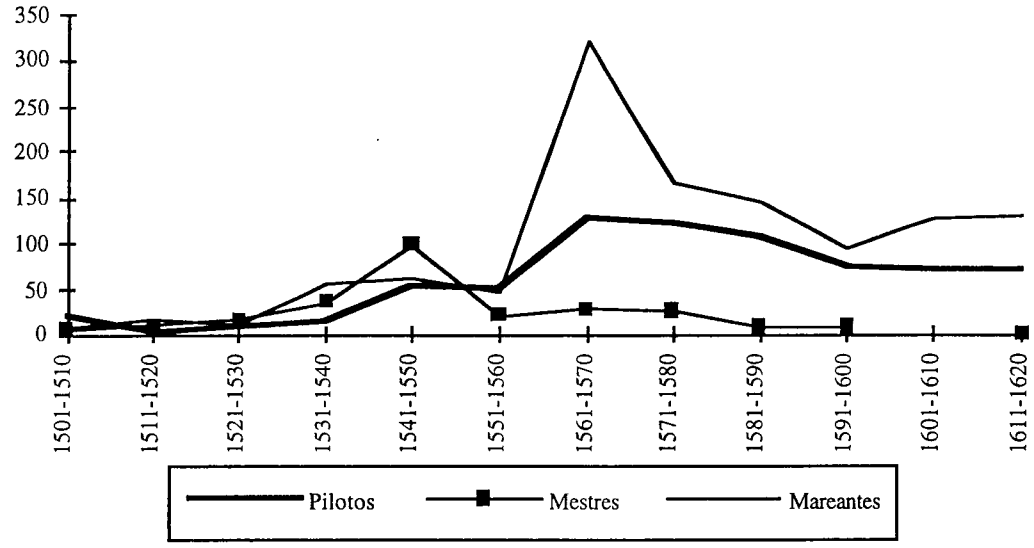
Cruzemos, por último, as prévias análises estatísticas com os resultados finais apurados para o cômputo global de agentes de navegação, envolvendo, desta feita, paralelamente, pilotos, mestres e mareantes. Os resultados finais apontam para os números incluídos no apêndice A.20 e representados pelo gráfico 43.

Quando comparadas as linhas evolutivas apuradas para o número de pilotos, mareantes, e para a conjunção de mestres, pilotos e mareantes, o paralelismo é notório, a despeito de desfasamentos pontuais, já explicados, e aponta para uma tendência de crescimento que tem a década de 40 como momento nuclear, a de 60 como período de consolidação e auge, e a de 80 como momento de início de uma linha de decréscimo

[322] O decréscimo notório do número de mareantes recenseado na década de 70 em relação à de 60 parece-nos não ser, com efeito, um facto relevante, já que ele resulta, não exclusivamente, mas em alguma medida, de uma alteração de estratégias diplomáticas. Com efeito, se muitos dos mareantes identificados na década de 60 figuravam em actos notariais como testemunhas, desde meados da década de 70, o notário e seus coadjuvantes servem-se, por sistema, das mesmas testemunhas, dispensando um número significativo de agentes socais diversificados que até então figuravam nos actos notariais. Entre estes estão, sem dúvida, os mareantes, que contudo continuam a marcar presença como testemunhas em actos que têm como outorgantes pescadores, outros mareantes ou pilotos, revelando inequívocas estratégias de solidariedade profissional, que por si só mereceriam um estudo particularizado, o qual extrapola, contudo, os objectivos imediatos desta dissertação.

numérico que se afirma de forma irreversível nas décadas subsequentes, e até ao limite cronológico abarcado: 1620[323].

Gráfico 43
Pilotos, mestres e mareantes - Evolução cronológica



Fonte: Apêndice A.20

Note-se, de resto, que esta tendência é em tudo idêntica à que apontámos, desde a década de 60, para a evolução numérica da frota naval da vila (vd. gráficos 22, 23 e 24), o que reforça a credibilidade dos resultados apurados. Seguindo este mesmo percurso, torna-se compreensível a diminuição deveras considerável dos segmentos socioprofissionais ligados a actividades marítimas, patente no livro de lançamento da décima de 1643 que já analisámos, quando comparado com as derramas da sisa de 1568 e de 1570. Esta constatação, de que falámos abundantemente aquando da análise da estrutura socioprofissional do concelho, surge agora como confirmada pelo estudo específico destes grupos profissionais ligados ao mar.

No pressuposto de que a compreensão deste fenónemo possa entroncar numa conjuntura nacional mais do que em factores de ordem interna, importa que aqui equacionemos, desde já, algumas potenciais explicações para as tendências apuradas. Citemos, em primeiro lugar, os consabidos riscos com que se debatem as navegações ultramarinas, acrescidos pela união dinástica e correlativos confrontos com inimigos da coroa espanhola: holandeses e ingleses, directamente ligados ao incremento do corso e da pirataria. Ataques sucessivos, percas de embarcações, saques arruinantes tornariam, por certo, menos atractivos para a iniciativa privada os negócios de transporte e comércio ultramarino e, de um modo geral, menos atraentes as carreiras profissionais ligadas a estas actividades.

---

[323] Já notámos atrás a especificidade evolutiva do grupo dos mareantes, que acusando uma quebra mais significativa na década de 90, parece recuperar ligeiramente nas duas subsequentes.

Na verdade, a quebra que acabámos de constatar através de uma análise estatística, destaca-se também noutro tipo de documentação, em referências que não podemos deixar de citar. Com efeito, já em 1589, em resposta a um pedido régio para indicação do número de homens de mar que a vila poderia fornecer para servirem nas armadas régias, os oficiais camarárias declaram não poder o concelho dispor senão de doze homens "... *e isto por a villa estar desfeita da navegação e muitos homens della se hirem viver ha Lixboa...*"[324]. Já verificámos, a propósito dos oficiais de construção naval, a veracidade do que se diz sobre as deslocações para o exterior. Quanto ao restante, e ainda que filtrando o depoimento de intencionalidades de isenção de prestação de serviços que eventualmente o informem, outros documentos, ainda que posteriores, parecem confirmá-lo, no próprio domínio que em particular nos interessa: o da amplitude da força naval da vila, contabilizada em número de barcos e de homens. Assim, em carta de Filipe III, de Novembro de 1625, refere-se a "... *muita quebra e pobreza a que vierão os moradores da ditta villa, por causa das muitas naos, e gente que os inimigos e piratas tem levado della...*"[325].

É neste contexto de declínio em que a vila em estudo se insere, mas que afecta, de forma global, todos os portos do reino, que devem compreender-se os esforços da administração central em investir, desde a década de 90, quer no controlo numérico e técnico dos agentes de navegação, quer em apelativos que tornassem motivante a disponibilidade desses homens para a integração de armadas régias. A eles já nos referimos.[326].

Analisada a tendência secular que norteia a evolução numérica dos agentes de navegação da vila, tendo presentes, como vectores de reflexão, formas de intervenção régia e contextos político-financeiros nacionais, importa que questionemos os números apresentados sob um outro prisma: o do seu peso relativo na globalidade do reino. Esta perspectiva enferma, como sabemos, de numerosas limitações, impostas pela já referida ausência de recenseamentos gerais, a par da falta de estudos de história local que apresentem quadros paralelos para outros burgos marítimos. Não deixaremos, porém, de recorrer aos escassos dados já disponibilizados pela historiografia sobre a matéria, os quais confrontaremos com os obtidos para Vila do Conde.

Em concreto, servir-nos-emos, para o primeiro dos subgrupos tratados, o dos pilotos, dos dados já apresentados num outro lugar, extraídos dos chamados "Livro das Ementas" e referentes ao exame de mestres, pilotos e sotapilotos das várias carreiras

---

[324] A.M.V.C. - Lv. 23, fl. 114.

[325] Cf. informação da própria confraria, inclusa na carta régia. A.M.V.C. - A/188.

[326] O tom algo intimista que norteia a redacção da carta, estrategicamente consabida para colher adesões, leva inclusive o escrivão da câmara de Vila do Conde que a transcreve no Livro de Registo Geral a preceder a sua cópia do seguinte cabeçalho: "*Carta que escreveo Sua Magestade ao juiz e vreadores e procurador do conselho escrita digo asinada por sua mão real* " (A.M.V.C. - Lv. 123, fl. 338v-341)

ultramarinas efectuados no período de 1596 a 1648[327], enquanto para a globalidade homens de navegação utilizaremos os cômputos apresentados nas fontes publicadas por Francisco Ribeiro da Silva[328] e Fredéric Mauro[329].

Numa perspectiva global, os dados obtidos a partir do registo de exames de técnicos de navegação efectuados entre 1596 e 1648 permite, na verdade, confirmar que, se um número muito significativo de náuticos residiam em Lisboa e aí eram recrutados, muitos outros provinham dos vários portos do reino, para onde retornavam após cada viagem ultramarina. Retomemos, a partir dos dados representados na figura 19, as conclusões que a fonte permite consolidar . A sua análise evidencia, antes de mais, a consabida macrocefalia de Lisboa: cerca de 1/4 das 554 menções aí se concentram. De notar, no entanto, que à capital deveriam afluir, em busca de melhores condições de acesso a cargos e privilégios, técnicos provenientes dos mais variados pontos do país, que aí fixavam residência. Atente-se, ainda, que esta concentração tem como reverso a pouca representatividade de portos que lhe são próximos, com excepção, talvez, de Cascais, que congrega 10 nomeações, e Sesimbra, com 24, estando Almada, Seixal e Setúbal presentes, mas apenas com 12 registos no total.

Outro pólo com significado no que se refere ao recrutamento de pilotos é o que rodeia Peniche, e que envolve também Atouguia e Pederneira, alcançando cerca de 17% das nomeações. Os núcleos que se centram na Foz do Mondego, que abrange também Buarcos e Redondo do Mondego, outrora vila, e o de Aveiro/Esgueira, são os únicos representativos antes de se atingir o Entre-Douro-e-Minho, sem, contudo, somarem os valores apurados para Peniche. Rumando para Norte, poderemos distinguir, em Entre-Douro-e-Minho, três pólos distintos: o da cidade do Porto com os portos satélites de Leça e Matosinhos; o de Vila do Conde/Azurara/Póvoa de Varzim/ Esposende; e o de Viana /Caminha. A soma dos náuticos daí naturais (174) supera o número obtido para Lisboa/Cascais (152) e aproxima-se do somatório deste com os dos portos da margem Sul do Tejo e os de Setúbal e Sesimbra, que totaliza 188. Isto é, apesar da dinâmica centrípeta exercida por Lisboa, criadora de assimetrias significativas em qualquer avaliação por áreas, os náuticos naturais e residentes nos portos de Entre-Douro-e-Minho alcançam, em conjunto, valores que os colocam em posição de destaque nas navegações ultramarinas. Esta constatação parece ser, de resto, corroborada pelos dados apresentados, quer por Francisco. Ribeiro da Silva quer por Fréderic Mauro, e extraídos das já citadas matrículas de gente de mar efectuadas, por ordem régia, nos anos de 1617 e 1620. Este protagonismo dos portos de Entre-Douro-e-Minho no século XVI e XVII poderá ser explicado, na verdade, quer pelo perfil da costa, favorável à multiplicação de

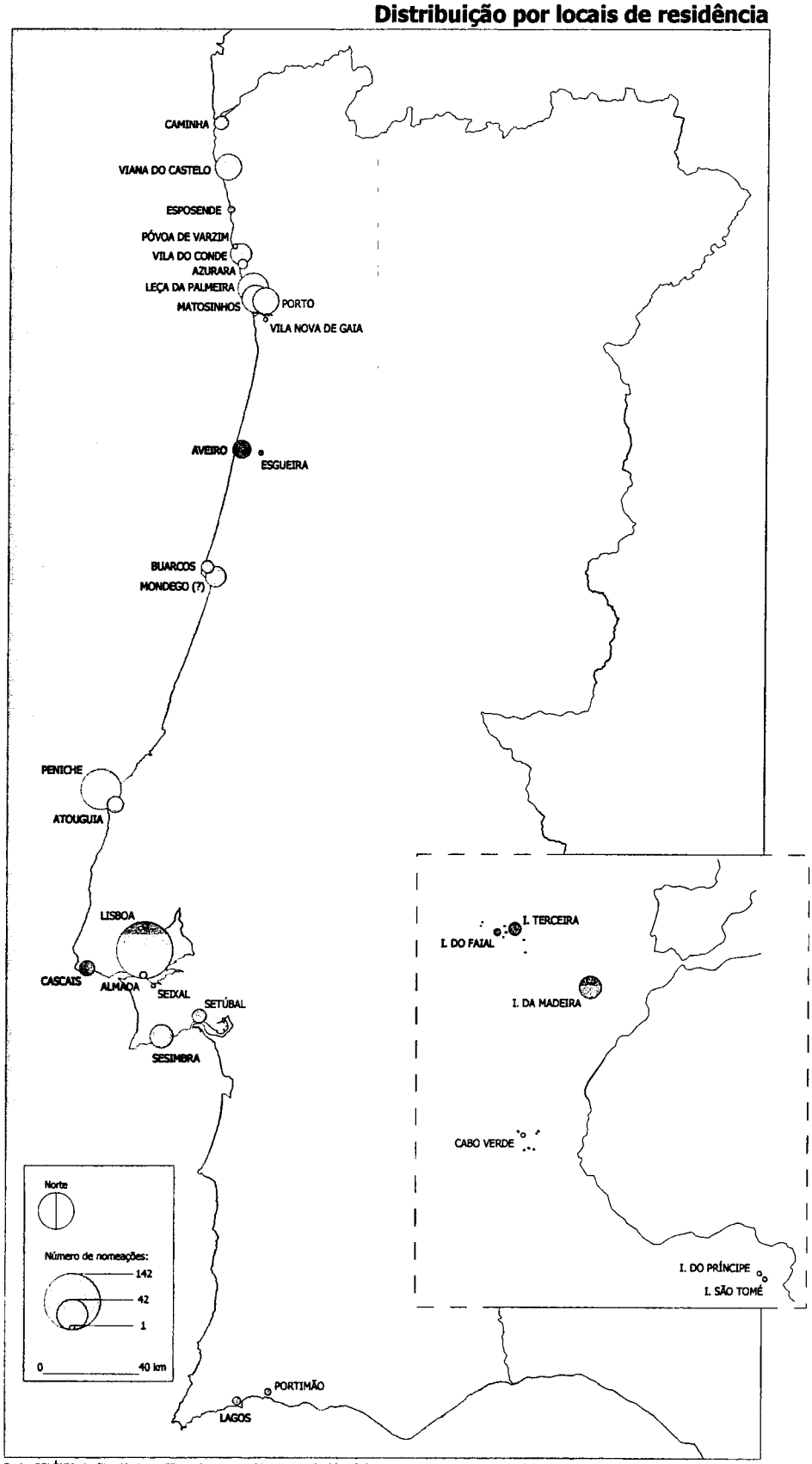
---

[327] A.N.T.T. - N.A. - Livros das Ementas, Lv. 3 a 15. Cf. POLÓNIA, Amélia - *Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas...*

[328] SILVA, Francisco Ribeiro da - *O corso inglês...*, pp. 333-334

[329] MAURO, Frédéric - *loc. cit.*

Figura 19 - Naúticos examinados (1596 - 1648)
Distribuição por locais de residência



Fonte: POLÓNIA, Amélia - Mestres e Pilotos das carreiras Ultramarinas (1596 - 1648), ..., Anexo A

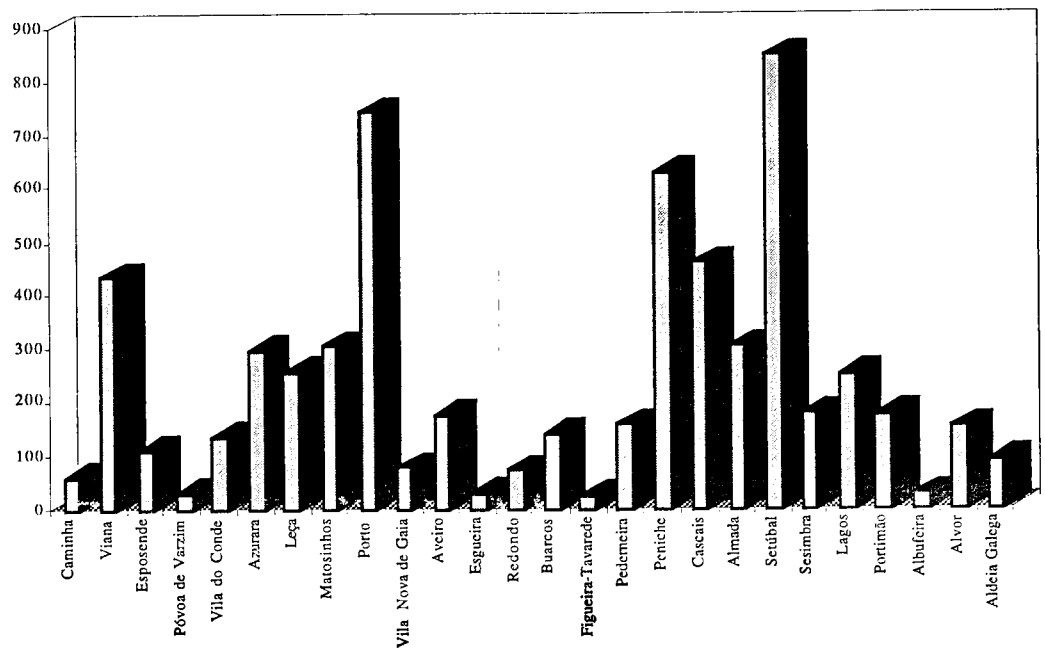
portos de abrigo, quer pela densidade populacional, quer ainda pelo dinamismo económico das suas comunidades mercantis.

Os pilotos que integravam as carreiras ultramarinas portuguesas não eram, porém, exclusivamente da metrópole. Posição de destaque parecem assumir, ainda, na nossa fonte, aqueles provenientes das ilhas e arquipélagos Atlânticos: Madeira, Açores, Cabo Verde, S. Tomé, ou a Ilha do Príncipe, os quais congregam 34 nomeações. Posição de somenos importância é a perceptível para o Algarve, de cujos portos provêm apenas 6 náuticos.Das explicações a adiantar para este facto falaremos adiante.

Detenhamo-nos, neste contexto, no significado dos números apurados para Vila do Conde. Este porto congrega 20 dos 554 náuticos examinados, correspondente a apenas 3,6% do total. Em termos cronológicos, a distribuição identificada - 7 exames entre 1596 e 1600; 5 na década de 1600-1610; outros tantos na subsequente e apenas 3 mais entre 1641 e 1648, sem qualquer ocorrência registada entre 1615 e 1640 -, evidencia a tendência. Esta aponta, de forma indiscutível, para uma manifesta perda de protagonismo da vila, medida pelo decréscimo do seu peso percentual no universo do reino, por um lado, e pela total ausência de nomeações nas décadas de 20 e 30 da centúria de Seiscentos, que sabemos ser de crise acentuada em termos náuticos[330].

Gráfico 44

Homens do mar recenseados em 1617 - Distribuição geográfica



Fonte: Apêndice A.22

330 Uma perspectiva mais pormenorizada desta questão pode ser consultada in POLÓNIA, Amélia - *Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas...*, pp. 301-315.

Cotejemos estas conclusões com aquelas que é possível extrair de outras fontes, em particular o recenseamento publicado por Ribeiro da Silva, e referente ao ano de 1617, cujos dados sistematizamos no apêndice A.22 e no gráfico 44, já que aquele publicado por. Mauro relativo a 1620 não descrimina os totais apurados para Vila do Conde

Importa, porém, que aqui deixemos uma nota de reflexão motivada pela comparação dos números apontados, no censo de 1617, para a vila em estudo e para Azurara. Com efeito, aos 135 agentes de Vila do Conde contrapõem-se 297 matriculados em Azurara, facto que se nos afigura, numa primeira leitura, paradoxal, pelo que sabemos da importância relativa das duas localidades em termos político-administrativos, populacionais e de poder naval, e segundo se pode inferir a partir dos valores relativos à frota de Azurara patentes, quer nos livros de pagamento de avarias em Antuérpia, quer no censo naval de 1552. Três hipóteses poderão ser adiantadas para os números fornecidos pela fonte:

1ª. O escrivão trocou as informações relativas às duas localidades, possibilidade que não poderemos confirmar no actual estado de disponibilização de fontes sobre a amatéria, já que o outro recenseamento publicado, de 1620, não fornece, como vimos, valores diferenciados para estes portos.

2ª Ocorreu, de facto, uma inversão de tendências em termos de vitalidade marítima das duas localidades, participando Azurara da pujança claramente vivida pelo *hinterland* da cidade do Porto, no qual se integra. Note-se que, em conjunto, as freguesias marítimas do Porto, acrescidas de Matosinhos e Leça, seus portos satélites, somam 21% da totalidades dos homens do mar matriculados. Ao contrário de Vila do Conde, e por conjunturas que importará avaliar em pormenor, Azurara poderia ter seguido diversos rumos, investido em distintas estratégias de navegação e conseguido integrar o grupo dos que, apesar da crise ultramarina de que falámos, se mantêm activos e em projecção manifesta, como ocorre, de resto, com Viana do Castelo.

3ª. Esta discrepância será devida aos distintos perfis socioprofissionais que caracterizam as comunidades de náuticos de Vila do Conde e Azurara. O que queremos dizer é que, pelo que foi possível apurar da leitura dos livros notariais que subsistiram do cartório de Azurara[331], e do que perpassa da listagem de pilotos examinados entre 1596 e 1648, que adiante analisaremos, Azurara prefigura-se como um verdadeiro viveiro de marinheiros, grumetes, mareantes, calafates e carpinteiros da ribeira, claramente prevalecentes em termos numéricos na estrutura populacional local, mas sem uma correspondente ponderação em termos dos segmentos superiores desses grupos, encarnados por pilotos, mestres e capitães. Estes são, por certo, identificados na

[331] A.D.P. - Fundo Notarial. V Conde, 1° cart., 2ª sr. Os livros subsistentes dos notários de Azurara reportam-se, para o período de tempo que importa estudar, aos anos 1581, 1582, 1602, 1603, 1607, 1608,1609, 1621 e 1622.

documentação que, para simples confronto de quadros, consultámos, e a eles é imputável um forte dinamismo e projecção comercial, mas apresentam-se, em termos globais, como claramente minoritários na estrutura socioprofissional do lugar.

Em qualquer dos casos, os valores percentuais apurados nas duas fontes estudadas (3,6% e 2,2% do universo nacional, respectivamente) projectarão um momento crítico em Vila do Conde no que se refere ao peso assumido pelos seus náuticos, se nos ativermos às conclusões a que atrás chegámos, o que equivale a dizer que esses valores poderão ser representativos para este particular período representado, mas não para a globalidade do século XVI. Com efeito, tudo quanto afirmámos e documentámos acerca da dimensão da sua frota naval e dos ritmos e taxas de crescimento da sua comunidade marítima aponta o século XVI e, em particular, as décadas de 40 e subsequentes como momentos culminantes de um processo de projecção e de protagonismo assinaláveis, pelo que não podemos tomar os valores agora apresentados por representativos de dinâmicas anteriores, que parecem ter conhecido sinais de crescimento diversos.

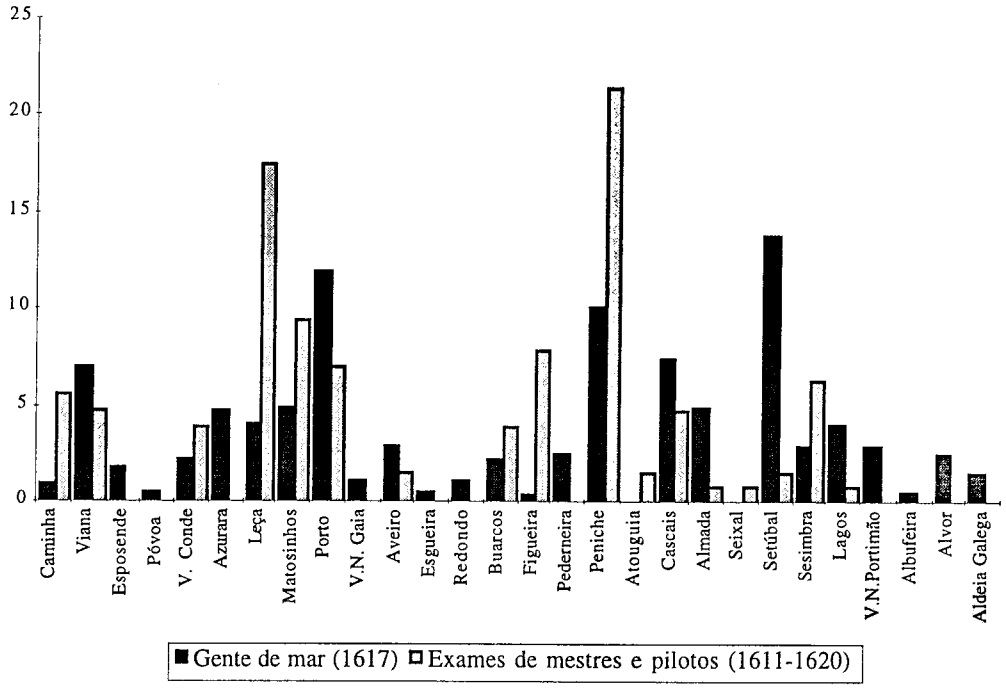
A explanação previamente feita tende para duas ideias que se nos afigura pertinente aprofundar no intuito de lançar alguns tópicos de discussão acerca da evolução cronológica do protagonismo assumido por Vila do Conde na globalidade do reino. A primeira incide na conveniência de se diferenciar a composição específica do grupo dos "homens do mar" e a respectiva ponderação no cômputo geral de cada localidade. Com efeito, não é indiferente que, num total dado, 80% sejam marinheiros ou grumetes, ou 40% pilotos ou capitães de armadas, já que a composição interna do grupo assegura, necessariamente, diversas funcionalidades e diversos graus e tipos de intervenção de uma localidade dada nas estratégias globais de navegações e comércio ultramarino.

O segundo tópico de reflexão prende-se com a necessidade de se aferir a tese que aponta para a existência de uma crise generalizada vivida pelos núcleos marítimos do reino, em particular desde as décadas finais de Quinhentos. Jaime Cortesão levanta já a hipótese de que, à falência de muitas das estratégias régias, centralizadas em Lisboa, se contrapõe o revigoramento de outros portos do reino, em particular do Norte. Pensamos que será conveniente aferir esta teoria com o estudo particular e monográfico desses núcleos. Uma primeira abordagem poderá passar pelo cotejo dos números apresentados nas fontes citadas.

Com efeito, se é certo que as matrículas gerais, de 1617 e de 1620 de que dispomos, não estratificam por categorias profissionais os marítimos aí apontados, um cotejo dos dados por elas apresentados, com aqueles já tratados a partir dos exames de pilotos no período que medeia 1596 e 1648, poderá fornecer algumas pistas de análise. O confronto dos resultados, envolvendo apenas a primeira década de Seiscentos, período coberto pelas duas fontes, é exposto no apêndice A. 22 e no gráfico 45 e poderá fornecer algumas achegas complementares.

Gráfico 45

Valores percentuais assumidos por cada porto do reino na matrícula de gente de mar de 1617 e na nomeação de pilotos na década de 1611-1620



Fonte: Apêndice A.22

Assim, e partindo do enfoque sobre os valores percentuais assumidos pelos vários portos do reino considerados nas duas fontes[332], é perceptível a diversa representatividade de algumas localidades quando se trata de cômputos gerais de homes do mar, ou apenas de nomeação de mestres e pilotos. Esta observação é válida para Vila do Conde e, em particular, para portos como Caminha, Leça, Figueira da Foz, Peniche, Sesimbra, ou o Porto, para referirmos apenas os casos de desfasamentos mais notórios. Desta forma, enquanto nos primeiros a ponderação é favorável à nomeação de pilotos, no caso da cidade do Porto, constata-se, de maneira algo paradoxal, que o número de mestres e pilotos nomeados é bem menos representativo do que o número global de agentes de navegação, ao contrário do que ocorre com Leça ou Matosinhos, o que parece sugerir que nestas localidades o número de marítimos dos segmentos superiores desses estractos parece estar em ascensão, dando a estas comunidades um carácter mais especializado em termos de saber e desempenhos náuticos.

Esta constatação é igualmente válida para outros portos do reino. Veja-se, a título de exemplo, o que ocorre em Viana, em que aos 7,1% de homens do mar se contrapõem apenas 4,8% no que se refere a mestres e pilotos, em Vila do Conde (2,2%

[332] Note-se que aqui utilizamos, da segunda fonte, apenas os dados relativos às localidades mencionadas na matrícula geral de gente de mar, pelo que não inserimos os dados relativos, por exemplo, a Lisboa, por não se encontrar registada na primeira fonte tratada.

versus 4%) ou Sesimbra e Setúbal. Segundo os números cotejados, torna-se notório que o estatuto de viveiro de mareantes assumido por Setúbal dificilmente é acompanhado pelo número de mestres e pilotos que integra, enquanto em Sesimbra parece acontecer o inverso. Um confronto dos dados apurados para Vila do Conde e Azurara confirma, por sua vez, o que atrás dissémos sobre o tipo de intervenção destas localidades nas estratégias ultramarinas, prevalecendo em Azurara um segmento mais indiferenciado de marinheiros, não acompanhado por qualquer nomeação de mestres ou pilotos na década que seleccionamos.

Se, seguindo esta linha de reflexão, quisermos aprofundar a tentativa de avaliação do peso deste grupo no específico universo da gente de navegação de Vila do Conde, poderíamos executar um exercício que passaria por considerar o peso relativo de mestres e pilotos, por um lado, e mareantes, por outro, no universo total que reconstituímos ao longo das décadas atrás documentadas. Os resultados sistematizam-se no quadro 38[333].

Quadro 38

Náuticos de Vila do Conde - Distribuição por categorias profissionais

Décadas	Mestres e Pilotos	%	Mareantes	%	Total	%
1501-1510	24	77,4	7	22,6	31	100
1511-1520	12	40	18	60	30	100
1521-1530	19	61,3	12	38,7	31	100
1531-1540	38	41,3	54	58,7	92	100
1541-1550	127	67,6	61	32,4	188	100
1551-1560	58	55,2	47	44,8	105	100
1561-1570	135	38	320	62	455	100
1571-1580	121	42,5	164	57,5	285	100
1581-1590	108	42,9	144	57,1	252	100
1591-1600	75	43,9	96	56,1	171	100
1601-1610	71	36,2	125	63,8	196	100
1611-1620	73	37,2	132	64,8	205	100

Fonte: Apêndice B.5 e B.6

[333] Atente-se em que os totais apurados, por década, para a coluna referente a pilotos e mestres, não corresponde a um mero somatório de valores relativos a esses subgrupos conforme se encontram inscritos no apêndice A.20. Esse desfasamento deve-se à duplicidade de estatutos de alguns mestres e pilotos, que aqui se excluem, reduzindo-se o universo à contagem de indivíduos, e não de detentores de cargos.

Balizando-nos no que já dissémos sobre a representatividade das fontes em relação aos períodos e subgrupos representados, pensamos que esse exercício só ganha validade a partir da década de 60, altura a partir da qual dispomos de registos notariais, fundo em que todos esses segmentos se encontram bem representados.

Do cálculo efectuado nessa base obteríamos uma ponderação média, por década, de 40% de pilotos e mestres e 60% de mareantes. Ainda que possamos considerar que o valor atingido pelo primeiro grupo esteja algo inflaccionado, pelo facto de este se encontar, pelos seus desempenhos sociais e económicos, melhor representado nas fontes, e atribuíssemos ao grupo dos mareantes uma compensação de 5%, continuaríamos a apontar para a mesma conclusão: a que sublinha o peso considerável, na vila que estudámos, daqueles cujos desempenhos se baseiam num saber especializado e no exercício de um poder, de natureza técnica e/ou administrativa, afecto a qualquer um desses ofícios.

Centremos, de seguida, a nossa análise no segundo tópico de reflexão: as distintas tendências assumidas, mesmo em tempos de crise, pelos diversos portos do reino. Fá-lo-emos, de novo, a partir da análise dos dados referentes a exames e nomeações de mestres, pilotos e sotapilotos entre 1596 e 1648. Em termos de análise global, remetemos para as conclusões apuradas no trabalho citado[334], as quais se encontram plasmadas, no que se refere ao número de técnicos disponibilizados pelos vários portos do reino, na figura 19. Limitar-nos-emos, agora, a analisar os comportamentos, nesse domínio, de alguns portos de Entre-Douro-e-Minho. Uma mera projecção gráfica dos dados referentes a Vila do Conde, Viana e ao núcleo marítimo de Porto/Leça/Matosinhos (cf. gráfico 46) evidencia a diversidade dos ritmos de crescimento traçados.

Com efeito, enquanto o burgo vilacondense apresenta uma linha evolutiva de sentido claramente descendente, ainda que apontando para uma eventual recuperação apenas a partir da década de 40, constatação que em tudo se articula com os estudos que até agora efectuámos em torno dos pilotos, mestres e mareantes da vila, os restantes portos evidenciam destinos diversos. Veja-se o que acontece em Viana, de despertar tardio, mas de projecção assinalável, em particular desde 1621, ou com o complexo de portos que rodeiam a cidade do Porto, os quais parecem não só manter, mas também aumentar o seu protagonismo em décadas que são, em Vila do Conde, de declínio manifesto. Se quisermos confirmar esta ilação poderemos cotejar os dados que apurámos para Vila do Conde com os publicados para o porto de Viana por Manuel Fernandes Moreira[335].

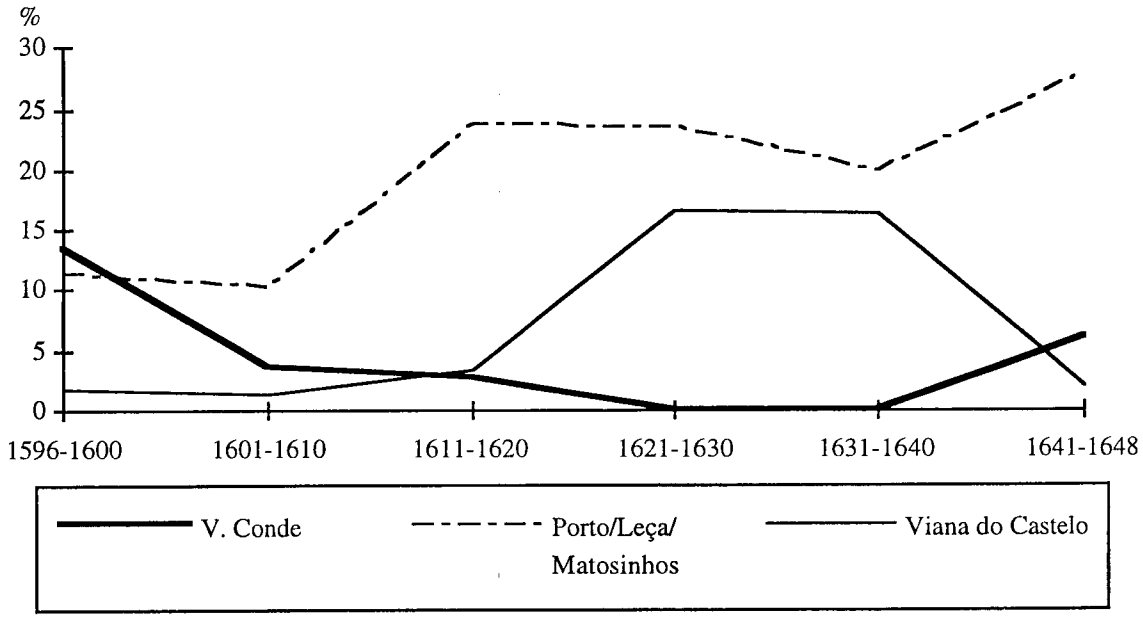
---

[334] POLÓNIA, Amélia - *op. cit.*

[335] MOREIRA, Manuel António Fernandes - *Os mareantes de Viana e a construção da atlantidade*, p. 17.

Gráfico 46

Evolução da representatividade percentual, no universo do reino, do número de pilotos examinados e naturais de Vila do Conde, Porto, Matosinhos, Leça e Viana (1596-1648)



Fonte: A.N.T.T. - Lv. Ementas, Lv. 3 a 15, publ. POLÓNIA, Amélia - *Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas...*, Anexo A.

Não procurámos aqui comparar valores absolutos, já que a disparidade dos marcos cronológicos apresentados (décadas para Vila do Conde e anos para Viana) não o permitem, nem a diversidade das fontes utilizadas o autorizam a fazer com suficiente margem de segurança[336]. Pelo contrário, o que procuramos aferir são tendências evolutivas. Nesse sentido, as linhas desenhadas no gráfico 47 são bem claras das disparidades atrás anunciadas: ao decréscimo numérico dos mareantes de Vila do Conde contrapõe-se a subida exponencial dos números, reconhecida em Viana.

Ainda numa tentativa de eliminar potenciais vícios de análise introduzidos pelas diversas tipologias e intencionalidades das fontes mobilizadas repetiremos o exercício, apelando agora ao mesmo tipo de fontes: os livros das sisas de 1568 (Vila do Conde) e 1573 (Viana)[337]; a matrícula geral da gente de mar de 1617 [338] e livros de lançamento de décimas dos anos 40 de Seiscentos (1643 para Vila do Conde e 1647 para Viana)[339]. Do cotejo dos dados (cf. gráfico 48) extraem-se as mesmas conclusões, tornando-se o declínio ainda mais assinalável na curva referente à urbe em estudo.

---

[336] As fontes utilizadas pelo autor inclem: o *Livro de Regulamentos e Acórdãos da Irmandade dos Mareantes*; o *Livro da Confraria da Srª da Guia*; os *Livros de Matrícula dos Mareantes de 1600 e 1618;* um *Livro de Repartição das Sisas*; o *Livro do Pedido das Cortes de Almeirim*; o *Livro da Finta do Guadiana* (cf. *op. cit.*, nota 6). Para Vila do Conde, os totais correspondem ao somatório dos valores referentes a pilotos, mestres e mareantes, de acordo com o discriminado no quadro 38 e apêndices B5 e B6.

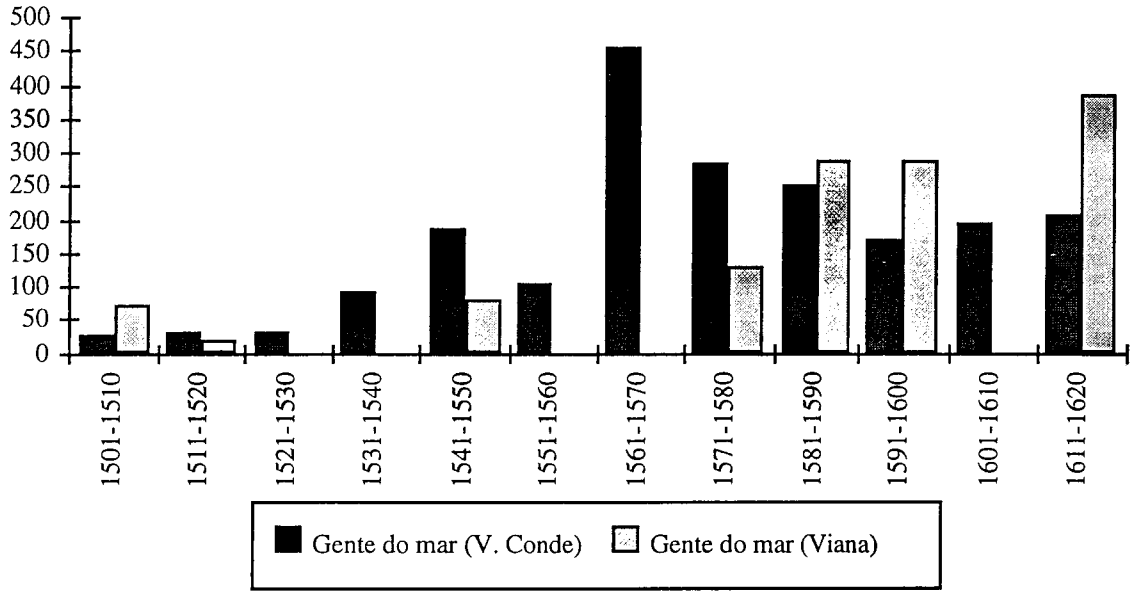
[337] A.M.V.C., Lv. 1699; A.M.V. Castelo (S/ cota: o autor não a fornece).

[338] A.G.S. - S.P. 1552, fls. 458 e 553-553v., publ. SILVA, Ribeiro da - *O corso inglês...*, pp. 333-334.

[339] A.M.V.C. - Lv. 1877; A.M.V. Castelo (s/ cota).

Gráfico 47

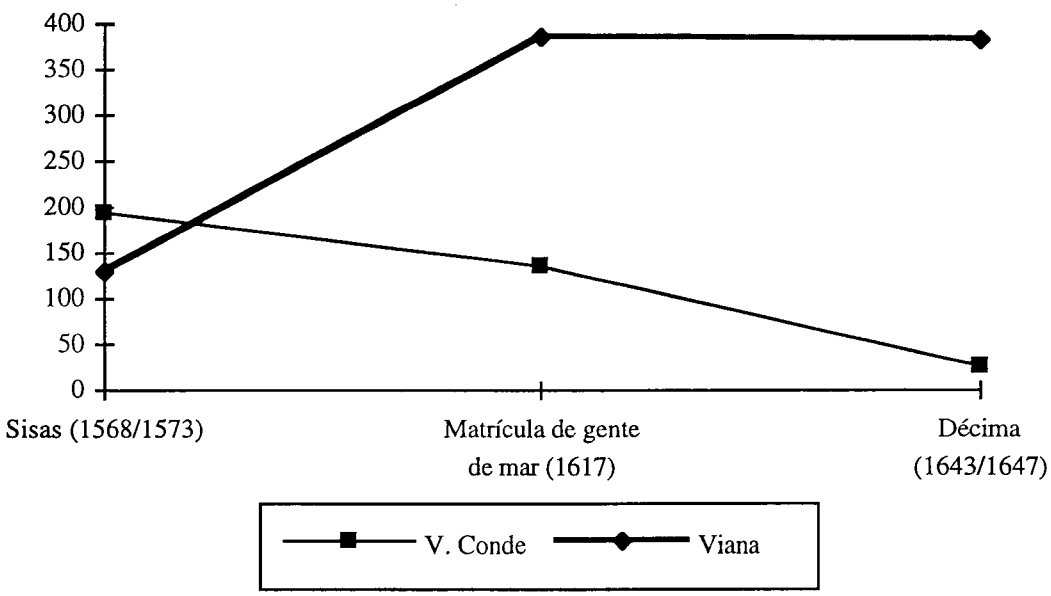
Evolução numérica dos náuticos de V. Conde e Viana (1500-1620)



Fonte: Para Vila do Conde: Quadro 38;
Para Viana: dados publicados por MOREIRA, Manuel Fernandes - *Os mareantes de Viana e a construção de Atlantidade,* p. 17

Gráfico 48

Evolução numérica dos náuticos de Vila do Conde e Viana - Leitura comparativa



Fontes: A.M.V.C. - Lv. 1699; Lv. 1877
A.G.S. - Sec. Prov., 1552, fl. 458 e 553-553v., publ. SILVA, Francisco Ribeiro de - *O corso inglês . "loc. cit."*
MOREIRA, Manuel Fernandes - *Os mareantes de Viana e a construção da Atlantidade,* p. 17

Conjunturas nacionais globais não explicam já as tendências assinaladas, em particular se considerarmos que o vigor dos portos atrás referidos (Viana e Porto) se deve, em grande medida, às suas ligações com o Brasil, que vive nestas décadas tempos de crise aguda[340]. A inserção num mesmo complexo geográfico parece não responder também à questão, se atendermos à diversidade de tendências apuradas para portos tão próximos como Viana e Vila do Conde. Prossigamos, pois, uma outra pista analítica, sugerida pelo que conhecemos dos percursos desta urbe.

Com efeito, o somatório de informações dispersas que colhemos e cotejámos ao longo da investigação fornece-nos um quadro, que apresentamos, por enquanto, de forma meramente impressionista, centrado em dois vectores:

1°. O porto de Vila do Conde deve a sua vitalidade e a sua pujança não só ao dinamismo da sua própria comunidade comercial e marítima, mas em particular ao desempenho de funções de transporte marítimo a serviço de terceiros. Se os actos de fretamento de que dispomos não confirmam esta ideia de forma totalmente convincente, fazem-no, à saciedade, os registos da Casa da Nação Portuguesa de Antuérpia, em que a vultuosa dimensão das referências a mestres e embarcações de Vila do Conde se articula com funções de transporte marítimo a serviço de outrém, e não com movimentos comerciais despoletados a partir do seu porto de origem;

2°. Essa prestação de serviços a cargo de terceiros articula-se, de forma prioritária, com um pólo comercial e marítimo privilegiado: a cidade de Lisboa. As referências a serviços prestados ao rei, os registos de Antuérpia, os numerosos actos notariais, que analisaremos a seu tempo, e que referem o embarque a partir dessa cidade, nomeadamente de pilotos daqui naturais, ou os numerosos testemunhos de migrações com esse destino, são provas que consideramos suficientes para o afirmarmos.

Procuremos aferir esta tese sobre a articulação dos percursos de Lisboa e Vila do Conde com os dados igualmente contidos nas listagens de nomeação de pilotos residentes em Lisboa, que inserimos no gráfico 49. Aí se atesta um claro paralelismo de tendências entre as duas localidades, em termos, quer de declínio, quer de provável recuperação, o que parece confirmar que os condicionalismos explicativos dos destinos e ritmos de crescimento apurados para a comunidade de náuticos de Vila do Conde não entroncam na dinâmica económica ultramarina vivida em Entre-Douro-e-Minho, mas nesse outro pólo distante, se bem que central nos percursos da vila.

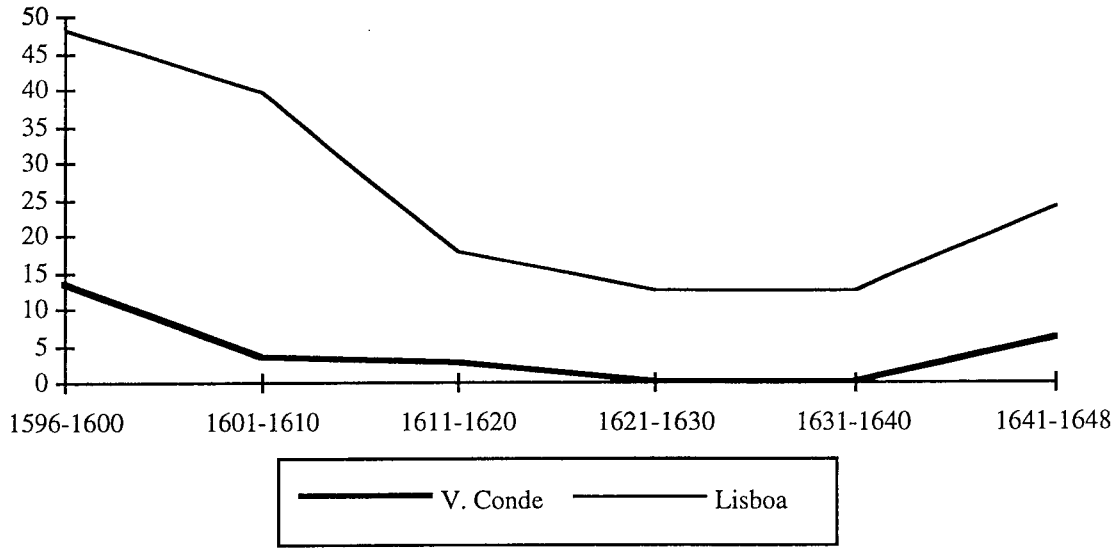
Assim, o declínio das actividades náuticas viabilizadas por agentes de Vila do Conde, tendência para que apontam os índices até agora coligidos, parece articular-se com o fracasso das estratégias régias definidas para o Império Ultramarino, particularmente sentidas pelas comunidades mercantis da capital, nomeadamente as relativas à rota comercial do Oriente, ou mesmo à exploração dos recursos comerciais viabilizados pelas

[340] É certo que essa vitalidade passa também pelas articulações comerciais com as Índias de Castela, mas disso falaremos adiante.

várias feitorias africanas, quadro para que os números apontados por Vitorino Magalhães Godinho e as teses desenvolvidas por Jaime Cortesão apontam.

Gráfico 49

Evolução da representatividade percentual, no universo do reino, do número de pilotos examinados e naturais de Vila do Conde e Lisboa (1596-1648)



Fonte: A.N.T.T. - Lv. Ementas, lv. 1 a 15, publ. POLÓNIA, Amélia - *Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas...*, Anexo A

Os investimentos dinamizados, a partir de Vila do Conde, noutros circuitos e rotas, e em negócios geridos de *motu proprio* por mercadores locais ou aí afluentes, que analisaremos adiante, parecem não ter sido suficientes, ou os mais adequados, para evitar o declínio das actividades marítimas da vila, projectadas no universo dos agentes de navegação aí residentes, pelo menos até 1620, limite cronológico estabelecido neste estudo.

Avaliado o universo profissional dos técnicos de navegação do ponto de vista numérico, e ponderado o seu peso no âmbito global do reino, duas outras vertentes ficam por esclarecer. Uma delas prende-se com os seus específicos desempenhos económicos, concomitantes, ou não, paralelos, ou não, à actividade de navegação. A outra aponta para a percepção de níveis médios de riqueza e para estratégias de reinvestimento de capital decorrentes do exercício dessas actividades. Constituindo estes últimos vectores matéria de discussão da última parte da dissertação, passamos a centrar-nos, de seguida, na tentativa de elucidar potenciais áreas de intervenção económica destes agentes de navegação, identificando, assim, extensões do seu exercício profissional.

3.3. Funções técnicas e desempenhos económicos

Aquilo que de momento propomos esclarecer são dinâmicas de desempenhos cujo estudo concreto desenvolveremos nos próximos capítulos, ao tratar das actividades de navegação, transporte e comércio ultramarinos. Centrando-nos no universo dos agentes de navegação, em particular no dos pilotos, o qual se encontra bem melhor documentado do que o dos mareantes, cremos estar em condições de adiantar a ideia de que as actividades desenvolvidas por estes homens como técnicos de navegação (marinheiros, mestres ou pilotos) constituiriam apenas uma pequena parte do seu dinamismo económico. Um estudo, feito em bases estatísticas, das actividades económicas desenvolvidas por mestres, pilotos e mareantes de Vila do Conde e documentadas pelos respectivos registos notariais para o período de 1560 a 1620 confirmarão aquilo que afirmámos. Os dados que apresentamos no quadro 39 resultam da identificação de todos os registos em que esses agentes de navegação se encontram envolvidos directamente, como outorgantes de actos públicos, mas também aqueles em que eles são apenas referidos, desde que dessas referências se depreenda o exercício de actividades económicas por eles asseguradas como agentes directos ou como intermediários.

Dos cerca de 1600 registos que identificam mestres e pilotos, apenas 841 cumprem essa exigência, do mesmo modo que dos 875 que mencionam mareantes, apenas 303 poderão ser considerados nesta nossa análise. O desfasamento que se verifica entre a percentagem de actos que envolvem mestres e pilotos, por um lado, e mareantes pelo outro, no exercício de actividades económicas concretas, quando equacionado em relação à totalidade dos registos é, só por si, bem reveladora do dinamismo económico relativo dos dois subgrupos considerados[341]. Quanto à tipificação dessas actividades, ela organiza-se da forma, e corresponde às ponderações apresentadas no referido quadro de sistematização de dados. A disparidade entre os totais aqui apontados e os explicitados no quadro deve-se, naturalmente, ao exercício cumulativo de várias funções em simultâneo, podendo um só registo apontar para 2 ou 3 actividades diferenciadas, exercidas por um mesmo agente. Tomemos o exemplo do piloto que, servindo como técnico de navegação, efectua, nessa mesma viagem, cobranças de dinheiro no ultramar e se constitui como agente comercial a serviço de terceiros. Deste modo, os totais identificados não apontam para número de homens, mas para número de registos de determinada tipologia, podendo um mesmo indíviduo estar representado várias vezes dentro de um subgrupo, assim como estar presente em diversos dos *itens* contemplados.

[341] Isto significa, em termos concretos, que muitos dos mareantes mencionados assumem papéis passivos, como o de testemunhas, não lhes estando atribuídas, nos actos recenseados, funções económicas activas.

Quadro 39

Actividades desempenhadas pelos agentes de navegação segundo os contratos notariais (1560-1620)

Áreas de Acção	Actividades	Pilotos		Mareantes		Total	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%
Actividades marítimas e relações com o Ultramar	Navegação	248	27,8	165	42,9	**413**	**32,3**
	Transporte	92	10,3	39	10,1	**131**	**10,3**
	Comércio	127	14,2	26	6,8	**153**	**12**
	Cobranças	88	9,9	51	13,2	**139**	**10,9**
	Pesca	4	0,4	2	0,5	**6**	**0,5**
	Ensino da arte de marear	8	0,9	3	0,8	**11**	**0,9**
	Exercício de cargos ultramarinos	3	0,3	0	0	**3**	**0,2**
	Serviço militar ultramarino	0	0	1	0,3	**1**	**0,1**
	Fixação no Ultramar	24	2,7	13	3,4	**37**	**2,9**
	Sub-Total	**594**	**66,5**	**300**	**78**	**894**	**70,1**
Outras áreas de intervenção económica	Participação em contratos de parceria comercial	8	0,9	2	0,5	**10**	**0,8**
	Aquisição de embarcações	132	14,8	51	13,2	**183**	**14,3**
	Mediação em contratos de construção naval	9	1	0	0	**9**	**0,7**
	Crédito	31	3,5	3	0,8	**34**	**2,7**
	Aquisição de propriedades urbanas	22	2,5	16	4,1	**38**	**3**
	Aquisição de bens e propriedades rústicas	68	7,6	5	1,3	**73**	**5,7**
	Arrendamentos eclesiásticos	16	1,8	6	1,6	**22**	**1,7**
	Arrendamentos fiscais	12	1,3	1	0,3	**13**	**1**
	Arrendamentos de serviços	0	0	1	0,3	**1**	**0,1**
	Sub-Total	**298**	**33,4**	**85**	**22,1**	**383**	**30**
	Total	**892**	**100**	**385**	**100**	**1277**	**100**

Fonte: A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª,2ª,3ª e 4ª sr., *passim*

A grelha criada, opção última de várias possíveis, obedeceu a um duplo objectivo: abarcar a maior parte dos registos coligidos e organizar de forma inteligível e classificada o tipo de intervenções profissionais e económicas identificadas. Assim, o primeiro grupo criado pretende catalizar todos os desempenhos directa ou indirectamente articulados com actividades de navegação e de projecção ultramarina; o segundo visa definir outras áreas de intervenção económica, primeira etapa para a caracterização de uma mentalidade económica que se pretende apreender. Para além destes registos, outros aglutinam actos públicos relacionados com várias formas de propriedade identificando

acções concretas de gestão, administração, venda, arrendamentos, emprazamentos, demandas judiciais, relacionadas com a posse de bens imobiliários. É certo que outras áreas de intervenção como a dotação, as fianças ou o exercício de tutorias, que aqui não considerámos, identificam também, por vezes com minúcia, os tipo de bens de que estes homens se constituíam como proprietários (vejam-se os actos de dotação ou de fiança). As menções a todos estes bens que se gerem, se doam em casamento ou se arriscam em fianças dadas a terceiros não foram, contudo, contabilizadas, já que o nosso intuito era o de definir áreas de actividade e não formas de propriedade. De resto, o facto de muitos destes actos evidenciarem um significado social mais do que económico levou-nos a não os considerar nesta contabilidade[342].

Justificado, ao que cremos, o esquema com que pretendemos tipificar actividades em exercício, comentemos, em pormenor, a representatividade geral dos números, por um lado, e o significado específico das ponderações apuradas dentro de cada um dos subuniversos criados. Importa, em primeiro lugar, que se diga que os actos referenciados como ligados à navegação integram uma multiplicidade de desempenhos de natureza variada, alguns dos quais só indirectamente remetem para a participação em navegações ultramarinas. Assim acontece com alguns dos actos de cobrança, quando ocorrem no ultramar, ou com referências a óbitos de náuticos nesses mesmos espaços ou em viagens com esses destinos[343], ou a actos de comércio efectuados no exterior. Estes casos foram contabilizados como sendo actos de navegação, ainda que não fosse perceptível o estatuto concreto que o agente em causa desempenhava na pressuposta viagem: de piloto, mestre, marinheiro, e/ou de mercador ou agente comercial. Outros, porém, decorrem do exercício concreto, e devidamente identificado, de funções náuticas. Desta forma, reportando-nos ao universo dos pilotos, as contagens relativas aos seus desempenhos especificamente identificados em viagens de navegação apontam para os seguintes números: num total de 89 menções que identificam as tarefas desempenhadas como técnicos de navegação, as ocorrências distribuem-se do seguinte modo: 1 marinheiro, 2 contramestres, 51 mestres, 26 pilotos, 5 mestres e pilotos, 2 sotapilotos e 2 capitães. Quanto aos mareantes, 3 são identificados como contramestres, 38 como marinheiros e 35 como mestres.

---

342 Note-se, porém, que não deixamos de ser sensíveis ao facto de a estes actos se associarem, também, significados económicos. Lembremos que aos actos de dotação se associam transferências de bens e recordemos ainda que às tutorias estavam anexas curadorias de bens, de cuja gestão resultariam inequívocas vantagens para o tutor. Assim se explica que essa responsabilidade fosse, por vezes, tão cobiçada, dando mesmo origem a contendas judiciais. Por último, as próprias fianças revestem formas de solidariedade social e profissional, imprescindíveis ao exercício de algumas das actividades desempenhados por estes indivíduos. Daí que aquele que outorga uma fiança num registo dado, tendo como fiador o agente "x" se constitua, por vezes no acto seguinte, como fiador desse mesmo indivíduo, não sendo também invulgar indivíduos que surgem como fiadores de arrendamentos fiscais aparecerem, em registos subsequentes, como co-rendeiros e, portanto, também usufrutuários dos lucros do negócio.

343 Dos destinos concretos dessas navegações ultramarinas, assim como dos locais especicos de óbito no ultramar trataremos no capítulo seguinte.

Detenhamo-nos, antes de mais, nos conteúdos funcionais de cada um dos cargos que referimos: o de piloto, sotapiloto, mestre e mestre e piloto, no intuito de delimitar os seus específicos desempenhos. Desconhecemos a existência de qualquer código legislativo que concretize, com especificidade, as respectivas atribuições, pelo que só o manuseamento de documentação coeva, de tipologia diversa, e o recurso a regimentos vários - do Cosmógrafo- Mór, do Provedor das Armadas ou das Casas da Índia e Mina[344], poderão fornecer alguns subsídios para esta matéria.

Importa, em primeiro lugar que se diga que os ofícios de piloto e sotapiloto envolvem responsabilidades de natureza náutica, compreendendo ainda funções de orientação técnica das tripulações. Aquilo que a estes náuticos se exige é, entre outras coisas: o conhecimento de regimes de ventos e correntes e das derrotas calculadas em função dos mesmos; o domínio dos procedimentos a tomar em caso de tormentas ou ventos contrários; a capacidade de prever as tempestades anunciadas; o entendimento da meteorologia nas diferentes regiões e, ainda, a posse de informações sobre tipos de fundos e marés nos portos e costas das respectivas carreiras[345].Os pilotos surgem, assim, como responsáveis pela condução da embarcação a bom porto, sendo, nessa conformidade, punidos por eventuais insucessos, envolvendo naufrágios ou quaisquer outros danos que tenham na origem causas a eles imputáveis. Numerosos "autos de diligências" feitos pelo Conselho Ultramarino documentam esta outra faceta do exercício profissional destes cargos[346]. Aos sotapilotos caberiam, por certo, e como se infere da documentação, funções de coadjuvantes dos pilotos nessas tarefas e responsabilidades, sendo verosímil a possibilidade de os substituirem, em caso de necessidade.

As informações relativas aos vencimentos atribuídos a cada um destes oficiais parecem corroborar essa clara subalternidade. Assim, o alvará de 11 de Março de 1652, relativo aos ordenados a pagar à gente de mar e navegação das armadas da carreira da

---

344 Cf., respectivamente, o *Regimento do Cosmógrafo-Mor...*, publ. "loc. cit."; o *Regimento das Couzas Commuas e Geraes dos Officies dos Armazens*, publ. CAMPOS, José Roberto Monteiro dos, compil. - *op. cit.*, vol. III, fl. 1-21; o *Regimento das Cazas das Índias e Mina*, publ. Damião Peres, Coimbra, Universidade, 1947 e o *Regimento da Casa da Índia. Manuscrito do Século XVII existente no Arquivo Geral de Simancas*, int. e pref. de Francisco Mendes da Luz, Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1992.

345 O articulado relativo às matérias em que deveriam ser examinados comprova o que dizemos:

" *Que derrotas deuem leuar nas viagens que fizerem e que mudanças deuem fazer nellas por razão dos tempos, correntes e aguagens que ha em differentes partes, e de que modo terão pera tornar a su direito caminho. As mesmas aguagens e correntes em que paragem e luguar as acham e quanto e atee onde durão, e assy os uentos geraes e monções.*

O que deuem fazer nos contrastes do mar, de uentos contrarios e tormentas.

Porque sinaes conhecem as ditas tormentas, segundo a paragem onde se achão.

Que digão as entradas, saidas, signaes, conhecenças, sondas, qualidade de fundo e marés de todos os portos de sua viagem, e assi das costas de que hão uista na sua nauegação.

Como entendem as sangraduras da Nao e o abatimento que lhe deuem dar conforme o uento.

Que declarem todas as differenças que lhe faz a agulha de marear na sua viagem. " (Cf. cap° 14 do *Regimento do Cosmógrafo-Mor*, publ. in "loc. cit", p. 224).

346 Vd., entre outros - VASCONCELOS, Frazão de- *Pilotos das navegações portuguesas dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1942.

India prevê, como remuneração dos pilotos, o valor de 120.000 reais de ordenado por cada viagem de ida e volta, acrescido da possibilidade de trazerem 2 caixas de mercadoria no valor de 200.000 reais/cada, 2 escravos, isentos de pagamento de direitos à Casa, 15 fardos de canela (equivalentes a 15 quintais) e, ainda, 30.000 reais, a descontar nos direitos a pagar na "Mesa das Drogas" referentes a mercadorias transportadas a título pessoal. Em contrapartida, aos sotapilotos era garantido um vencimento de 21.600 reais (à razão de 1.200 reais/mês, num cálculo que tinha como base o tempo previsto de 18 meses de ausência) e, nas mesmas condições dos pilotos, o transporte de 1 caixa de mercadoria no valor de 200.000 reais, 2 escravos, 13 fardos de canela e 25.000 reais de desconto na "Mesa das Drogas" [347].

A disparidade é óbvia, em particular no que se refere ao vencimento básico previsto. Esta diferença substancial de regalias poderá, de resto, ser tomada como sugestiva de uma desejável progressão do ofício de sotapiloto a piloto. Isto não parece ter sido impeditivo, no entanto, pelo menos no decurso do século de XVII, de uma troca de papéis, em viagens sucessivas, podendo um náutico embarcado numa viagem com o cargo de piloto vir a ser nomeado, na seguinte, como sotapiloto. Isso mesmo documentam os registos de nomeações destes náuticos pelo Conselho Ultramarino, alguns deles citados e publicados por Frazão de Vasconcelos[348].

Se as relações entre estes ofícios são de afinidades funcionais, ainda que exercidas em diferentes níveis hierárquicos, já ao cargo de "mestre" cabem incumbências diversas. No que toca às retribuições auferidas, porém, este ofício é equiparado ao de piloto, cabendo-lhe, em rigor, as mesmas regalias, seja de vencimento, seja de privilégios. Isso mesmo se prevê, quer no alvará de 1652[349], já referido, quer no *Regimento da Casa da Índia*, de data posterior a 1633[350].

Quanto às atribuições inerentes ao cargo, é ainda o *Regimento do Cosmógrafo-Mor* que acerca delas nos elucida. Com efeito, o interrogatório a efectuar aos mestres, contramestres e guardiães das embarcações inclui questões sobre " *A Fabrica da Nao e nome de todos seus aparelhos e exarceas, e o que nisto auerão mister pera ir bem guarneçida a sua Nao, e assy de gente pera a marear, e como deuem ocupar no seruiço*

---

347 Documento apenso ao *Regimento das Cazas da Índia e Mina*, publ. Damião Peres (Coimbra, Universidade, 1947).

348 VASCONCELOS, Frazão de - *Pilotos das navegações portuguesas...* Não podemos, no entanto, afirmar que esta fosse uma tendência generalizada. Veja-se, por exemplo, o caso de Domingos Luís Parola, sotapiloto do galeão S. Lourenço em 1649 e identificado por António Francisco Cardim, em 1651, como tendo sido já piloto mor da armada real de D. Fradique de Toledo quanto este fora recuperar a Baía. Note-se, porém, que o facto de se tratar de nomeações para diferentes carreiras (Índia e Brasil, respectivamente) pode, eventualmente, justificar a ocorrência.

349 Cf. *Regimentos das Cazas das Indias e Mina*, publ. Damião Peres, p.153.

350 Cf. *Regimento da Casa da Índia...*, int. e pref. Francisco Mendes da Luz, p.77. Apesar desta igualdade retributiva, documentada pelo menos para 1674, o *Regimento do Cosmógrafo Mor*, de 1592, estipula exigências diferentes conforme os cargos a que os candidatos se propõem. Assim, o capº 12 exige, para habilitação a exame, a prévia realização de 6 viagens para o ofício de piloto, 5 para o de sotapiloto, 4 para o de mestre, 3 para o de contramestre, e 2 apenas para o de guardião. cf. *Regimento do Cosmógrafo Mor*, publ. in "loc. cit", p. 242.

della. E que bastimentos serão necessarios pera ella e modo que deuem ter em arrumar e alojar os ditos bastimentos, artelharia e monições e as mercadorias. E que farão quando se encontrarem com o imigo pera se defenderem e offenderem. E como se hão de auer nas uigias e dar da bomba e cousas semelhantes."[351].

Aos mestres cabiam, pois, responsabilidades sobre pessoas e bens, e ainda de administração das mercadorias transportadas na ida e na volta, afirmando-se como plenos representantes dos senhorios dos navios, fossem eles o rei, ou particulares. O cargo, em si, não exigia, pois, uma formação técnica específica, pelo que, teoricamente, estes poderiam não ser mareantes. Todavia, a realidade não confirma esta suposição. Tanto o tratamento dos dados relativos aos exames e nomeações entre 1596 e 1648 e relativas a todo o reino[352], quanto os dados que dispomos para Vila do Conde confirmam que é vulgar e dominante a acumulação da titularidade de mestre e piloto. Neste universo são também numerosos os casos em que o mestre é identificado como simples mareante[353]. A confirmar esta tendência sublinhe-se a inclusão, nas 554 nomeações contidas nos *Livros das Ementas*, de apenas 14 mestres, enquanto o número daqueles que se candidatam ao ofício de mestre e piloto ascende a 421, ou seja, 76% do universo[354]. Esta aglutinação de funções diversas num mesmo indivíduo aponta para uma economia de recursos favorável a empreendimentos de agentes particulares, que eram, frequentemente, pequenos investidores. Esta constatação mostrar-se-á, como veremos, em particular válida para Vila do Conde.

Note-se, por fim, de acordo com o que, de resto, já declarámos atrás, que em muitos casos os profissionais que estudamos eram também, em simultâneo, proprietários ou co-proprietários de embarcações em que desempenhavam os cargos náuticos referidos, mas também os de gestão comercial. Pelo que fica dito, e pela leitura do quadro 39, parece resultar inequívoca uma particular ligação destes indivíduos, pilotos a mareantes, a actos, não de navegação pura, que surgem como claramente minoritários, em que participassem como meros técnicos, mas daqueles que associam a navegação ao negócio, sendo este de tipologia variável. A pesca identifica uma dessas áreas de intervenção económica ligada ao mar. Ainda que surja em referência minoritária na fonte, reflecte, por certo, uma dinâmica mais vasta e associa-se a deslocações de longo curso. Com efeito, os actos de pesca referenciados ocorrem em Cabo Verde e na Terra Nova, associados estes últimos a um apetecido produto de consumo: o bacalhau[355].

---

[351] Cf. *ibidem*, p. 244.

[352] POLÓNIA, Amélia - *Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas...*, pp. 295-300.

[353] Veja-se, também, a acumulação dos papéis de mestre e senhorio a já nos referimos. A própria circunstância de a maior franja dos senhorios ser constituída por pilotos e mareantes reforça, em paralelo, o que dizemos.

[354] Acerca da distribuição cronológica destas nomeações, assim como da sua distribuição por carreiras, veja-se POLÓNIA, Amélia - *op. cit.* Note-se a completa ausência de nomeações de mestres e mestres e pilotos para a carreira da Índia, facto que decorre da especificidade comercial e náutica desta rota.

[355] Uma das referências que encontrámos, relativa à pesca do bacalha, é identificada por um acto de crédito, solicitado pelos armadores da embarcação. Pelo volume do investimento cremos tratar-se de uma viagem,

O transporte, ainda que abrangendo apenas, no quadro apresentado, 14,6% das referências ligadas às actividades marítimas, cataliza, ao que cremos, uma das áreas de investimento e de exploração económica mais activas. Lembremos que os números coligidos serão um pálido reflexo da realidade, pois apontam apenas para actos de fretamento efectuados na própria vila, ou quitações de contas entre parceiros de negócio após uma ou mais viagens efectuadas a serviço de terceiros, isto é, abarcam apenas uma pequena, ou talvez mesmo uma pequeníssima parcela dessa actividade, já que ela se exerce, senão em exclusivo, pelo menos de forma sem dúvida predominante, a serviço de terceiros, residentes em sua maior parte fora de Vila do Conde, como veremos, pelo que os respectivos actos de fretamento se encontrarão disseminados pelos cartórios notariais de Braga, Guimarães, Porto, Viana, Iha da Madeira, Açores e, em particular, Lisboa. Basta que lembremos os números e ponderações que obtivemos para a feitoria portuguesa de Antuérpia para apreendermos, de imediato, quer o peso real da actividade de transporte marítimo a serviço de terceiros, desempenhada pelos náuticos de Vila do Conde, quer a prevalência de mercadores externos à vila como clientes desse serviço. Assim se entende que o seu porto surja, de forma destacada, em primeiro lugar no que se refere à naturalidade dos mestres das embarcações que aí aportam. Sobre esta matéria nos debruçaremos, em pormenor, adiante.

Quanto ao peso assumido por actos de comércio ultramarino (127 menções em 594 ligadas às actividades marítimas de pilotos, mas apenas 26 das 300 menções no grupo dos mareantes), ele confirma, uma vez mais, o que dizemos: a associação do exercício de cargos técnicos em actos de navegação com actos de negócio mais ou menos rentáveis. A actividade comercial é, indiscutivelmente, uma dessas áreas. Esta articulação constitui, como se sabe, uma das constantes do sistema de navegações ultramarinas portuguesas e apenas evidencia, com dados circunstanciados para o caso de Vila do Conde, uma realidade que é comum à totalidade dos portos do reino envolvidos em actos de navegação ultramarina e reconhecida, de resto, para outros espaços europeus. Com efeito, essa mesma associação é apresentada por Jacques Bernard como característica nuclear das comunidades marítimas de Bordéus, ao afirmar: "*Le «mercator et nauta», le «marinien et marchand», le «maître et seigneur», ou mieux encore, le «mercator, dominus et nauta», qui réalisait en sa personne la synthèse du commerce, de l'armement et de la navigation, surgissait d'autant plus facilement dans tous les ports que le passage d'une activité à l'autre se faisait insensiblement, et assez facilement, au prix d'une iniciation toute pratique*" [356].

---

não para os mares do Norte da Europa, mas para a Terra Nova, ainda que este destino não se encontre explicitamente mencionado (A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 3, fl. 64-66).

[356] BERNARD, Jacques - *Navires et gens de mer a Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1968, vol. II, pp. 567-568.

No caso português, o próprio esquema remuneratório previsto em viagens régias ou particulares estabelecia, como se sabe, uma fatia do pagamento do respectivo soldo em numerário e uma outra (em alguns casos a mais significativa ou, pelo menos, a mais apelativa) decorrente da possibilidade de transporte, na embarcação em que serviam, de mercadorias de sua propriedade, às quais se aplicavam ainda isenções ou descontos fiscais. O sistema das quintaladas confirma, de forma paradigmática, o que dizemos, no estrito domínio da carreira da Índia. Ao reservar-se, também nos fretamentos entre particulares, porções da superfície da embarcação para o transporte de mercadorias dos tripulantes generaliza um sistema retributivo que tem uma considerável componente comercial.

Assim, estes indivíduos transformam-se, de forma inevitável, em pequenos negociantes, dependendo o volume desse comércio do seu estatuto técnico[357] ou da sua própria capacidade de investimento de capital na aquisição de mercadorias, sejam elas as especiarias, sedas ou pedras preciosas, na rota do Oriente; sejam os escravos africanos ou o algodão e o açúcar brasileiros. É ainda consabida a forma como, na falta de capital próprio, se usavam esses privilégios ao serviço de terceiros, por certo mediante a cobrança de uma comissão, assim se estimulando expedientes que permitiam aos negociantes de maior trato adquirirem vantagens num comércio já por si rentável[358].

Os dados que coligimos confirmam estes quadro de forma indiscutível, em particular no que se refere ao grupo dos pilotos, favorecidos pelas fatias que lhes cabiam transportar a título pessoal, mas também pela disponibilização de um volume de capital que de igual modo os avantajava em relação ao grupo dos mareantes. A circunstância de se constituirem, eles próprios, como proprietários de embarcações, abre-lhes outras vias para a prática comercial, enquanto armadores, via que se revela, no entanto, minoritária, e enquanto mestres da embarcação, a quem corresponde, habitualmente, uma fatia da capacidade de transporte de mercadorias superior à da restante tripulação[359].

As suas frequentes deslocações a espaços ultramarinos no desempenho de funções técnicas ou comerciais constituem-nos, ainda, como intermediários preciosos, por vezes mesmo indispensáveis, ao serviço, quer de mercadores de grosso trato, que deles se servem como agentes comerciais e como cobradores de dívidas de negócio, quer de agentes sociais individuais. Para estes, muitos deles pertencentes ao universo feminino, tais agentes de navegação tornam-se imprescindíveis, quer como transportadores de bens

---

357 Veja-se o que acima dissémos sobre o sistema remuneratório de mestres, pilotos, sotapilotos e contramestres da carreira da Índia.

358 Vd., sobre esta matéria, entre outros, GODINHO; V. M. - *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. III, Lisboa, Presença, 1987; DIAS, Manuel Nunes - *O capitalismo monárquico português (1415-1549). Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno*, 2 vols., Coimbra, 1963-1964 ou FREIRE, Anselmo Braamcamp - *Notícias da Feitoria da Flandres*, Lisboa, 1920.

359 São, com efeito, minoritários os contratos de fretamento que prevêm a reserva integral de toda a embarcação para o fretador. Desta questão trataremos, porém, em pormenor, no capítulo referente ao transporte marítimo.

e dinheiro que pais, irmãos ou maridos enviam do ultramar, quer como cobradores de bens pessoais, mercadorias, dívidas e soldos decorrentes de óbitos ocorridos em espaços ultramarinos ou em viagens de longo curso.

Assim se compreende que muitas das cobranças identificadas pela fonte ocorressem em Lisboa, na Casa da Guiné, Casa da Mina e da Índia ou, maoritariamente, nos próprios espaços ultramarinos: em S. Tomé, no Brasil, em Angola, nas Índias de Castela, ou em Sevilha, evidenciando ligações com os domínios hispânicos da América. Perante este quadro de intensa actividade a serviço de terceiros, importa que se perceba que se trata de desempenhos susceptíveis de proporcionar margens de lucro consideráveis, através da aplicação de comissões sobre os valores colectados.

Na verdade, durante décadas a fonte não menciona a aplicação de taxas sobre os bens cobrados, ainda que seja legítimo presumir que tal ocorresse de forma sistemática. Pelo contrário, desde as primeiras décadas de Seiscentos essas referências são explícitas e apontam para a aplicação de significativas taxas de cobrança. Se excluirmos aquelas efectuadas por pilotos ou mercadores, em cujos contratos se previa o reinvestimento dos valores colectados, as percentagens mencionadas oscilam entre os cerca de 30% (1/3 dos valores cobrados: 3 ocorrências) e os 50% (3 ocorrências), passando pelos 40% (1 ocorrência)[360]. Estas ponderações variam ainda conforme se prevê que seja x% do produto total cobrado ou da receita líquida desse valor, depois de descontados os gastos efectuados com a cobrança, para que se prevê, num dos casos, o adiantamento de 60.000 reais. Para a compreensão das taxas impostas importa que se diga que os locais de cobrança se distribuem por Brasil (1), Angola e Brasil (1), Índia (1) e domínios de Índias de Castela (3)[361]. A distância, os gastos previsíveis, os riscos a correr e a eventual complexidade da cobrança constituem-se como factores de interferência na comissão a pagar.

Retomando o nosso quadro de sistematização de actividades, importa que se especifique o *item* designado por "Fixação no Ultramar". Com efeito, aí incluímos referências que apontam, de forma explícita, para longas estadias em espaços ultramarinos, sem que seja perceptível com clareza se se trata de verdadeira colonização, isto é, residência fixa paralela à aquisição de propriedades, ao exercício de actividades profissinais ligadas à directa exploração do solo ou a desempenho de actividades de comércio, que impliquem a fixação de um agente comercial, sem que este se radique, de forma permanente ou definitiva, nesse território. Na maior parte dos casos é, porém,

---

[360] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 1, fl. 57-59; lv. 26, fl. 8-9, 23v.-26v., 72-73v., 73v.-74, 142v.-143; lv. 27, fl. 2v.-4; lv. 28, fl. 1-3; 3ª sr., lv. 9, fl. 84v.-85v., 86-87v.

[361] O registo que aponta para a aplicação de uma comissão de 40% reporta-se a um acto de cobrança com o Tesoureiro dos Defuntos da Casa da Guiné, por óbito ocorrido no decurso de uma viagem a S. Tomé. Este valor afigura-se-nos exagerado e, porventura, excepcional em cobranças desta natureza, as quais não envolvem grandes riscos ou deslocações marítimas.

facilmente presumível, ainda que não possa ser cabal a prova, que os registos identificados se integram nesta última situação.

Por fim, uma menção ao exercício de cargos ultramarinos por estes homens. As três menções documentais reportam-se a um só cargo: o de patrão-mor da ribeira de Pernambuco, de que foi titular Manuel Gonçalves Manadas, piloto e, por sua delegação, seu irmão: Gaspar Jorge, também piloto[362]. Esta matéria será oportunamente avaliada de forma mais detida[363].

A segunda componente do quadro, relativa a outro tipo de intervenções económicas, revela uma ideia essencial, relativa à diversificação de iniciativas, e evidencia que a via mais significativa de drenagem de dinheiros se localiza na área na aquisição de embarcações, com a menção de 132 casos de propriedade no universo dos pilotos e 51 no dos mareantes. Semelhante constatação é em tudo conforme, quer com o que atrás dissémos sobre o perfil dos senhorios de embarcações, quer com o tipo de actividades marítimas a que estes homens estariam prioritariamente vocacionados: as de comércio e, em particular, de transporte marítimo.

Importa que se relembre, de acordo com o que já estudámos acerca da frota naval da vila, que o modelo de aquisição de embarcações passava, de forma predominante, pelo sistema de parcerias, e que são recenseáveis ocorrências de propriedade simultânea de parcelas de várias embarcações, factos que dão, a nosso ver, testemunho de uma estratégia concertada de investimento, de que se destaca a prevalência da multiplicação de pequenos investimentos, em nítida subalternidade dos maiores investimentos. Assim, mesmo quando um indivíduo parece dispor de capital suficiente para possuir um navio em propriedade plena, prefere subdividir essa aplicação de capitais em várias parcelas, dimuindo os riscos inerentes à posse de um vaso marítimo, seja por naufrágio ou ataque de corsários, ao mesmo tempo que multiplica as vias possíveis de lucro. Desta forma se explicam os vultuosos números que identificámos neste sector de aplicação de capital.

Três outras áreas articulam-se, de resto, com estes domínios: o crédito, a participação em contratos de parceria comercial e a mediação em contratos de construção naval que têm como cliente último o rei. Na primeira dessas áreas estes homens constituem-se, tanto como credores (16 casos), como devedores (17 casos), contraíndo-se, neste último caso, empréstimos para armação de embarcações para pesca em mar alto[364], aquisição de embarcações[365], construção de navios[366], aquisição de produtos de

---

362 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr, lv. 22, fl. 22v.-23v.; lv. 24, fl. 95-97v.; 3ª sr., lv. 3, fl. 104-106.
363 Vd. II.B.3.
364 Idem, 1ª sr., lv. 3, fl. 64-66; lv. 9, fl. 46-48.
365 Idem, lv. 6, fl. 140v.-142v.
366 Idem, lv. 1, fl. 53-56; lv. 6, fl. 150v.-151; lv. 8, fl. 156v.-158; lv. 9, fl. 108-111v.; lv. 10, fl. 23-27; fl. 31v.-34v.

troca em actos de comércio ultramarino[367] ou para uma diversidade de finalidades geralmente não identificadas. A segunda dessas actividades prende-se com formas de investimentos financeiros a perda e a ganho[368].

Para além de testemunharem a subdivisão de investimentos numa mesma área, os números apontam para uma outra estratégia nuclear: a diversificação de actividades. A inclusão de alíneas relativas à aquisição de bens, sejam rústicos ou urbanos[369], e a formas de arrendamento, de rendas eclesiásticas, ou de colectas fiscais, em particular da sisa, revelam o que dizemos. Note-se, nesta área, o desfasamento entre os números apurados para o grupo dos pilotos e o dos mareantes. Sublinhe-se, por fim, partindo agora de uma análise global dos números, que as funções directamente ligadas às actividades marítimas atingem ponderações mais significativas do que aquelas reservadas a outras actividades económicas, somando, no total, 70% e 30%, respectivamente[370] e que essa prevalência é ainda mais notória no grupo dos mareantes, como sugerem os números: 78% contra apenas 22%, o que indica uma maior dependência destes do exercício do seu saber técnico, enquanto que o grupo de pilotos disporia de um capital acumulado que lhe permite um maior dinamismo na área de investimentos e, consequentemente, uma maior diversificação de actividades e de meios de captação de lucros.

Em suma, este estudo, o qual, relembremo-lo, cinge-se aos dados proporcionados pelos registos notariais, aponta, na globalidade do seu articulado, para duas conclusões que importa reter. A primeira evidencia uma mentalidade de tipo capitalista, explícita nas formas de aplicação e gestão de capitais, centradas em pressupostos de diminuição de riscos pela diversificação de investimentos. O modelo traçado afigura-se, de resto, globalmente coincidente com aquele apresentado por quantos estudam as comunidades mercantis italianas e os mecanismos capitalistas em geral [371], ao mesmo tempo que define a prevalência dos pequenos investidores e dos pequenos investimentos. A segunda aponta para áreas de intervenção privilegiadas no contexto da projecção ultramarina da vila, que apontam para a prevalência de actividades de navegação, transporte e comércio, e para uma menor representatividade de dinâmicas de colonização, através das quais se drenassem franjas significativas da população para

---

[367] Idem, lv. 1, fl. 59-61, fl. 103-104, fl. 134v.-136.

[368] Estes contratos serão objecto de um estudo específico num outro lugar (Vd. II.B.2.3.2.).

[369] Note-se que aqui não incluímos referências à propriedade desses bens, o que aumentaria os valores apurados, mas apenas aos actos específicos da sua aquisição pelos próprios ou seus familiares, na sua ausência ou imediatamente após a sua morte, no pressuposto de que só estes apontariam para opções concretas destes agentes, podendo as restantes denunciar meras transferências de bens por via familiar.

[370] Estas ponderações seriam, na realidade, mais díspares, se atendermos ao facto de muitos dos actos de navegação, transporte e comércio a serviço de terceiros não se encontrarem registados nesta fonte, como já dissémos, ao contrário do que ocorreria com os investimentos, por certo dinamizados, na sua maior parte, ainda que não exclusivamente, a partir do local de residência e, portanto, registados nos respectivos livros notariais.

[371] Sobre esta matéria, amplamanete tratada pela historiografia europeia, poderemos destacar o contributo clássico de BRAUDEL, Fernand - *Civilisation matérielle, economie et capitalisme (XV-XVIIIe. siècle)*, Paris, Armand Colin, 1979, em particular o volume II.

espaços coloniais. Dessas áreas de intervenção falaremos em capítulos subsequentes, extrapolando o universo dos agentes de navegação e procurando caracterizar destinos prioritários, níveis de envolvência relativos e mecanismos operativos através dos quais essas actividades se desenvolvem.

3.4. Mecanismos de formação e níveis culturais

Se é certo que definimos, ao longo do *item* anterior, áreas de intervenção económica que transcendem, em muito, o exclusivo domínio das navegações, também provámos que este subsistia como o núcleo de toda a sua actividade e mesmo como o instrumento a partir do qual se definiam muitos dos outros desempenhos complementares. Estes homens eram, antes de mais, náuticos. Ora a aprendizagem, familiar e/ou institucional, imprescindível às aquisições técnicas essenciais, continua a ser o veículo nuclear para a definição dos seus percursos profissionais.

Insistimos, no primeiro ponto deste capítulo, na ideia de que o grupo dos marítimos da vila conheceria uma estratificação em que os segmentos que dispunham, por exigências institucionais, e por imperativos práticos, de um saber consolidado pela experiência e reconhecido pelo poder instituído, teriam um peso significativo. Referimo-nos àqueles que a documentação identifica como pilotos, sotapilotos, mestres e contra-mestres. Importa que reflitamos, de seguida, sobre os mecanismos de aprendizagem, de avaliação e de creditação profissional a que esses indivíduos se sujeitavam na época em estudo. É certo que neste domínio a comunidade de náuticos da vila em tudo se conformaria com os parâmetros de formação previstos para a globalidade do reino, sem nele marcar qualquer especificidade, pelo que procuraremos aclarar um pouco melhor esses mecanismos, à luz da informação que nos é proporcionada pela documentação local.

Com efeito, no que diz respeito ao contexto nacional, o fixado no clausulado do *Regimento do Cosmógrafo-Mor* de 1592[372] parece definir um marco de viragem no sistema de formação e certificação dos técnicos náuticos. Aí se estipula:

"Ey por bem que nenhu dos offiçiaes acima nomeados (pilotos, sotapilotos, mestres, contramestres e guardiães), *daquelles que de novo ouuerem dentrar nos ditos officios, daqui en diante posa usar de seu offcio sem primeiro ser examinado e aprouado na mesa do almazem [...] o qual se não entenderá nos que já agora seruem, por se auer que tem bastante curso de mar, e o lhe faltar na speculativa poderão alcançar acodindo a lição quando o poderem fazer ... "* [373]

Daqui se infere que o referido Regimento abre uma nova etapa na forma de habilitação dos náuticos portugueses para a realização das viagens marítimas, como já o

---

[372] *Regimento do cosmógrafo-mor de 1592*, publ. RIBEIRO, António Silva - "loc. cit.", 1994, pp. 235-246.
[373] Ibidem, pp. 242-243.

afirmámos num outro lugar[374], introduzindo a obrigatoriedade de exame prévio à sua nomeação. Como suporte desta ilação, note-se, ainda, que não se encontram quaisquer referências a estes exames efectuados a nível do poder central em documentos anteriores a essa data, como Teixeira da Mota sublinha [375].

O referido exame seria efectuado sob a supervisão do cosmógrafo-mór, que presidiria a uma Junta em que estariam presentes também o patrão-mor e o piloto-mor da respectiva carreira[376], prevendo-se, em paralelo, a intenção, como vimos não vinculativa para os técnicos já em exercício, de assistirem à aula de "arte de navegar" ministrada pelo referido cosmógrafo-mor. Para além da intenção de introduzir a *"speculativa"*, isto é, a componente teórica, como vector de formação destes técnicos, estas deliberações régias são indícios claros da intencionalidade de o poder central chamar a si e aumentar o rigor da formação e certificação dos técnicos de navegação, em resposta a uma situação de crise generalizada, quer do ponto de vista numérico, quer formativo, como já referimos.

Desconhecem-se, em concreto, quais os prévios mecanismos de exame desses técnicos, pressupondo-se que, enquanto oficiais mecânicos[377], os mareantes e pilotos pudessem ter, a nível municipal, os seus próprios examinadores, como ocorria com os calafates e carpinteiros da ribeira, e como sugere a menção, no *Livro de Juízes de Ofícios* da câmara de Lisboa, de 1554, a Jorge Reinel e a João Freire, dois reconhecidos cartógrafos, como titulares do cargo de juízes de "ciência e arte de navegar"[378].

O conhecimento que temos da documentaçção municipal de Vila do Conde não confirma, porém, aí, a presença de quaisquer titulares com essas incumbências[379], ao contrário do que ocorre com os demais ofícios, nomeadamente os ligados à construção naval, o que nos leva a supor que talvez esse mecanismo não fosse activado em todas as autarquias. Note-se que a sua ocorrência em Lisboa não nos autoriza a generalizar o procedimento para todo o reino, dado o carácter excepcional assumido, em tantos domínios, pelo poder municipal da capital do império.

À falta de dados concludentes, poderemos levantar a hipótese de que esse exame pudesse ocorrer em níveis de poder intermédio, como as comarcas, ou as provedorias, embora nada nos autorize a afirmá-lo de forma taxativa. Por outro lado,

---

374 POLÓNIA, Amélia - *Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas...* pp. 272 e segts.
375 MOTA, A. Teixeira da - *Os regimentos do cosmógrafo-mor...*
376 Cf. Regimento do Cosmógrafo-Mor de 1592, § 12, publ. *loc. cit.*, p. 242. Note-se que o *Regimento das Cousas Commuas e Geraes dos Officiaes dos Armazens*, compilado apenas em 1674, mas elucidando, ao que cremos, práticas que lhe são anteriores, estipula que caberá ao provedor dos Armazéns mandar examinar os técnicos de navegação, perante si, o cosmógrafo-mór, o patrão-mór e quatro pilotos da maior experiência na respectiva carreira. (Cf. CAMPOS, José Roberto Monteiro de - *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes*, t. III, Lisboa, Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1795, pp. 1-127).
377 Note-se que, como atrás referimos, apenas no reinado de Filipe III os mareantes deixam de ser considerados como tal.
378 Vd. referência feita por COSTA, Leonor Freire- *Os regimentos sobre a matrícula dos oficiais de navegação...*, p. 94.
379 O mesmo parece ocorrer em Viana do Castelo, vila em que os " Livros de taxas de oficios mecânicos" de 1579 e 1584, não identificam qualquer titular com essas funções (A. M.V. Castelo, nº 719 e 720).

parece ter cabido ao rei passar as imprescindíveis cartas de piloto, como se depreende daquelas que se encontram registadas nos livros das chancelarias régias, nomeadamente na de D. Manuel. É certo que nessa, como nas subsequentes, o número de cartas compulsadas é mínimo em relação ao número real de técnicos em exercício, mas esse facto pode decorrer da não obrigatoriedade do seu registo em chancelaria, como ocorria com outro tipo de diplomas[380].

Pelo atrás exposto acerca dos componentes funcionais de cada um dos cargos referidos são, sem dúvida, os náuticos, pilotos e mareantes, aqueles que requerem uma formação específica, a qual, a despeito das intenções régias de os formar também na *speculativa*, era viabilizada por procedimentos empíricos, e por transmissão directa, e prática, de técnicas e sabedoria. Essa realidade é plasmada, quer nos regulamentos dos oficiais de navegação de 1591 e 1626[381], quer nos contratos de aprendizagem que reunimos. Estes, em número de 10, distribuídos pelo período que medeia 1560 e 1597, apresentam uma prática que é, em primeiro lugar, estável, obedecendo a uma grelha de condições praticamente inalteradas, manifesta numa estrutura e num clausulado comuns aos vários actos registados, e em segundo lugar, em tudo paralela aos contratos de aprendizagem conhecidos para os restantes ofícios mecânicos.

Em termos de distribuição cronológica, deparamo-nos com dois contratos em 1560, um em 1564, 2 em 1565 e um em 1566,1571,1579,1586 e 1597[382], o que equivale a dizer que 60% se situam na década de 60 e 20% na de 70. Que significado poderemos atribuir, numa amostragem tão restrita, a estas contagens, assim como ao facto de o último contrato registado se situar em 1597, se se tiver em conta que a nossa pesquisa termina apenas em 1620? À partida, o número reduzido de contratos faz-nos apontar para a sua falta de representatividade já que, numa vila de tão grande dinamismo marítimo, tal número dificilmente projecta o total de actos desta natureza, podendo, de resto, muitos deles ser orais. O cruzamento dos números apurados, porém, em tudo coincide e se integra nas tendências evolutivas apontadas para os estratos profissionais ligados à navegação: auge de dinamismo marítimo na década de 60, com indícios de declínio logo na de 80, tornando-se manifesta e instalada a crise na década de 90. Será neste quadro que deveremos entender, tanto os seis contratos registados de 1560 a 1566, quanto a total ausência de registos entre 1597 e 1620?

---

380 Com efeito, tal registo poderia ter sido feito em livros paralelos concebidos para esse efeito, como ocorre com o registo dos exames e nomeação de pilotos efectuado entre 1596 e 1648 e inserto nos chamados "Livros das Ementas", em número de 15, com registos que vão de 1527 a 1656, e nos quais se incluem registos de moradias e foros de criados e fidalgos da casa real e a atribuição de cargos e ofícios de natureza técnico-científica, como os de cirurgiões, boticários, construtores de instrumentos de navegação, cartógrafos, ou os mestres e pilotos das carreiras ultramarinas que a partir deles estudámos. (A.N.T.T. - N.A. - *Livros das Ementas*).

381 *Traslado do Regimento sobre os offiçiaes da Nauegação...*, publ. "loc. cit."

382 A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 1, fl. 17-18v. e 62v.-64; lv. 2, fl. 55v.-57 e 127v.-129; lv. 3, fl. 20v.-21v. e 62v.-63v.; lv. 6, fl. 147v.-149; lv. 9, fl. 102v.-104; lv. 21, fl. 21v.-23v.; 3ª Sr., lv. 2, fl. 60-61.

Debrucemo-nos, de seguida, sobre o perfil dos contraentes. Dos mestres, três são mareantes e os restantes pilotos. Em quatro destes contratos, três são efectuados pelas mulheres dos mestres, estando estes ausentes e um corresponde à prorrogação de um prévio contrato efectuado pela viúva do mestre, entretanto defunto. Acerca do significado desta informação falaremos num outro lugar.

Quanto à origem geográfica e socioprofissional dos pais dos aprendizes, importa salientar que três eram residentes em Vila do Conde e os restantes em freguesias rurais do termo de Barcelos e da Póvoa do Varzim (S. Cristóvão de Cabeçudos, S. Simão da Junqueira, Nabais, S. Miguel d'Arcos, Stª Ovaia de Rio Mau, Lemenhe e Stª Marinha de Rio Tinto). Do ponto de vista profissional, sete dos progenitores são lavradores, o que se compreende a partir da sua proveniência geográfica, um era mercador e em um dos registos não é mencionada a profissão. Esta constatação afigura-se-nos deveras eloquente acerca dos estratos socioprofissionais de recrutamento destes aprendizes, assim como da força cativante que a actividade marítima, promissora de novas oportunidades e perspectivas de enriquecimento, exercia sobre as comunidades rurais envolventes do burgo em estudo. Esta é, de resto, uma perspectiva que convém reter, já que se encontra sobejamente confirmada pela análise dos movimentos de mobilidade demográfica que desenvolvemos no ponto I.3.1.4.

Importa, todavia, que se sublinhe que não deveremos tomar os números apontados (80% de lavradores e 70% de provenientes de freguesias rurais exteriores à vila) como projecção da realidade coeva. Com efeito, não poderemos esquecer que laços de solidariedade interna poderiam dispensar as formalidades de um contrato notarial escrito, enquanto relações de parentesco seriam, ainda, responsáveis por muitos dos contratos não registados. O que queremos dizer é que muitos dos aprendizes da arte de marear seriam filhos de pilotos e de mareantes introduzidos nessa actividade pelos seus próprios pais ou familiares próximos. É nossa convicção que o conhecimento desses casos alteraria de forma notável a constituição socioprofissional dos núcleos familiares a que pertenciam os aprendizes da arte náutica. Essa ilação encontra-se, de resto, plenamente confirmada pela reconhecida constituição de verdadeiras gerações de náuticos, dentro de uma mesma linha familiar, envolvendo descendentes e colaterais, matéria de que falaremos adiante. Esta tendência é, de resto, estrategicamente incentivada pelo poder central, em particular em tempos de decréscimo notável da apetência pela arte de marear. Isso mesmo se depreende dos regulamentos de 1591 e de 1626. O primeiro estipula: *Encomendo e mando ao provedor de meus almazens e aos ditos Corregedores e provedores que tenhão especial cuidado de encomendarem e mandarem aos offiçiaes da nauegação e marinheiros que ouuer em suas comarcas e tiverem filhos que os ensinem, e*

apliquem desde pequenos na arte do mar leuando os consiguo as partes aonde forem..."[383].

No que se refere aos aprendizes identificados nos contratos de que dispomos, as fontes são omissas, em 70% dos casos, acerca da sua idade. Os restantes 3 registos situam-nos numa faixa etária entre os 15 e 16 anos, dado que identifica um grupo próximo, mas ainda assim mais jovem do que aquele apresentado pelos prévios contratos de aprendizagem da arte de carpinteiro da ribeira[384]. Se nos ativermos, porém, ao articulado dos regimentos dos agentes de navegação de 1591 e de 1626 perceberemos que a idade compatível com a prática e a aprendizagem da navegação é consideravelmente mais baixa. Nesta matéria estipula o diploma de 1591: "*...os filhos dos homens do mar que acompanharem seus paes nas viagens que fizerem nas naos e carreira da Jndia e em outros nauios e minhas armadas ou de quaesquer outras Viagens em que forem seruir per conta de minha fazenda uenção tanto que forem de Idade de dez annos soldo e ração como seus paes*" [385]. Fica, assim, claro, que, pelo menos no que se refere aos filhos dos mareantes, estes iniciariam a sua prática marítima e rentabilizariam o seu saber bem mais cedo do que os 15 ou 16 anos apontados como idade mínima para a aprendizagem da arte de marear.

Quanto à duração dos contratos de aprendizagem identificados, ela oscila entre os 4 e os 5 anos, com clara prevalência para a primeira dessas fasquias (seis ocorrências de 4 anos, uma de 4 anos e meio, uma de 4 para 5 anos, e uma de 5 anos). Neste quadro deparamo-nos, contudo, com duas notas excepcionais: um dos contratos está previsto para ter a duração de apenas 2 anos[386] e um outro prevê a sua prorrogação por mais dois, estando o aprendiz ao serviço do mestre num período de tempo de 4 para 5 anos[387]. No primeiro caso o aprendiz, de quem não se diz a idade, era filho de mercador ausente, provavelmente envolvido em tráfego ultramarino, o que poderia pressupor a sua prévia familiaridade com a arte de navegar, no pressuposto de que pudesse ter já acompanhado seu pai no exercício da sua actividade, enquanto na segunda ocorrência, não se trataria já de continuação de aprendizagem, mas da necessidade de se dispor do aprendiz como efectivo agente de navegação. As circunstâncias de elaboração do contrato assim o sugerem: este é estabelecido entre a viúva de um piloto, prévio mestre da arte de navegação, afirmando-se que o dito aprendiz "... *avia ora quatro ou cinquo annos tempo que se achar na verdade que servya ao dito Simão Afonso he depois de sua morte serve a dita Isabel Guomez he o tras a arte de navegação ...*". Esta explanação confirma, afinal, o período de 4 anos como tempo médio de aprendizagem.

---

[383] *Traslado do Regimento sobre os offiçiaes da Nauegação...*, publ. "loc. cit.", p. 103.
[384] Note-se que nesses contratos prevalecem, como vimos, os aprendizes situados entre os 16 e os 17 anos.
[385] *Traslado do Regimento sobre os offiçiaes da Nauegação...*, publ. "loc. cit.", p. 103.
[386] A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr, lv. 2, fl. 55v,-57.
[387] Idem, lv. 9, fl. 102v.-104.

Debrucemo-nos, de seguida, sobre as cláusulas concretas dos contratos. Das obrigações recíprocas sobressaem as que são afectas ao mestre, já que ao aprendiz apenas cabe servir e obedecer durante o tempo previsto no contrato, revertendo tudo quanto possa auferir de seus desempenhos a favor do mestre. Os documentos sempre explicitam que deverá servir por mar e por terra, pertencendo-lhe acompanhar o seu mestre nas viagens ultramarinas que efectuar, encontrando-se, entre os destinos discriminados, menções à Guiné, S. Tomé, Brasil ou Levante.

Por sua vez, ao mestre caberá ensinar-lhe a arte de marear, dar-lhe de comer, calçar e vestir, incluíndo roupa para uso no mar, proporcionar-lhe vida desafogada e honesta e bom tratamento de sua pessoa. Quanto às formas de remuneração final, estas incluem um tríplice componente: dinheiro, roupa e "caixa". As remunerações em numerário, discriminadas em todos os actos, excepto num, oscilam entre os 1.000 reais (2 casos), 2.000 reais (2 casos), 2.500 reais (1 caso) e 3.000 reais (1 caso). Note-se que um dos registos em que serão pagos apenas 1.000 reais corresponde ao contrato de apenas 2 anos, pelo que o valor mencionado poderá estar ligado à menor duração do contrato. Importa ainda que se diga que não se encontra propriamente uma evolução crescente das prestações em termos cronológicos, ainda que o maior valor, 3.000 reais, corresponda ao contrato de 1597, sendo os de 1571 e de 1586 de 2.500 reais.

Quanto ao fornecimento de fato, a descriminação de peças e tecidos oscila ao longo dos contratos, entendendo-se por tal nos dois últimos contratos, de 1586 e 1597, um "vestido completo", incluíndo capa e pelote, calções, meias, calças e botas. A descriminação da cor da capa e pelote, preta, e dos tecidos em que eram confeccionados: tanabim ou trofim, os quais sabemos serem importados do Norte da Europa, provam que se trataria de um fato valioso ou, se quisermos, de um bom fato de domingo, como se diz num dos contratos analisados. Em paralelo, prevê-se o fornecimento da imprescindível "*roupa necesarea pera o mar*", que geralmente se explicita ser a que se encontrava em uso.

Detenhamo-nos, por fim, na disponibilização, igualmente prevista, de uma "caixa". Essa referência apenas ocorre em 4 dos 10 casos recenseados, embora isso não exclua a sua inclusão nos restantes contratos. Expressões como "*... assim como se usa he custuma a dar nesta villa aos moços que servem he aprendem a arte da navegação...*"[388], ou "*... e todas has cousas que se custuma dar as pesoas que servem na arte do mar...* "[389], poderão incluir esse componente na sua formulação englobante, mesmo quando não discriminada. Se se tratar de uma caixa com objectos de navegação, esta informação teria incidências directas, quer nas formas e montantes da remuneração final, quer no próprio regime de disponibilização de serviços pelos náuticos assim formados. A descriminação da remuneração a pagar, contida no documento de 1597, coloca-nos, porém, perante algumas dúvidas. Aí se explicita: "*... he per fim dos ditos cinquo anos lhe dara elle*

[388] Idem, lv. 9, fl. 103v. (Contrato de 1579).
[389] Idem, 3ª sr, lv. 2, fl. 61 (Contrato de 1586).

Manuel Gonçalvez sua caixa aparelhada com seus vestidos he roupa necesarea pera o mar he hum vestydo preto ou da cor que elle maes quizer..." [390].

Se este articulado não exclui a possibilidade de se tratar de uma caixa de objectos náuticos, a que acresce a roupa do mar, a expressão "vestidos" é dúbia, mesmo no contexto coevo, e parece-nos excluir a possibilidade de se referir a instrumentos náuticos, ainda que dos menos sofisticados, incluíndo, por exemplo, bússola, quadrante ou balestilha. Na verdade, não faria também sentido que um mareante recém formado passasse a dispor desses instrumentos, necessários apenas para tarefas técnicas mais complexas e de maior responsabilidade em termos de navegação, como eram as exercidas pelos pilotos, ou pelos mareantes que, como senhorios das suas embarcações, nelas exerciam, de facto, funções que teoricamente seriam cabíveis aos pilotos. Esses sim disporiam já de uma "caixa" aparelhada com o necessário à orientação naval. Informações disponibilizadas por registos paralelos, os que veiculam procurações para cobrança de bens que ficaram por morte de técnicos de navegação, continuam, todavia, a não esclarecer a composição concreta dessa "caixa".

Vejamos o que se diz num desses registos. Enumerando os bens em cobrança refere-se "... *toda a fasenda bens moveis e pesas de escravos e vestidos caixa e aparelho do mar e todo ho mais que se achar lhe pertense que fiquase por morte e falesimento do dito seu marido...*"[391]. Por sua vez, um outro acto de 1620 especifica, entre os bens a cobrar por morte de Pedro Gonçalves Verguinhas, piloto, "...*os vestidos meza lousa estrelabio carta de marear e besta...*" .[392] De igual modo, no testamento de António da Costa, mareante, redigido na nau Nª Srª da Conceição, em viagem para a Índia no ano de 1569, descriminam-se, entre os bens móveis do testador, uma caixa com sua roupa e espada, um astrolábio, um agulhão, e uma balestilha[393]. Por fim, consolidando a ideia de que o apetrechamento técnico destes homens em pouco excedia a carta de marear e o astrolábio, descrimina-se num inventário de bens feito por morte de João Gonçalves Marinho, também piloto, a existência, entre os bens do defunto, de "*huma carta de marear e hum estrollabio e regimemto posto tudo em mil e seiscentos reaes.*"[394]

O que acabámos de dizer coloca-nos, de resto, perante uma das questões envolvidas, não já pela aprendizagem do ofício, mas pelas modalidades de progressão hierárquica. Com efeito, mediante uma formação exclusiva ou quase exclusivamente empírica, pressupõe-se que a progressão até à categoria de piloto deveria ocorrer através do galgar de todos os segmentos hierárquicos da carreira: grumete, mareante e, por fim, piloto. Que o acesso ao estatuto de piloto tem como patamar prévio o de mareante é dado que igualmente decorre da análise efectuada aos exames destes entre 1596 e 1648

---

[390] Idem, 1ª sr. lv. 21, fl. 22-22v.
[391] Idem, lv. 25, fl. 82v.-83.
[392] Idem, lv. 32, fl. 102.
[393] A.S.C.M.V.C. - Colecção 1ª. Bens de Raíz, mç. 25 (Capela de Antónia de Oliveira).
[394] A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 11. Capela de João Gonçalves Marinho, Inventário de bens, fl. 12v.

registados nos *Livros das Ementas*[395]. Aí, dos 58 casos em que a prévia ocupação do candidato é referida, 54, isto é, 93,1% são mareantes, sendo os restantes 2 capitães e 1 identificado como moço de câmara, o que corresponde a um título honorífico, nada nos informando acerca do estatuto profissional. Dessa evolução natural, e desejável, fala-nos, ainda, um regimento da carreira da Índia, de 1626, no qual se considera que "... *pera ser o piloto mais caleficado he necessario q seja marinheiro...*"[396].

Esta mesma ilação é comprovada pelos já citados regimentos sobre os oficiais de navegação de 1591 e de 1626. Na verdade, no que a esta matéria se refere o seu clausulado é praticamente idêntico, e ambos acentuam a importância da formação e ascensão profissional através do ensino prático. Aí se lê: "*Encomendo e mando ao provedor de meus almazens e aos ditos Coorregedores e provedores que tenhão especial cuidado de encomendarem e mandarem aos offiçiaes da nauegação e marinheiros que ouuer em suas comarcas e tiverem filhos que os ensinem, e apliquem desde pequenos na arte do mar leuando os consiguo as partes aonde forem, e assy que notifiquem a todos os mestres e pilotos que forem fazer viagens que dos marinheiros que leuarem consiguo escolhão hu ou doous dos mais suffiçientes que acharem a que darão nome de conselheiros, ou sotapilotos pera que ajudem os ditos pilotos, e carteem e // tomem o sol com elles e os ensinem a arte de pilotagem pera que assy se vão criando e fazendo pilotos...*"[397]

Assim, a carreira de um destes aprendizes da arte de navegação poderia fazê-lo atingir o estatuto de mareante, ou permitir-lhe a ascensão ao de piloto, o qual envolve não só um saber técnico especializado, mas também um perfil sócio-cultural que se articula com factores que transcendem a simples evolução da aprendizagem técnica. Directamente relacionada com esta deverá, assim, debater-se uma outra questão: a da alfabetização. Fá-lo-emos a partir do único indício que é possível seguir de forma sistemática e consistente: a sua assinatura. Ainda que conscientes de que assinar o nome não equivale ao domínio da escrita e, menos ainda, da leitura, podendo tal acto corresponder à mera capacidade de reproduzir símbolos/letras que, desenhadas, formam um nome, não podemos deixar de prosseguir esta pista, reveladora da capacidade de estes homens se fazerem representar, autenticarem actos e gerirem negócios.

Com efeito, é necessário atender ao facto de que muitos deles são proprietários de embarcações e gestores de negócios de algum vulto, como procuraremos provar, e todos se encontram envolvidos em actos de pequeno comércio a longa distância para os quais o acto escrito é cada vez mais imprescindível. Com efeito, o domínio da escrita e da própria leitura impõe-se a estes náuticos como instrumento nuclear. Para além de necessário para fazer contabilidade, ainda que simples, do deve e haver dos negócios

---

395 Vd. o que sobre o assunto dissemos em *Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas...*, pp. 299 e segts.
396 Cit. VASCONCELOS, Frazão de - *Subsídios para a história da carreira da Índia...*, p. 8.
397 *Treslado do Regimento sobre os offiçiaes da Nauegação...*, publ. "loc. cit.", p. 103.

que gerem, lembremos que a letra de câmbio é o meio operativo nodal das transações a longa distância, como comprovam, de resto, as numerosas procurações para cobrança de dívidas a que acedemos. Recordemos, ainda, que os instrumentos de dívida, também eles numerosos, não se podem já estabelecer em bases de confiança pessoal ou de compromissos orais, até porque envolvem, com frequência, credores residentes em outros lugares do reino e do ultramar.

Por último, e extrapolando já a estrita área dos negócios, a escrita e a leitura constituem-se como meio essencial ao desempenho profissional de mestres e pilotos. Já tivemos oportunidade de salientar que aos desempenhos dos mestres estão associadas funções de gestão de mercadorias e de administração interna de embarcações, ao mesmo tempo que a muitos deles são ainda passadas procurações para poderem proceder a consertos ou mesmo à venda dos navios que gerem, em caso de necessidade. Em qualquer destes domínios o acto escrito é exigido. Por sua vez, os desempenhos técnicos de pilotos e sotapilotos pressupõem a leitura de cartas de navegação, de regimentos e roteiros náuticos, de tábuas de declinação solar e a elaboração de diários de bordo, áreas em que não só o domínio da escrita mas também a fluência da leitura se revelam imprescindíveis.

Sabemos, é certo, de casos que contradizem esta realidade, que se nos afigura, não só razoável, mas imperativa. Frazão de Vasconcelos dá-nos a conhecer uma dessas ocorrências, referente a Marçal Luís, que no ano de 1617 vê questionada a sua nomeação como piloto de uma viagem à Índia por ser analfabeto. A necessidade de homens do mar experimentados e/ou a capacidade revelada pelo visado, em viagens anteriores, de superar a incapacidade referida não impediram, no entanto, a sua nomeação nesse ano, assim como no de 1621, para o exercício desses cargos, a despeito da deliberação, conhecida e, ao que cremos, globalmente respeitada, de não poder ser piloto aquele que não fosse alfabetizado[398]. Por outro lado, a assinatura de alguns, ainda que poucos, daqueles que identificámos no espaço de Vila do Conde revela idênticos desvios à norma, afigurando-se-nos que quem desenha o nome de forma tão grosseira e inábil não poderá ser senão analfabeto.

Com o intuito de aclarar um pouco mais esta realidade, de tão difícil apreensão, centremo-nos, de seguida, na sua mais concreta percepção. Sublinhe-se que não pretendemos enveredar por estudos de alfabetização, e menos ainda avaliar esta

---

[398] Cotejemos o documento que Frazão de Vasconcelos transcreve. Importava saber, no inquérito feito "... *se ssabe a de Marcação da agulha e se sem a dita de marcação podem os pillotos da jndia seguramente prosseguir a dita uiagem e se faltandolhe a dita siencia de demarcação da Agulha se ariscara a uiagem e se he necessario saber ler e escreuer pera fazer a dita demarcação e se jsto he tambem inconueniente pera poder cartear, fazer roteiros e conferillos cõ os que se lhe derem e pera o mais que conuem espicullar em tão comprida e dificultosa uiagem...*". No mesmo documento se informa "... *que sua M.de proibe por prouisão sua que não seja ninguem aprouado pera o dito off° sem saber ler nem escreuer e que quando costumão examinar pera os ditos officios o não fazem sem prim.ro lhe constar que sabem ler e escreuer...*". A.H.U.- Consultas de Partes, lv. 33, fl. 36v.. Publ. VASCONCELOS, Frazão de - *Pilotos das navegações portuguesas...*, p. 46.

matéria tendo em conta a totalidade do universo social da vila neste período de tempo. Antes procuraremos, na perspectica funcional que acima enunciámos, sistematizar alguns dados em ordem à percepção dos perfis socioprofissionais diferenciados que definem estes específicos agentes de navegação. Assim, a despeito das propostas metodológicas consistentes e aprofundadas que estudos especializados sobre alfabetização no Antigo Regime nos possam fornecer[399], cujo prosseguimento não é cabível numa abordagem superficial sobre esta matéria, propomo-nos estabelecer o seguinte percurso metodológico:

1. Organizar as assinaturas que conseguimos coligir em três categorias simples:

A. Assinaturas em que dominam os símbolos figurativos, a par de uma clara imprecisão e insegurança do traço escrito, ainda que o nome esteja presente, de forma abreviada ou por extenso;

B. Assinaturas que revelam o domínio da escrita, reproduzindo claramente e em articulação cooordenada, palavras, e não simples desenhos de letras;

C. Assinaturas em que a esta capacidade acresce um requinte de escrita e/ou o envolvimento da assinatura num enquadramento revelador de uma firmeza de traço que só um indivíduo seguramente alfabetizado e com prática frequente de escrita pode evidenciar.

2. Articular essas características com o respectivo estatuto profissional, familiar e social do agente que assina. Os resultados dessa contabilidade encontram-se sistematizados no quadro 40, no qual diferenciamos os dados em função do estatuto profissional.

Quanto às fontes utilizadas, elas colhem da abrangência para que sistematicamente remetemos, envolvendo, de forma predominante, actas de vereação, processos da Inquisição, registos da Santa Casa da Misericórdia contidos, quer nos livros de Irmãos, quer no vastíssimo espólio que consultámos, constituído por documentação

---

399 Vd., entre outros, para os vários espaços europeus, e para o Antigo Regime, os trabalhos de CHEVALIER, Maxime - *Lectura y lectores en la España del siglo XVI y XVII*, Madrid, 1976; LARQUIÉ, Claude - *L'alphabétisation a Madrid en 1650*. "Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine", Paris, t. XXVIII, Jan.-Março 1981; *Livre et lecture en Espagne et en France sous l'Ancien Régime* in "Coloqque de la Casa de Velasquez", Paris, 1981; MEYER, J. - *Alphabétisation, lecture et écrite. Essai sur l'instruction populaire en Bretagne du XVIième au XIX ième siécle* in "Actes du 95° Congrés des Societés Savantes", Reims, 1970, t. I, Paris, 1974; KAGAN, R.L. - *Students and society in early modern Spain*, Baltimore & London, 1974; RESNICK, Daniel P, ed. - *Literacy in historical pespective*, Washington, 1983; RODRIGUEZ, Marie-Christine e BENNASSAR, B. - *Signatures et niveau culturel des témoins et accusés dans les procés de l'Inquisition du ressort du Tribunal de Toléde(1525-1817) et du ressort du Tribunal de Cordoue (1595-1632)*. "Caravelle", Toulouse, n° 31, 1978; SCHOFIELD, R. - *The measurement of literacy in pre-industrial England* in "Literacy in Traditional Societies", Cambridge, 1968; STONE, L. - *Literacy and education in England 1640-1900*. "Past and Present", 1969, n° 42. Para Portugal, vejam-se as achegas dadas pelos trabalhos de Francisco Ribeiro da Silva - *A alfabetização no Antigo Regime. O caso do Porto e sua região (1580-1640), Porto, 1985, (trabalho polic.)*; *Níveis de alfabetização de oficiais administrativos e judiciais dos concelhos de Refojos de Riba d'Ave e da Maia, na 1ª metade do século XVII*, Santo Tirso, 1982 (Sep. de "Actas do Colóquio de História Local e Regional"); *O concelho de Gaia na 1ª metade do séc. XVII: Instituições e níveis de alfabetização dos funcionários*, Vila Nova de Gaia, 1984 (Separata da Revista "Gaia", vol. II, 1984), e ainda os trabalhos de MARQUES, José - *A administração municipal de Vila do Conde em 1466*. "loc. cit." e de OLIVEIRA, António - *op. cit.*, vol. I. Atente-se ainda, no estrito domínio da identificação da sinalética associada ao acto de assinar, à obra *Siglas Poveiras - Catálogo de exposição documental e bibliográfica*, Póvoa de Varzim, 1979.

ligada à instituição e gestão das capelas sob a sua alçada. Aquela que se perfila como a fonte por excelência é, no entanto, o registo notarial[400]. Neste se encontram envolvidos, como outorgantes ou testemunhas, o maior número dos mareantes e pilotos identificados e nele se exige a autenticação do acto com uma sigla ou assinatura, ou a declaração da incapacidade de assinar, a qual pressupõe a intervenção de um terceiro que assina "a rogo".

Do elenco documental enunciado, e das muitas centenas de registos consultados, destaca-se uma constante: em nenhum momento qualquer destes indivíduos deixa de assinar quando solicitado, não declarando nunca a incapacidade de escrever, ainda quando o carácter rudimentar do traço que ensaiam torna indesmentível essa incapacidade. Apenas em casos pontuais e facilmente contáveis assinaturas de pilotos são substituídas por terceiros, mas invocando-se doenças como a cegueira, ou debilidade física extrema[401]. Mediante este dado, cremos, pois, estar em condições de depreender que a globalidade destes homens ou sabia assinar, ou disfarçava o seu total analfabetismo com um esforço figurativo revelador da importância que esse acto revestiria no exercício das suas funções profissionais e sociais e da sua relevância como sinal exterior de prestígio e domínio social.

Avaliemos, por fim, a representatividade dos números com que trabalhamos a partir dos dados projectados no quadro 40.

Quadro 40

Assinaturas de náuticos. Distribuição por tipologias

Códigos	Pilotos		Mareantes	
	Nº	%	Nº	%
A	22	9,2	56	30,1
B	195	81,9	130	69,9
C	21	8,8	0	0
Total	**238**	**100**	**186**	**100**

Fonte: Todos os corpos documentais consultados

Códigos: A. Assinaturas que revelam pouco domínio da escrita ou disfarçam um potencial analfabetismo;
B. Assinaturas que revelam um regular domínio da escrita;
C. Assinaturas elaboradas

[400] Encontramos de novo esta circunstância a condicionar as características dos dados. O facto de estes serem em muito maior número desde a década de 60 não significa que anteriormente não se assinasse, antes revela, uma vez mais, o predomínio do fundo notarial. Com efeito, no que se refere aos pilotos, as assinaturas que deles conhecemos desde a década de 40 revelam, na maior parte das ocorrências, um claro domínio da escrita já nesse período.

[401] A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 1, fl. 166-167; lv. 2, fl. 153-156.

As 238 assinaturas identificadas num grupo de 436 pilotos recenseados colocam-nos perante a representação de 54,6 % da globalidade do universo em estudo, ponderação que cremos suficiente para validar as conclusões obtidas. Essa representatividade desce significativamente no grupo dos mareantes, no qual as 186 assinaturas coligidas corespondem a 16,8% da totalidade dos mareantes identificados no apêndice B.5[402]. Os resultados que nos são dados a ler a partir desta amostragem não têm, em si, nada de particularmente surpreendente e sistematizam-se em dois breves pontos:

1. O grupo dos pilotos revela-se mais profunda e eficazmente alfabetizado, nele predominando, de forma quase absoluta (em 82% dos casos) aqueles que controlam regularmente a escrita, os quais identificamos com o código B. A ponderação daqueles que disfarçam um potencial analfabetismo (9,2%), ou aqueles que desenvolvem um requinte figurativo ostentador de cultura e poder (8,8%) revelam uma franja muito pouco significativa. Note-se que não há, neste domínio, qualquer relação nítida de decréscimo cronológico de ocorrências de analfabetismo, antes continuamos a identificá-las, por exemplo, nos decénios de 1590 ou 1600;

2. No grupo dos mareantes prevalecem, compreensivelmente, aqueles que se identificam de forma maoritária com assinaturas em que dominam sinais ou siglas pouco legíveis (30% do total), ainda que seja notório o grupo daqueles que assinam regularmente (70%). Neste universo não encontramos qualquer assinatura a que pudessemos atribuir o código C.

Note-se, porém, que especificações complementares que rodeiam, com frequência, a assinatura, declarando o seu estatuto no contrato como "parte", "comprador", "vendedor", "testemunha", "noivo", as quais são, curiosamente, muito mais frequentes nas assinaturas dos mareantes do que no dos pilotos, são bem demonstrativas da capacidade de estes homens saberem escrever bem mais do que o seu próprio nome. Será este facto revelador do orgulho de se evidenciar uma habilitação que corresponde a poder e a prestígio social, ou uma exigência do próprio tabelião, para identificar com clareza os intervenientes, sendo estes consabidamente menos conhecidos na vila do que os pilotos? O facto é que não são também totalmente excepcionais as ocorrências como a que ilustramos agora em torno de um João Dias, mareante, num acto de 1565: "*Dygo eu Jom Dyaz que eu asyno aquy por mim e por Ana Fernandez* " [403].

---

[402] O número de assinaturas coligidas não corresponde à totalidade daquelas que se nos depararam no decurso da nossa investigação, não tendo sido nossa pretensão cobrir exaustivamente este campo de análise, até por incapacidades materiais: algumas assinaturas estavam praticamente ilegíveis, outras apresentavam-se em suportes danificados, enquanto noutros casos a sua reprodução específica não justificava o custo da duplicação, em microfilme, de livros inteiros, exigência, lembremo-lo, de algumas das instituições documentais nacionais. Firmamos, contudo, a convicção de que trabalhamos com uma amostragem muito próxima do universo total facultado pela documentação, situada em intervalos sempre superiores aos 90%, muito provavelmente, aos 95%.

[403] A.D.P.. Fundo Notarial.V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 2, 2° caderno, fl. 45.

Estas emergências parecem apontar para a primeira das intenções referidas, a de se ostentar a capacidade da escrita.

Importa, por fim, que se esclareça um outro dado, obtido por confrontação. Parece ter sido prática na cidade do Porto o recurso a uma espécie de um carimbo que determinado indivíduo usaria, mediante o seu analfabetismo, para validar actos públicos com um protótipo. Francisco Ribeiro da Silva documenta algumas dessas ocorrências no decurso do séc. XVII no universo dos livros de vereações[404] e Helena Osswald confirma-o com o estudo dos livros notariais nesse mesmo período de tempo, comprovando a extensão desse hábito ao universo feminino[405]. Não pudemos confirmar, nem sequer em termos excepcionais, esse expediente em Vila do Conde. A diferenciação cronológica poderia ser apontada como uma explicação plausível para o facto, mas a consulta sistemática dos registos notariais da vila até 1640 revelou-se de igual modo infrutífera, pelo que depreendemos estar perante uma prática não generalizada e porventura compreendida mediante circunstâncias próprias de um dinamismo urbano com índices diversos dos do burgo vilacondense.

Se a prévia explanação configura perfis que se destacam de uma mera abordagem estatística dos dados e esboça tendências que apontam para a global preparação cultural dos técnicos de navegação residentes na urbe, impõe-se que abordemos, de seguida, esta matéria já não do ponto de vista dos perfis dominantes, mas dos desempenhos individuais. Referimo-nos aos contributos técnico-científicos de alguns que legam à posteridade obra feita, pontuando no universo dos autores ligados à roteirística. Citemos, antes de mais, a aportação de um piloto anónimo, que se deduz ser residente e, provavelmente, natural de Vila do Conde, piloto da carreira de S. Tomé, onde desde 1520 se deslocava a serviço régio para carregamento de açúcares e que fazia, de igual modo, circuitos marítimos em direcção a Veneza. A obra, conhecida como *Navegação de Lisboa a Ilha de São Tomé*, não datada, resulta, de resto, do consabido interesse dos humanistas europeus e, em particular, italianos, pelas aportações marítimas, económicas e civilizacionais dos descobrimentos portugueses, e teria sido escrita a ensejo de Jerónimo de Frascator, médico e astrónomo de Verona, e dedicada ao conde Rimondo della Torre. Inserta, em italiano, na colectânea de Gian Battista Ramusio, *Navigationi et Viaggi,* foi, de novo, vertida para português e publicada por Francisco Mendo Trigoso no século XIX[406], conhecendo algumas edições recentes. Associando preocupações marítimas, ligadas aos condicionalismos da navegação de Lisboa a S. Tomé, com descrições geográficas, económicas e etnográficas, em particular das ilhas de S. Tomé e Princípe,

---

404 SILVA, Francisco Ribeiro da - *A alfabetização no Antigo Regime....*, p. 11.
405 Cf. tese de doutoramento em curso, já citada.
406 Cf. ALBUQUERQUE, Luís de, pref. - *A Ilha de São Tomé nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Alfa, 1989, pp. 35 - 40. Trata-se de um comentário à publicação deste texto, e de outros insertos na referida antologia.

mas também da Guiné, da costa da Malagueta, do Benim e do reino do Manicongo, a obra revela um indiscutível interesse, aduzindo algumas aportações inéditas.

A sua datação revela-se algo problemática, já que, segundo afirma Luís de Albuquerque, esta se situaria entre 1534, data da erecção do bispado de S. Tomé, a que o autor se refere, e 1541, ano da morte do conde della Torre a quem o autor dedica o texto. Esta datação, aceitável até pela circunstância de o autor relembrar as suas deslocações a S. Tomé desde 1520, torna-se, porém, problemática quando confrontada com uma outra informação contida em texto: a de que, nesse tempo, o bispo de S. Tomé era natural de Vila do Conde[407], só podendo, portanto, tratar-se de Frei Baptista, facto que situa a obra entre 1552, data da chegada do bispo e 1554, ano do seu óbito.

Perante a exiguidade dos dados disponíveis não foi possível adiantar qualquer identificação precisa para este piloto anónimo de Vila do Conde. Aqueles que, residentes na vila, fazem a carreira de S. Tomé são numerosos, como de resto se depreende do número dos que aportam a Antuérpia com açúcar dessa ilha neste período de tempo e, com referências a Itália, nomeadamente Veneza, confrontamo-nos com várias referências, mas apenas desde 1578[408], cronologia inaceitável para quem fizera as suas primeiras viagens a S. Tomé em 1520.

Outro piloto destacado da vila, este com um historial sobejamente conhecido, é Gaspar Manuel. Piloto da carreira da Índia, identificado como piloto-mór da mesma[409], assistente aos exames de pilotos para essa mesma carreira, juntamente com o cosmógrafo-mor do reino e o provedor dos Armazéns[410], agraciado com o título de cavaleiro da Ordem de Cristo, depositário do cargo de feitor da alfândega da vila[411], Gaspar Manuel é apresentado como autor de duas obras que se destacam entre os roteiros da carreira da Índia. São elas o *Libro Universal de derrotas, alturas, longetudes e conhecenças de todas as navegações destes Reinos de Portugal e Castela, Indias Orientaes e Ocidentaes: o mais cupioso e claro que pode ser, em serviço dos navegantes; ordenado por pilotos consumados nesta sciência, e vertudes de aproveitar, em serviço de Deos...*, de 1594 e o *Roteiro e advertências da navegação da carreira da Índia ....*, de cerca de 1604. Note-se que o primeiro regimento de navegação, tido por Fontoura da Costa como uma cópia de roteiros espanhóis para as Índias Ocidentais e Ilhas de Cabo Verde[412], é da autoria de um Manuel Gaspar, que Gabriel Pereira faz coincidir com Gaspar Manuel, piloto de Vila do

---

407 Vd. capítulo X da obra em análise.
408 A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 8, fl. 71v.-73; lv. 9, fl. 225-29; lv. 10, fl. 49-49v.
409 Apenas numa das muitas fontes consultadas aquele que referenciamos vem assim identificado, sendo, nos restantes documentos, referido apenas como "piloto da carreira da Índia" (cf. A.D.P.- Fundo Paroquial. S. João Baptista de Vila do Vonde, Óbitos, lv. 1, fl. 35.
410 A.N.T.T. - N.A. - Livros das Ementas, lv. 6, fl. 35.
411 A.N.T.T. - Chanc. Filipe I, lv. 22, fl. 348. Vd. transcrição de um outro privilégio que concede a hereditariedade do cargo por via feminina (Chanc. Filipe III, lv. 39, fl. 8v.-10).
412 COSTA, Fontoura da - *A marinharia dos descobrimentos,* 3ª ed., Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1960, p. 455.

Conde[413], indiscutível autor do segundo[414]. Todavia, numa carta de mercê dada pelo rei a este piloto apenas se invocam, como serviços prestados, as muitas viagens que fizera à Índia, e a elaboração de "...*hum Roteiro mui impotrante a navegação della* ..."[415]. Um e não dois, sendo que a menção ao primeiro, de 1594, não deveria ter sido esquecida por quem solicitava a mercê. Cremos, pois, que o Gaspar Manuel a que nos referimos não seria responsável pelo primeiro roteiro, cuja autoria declarada nem sequer estabelece uma total homonimia com a segunda obra citada.

Aqui enumerámos apenas dois casos que se constituem como salientes no conjunto dos técnicos de navegação da vila. É nossa convicção, porém, que tais emergências individuais se constituem, afinal, como uma súmula de um universo de técnicos que se destacam pelo seu número, conhecimentos e desempenhos profissionais em rotas ultramarinas múltiplas[416]. Isto é, as figuras e obras apresentadas corresponderão, no nosso entender, não a um processo meramente individual, mas a um acumular de experiência e de maturação técnica que se firma numa tradição de longa data, e num vasto universo de técnicos com provas dadas na navegação ultramarina. Esta é a "escola" de que teriam frutificado estes dois vultos cujo destaque se deve ao facto de terem produzido obra escrita, reproduzida pela posteridade, sem que todavia possamos minimizar o suporte humano e técnico de que emergem.

3.4. Estratégias endogâmicas

Estudado, numa perspectiva quantitativa, o universo dos náuticos da vila, captada a sua representatividade no cômputo geral do reino e questionados os seus domínios de actividade, os mecanismos de formação e os seus níveis de alfabetização, importa que nos debrucemos sobre o seu perfil social. Com efeito, a própria progressão na carreira envolve um saber técnico especializado, mas também um prestígio social e uma capacidade financeira que se articulam com factores de natureza social e económica que transcendem a simples evolução da aprendizagem. Neste domínio revelam-se de primordial importância a ascendência familiar ou as alianças matrimoniais, ambas responsáveis pela criação, numa localidade dada, de gerações de profissionais que ligam o seu nome às actividades de navegação ou, eventualmente, de navegação e comércio, como pretendemos provar na exposição que se segue.

Com efeito, um simples manuseamento da documentação tornou perceptível a existência de intensas redes de ligações familiares, as quais de igual modo apontavam para

---

413 PEREIRA, Gabriel - *Roteiros Portugueses de Viagem de Lisboa à Índia*, Lisboa, 1898.
414 COSTA, Fontoura da - *op. cit.*, pp. 333, 349, 384 e 386.
415 A.N.T.T. - *Chanc. Filipe III*, lv. 39, fl. 8v.- 10.
416 Não desenvolvemos aqui uma distribuição dos agentes de navegação por rotas, pela circunstância de que tal informação é veiculada pela documentação em percentagens muito pouco significativas. Esse informe destaca-se, porém, de forma indirecta, do estudo a fazer acerca dos rumos de navegação despoletados a partir da vila. Para lá remetemos (cf. II.B.1.).

uma grande permeabilidade entre o grupo de pilotos e o dos mareantes. Procurando aferir, em bases estatísticas, essas associações familiares entre estes grupos profissionais buscámos respostas a partir dos registos paroquiais, em particular dos casamentos, sem que a fonte nos apontasse quaisquer pistas consistentes sobre esta matéria. O sistemático sub-registo de profissões impossibilitou esse estudo a partir dessa documentação. Em alternativa, recorremos a uma abordagem cruzada de todas as informações disponíveis e englobantes dos escassos dados coligidos no cartório paroquial, mas também nos registos do arquivo da Casa da Misericórdia e, fundamentalmente, no cartório notarial. Neste, dotes de casamentos, actos de partilhas, procurações para cobranças de bens no exterior, ou simples identificação de testemunhas através das suas relações de parentesco com terceiros permitiram-nos coligir um universo significativo de informações sobre esta temática.

Os resultados apurados encontram-se discriminados no apêndice B.7. No total, apuramos uma listagem com 296 náuticos residentes em Vila do Conde, que estabeleciam entre si relações de parentesco, fosse por linha directa, envolvendo ascendestes, descendentes e colaterais: avós, pais, filhos, netos, irmãos, mas também sobrinhos consanguíneos, os quais identificamos com o código "A", fosse por via de alianças matrimoniais (sogros, genros, cunhados, sobrinhos por afinidade), apontadas com o código "B", fosse ainda por simples contratos de casamento efectuados dentro de um mesmo grupo profissional (ex: a mulher do piloto "X", quando viúva, contrai segundo matrimónio com o piloto "Y", articulando, assim, as linhas familiares de dois náuticos). Este tipo de relações encontam-se referenciadas com o código "C".

Na organização interna da amostragem optámos por avaliar conjuntamente as informações colhidas sobre pilotos e mareantes, orientação que prosseguimos por duas ordens de razões. Em primeiro lugar, pelo que já dissémos sobre a evolução natural entre essas carreiras e, em segundo lugar, porque a permeabilidade entre esses subgrupos era manifesta. A confirmá-lo está o facto de 56 em 118 menções a mareantes, isto é, 47,5% dos casos envolverem relações com pilotos ou suas famílias.

O quadro 41 aponta os resultados obtidos após uma simples contagem de ocorrências. Aí se encontram, na primeira coluna, os resultados discriminados, contendo os cruzamentos detectados entre as várias formas possíveis de associação familiar: ascendência, alianças matrimoniais e segundos casamentos endogâmicos. Os 49 casos em que mais do que uma dessas ligações acontece de forma cumulativa apontam para 16,6% da totalidade das ocorrências e identificam um sistema de relações familiares complexas que dificulta uma avaliação linear desta matéria.

A segunda coluna exclui já os cruzamentos de estratégias e procura contabilizar apenas totais apurados para cada um desses processos. Numa primeira avaliação parece manifesto que essas correlações se fariam preferentemente sob a forma de alianças matrimoniais.

Quadro 41

Ligações familiares - Distribuição por tipologias de associações

Códigos	Nº de Casos	%	Códigos (totais acumulados)	Nº de Casos	%
A	74	25	A	120	34,7
A/B	41	13,9			
A/C	4	1,4			
A/B/C	1	0,3			
B	164	55,4	B	209	60,4
B/C	3	1			
C	9	3	C	17	4,9
Total	**296**	**100**		**346**	**100**

Fonte: Apêndice B.7
Códigos: A - Relações de consanguinidade; B.- Relações de colateralidade; C. - Segundos casamentos endogâmicos

Veja-se o somatório de B+C, relativo a ligações matrimoniais estabelecidas por primeiros ou segundos matrimónios, o qual aponta para 65,3% da totalidade dos casos. Importa, todavia, que reflitamos acerca dos condicionalismos exercidos pelas fontes sobre os resultados apurados. O facto de as informações colhidas nos registos notariais serem prevalecentes na globalidade dos dados torna compreensível que actos como a dotação condicionem os números apontados. O que afirmamos é que as relações quotidianas entre membros de uma linha consanguínea motivam menos a elaboração de actos públicos, excepto em momentos de partilha de bens, do que aquelas que presumem o estabelecimento de compromissos contratuais entre linhas familiares diversas. Assim, os meros 34,7% que neste universo identificam relações directas de parentesco (código A) estarão, por certo, sobremaneira sub-avaliadas, devendo as ocorrências de sucessão profissional em linha de ascendência e colateralidade ser bem mais frequentes do que estes números deixam antever.

Com efeito, para além da predisposição tendencial para a escolha, dentro de uma linha familiar, de uma mesma orientação profissional, outros condicionalismos afectos em particular ao exercício da navegação deveriam acrescentar essas probabilidades. Para além de uma necessária aprendizagem empírica que pressupõe o embarque e, portanto, o acompanhamento de pais e irmãos, e de um grau de especialização técnica só adquirida por um período longo de aprendizagem, há factores de natureza económica não despiciendos nesta avaliação. Referimo-nos ao facto, que já provámos, de muitos pilotos, mestres e mesmo mareantes serem proprietários, pelo menos em parte, de uma ou mais embarcações, e de os seus desempenhos técnicos se

associarem a formas de exploração comercial. Assim, a herança profissional pressupõe não só a transferência de saber, mas também a de instrumentos de trabalho de aquisição onerosa, e a de negócios que só a continuidade, na familia, de técnicos de navegação poderiam assegurar.

Esta mesma ordem de razões aplica-se às ligações definidas a partir dos contratos matrimoniais. Desta forma, um piloto que tenha, em hipótese, uma franja significativa da sua riqueza investida em embarcações precisa de agentes de navegação na família para as gerirem eficazmente, os quais lhe são facultados pelo casamento de suas filhas, à falta de varões em número suficiente na sua descendência. Do mesmo modo, também as viúvas de mareantes ou pilotos que se vejam com uma herança congénere dependem de casamentos endógenos ao grupo para a sua exploração e rentabilização. Daí os frequentes casos identificados com o código "C".

Exemplo cabal destas dinâmicas é-nos apresentado pelo dote de casamento incluso num registo notarial de 1613, o qual associa Manuel Salvadores, piloto, filho de António Dias Pachão, piloto, com a filha de Maria Fernandes, viúva de Francisco Monteiro, piloto[417]. O que se revela interessante, neste caso, é que os pais dos nubentes se encontram, eles próprios casados em segundas núpcias, sendo aqueles simultâneamente enteados de seus sogros. Isto é, aqui encontramos associadas as três estratégias que até agora estudámos: identidade profissional estabelecida por descendência directa (piloto que é filho de piloto), aliança matrimonial entre famílias de dois pilotos e segundos casamentos endogâmicos (viúva de piloto que casa com piloto). O resultado desta união é não só a transferência de saber de pai a filho, mas também a concentração de eventuais riquezas e bens pertencentes a duas linhas familiares de agentes de navegação.

Mediante este quadro cremos estar autorizados a falar da definição de verdadeiras estratégias matrimoniais, claramente definidas também nos instrumentos de dotação a que acedemos através dos registos notariais. Note-se, porém, que nos deparamos, neste domínio, uma vez mais, condicionados pela natureza da fonte e pela funcionalidade de que se encontra investida. Com efeito, aqui encontramos, por certo, informações acerca dos mais possidentes dentro do grupo que estudamos, as quais não poderemos projectar acriticamente para a globalidade do seu universo. Isso mesmo é comprovado pela exiguidade dos números face ao conspecto numérico já traçado e pela circunstância de a maior parte dos dotes identificados se referirem a filhas de pilotos (68,9% de todos quantos envolvem pilotos e mareantes). Estas são razões suficientes para que abordemos os resultados obtidos com algumas precauções.

Passemos à apresentação dos números: dos dotes coligidos, 105 entre os 194 referentes a contratos celebrados entre moradores na vila[418] envolvem mareantes, pilotos e

---

417 A.D.P.- Fundo Notarial, 1° cart., 3ª sr., lv. 8, fl. 27v.-30.

418 Este é apenas o número de dotes que envolvem moradores na vila e celebrados entre não eclesiásticos. Para além destes compulsámos ainda nove dotes religiosos, dos quais oito direccionados ao Mosteiro de

seus familiares. Deste grupo, apenas 66 referem, em simultâneo, as profissões de sogro e genro e destas, 45, isto é 68,2 % estabelecem laços de parentesco endógenos ao grupo, o que prova a prevalência notória dessa tendência. Os restantes, em número de 21, parecem apontar para ligações com mercadores (13), com oficiais administrativos pertencentes à élite urbana, ou com indivíduos nobilitados, apontando, ora para alianças estratégicas do ponto de vista económico (com os mercadores), ora para as tradicionais vias de promoção social através da nobilitação. Não será, na verdade, isento de significado o facto de 87,9% das ligações matrimoniais do universo identificado se cingirem à envolvência de pilotos, mareantes e mercadores em teias conjugais articuladas. Estas e outras ilações poderão ser confirmadas pelos dados apresentados no quadro 42.

Quadro 42

Ligações profissionais estabelecidas por via matrimonial

Combinações Profissionais	Nº	%
Pilotos / Pilotos	6	9,1
Pilotos / Mareantes	26	39,4
Mareantes / Mareantes	13	19,7
Pilotos / Mercadores	9	13,6
Mareantes / Mercadores	4	6,1
Pilotos / Outras Profissões	6	9,1
Mareantes / Outras Profissões	2	3
Subtotal	**66**	**100**
Ligações profissionais mencionadas	66	62,9
Pilotos / Prof. não mencionadas	20	19
Mareantes / Prof. não mencionadas	19	18,1
Total	**105**	**100**

Fonte: Dotes de casamento in A.D.P. - Fundo Notarial V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr.

Mediante os resultados estatísticos obtidos e balizando-nos agora numa específica abordagem em termos de probabilidades de ligações matrimoniais, poderiamos dizer que, numa população de cerca de 5.000 habitantes[419] e com um forte predomínio de

---

Stª Clara de Vila do Conde e um a S. Bento de Vairão, e uma multiplicidade de outros que envolviam nubentes de espaços exteriores à vila, maioritariamente comstituídos por filhos de lavradores moradores nas freguesias limítrofes, pertencentes ao concelho de Barcelos.

[419] O número apontado baseia-se nas indicação que oscilam, entre 1540 e 1552 entre os 1100 e os 1300 fogos, do produto das quais, quando aplicado o factor multiplicativo 4, resulta o quantitativo de 4400 a 5200 habitantes. (Vd. matéria tratada in I. 3.1.1.) Os dados apresentados têm um valor médio e

profissões ligadas ao mar, de acordo com os dados que sistematizámos através das derramas de sisas de 1568 e 1570, estaria desde logo estabelecida uma tendência "natural" para as ligações endogâmicas no que a estes grupos profissionais se refere[420]. Contudo, as percentagens e tendências apuradas parecem apontar para a definição de estratégias não só concertadas, mas também adaptadas às circunstâncias históricas em curso. Isso mesmo poderá, porventura, ser aferido através de uma distribuição cronológica dos resultados, a qual se projecta no quadro 43.

Quadro 43

Relações profissionais estabelecidas por via matrimonial

Evolução cronológica

Décadas	Pilotos / Mareantes	%	Pilotos / Mareantes / Mercadores	%	Pilotos/ Mareantes / Outros	%	Total	%	Parceiros sem menção a profissão	%	Total	%
1560-1570	14	93,3			1	6,6	**15**	**100**	3	16,6	**18**	**100**
1571-1580	7	70	2	20	1	10	**10**	**100**	5	33,3	**15**	**100**
1581-1590	6	60	3	30	1	10	**10**	**100**	7	41,2	**17**	**100**
1591-1600	3	27,3	4	36,4	4	36,4	**11**	**100**	4	26,7	**15**	**100**
1601-1610	13	81,3	3	18,7			**16**	**100**	11	40,7	**27**	**100**
1611-1620	2	50	1	25	1	25	**4**	**100**	9	69,2	**13**	**100**
Total	**45**		**13**				**66**		**39**		**105**	

Fonte: Dotes de casamento in A.D.P. - Fundo Notarial V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª Sr.

Dos números obtidos, cujos indicadores não queremos extrapolar, até por se nos afigurar que se apresentam algo inconsistentes devido à natureza da amostragem, a que já nos referimos, o traço mais marcante que importa sublinhar prende-se com a clara tendência de diminuição, desde a década de 60, da percentagem das associaçãoes estritamente endógenas ao grupo dos homens do mar (aquelas que enlaçam famílias de pilotos e mareantes), paralela ao aumento de outras articulações matrimoniais, nomeadamente com o grupo dos mercadores. Esta tendência é sobremaneira visível na década de 90, na qual se multiplicam também outros laços profissionais, que sobem, nesta década, de uma para quatro referências. É certo que o decénio seguinte parece inverter a linha evolutiva, sem que possamos, porém, atribuir qualquer credibilidade a esse fenómeno, se o confrontarmos com os 40% de profissões de nubentes não mencionadas nessa década, as quais poderiam, se explicitadas, subverter por completo os resultados.

---

meramentre indicativo, referindo-se a um momento de auge, quer do ponto de vista demográfico, quer das dinâmicas marítimas, como já indicámos.

420 Um exercício estatístico com base em cálculos feitos para sociedades contemporâneas poderia concretizar um pouco mais, em termos de probabilidade, o que pretendemos sugerir. Os factores de natureza social, demográfica e familiar são, todavia, tão diversos dos da sociedade que pretendemos avaliar, que tal se nos afigurou um exercício destituído de sentido e porventura portador de alguns factores de distorsão da realidade quinhentista, pelo que nos dispensámos de o realizar.

A constatação que apontámos só poderá, de resto, ganhar sentido quando confrontada com o que dissémos sobre a tendencial evolução cronológica do número de pilotos e mareantes. Dessa análise ficou claro que a década de 90 se apresentava como um momento de crise declarada e de inflexão notória do sinal de crescimento no mundo dos agentes de navegação. Equivalerão os dados apurados a partir dos dotes de casamento a uma reacção social a esta tendência negativa, solidária dos contextos de crise já analisados, apontando preferências profissionais alternativas em termos de alianças matrimoniais? Isto é, colhendo as opções feitas neste domínio de factores estratégicos concertados, mas também de motivações emocionais enformadoras da psicologia colectiva, poderão os números apontar para uma reacção emotiva a um quadro negativo do ponto de vista da promoção profissional, a qual poderia ser revista em décadas sucessivas, quando ultrapassado o alarmismo inicial e depois de experimentadas dinâmicas de adaptação à nova realidade? Trata-se, por certo, de interrogações não passíveis de uma confirmação objectiva, mas que o teor dos números não pôde deixar de suscitar.

Poderemos, porém, procurar aferir esta hipótese a partir da abordagem dos dados globais que já apresentamos no quadro 41, avaliando agora a realidade que representam do ponto de vista da evolução diacrónica. Esta segunda aproximação basear-se-á nos dados coligidos no quadro 44.

Quadro 44

Ligações familiares endogâmicas - Evolução cronológica

Décadas	A	%	B	%	C	%	Total	%
1560-70	34	42	45	55,6	2	2,5	**81**	**100**
1571-80	29	37,7	45	58,4	3	3,9	**77**	**100**
1581-90	15	29,4	34	66,7	2	3,9	**51**	**100**
1591-00	10	27	24	64,9	3	8,1	**37**	**100**
1601-10	17	36,2	29	61,7	1	2,1	**47**	**100**
1611-20	13	27,7	28	59,6	6	12,8	**47**	**100**
Outros	2	33,3	4	66,6			**6**	**100**
Total	**120**	**100**	**209**	**100**	**17**	**100**	**346**	**100**

Fonte: Apêndice B.7

Da sua leitura poderemos apontar, numa primeira avaliação: 1°. que parece haver um decréscimo real, desde a década de 60 e culminante na de 90, das menções a genealogias de náuticos formadas por linha de consanguinidade (coluna A); 2°. que se assiste a uma tendência inversa no que se refere às ligações definidas por alianças

familiares (coluna B); 3° que se verifica a manutenção das ponderações, globalmente baixas, afectas ao número de segundos casamentos endógenos ao grupo (coluna C), excepto nos decénios de 1591-1600 e de 1611-1620, em que se verifica uma subida. Significará isto que há um tendencial abandono da profissão pelos filhos dos homens de navegação, ao mesmo tempo que se reforçam os laços entre os agentes já existentes, no sentido de não se diluir o poder de influência e níveis de riqueza persistentes?

Esta leitura encontra-se, a nosso ver, viciada desde a raíz: em primeiro lugar, porque o decréscimo numérico absoluto das menções documentais a agentes de navegação a que temos vindo a referir-nos condiciona a diminuição correlativa dos números com que agora trabalhamos; em segundo lugar, porque, sendo as colunas A e B as que absorvem a quase totalidade dos dados, a diminuição de uma acarreta automaticamente, e sem alternativas, o aumento da outra, sem que a coluna C exerça um significativo papel aferidor de tendências. Assim, por muito tentador que seja, do ponto de vista historiográfico, apontar estes resultados como resposta a uma tendência de crise, ela própria desmobilizadora de investimentos ancestrais na criação de linhagens profissionais, não cremos estar autorizados a fazê-lo de uma forma acrítica, já que os dados que agora contabilizamos entroncam no mesmo universo documental que já trabalhámos, e decorrem dele.

Por fim, a diversificação das estratégicas matrimoniais para que parece apontar a análise específica dos dotes de casamento poderá corresponder a uma resposta a contextos de crise vividos no universo das navegações ultramarinas, mas poderá também revelar vontades explícitas de articular essas gerações de náuticos com outros estratos sociais, nomeadamente os oficiais administrativos e/ou os nobres ou nobilitados, manifestando estratégias de promoção social. Ora esta outra opção não decorre, como se sabe, de qualquer determinismo imposto por momentos de crise, antes se inscreve numa complexidade de factores de ordem social e mental que ultrapassam meros movimentos conjunturais. O mesmo tipo de raciocínio se aplicará, de resto, á análise das opções de reinvestimento do capital que se encontrava nas mãos destes homens. A seu tempo veremos que os investimentos fundiários eram um alvo privilegiado das estratégias financeiras por eles accionadas. Só esta complexidade de vectores, em que a atracção pela nobilitação e pelo prestígio senhorial é um dado a reter, poderá levar a compreender a decisão de João de Campos, piloto, de sangrar a sua fortuna pessoal do montante de 850.000 reais, quantia bem superior à média dos valores assumidos pelos dotes do seu grupo socioprofissional, como veremos, para casar sua irmã, Ana de Campos, com Francisco de Lima, cavaleiro fidalgo, morador na Figueira, Foz do Mondego[421].

A despeito da evolução cronológica das tendências que assistem às associações familiares até agora estudadas, e da complexidade de opções e de motivações

[421] A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 12, fl. 56-57v.

que as enformam, das quais não poderemos alhear-nos, cremos estar autorizados a confirmar a hipótese básica com que iniciámos a exposição sobre esta matéria: a de que se criaram, de facto, verdadeiras gerações de náuticos em Vila do Conde, alimentadas pelas estratégias estudadas, e de que resultam genealogias que a onomástica e os estudos de famílias comprovam. Os exemplos que nos são oferecidos pela árvore genealógica da família de Gaspar de Santiago, piloto, que casou uma filha, Maria de Santiago, com Manuel Folgueira, piloto[422], mas que entrega dois dos seus filhos à vida religiosa, Fr. Mauro de Santiago, que foi abade beneditino, e Francisco de Santiago, capelão da Santa Casa da Misericórdia da vila; pela linha familiar de Bento Afonso Gaio, em que um dos filhos, Sebastião Gonçalves Baía é abade de Laundos[423], ou ainda pelo matrimónio de Gaspar Pires o Ouro e Gomes Carneiro, pilotos, com filhas do abade de Balasar[424], não comprometem o que dizemos. Nestas, como noutras áreas, a excepção confirma a regra.

Na verdade, da sistematização dos apelidos dos agentes de navegação, ensaiada a partir do grupo dos homens do mar identificados como mestres, pilotos e homens da governança, que já contabilizámos atrás, excluindo-se, portanto, deste grupo os mareantes, resultam os dados apresentados no apêndice A. 23. Para além da multiplicidade de ocorrências esperadas, envolvendo apelidos vulgarizados como os Anes/Afonso/Alvares/ Fernandes/ Gonçalves /Luís (funcionando este não como nome próprio, mas como sobrenome)/ Martins ou Pires, com os quais se envolvem, por certo, várias linhas familiares paralelas, outros evidenciam, pela sua invulgaridade, ou pelo conhecimento específico que deles temos, a existência clara de genealogias de homens do mar de que falamos. Assim acontece com os Mandim, os Melhoria, os Pombeiro, os "do Porto", os Rangel, os Vilas Boas, os Belo (todos com 2 ocorrências recenseadas); com os Campos, os "do Cabo", os Francês, os "do Mar", os Neto, os Prazeres, os "da Rainha", os "de Rates", os Rei (todos com 3 registos); com os Branco, os Caldeira, os Doutor, os Folgueira, os "de Leça", os "da Maia", os Pachão, os "da Póvoa"[425], os Verguinhas (todos com 4 elementos identificados); com os Santiago ou os Cortês (5 elementos); os "da Rua", ou os Salvadores (com 7 registos cada); ou ainda com os Galhão (11 elementos), os Gaio (13), os Maio (17) e, por fim, os Carneiro (23). Note-se que idênticas tendênticas são registadas noutras vilas costeiras e de vocação marítima do Portugal de Quinhentos e Seiscentos, como provámos já aquando da análise dos exames de pilotos efectuados entre 1596 e 1648[426].

---

422 Idem, 1ª sr., lv. 18, fl. 153-155v.
423 Idem, lv. 11, fl. 124-125v.
424 Idem, lv. 3, fl. 80-81, 114v.-116v.; lv. 7, fl. 32-33v.
425 Estamos em crer que a identificação nominal através de topónimos remete para a proveniência geográfica, nomeadamente para a naturalidade, do indivíduo, o que nos coloca perante a questão do seu recrutamento geográfico. É também certo que o topónimo adquire, com frequência, foros de sobrenome, passando, em gerações sucessivas, a indicar a família e já não a proveniência específica dos indivíduos. Em todo o caso, estas ocorrências são, em si, sugestivas das áreas de recrutamento de náuticos externos à vila.
426 Vd. POLÓNIA, Amélia - *op. cit.*, pp. 314-315.

Retomemos, finalmente, um tópico para que a prévia análise dos apelidos dos agentes de navegação nos remete: o da proveniência geográfica de alguns destes indivíduos. Vimos, então, que sobrenomes como "da Póvoa", "de Barcelos", "de Rates", "de Formaris", "de Leça", "do Porto", "da Maia", "de Viana" identificavam as raízes geográficas de, pelo menos, o primeiro dos elementos dessas linhas familiares. Estes topómimos identificam, de forma predominante, indivíduos de naturalidade próxima aos limites do concelho (Póvoa, Rates, Formaris) ou centros concelhios ou marítimos que lhe são, de igual modo, próximos (Barcelos, Leça, Porto e Viana). Teremos oportunidade de provar que essa mobilidade envolve localidades mais longínquas, do país ou da Galiza.

Serão três as vias de afluxo à vila de agentes marítimos que lhe são exteriores: a simples afluência, ocasional ou estrategicamente planeada, em função de apelativos ou expectativas específicas, os contratos de aprendizagem, e os contratos matrimoniais. No primeiro caso, torna-se difícil apreender ocorrências concretas, dada a falta de eloquência das fontes. A segunda via encontra-se já, ao que cremos, sobejamente documentada com o estudo que fizemos em torno desses actos, quando registados notarialmente. Eles em tudo confirmam a primeira das tendências identificadas, que aponta para proveniências a partir de freguesias rurais do termo do concelho de Barcelos.

Centremo-nos, por fim, no conjunto documental constituído pelos dotes de casamento[427]. Aí deparamo-nos com 12 menções a noivos, cuja profissão os liga à navegação, e que são procedentes do exterior, sendo apenas um deles piloto[428] e os demais mareantes. No tempo, distribuem-se da seguinte forma: dois na década de 60, três na década de 80, cinco na década de 1600 e os restantes dois na década de 1610-20[429]. O único piloto mencionado é natural de Massarelos[430]. Quanto aos mareantes, um procede de Cambados, no reino da Galiza, um de Remelhe, no termo de Barcelos, um de Fão, um de Redondela, um de Viana do Castelo, dois de Aveiro e três de Setúbal[431]. Outros registos notariais, esparsos, localizam pelo menos mais três mareantes naturais de outros concelhos e residentes em Vila do Conde: um proveniente de Rio Mau, um outro da Ilha Terceira e um terceiro natural de Vigo e casado na vila do Ave[432].

---

427 Uma vez mais o sub-registo profissional que caracteriza os cartórios paroquiais, nomeadamente os relativos a registos de casamentos, impede-nos de prosseguir, nesta fonte, a dilucidação desta problemática.
428 Note-se que um dos noivos que é identificado como mareante, António Gomes Caramujo (A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 4, fl. 27-28v.) é posteriormente dado como piloto em outros actos notariais.
429 Não poderemos deixar de cruzar, uma vez mais, esta particular incidência de casamentos exógenos com a diminuição do número de agentes de navegação que atestámos para as décadas posteriores à de 80.
430 A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 14, fl. 126-129. Para além deste, identificámos um outro piloto, João Parente, cuja família e bens eram procedentes de Terras de Basto (Idem, lv. 2, fl. 12-13v.).
431 Vejam-se, respectivamente, Idem, 1ª série, lv. 3, fl. 240v.-241v.; lv.4, fl. 61v.-63, 113v.-115; lv. 23, fl. 4v.-5; lv. 25, fl. 26-27v.; lv. 27, fl. 139v.-140; lv. 32, fl. 30v.-32; 3ª sr., lv. 1, fl. 34v.-35, 78-79; lv. 4, fl. 27-28v.; lv. 5, fl. 37v.-39.
432 Idem, 1ª sr., lv. 22, fl. 79v.-80v.; lv. 26, fl. 52-53v.; 3ª sr., lv. 7, fl. 51-53.

Por fim, são vários os registos, que aqui não contabilizámos, que identificam, como testemunhas, mareantes de múltiplas procedências, facto que apenas atesta o consabido estatuto de porto cosmopolita assumido, ao tempo, por Vila do Conde, susceptível de lhe permitir a inclusão, no seu seio, de homens do mar com naturalidades díspares, mas que laços familiares ou interesses profissionais passam a integrar no universo de efectivos da vila. Como tivemos oportunidade de comprovar, esta tendência, intrínseca ao universo dos homens da navegação, colhe de uma dinâmica bem mais vasta que caracteriza uma estrutrura populacional informada de grande mobilidade geográfica.

Abandonando agora o estudo de casos salientes pelo seu valor exemplificativo, debrucemo-nos, de novo, nas tendências que a mera contagem de ocorrências anónimas evidencia. Balizando-nos ainda no universo de dados contidos no apêndice B.7, e depois de identificadas as várias formas de cruzamento de linhas familiares, procurámos estabelecer as extensões assumidas por essas articulações. Considerando todas as ligações possíveis, criamos teias alargadas que aglutinam uma diversidade de associações. Exemplo: "x" é filho de "Y" e cunhado de "z". Este é, por sua vez, filho de "a", que tem como genro "b", o qual por sua vez é filho de "c": todos pilotos ou mareantes. Esgotadas as articulações possíveis, elas próprias naturalmente condicionadas pelo carácter fragmentário e algo aleatório da diversidade de fontes a que recorremos, contámos o número de indivíduos envolvidos nestas teias. O resultado encontra-se sistematizado no quadro 45.

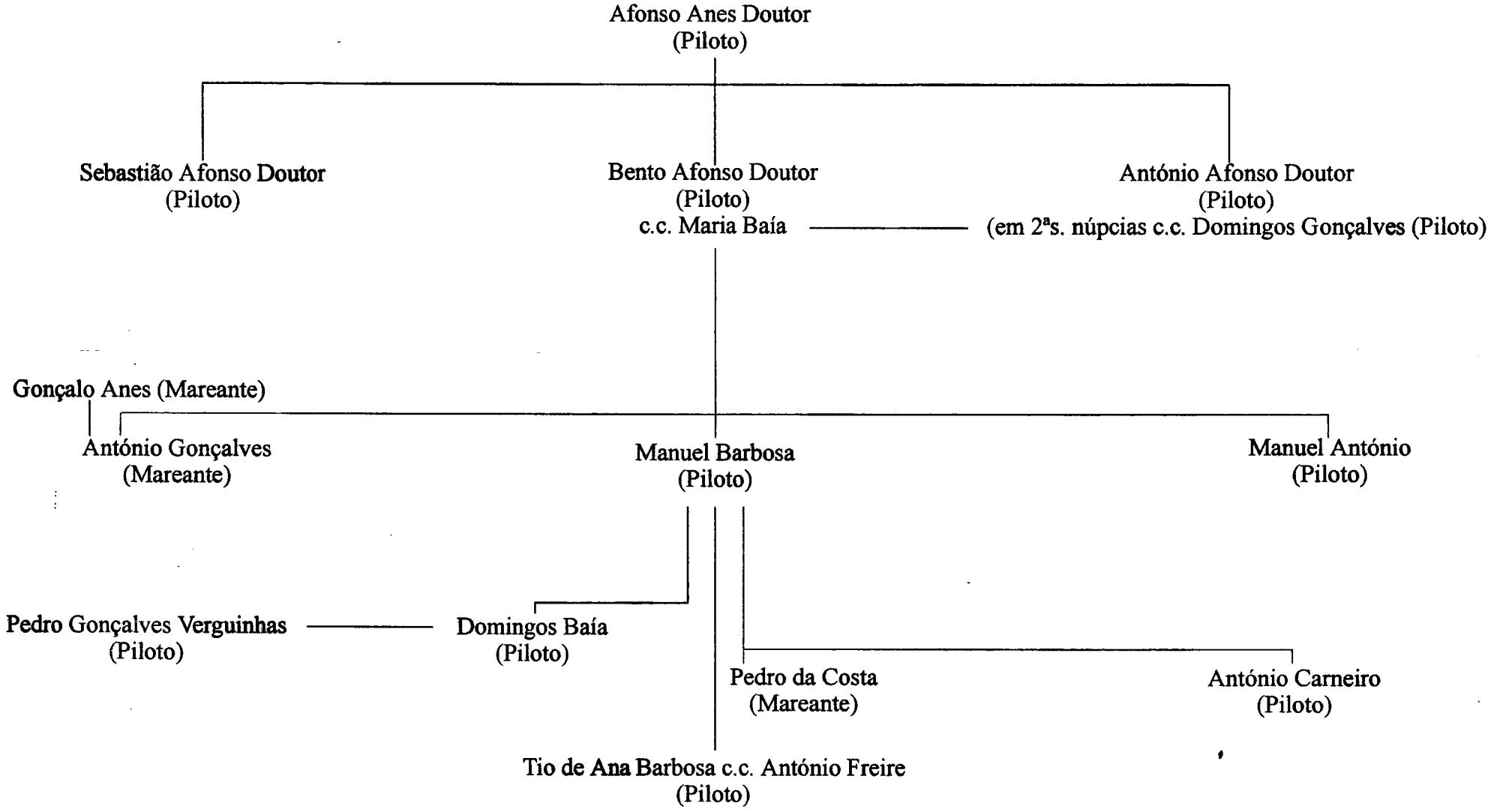
Quadro 45

Ligações familiares endogâmicas - Número de indivíduos envolvidos

Nº de Elementos	Pilotos		Mareantes		Total	
	Nº de Casos	%	Nº de Casos	%	Nº de Casos	%
2	50	64,9	23	88,5	73	70,9
3	9	11,7	2	7,7	11	10,7
4	8	10,4	1	3,8	9	8,7
5	4	5,2			4	3,9
7	1	1,3			1	1
8	1	1,3			1	1
9	1	1,3			1	1
14	1	1,3			1	1
18	1	1,3			1	1
19	1	1,3			1	1
Total	**77**	**100**	**26**	**100**	**103**	**100**

Fonte: Apêndice B.7

Exemplo de uma rede profissional na genealogia dos "Doutores"



Legenda:

——— Relações de consanguinidade

——— Relações de colateralidade

Não espanta, por certo, que o maior número de ocorrências aponte para ligações simples, que envolvem apenas 2 elementos, associando, por exemplo, sogro e genro, ou pai e filho (70,9% da totalidade dos casos), nem que essa percentagem seja superior no grupo dos mareantes (88,5%) do que no dos pilotos (64,9%), ou ainda que aquelas que articulam um número máximo até 5 indivíduos aglutinem 94% das ocorrências. As limitações das fontes, em particular o facto de projectarem casos isolados e dinâmicas sociais ligadas de forma predominante a élites, a que já nos referimos, explicam os números. A identificação de redes que chegam a congregar 12 a 19 indivíduos, ainda que excepcionais na contabilização geral, apresentam, porém, casos paradigmáticos, por certo bem mais vulgarizados do que os valores percentuais que lhe são afectos evidenciam[433]. Para percebermos a complexidade, assim como as funções sociais que poderão desempenhar, ilustraremos um desses casos com a configuração gráfica que nos foi possível definir. Embora profundamente truncada por falta de informações complementares, a figura apresenta as associações familiares e profissionais definidas a partir do tronco da famílias dos " Doutores".

Configurado, sob múltiplas facetas, o universo dos agentes de navegação, corpo essencial na dinâmica de projecção ultramarina da vila, importa que se avaliem os seus desempenhos concretos, a partir do estudo das carreiras marítimas calcorreadas e dos destinos de navegação predominantes, accionados a partir da urbe vilacondense. Dessa matéria trataremos de seguida, focalizando a nossa análise nas rotas de navegação e sua evolução ao longo da centúria em estudo.

---

[433] Acerca da criação de redes familiares associadas a dinâmicas e vivências ultramarinas, vd. o trabalho de DEDIEU, Jean-Pierre e CASTELLANO, J.L. - *Reseaux familles et pouvoirs dans le monde ibérique à la fin de l'Ancien Regime*, Paris, 1998, em que esta problemática é abordada com uma profundidade epistemológica e metodológica de que não nos aproximamos sequer nesta particular abordagem. Esta não é, de resto, senão meramente pontual e sugestiva de uma problemática com contornos que importa estudar mais profundamente, mas num outro lugar.

B. O CONTRIBUTO

Introdução

Definidos os complexos histórico-geográficos que suportam e condicionam o comprometimento do espaço em estudo com as dinâmicas de projecção ultramarina, ponderada a logística naval capaz de proporcionar técnicos e embarcações, agentes imprescindíveis dessa dinâmica, importa que se avaliem as áreas concretas de intervenção do porto e das suas gentes no projecto nacional em que se constituiu a chamada "expansão ultramarina".

Actividades de navegação, transporte marítimo, comércio, actividades militares, exercício de cargos públicos, fixação territorial suportada por interesses económicos múltiplos, colonização e evangelização são áreas determinantes desse dinamismo, as quais definem, todavia, diversas ponderações conforme os ciclos cronológicos e as tendências locais. O que de seguida nos propomos dilucidar são, precisamente, os domínios de intervenção predominantes e as formas concretas com que Vila do Conde se envolveu nesse projecto nacional, ao mesmo tempo que se procurarão identificar os espaços ultramarinos que exerceram uma mais intensa atracção sobre esta comunidade. Fá-lo-emos de forma específica em capítulos destinados ao tratamento de cada um dos temas enunciados: navegação, comércio, fixação ultramarina e evangelização.

1.1. Circuitos marítimos: rotas, destinos e motivações

1.1.1. Rotas de navegação - evolução diacrónica

Definidos os principais eixos da logística naval, no presente capítulo pretende-se avaliar, por um lado, a progressão cronológica das viagens marítimas que integraram homens e embarcações de Vila do Conde e, por outro lado, perspectivar as rotas de navegação por eles dinamizadas, no duplo intuito de captar as opções internas deste porto marítimo e de avaliar a sua adesão ou criação de alternativas aos rumos de navegação ultramarina dominantes em determinados momentos e no contexto nacional. Para tanto, seleccionaremos, em corpos documentais coerentes e sequentes no tempo, os dados pertinentes a essa análise.

As fontes a que nos referimos foram já abordadas com outros objectivos e resumem-se, no essencial, a três núcleos:

1. Os pedidos de indemnização de prejuízos infligidos, entre 1513 e 1538 pelo corso francês, já sistematizados por Ana Maria Ferreira em dissertação de doutoramento[1];

2. Os registos de embarcações que aportaram à Casa da Nação Portuguesa de Antuérpia entre 1535 - 1551 e 1565 - 1570[2];

3. Os registos notariais de Vila do Conde, coligidos para o período que medeia 1560 e 1620[3].

Aqui integraremos também os dados apurados a partir da análise dos livros de receita e despesa da feitoria portuguesa de Andaluzia, as notícias avulsas encontradas no Corpo Cronológico e no Núcleo Antigo, reconhecidos fundos documentais do A.N.-T.T. Estes últimos fundos, ainda que inconsistentes enquanto corpos documentais, pelo carácter avulso dos dados que integram permitem, porém, aferir tendências identificadas naqueles que consideramos como núcleos principais.

A organização imprimida a este capítulo segue, em grande medida, e por opção metodológica, a divisão cronológica imposta pelas referidas fontes, não porque elas definam, no tempo, ciclos de navegação representativos e perfeitamente delimitados, mas porque se nos impôs, como exigência científica, o respeito pela especificidade dos dados, sendo esta limitada pelo carácter particular da fonte que os disponibiliza. Assim, não se nos afigurou legítimo colar, na diacronia, contagens que, apuradas em diversas fontes, têm distintos significados. Em paralelo, sendo nosso objectivo comparar, sempre que possível, os resultados apurados para a realidade local, com aqueles que esclareçam tendências nacionais, essa comparação só faz sentido dentro dos contextos específicos para que nos remete cada um dos corpos documentais identificados. Aplicaremos, assim,

---

[1] FERREIRA, Ana Maria - *Problemas marítimos entre Portugal e a França...*
[2] A.N.T.T. - Feitoria Portuguesa de Antuérpia, lv. 1 e 4.
[3] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr.

a cada um deles, uma mesma grelha analítica que procurará apurar tendências de evolução cronológica que definem ciclos de atracção por determinadas rotas de navegação.

O primeiro desses corpos, aquele que aglutina pedidos de indemnização por prejuízos sofridos na sequência de ataques de corsários franceses, documentando ocorrências entre 1513 e 1538, encontra-se sujeito às contingências a que já nos referimos em capítulos anteriores, em particular aquelas que decorrem das intenções, prioridades, rotas e pontos preferenciais de ataque, tendo como objectivo o saque, deste modo se condicionando o tipo de embarcações e as rotas mais representadas. No pressuposto de que os objectivos dos atacantes fossem orientados pelos promitentes lucros da carga transportada, o que ficaria por documentar, para este período de tempo, seriam os percursos de menor vigor comercial, efectuados por embarcações de pequeno porte, ou o transporte de mercadorias de menor valor, como o sal ou a fruta, ao contrário das vigorosas rotas ultramarinas, altamente apetecidas pelos corsários. E são estas as que em particular nos importa avaliar.

Este mesmo pressuposto parece estar patente na legislação do reinado de D. Sebastião, na qual se especificam as embarcações que deveriam levar artilharia a bordo para se defenderem de ataques de corsários. Com efeito, um diploma de 1571 acerca do modo como devem ir armados os navios que navegassem para espaços ultramarinos especifica que "... *esta obrigaçam de andarem armados se nam entendera nos navios, que carregarem mercadorias de pouca valia, como sam sal, madeira, sardinha, e outro pescado, laranja, e fruita, sendo de trinta toneladas, e dahi pera baixo...*" [4]. Ainda que equacionada para um período posterior, a deliberação em causa deverá resultar de aquisições empíricas equacionadas ao longo de décadas de experiência de corso e pirataria e, por isso, legitimadora da retroprojecção que aqui traçamos.

Tendencialmente ausentes deste universo de representação estarão as frotas que percorriam a Rota do Cabo, as quais, pela sua envergadura e apetrechamento militar, desmotivariam os atacantes. Estas são, todavia, armadas, no período de tempo em análise, pelo poder central, pelo que tal lacuna não afecta de forma decisiva o estudo que de momento nos propomos seguir.

Equacionadas as limitações da fonte, analisemos os resultados apurados, a partir dos quais procuraremos confrontar as tendências delineadas para o reino com aquelas assumidas pelo espaço marítimo em análise. O apêndice A.24, que sistematiza, respectivamente, pontos de partida e de chegada das embarcações da vila da foz do Ave, permite apurar que apenas 10 dessas viagens, isto é, 27,8% do total das embarcações cujas rotas são identificadas, têm como ponto de partida Vila do Conde e apenas 13,9% demandam este mesmo porto como local de chegada. Estes números sugerem, desde

---

[4] Publ. FERREIRA, J. A. Pinto - *Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino no século de Quinhentos.* "Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto", Porto, vol. 30, 1967, p. 342.

logo, um vector nuclear na caracterização da actividade marítima da vila: o seu exercício a serviço de agentes económicos exógenos a esse espaço, cuja identificação ensaiaremos num outro lugar. Isto equivale a afirmar que os números apurados, reveladores do envolvimento marítimo de homens e navios da vila não são sinónimo de igual projecção da actividade do seu porto.

Quadro 46

Rotas percorridas por embarcações tomadas por corsários franceses (1513-1538). Perspectiva comparativa

Rotas	Frota do reino		Frota de V. Conde	
	Nº de embarcações tomadas	%	Nº de embarcações tomadas	%
Índia	4	1,2		
Brasil	3	0,9		
Terra Nova	1	0,3		
Antilhas	1	0,3		
Norte de África	19	5,9		
Madeira	37	11,5	12	25,5
Açores	37	11,5	9	19,1
Canárias	23	7,1	1	2,1
Cabo Verde	3	0,9	0	
S. Tomé	10	3,1	2	4,3
Costa de África	19	5,9	1	2,1
Norte Espanha	47	14,6	4	8,5
Sul Espanha	18	5,6		
Barcelona	2	0,6		
Flandres	58	18	13	27,7
Inglaterra	15	4,7	3	6,4
Irlanda	11	3,4	1	2,1
França	13	4	1	2,1
Total	**322**	**100**	**47**	**100**

Fonte: Apêndice A.24

Da leitura do mesmo quadro resultam, ainda, inequívocas as tendências relativas a locais privilegiados de partida: as Ilhas Atlânticas (Madeira, Açores e Canárias), com 46,7% de menções, a que deveremos acrescentar a contribuição ainda minoritária de S. Tomé, com 4,3%. Por sua vez, os destinos maioritários situam-se no Norte da Europa, com 38,3%, aí assumindo nítida preponderância a Flandres, com a soma de 13 viagens, ou seja, 27,7% do total.

Estas constatações configuram a prevalência de uma das rotas de reconhecida funcionalidade no período de tempo estudado, a primeira metade do século XVI. Referimo-nos àquela que ligava as Ilhas Atlânticas ao Norte da Europa, em particular à feitoria de Antuérpia, com extensões ainda minoritárias a S. Tomé e à costa de África. Assim o parece confirmar a única referência ao Rio do Ouro, como ponto de chegada de uma das embarcações saídas de Vila do Conde. É, na verdade, notório o facto de o maior número das embarcações tomadas ocorrer no percurso que ligava a Ilha da Madeira à Flandres, apontando, afinal, para o que se sabe acerca do período áureo da exploração do açúcar madeirense e dos seus destinos de comercialização preferenciais[5].

Essas mesmas conclusões podem ser aprofundadas pela organização que ensaiamos no quadro 46, a qual visa proporcionar uma leitura comparativa dos dados obtidos para Vila do Conde com aqueles projectados para todo o espaço do reino e fornecidos pelo citado estudo de Ana Maria Ferreira.

Focalizando a nossa atenção na frota de Vila do Conde, é clara a prevalência, já sublinhada, das rotas que integram os arquipélagos atlânticos (Madeira, Açores e Canárias), mas também S. Tomé e a Costa de África. Com efeito, o somatório das ocorrências de viagens que os têm como locais de aportagem atinge um sugestivo total de 53,1%. Note-se que a vila em estudo assume, de forma individual e nestas rotas, uma percentagem mais elevada do que a apontada para a globalidade dos portos recenseados, que também a incluem, atingindo estes um total de apenas 40%. Esta realidade evidencia-se graficamente nas figuras 50 e 51.

Idêntico paralelismo é documentado pelo peso significativo assumido pelo Norte da Europa como espaço de aportagem privilegiado (30,1% para o reino e 38,3% para Vila do Conde). Dos outros espaços europeus referenciados, apenas o Norte de Espanha cativa uma fatia, ainda que minoritária, das embarcações de Vila do Conde, ao contrário do que ocorre com a globalidade da frota do reino, cujos percursos europeus se revelam mais diversificados (vd. gráficos 52 e 53).

Na verdade, com estes números, o porto que estudamos parece acompanhar globalmente as tendências enunciadas para o reino, ainda que com especificidades que importa destacar. Em primeiro lugar, nenhuma das suas embarcações é atacada em percursos que eram já nucleares nas navegações ultramarinas portuguesas, nomeadamente os da Índia e do Brasil. As poucas referências coligidas para a globalidade do reino (quatro para a Índia e três para o Brasil) apontam para factores explicativos óbvios. Em primeiro lugar, a Rota do Cabo era ainda um negócio da Coroa que o geria de forma monopolista e centralizada, rodeando este circuito comercial de cuidados de defesa

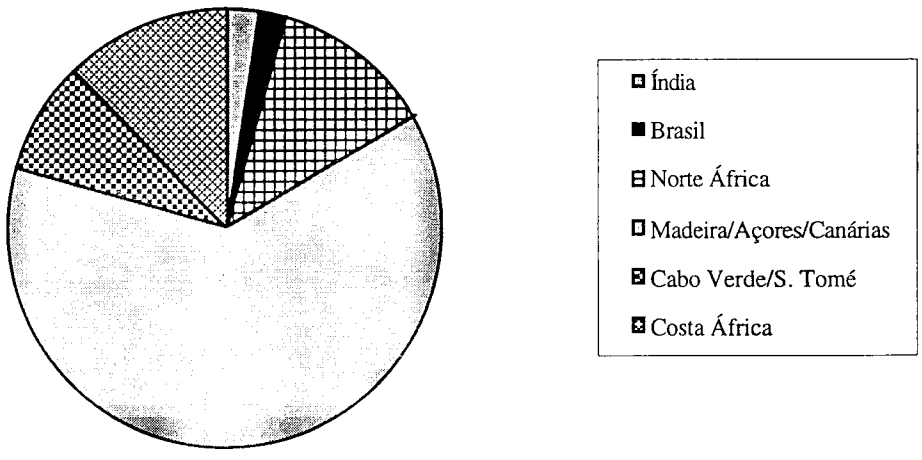
---

[5] Sobre esta matéria vide, entre outros, GODINHO, V. M. - *A economia dos descobrimentos henriquinos*, Lisboa, 1962; Idem - *Os descobrimentos e a economia mundial*, Lisboa, Presença, s.d., vol. IV, pp. 73-99; RAU, Virgínia e MACEDO, Jorge Borges de - *O açúcar da Madeira nos fins do século XV. Problemas de produção e comércio*, Funchal, 1962; PEREIRA, Fernando Jasmins - *Estudos sobre a história da Madeira, Funchal*, Centro de Estudos de História do Atlântico, 1995.

desmotivadores de atacantes menos ousados, ao mesmo tempo que mobilizava embarcações da própria coroa, de muito grande porte e maioritariamente fabricadas, como se sabe, na Ribeira das Naus[6]. Quanto ao Brasil, para além de ser rota recente, nela dominava o pau brasil como mercadoria de troca principal, pouco motivadora de ataques, pelos inconvenientes de transbordo que implicava.

Gráfico 50

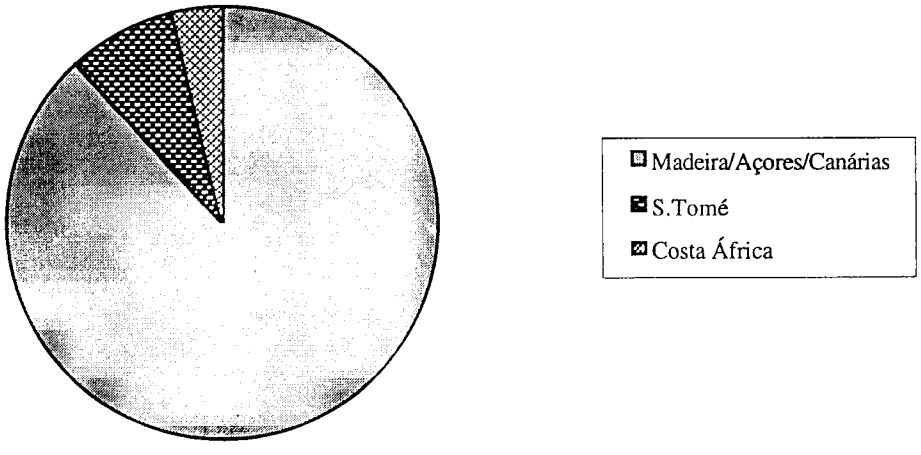
Navios da frota naval do reino tomados em rotas ultramarinas (1513 - 1538)



Fonte: Apêndice A.24

Gráfico 51

Navios de Vila do Conde tomados em rotas ultramarinas (1513-1538)

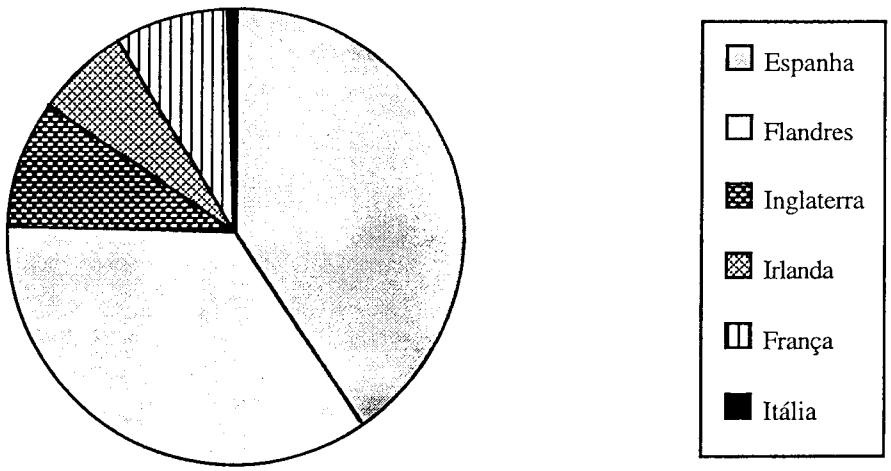


Fonte: Apêndice A.24

[6] Cf. COSTA, Leonor Freire - *Naus e galeões na ribeira de Lisboa...*

Gráfico 52

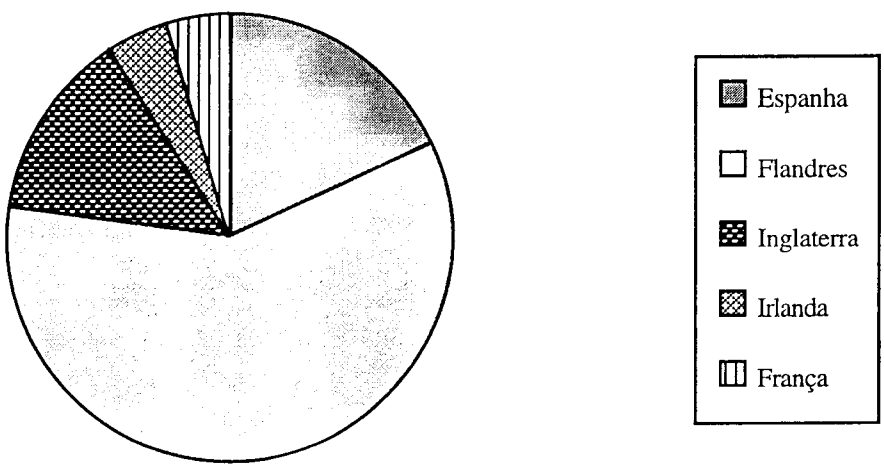
Navios da frota naval do reino tomados em circuitos marítimos europeus (1513-1538)



Fonte: Apêndice A.24

Gráfico 53

Navios da frota naval de Vila do Conde tomados em circuitos marítimos europeus (1513 - 1538)



Fonte: Apêndice A.24

Ausências de igual modo notadas nos quadros e gráficos compulsados são as apuradas nos circuitos do Sul de Espanha e do Norte de África. As embarcações tomadas nestas áreas, que são, ao que cremos, pontos de conexão de uma mesma rota (a que ligava a feitoria da Andaluzia às praças marroquinas) abarcam, em conjunto, cerca de 12% das depredações quando analisadas no contexto nacional, e nenhuma na frota de Vila do Conde. Esta constatação não é, de resto, surpreendente, confirmando, afinal, o que pudemos comprovar por outras vias. A elas nos referiremos de seguida.

A primeira dessas aproximações passa pela análise dos livros de receita e despesa das praças marroquinas de Arzila, Tânger, Azamor, Alcácer Ceguer e Mazagão integrados no chamado Núcleo Antigo, e referentes ao período que medeia 1509 e 1541. Neles se regista o pagamento de fretes e de gastos de aportação, com pilotos da barra e carregadores, efectuados com embarcações provindas da metrópole ou da Andaluzia, fretadas para abastecimento daquelas praças militares[7]. O tratamento estatístico dessas fontes confirma a subalternidade numérica de navios e mestres de Vila do Conde nessas rotas. Pelo contrário, surgem como claramente dominantes neste circuito aquelas cujos mestres eram residentes em vilas algarvias, ou em localidades a Sul do Tejo. Uma perspectiva mais precisa pode ser aferida a partir do elenco apresentado no quadro 47 e da sua representação gráfica na figura 54.

Quadro 47

Embarcações de abastecimento às praças marroquinas.
Circuitos Reino / Norte de África (1509-1541). Distribuição por portos de registo

Distribuição por portos de registo	Nº de Embarcações	%
Entre-Douro-e-Minho	33	13,4
Foz do Mondego	3	1,2
Lisboa	24	10,2
Sul do Tejo	37	165
Algarve	98	39,8
Ilhas Atlânticas	1	0,4
Norte de África	2	0,8
Norte de Espanha	5	2
Sul de Espanha	40	16,3
Itália	3	1,2
Total	**246**	**100**

Fonte: A.N.T.T. - N.A. 608, 613, 628, 713, 726, 736, 737, 738, 740

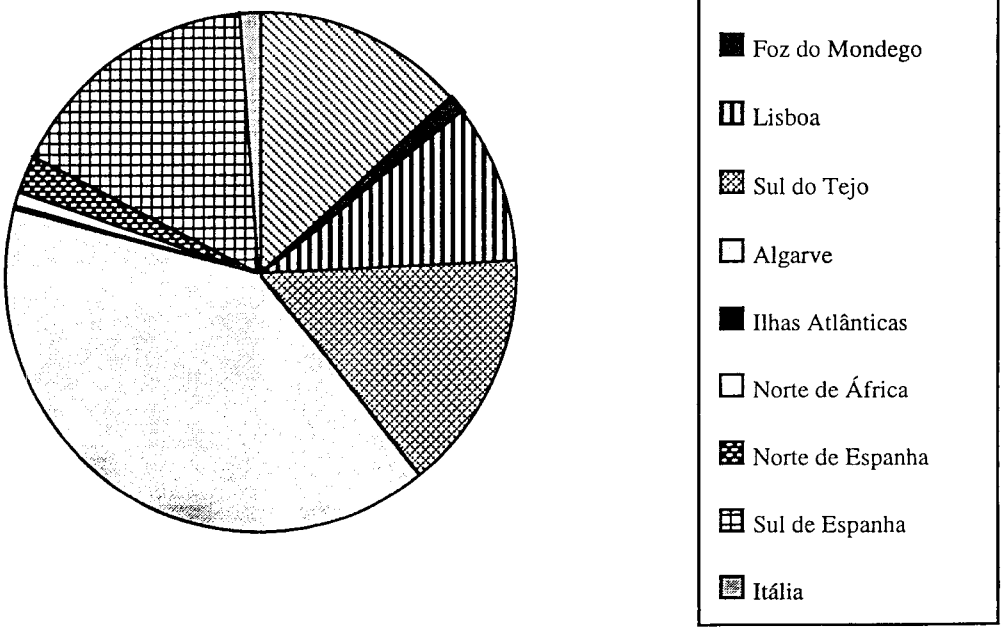
Neste universo, o Algarve assume, de *per si*, cerca de 40% das embarcações referidas, percentagem seguida, à distância, pelo Sul de Espanha (16%) e pela região a sul do Tejo, com 15% do total, compreendendo navios de Setúbal, Sesimbra e Alcácer do Sal. A destacar, neste quadro, o número restrito de embarcações de Lisboa, assim como aquele compreendido por todos os portos de Entre-Douro-e-Minho, de consabido vigor marítimo neste período de tempo. Veja-se que Viana, Esposende, Vila do Conde, Azurara, Leça, Matosinhos, o Porto, Vila Nova de Gaia e Aveiro encontram-se aí

[7] A.N.T.T. - N.A. 608, 613, 628, 713, 726, 736, 737, 738, 739, 740.

referenciados, totalizando Azurara e Vila do Conde, em conjunto, 10 embarcações, percentagem todavia irrelevante no cômputo global[8].

Gráfico 54

Embarcações de abastecimentos às praças marroquinas.
Circuito Reino/ Norte de África (1509-1541). Distribuição por portos de registo



Fonte: Quadro 47

Idêntico panorama pode ser traçado a partir dos livros de despesa da feitoria portuguesa da Andaluzia, referentes ao período de 1509 a 1532[9], reportando-se os registos, de igual modo, ao transporte de cereais e soldados entre o Sul de Espanha e as praças marroquinas. Os cômputos totais sistematizam-se no quadro 48. Aí, Entre-Douro-e-Minho não alcança nem 2% do total, estando Vila do Conde e Azurara totalmente ausentes. Saliente é, ainda, o protagonismo do Algarve, com 202 menções, assim como o dos portos a sul do Tejo, com cerca de 8%. Os 40,2% assumidos por embarcações do sul de Espanha, com particular destaque para o Porto de Stª Maria, Granada e Gibraltar, são perfeitamente compreensíveis à luz da origem e das motivações dos circuitos em causa[10].

---

[8] Os números projectados referem-se a viagens efectuadas por embarcações de determinada localidade, podendo eventualmente ocorrer que em algumas dessas viagens fossem mobilizados, repetidamente, os mesmos navios e mestres.

[9] A.N.T.T. - N.A. 706, 707, 708, 709, 710, 711, 714, 715, 716, 719, 720, 721, 730.

[10] Sobre esta matéria vide CORTE-REAL, Manuel Henrique - *A feitoria portuguesa da Andaluzia (1500-1532)*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura - Centro de Estudos Históricos, 1967, obra em que o autor inventaria as embarcações fretadas por essa feitoria, respectiva carga e sua proveniência, sem discriminar, porém, a proveniência geográfica das embarcações. Acerca da consabida articulação entre o Algarve e a Andaluzia, vd., entre outros, *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzia*, 2 vols., Loulé, Câmara Municipal, 1987 e MAGALHÃES, Joaquim Romero de - *Para o estudo do Algarve económico*, Lisboa, Ed. Cosmos, 1970.

A presença de cinco embarcações de Itália resulta da prossecução de viagens de abastecimento cerealífero que teve o espaço italiano como ponto de origem.

Quadro 48

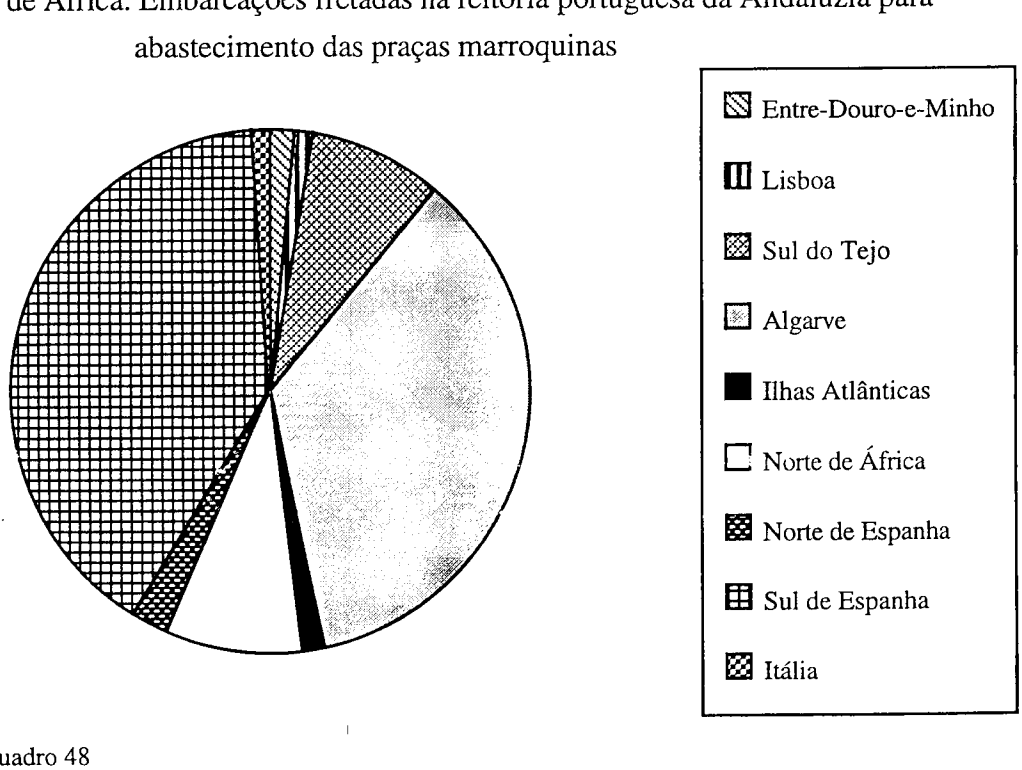
Embarcações fretadas na feitoria portuguesa da Andaluzia com destino às praças marroquinas

Localidades	Nº de Embarcações	%
Entre-Douro-e-Minho	10	1,8
Lisboa	7	1,2
Sul do Tejo	47	8,3
Algarve	202	35,6
Ilhas Atlânticas	8	1,4
Norte de África	48	8,5
Norte de Espanha	12	2,1
Sul de Espanha	228	40,2
Itália	5	0,9
Total	**567**	**100**

Fonte: A.N.T.T. - N. A. 706, 707, 708, 709, 710, 711, 714, 715, 716, 719, 720, 721, 730

Gráfico 55

Rota do Norte de África. Embarcações fretadas na feitoria portuguesa da Andaluzia para abastecimento das praças marroquinas



Fonte: Quadro 48

A posição geográfica relativa de Vila do Conde é, por certo, um dado a ter em conta para a compreensão da sua global ausência destes circuitos, mas porventura não único. Na verdade, as tonelagens médias da frota da vila que apontámos para tempos algo posteriores sugerem, de igual modo, uma especialização em rotas de maior curso e dinamismo comercial, revelando uma opção estratégica em termos de tipo de transporte a efectuar.

De resto, as poucas menções que foi possível coligir, de forma avulsa, nos raros livros da Casa da Guiné ainda subsistentes e referentes a embarcações de Vila do Conde confirmam, para as primeiras décadas de Quinhentos, as tendências atrás enunciadas no que se refere ao seu particular protagonismo na rota que ligava o reino ou as possessões ultramarinas à Flandres e vice-versa. Assim, num livro de receita e despesa referente aos anos de 1504-1505, identificam-se, num rol de 23 embarcações fretadas pela Casa, globalmente registadas sem menção ao seu porto de registo, 4 que são explicitamente identificadas como sendo de Vila do Conde. Apontadas desde o mês de Outubro de 1505, todas haviam sido fretadas em percursos de retorno da Flandres[11]. De igual modo, uma outra fonte da administração central, ligada desta feita à Casa da Armaria, regista, entre 45 embarcações provindas de Mamora em 1516 e 1517, 5 cujos mestres eram naturais de Vila do Conde, documentando desta forma o envolvimento de agentes da vila na navegação com a costa ocidental africana[12].

Se esta análise evidencia o paralelismo entre os percursos dominantes nas navegações ultramarinas efectuadas por náuticos de Vila do Conde e aqueles conhecidos para a totalidade do reino, prevalecendo, no período de tempo estudado, a rota do açúcar da Madeira, com destino privilegiado para o Norte da Europa, os registos que compulsámos nos livros de aportagem à feitoria portuguesa de Antuérpia revelam que a vila continuará a acompanhar, na diacronia, as tendências orquestradas fundamentalmente a partir de Lisboa. Os resultados apurados encontram-se sistematizados no apêndice A.25, no qual por igual se projectam os totais obtidos para as embarcações provenientes de todos os outros portos do reino que aí afluíam. Optámos por mencionar, de forma diferenciada, os dados obtidos para o período de 1535 a 1551 e de 1565 a 1570, quer por corresponderem a dinâmicas distintas do ponto de vista do comércio ultramarino quer, em particular, por revelarem circunstâncias diversas porque prévias e posteriores ao encerramento da feitoria, o que ocorre em 1549.

Importa que se diga que, se os anteriores resultados, produzidos pela actividade do corso francês, dependiam dos interesses dos atacantes, estes que passamos a analisar dependem do tipo de comércio dominante com o Norte da Europa, o qual incluía, como produtos fortes, as mercadorias exóticas introduzidas de forma sistemática no comércio e nos hábitos de consumo europeus através das navegações ultramarinas

[11] A.N.T.T. - N.A. 799, fl. 173-181.
[12] A.N.T.T. - N.A. 605, fl. 165-172v.

portuguesas. Referimo-nos às especiarias e ao açúcar, para além, é claro, do pastel e de outros produtos tintureiros.

Aos resultados projectados nesse apêndice, os quais discriminam locais de partida[13] e as respectivas escalas, quando mencionadas na fonte, preferimos, para fins analíticos, aqueles organizados no quadro 49, o qual reelabora as mesmas informações de uma forma mais global identificando, no total, cinco rotas dominantes.

Quadro 49

Rotas percorridas por embarcações que pagaram avarias na Casa de Nação Portuguesa de Antuérpia

Rotas	Frota do reino		Frota de V. Conde		Frota do reino		Frota de V. Conde	
	1535-1551		1535-1551		1565-1570		1565-1570	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Circuitos Ultramarinos								
Madeira / Açores / Canárias	57	18,2	21	18,6	1	2,3	1	5,3
Cabo Verde / S. Tomé	136	43,4	46	40,7	2	4,5	1	5,3
Costa de África	2	0,6	1	0,9				
Brasil	1	0,3			7	15,9	1	5,3
Circuitos Europeus								
Reino	106	33,9	41	36,3	33	75	16	84,2
Norte de Espanha	5	1,6	1	0,9				
Sul de Espanha	6	1,9	3	2,7	1	2,3		
Total	**313**	**100**	**113**	**100**	**44**	**100**	**19**	**100**

Fonte: Apêndice A.25

1ª. a que partia do reino, na qual é óbvio o predomínio de saídas a partir de Lisboa e do Algarve (cf. apêndice A.25). Note-se que as partidas de Lisboa corresponderão, na sua maior parte, ao transbordo de mercadorias resultantes do tráfego ultramarino, estando discriminadas, pelos menos 36 embarcações que daí partiram com especiarias vindas do Oriente. A presença significativa do Algarve relaciona-se, é claro, com a compra de fruta, em particular de figo e passa;

2ª. a que conduzia para a Europa os produtos adquiridos nos arquipélagos Atlânticos (Madeira, Açores e Canárias), nela assumindo particular relevo a Ilha da

[13] Pelo elenco de mercadorias é claramente perceptível que as rotas com origem em Lisboa transportam maioritariamente produtos de origem colonial, sejam as especiarias do Oriente, o açúcar de S. Tomé, ou o açúcar e algodão do Brasil. Ainda que ventilando a possibilidade de, em alguns destes casos, a cidade de Lisboa funcionar apenas como escala de percursos marítimos com origem em espaços coloniais, aqui apresentamos a distribuição geográfica segundo o elenco fornecido pela fonte.

Madeira, que cataliza, a nível do reino e para o período de 1535-1551, 52 das 57 embarcações recenseadas nesse percurso;

3ª. a que partia de Cabo Verde e S. Tomé com destino a Antuérpia, com 152 embarcações recenseadas entre 1535-1551 e 58 entre 1565-1570;

4ª. a que tinha como ponto de partida a Costa de África, minoritária na nossa amostragem;

5ª. a do Norte e Sul de Espanha, com peso pouco significativo em 1535-1551 e praticamente nulo em 1565-1570. Com efeito, neste período o Norte de Espanha, em particular Vigo, aparecem na fonte, mas como escala de aportagem de embarcações provindas do Brasil (cf. apêndice A. 25).

Do conjunto dos resultados apurados, algumas conclusões se destacam de forma imediata, as quais assumem claros nexos de coerência com o que dissemos do comércio de exportação preferencial para o Norte da Europa. Notemos, em primeiro lugar, a nítida prevalência das rotas ultramarinas (62,5% do total em 1535-1551) e nestas, a afirmação do ciclo do açúcar de S. Tomé. Um cruzamento de um mero cômputo de embarcações com os produtos transportados prova-o à saciedade: da Ilha da Madeira provinha algum açúcar mas, em particular vinho e melaço, enquanto na rota de S. Tomé aquele produto se afirma de forma praticamente exclusiva[14].

Esta constatação esbate-se no segundo período considerado, 1565-1570, em que apenas 22,7% das embarcações provêm dessas mesmas rotas. Assinale-se, porém, a nítida perda de protagonismo das Ilhas Atlânticas, as quais se resumem a uns meros 2,3% do total das referências, e o reforço claro da rota brasileira que, de 0,3% no primeiro período ascende a 15,9% no segundo (vd. gráfico 56).

Estamos cientes, é claro, de que estes resultados elucidam mais acerca do tipo de transporte efectuado pela frota do reino do que acerca do real tráfego de mercadorias com esse destino, já que aquilo a que se assiste na segunda fatia cronológica considerada é a uma sistemática substituição da frota portuguesa por embarcações dos países do Norte: França, Inglaterra e Países Baixos. Será, assim, porventura oportuno que aqui tratemos, em paralelo, essoutra via de transporte de mercadorias ultramarinas viabilizada por estrangeiros, percebendo o seu escalonamento cronológico, assim como as rotas por eles percorridas.

Com efeito, dos 73 casos apurados, apenas quatro se situam no primeiro período considerado, registando-se os restantes 69 entre 1565 e 1572. A destacar, dos resultados coligidos no quadro 50, as menções a embarcações que percorrem circuitos com partida na Berbéria, sem paralelo entre os transportadores portugueses, o acesso aos arquipélagos da Madeira e dos Açores, assim como a S. Tomé, se bem que aqui apenas

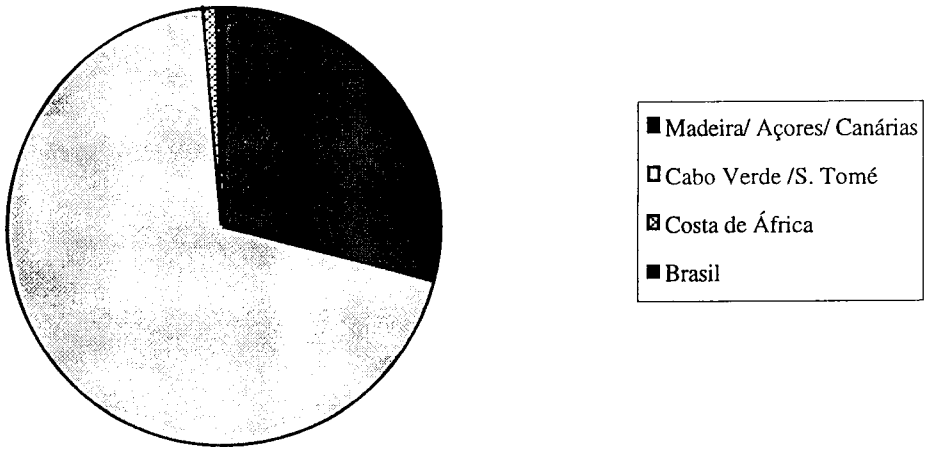
---

[14] Para uma cabal dilucidação desta matéria vd. RAU, Virgínia - *Estudos sobre a história do sal português*, Lisboa, Ed. Presença, (1984), Apêndice H.

em uma viagem e o significativo peso assumido pelas partidas de Lisboa, Porto e Norte de Espanha.

Gráfico 56 A

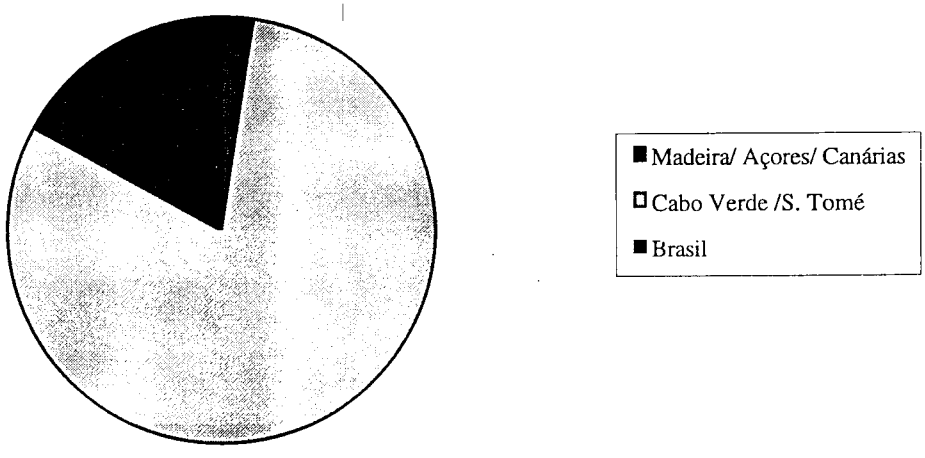
Rotas ultramarinas percorridas por embarcações do reino que aportaram a Antuérpia (1535-1551)



Fonte: Quadro 49

Gráfico 56 B

Rotas ultramarinas percorridas por embarcações do reino que aportaram a Antuérpia (1565-1570)



Fonte: Quadro 49

Quadro 50

Transporte marítimo efectuado por embarcações de estrangeiros que pagaram avarias na Casa da Nação Portuguesa de Antuérpia

Local de Partida	Nº	%	Produtos Transportados
Lisboa	28	38,3	Açúcar de S. Tomé / Açúcar do Brasil / Pau Brasil / Algodão / Especiarias / Sal
Porto	14	19,2	Açúcar do Brasil / Algodão / Melaço
Andaluzia	1	1,4	Romanias
Galiza	7	9,6	Açúcar de S. Tomé / Açúcar do Brasil
Madeira	10	13,7	Açúcar / Melaço / Conservas / Vinho / Sumagre
Açores	2	2,8	Açúcar de S. Tomé / Especiarias
S. Tomé	1	1,4	Açúcar
Berbéria	8	11	Açúcar
Sem menção	2	2,8	
Total	**73**	**100**	

Fonte: A.N.T.T. - Feitoria Portuguesa de Antuérpia, lv. 1 e 4.

Na presença de uma política monopolista em termos comerciais que vedava ainda formalmente o acesso directo de agentes estrangeiros aos espaços coloniais, como S. Tomé ou o Brasil, fácil é compreender que Lisboa, Porto ou a Galiza, pontos de partida maioritários das embarcações agora estudadas, mais não fossem do que locais intermédios de acesso aos produtos coloniais. De facto, de Lisboa traz-se açúcar de S. Tomé, algodão e açúcar do Brasil e especiarias do Oriente, enquanto as restantes referências, incluíndo as 14 partidas do Porto, ligam estas embarcações ao transporte de mercadorias provindas do Brasil. Estes dados manifestam, assim, um peso acrescido da rota brasileira na globalidade do comércio ultramarino, que a diminuição do número de embarcações nacionais que chegavam a Antuérpia no período cronológico de 1565 a 1570, não deixava antever. Apontemos uma nota, por fim, acerca da ligação directa destes transportadores estrangeiros aos espaços insulares dos Açores e, muito particularmente da Madeira: o primeiro, funcionando como escala intermediária de produtos em trânsito (especiarias do Oriente e açúcar de S. Tomé); o segundo, manifestando ainda um remanescente vigor dos produtos que o ligou de forma irreversível ao Norte da Europa: o açúcar e o melaço, a par das conservas e do vinho.

A prévia explanação coloca-nos, pois, antes de mais, perante um quadro de debate pertinente. Na verdade, os dados que até agora cotejámos, referentes a embarcações que são tributadas na Casa da Nação Portuguesa (313 embarcações portuguesas em 1535-1551 contra apenas 4 estrangeiras, e 44 portuguesas em 1565-1579, face a 69 estrangeiras, com registos que vão até 1572) tornam clara a proporção

assumida pela perda de protagonismo dos transportadores portugueses na rota de Antuérpia. Esta evolução em tudo se articula com os destinos da própria feitoria da Flandres, encerrada, após múltiplas vicissitudes, em 1549. Buscando explicações contextuais para esta indesmentível inversão de tendências, teremos que invocar, tanto a consabida crise económica de 1545-1552, de que ressalta a abolição das vendas das especiarias orientais em sistema de monopólio real, como a inversão das correntes de circulação europeia da prata, impostas pela descoberta das novas fontes de abastecimento desse metal no Perú, a qual teria imposto uma diminuição nítida do protagonismo de Antuérpia como centro nuclear de transacção desse produto a nível europeu.

Acresce a esta casuística a manifesta incapacidade de domínio dos mares pelos portugueses desde meados do século XVI, explícita na intensa e eficaz actividade de corso de ingleses e holandeses e nos avanços destes últimos naqueles que eram tidos até então como espaços ultramarinos exclusivos dos portugueses, tendências agudizadas desde 1580, baliza cronológica imposta pela união dinástica com Espanha[15]. Com efeito, datas como as de 1576, quando a autoridade espanhola se desmorona nos Países Baixos, ou de 1588, a da derrota da Invencível Armada, constituem marcos cronológicos de charneira que mais não são do que confirmações de processos históricos mais vastos, que se anunciam, no estrito domínio que agora estudamos, desde a segunda fatia cronológica estudada: 1565-1570. Não deverão, na verdade, ser também estranhas a este processo as lutas religiosas, os movimentos iconoclastas e a irreversível hostilidade político-militar que situa o Norte da Europa e os Países Baixos em particular, contra o império espanhol em concreto e a universalidade católica em geral.

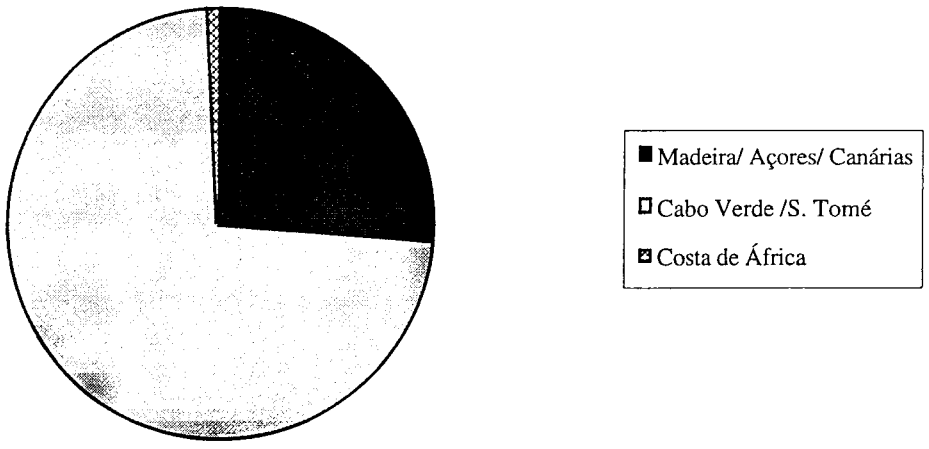
Não sendo nossa intenção aprofundar esta matéria, que aqui invocamos apenas como imprescindível quadro contextual, retomemos a específica análise do transporte marítimo com esse destino proporcionado pela frota naval do reino, centrando-nos de seguida nas ponderações específicas obtidas pela frota de Vila do Conde. Para tanto remetemos, quer para o quadro 49, quer para o gráfico 57.

---

[15] Sobre as vicissitudes que assistem às várias fases de funcionamento da feitoria portuguesa de Antuérpia, assim como à presença e importância da nação portuguesa nessa praça comercial e financeira flamenga e nos Países Baixos em geral, vd., entre outros, FREIRE, A. Braamcamp - *Notícias da feitoria portuguesa da Flandres*, Lisboa, 1920 e *Maria Brandoa, a do Crisfal. Documentos relativos à feitoria portuguesa na Flandres*. "Archivo Historico Portuguez", vol. VI, Ano 1908, pp. 322-408; MARQUES, A. H. de Oliveira - *Notas para a história da feitoria portuguesa da Flandres no século XV* in "Ensaios de história medieval portuguesa", Lisboa, 1980, pp. 159-193 ; Idem - *Hansa e Portugal na Idade Média*, Lisboa, Ed. Presença, (1993); Idem - *Portugal Quinhentista. Ensaios*, Lisboa, Quetzal, 1987, pp. 9-33, 79-111; PAVIOT, J. - *Les relations ecónomiques entre le Portugal et la Flandre au XVIème siècle*. "Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época. Actas", vol. III, Porto, 1989, pp. 531-539; GODINHO, V. M. - *Crises et changements géographiques et stucturaux au XVI.e siècle*. in "Studi in onore di Armando Sapori", Milão, 1957, pp. 981-989; VAN ANSWAARDEN, Robert - *Les Portugais devant le Grand Conseil des Pays-Bas (1460-1580)*, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian - Centre Culturel de Paris, 1991, pp. 34-70; ALMEIDA, A. A. Marques de - *Capitais e capitalistas no comércio da especiaria. O eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549). Aproximação a um estudo de geo finança*, Lisboa, Cosmos, 1993. Sobre a dinâmica financeira desta praça existe ainda uma multiplicidade de estudos que oportunamente se citarão. A despeito da abundância dos contributos torna-se imprescindível a realização de obras de síntese que contemplem os vários vectores enunciados: navegação, comércio e finanças.

Gráfico 57 A

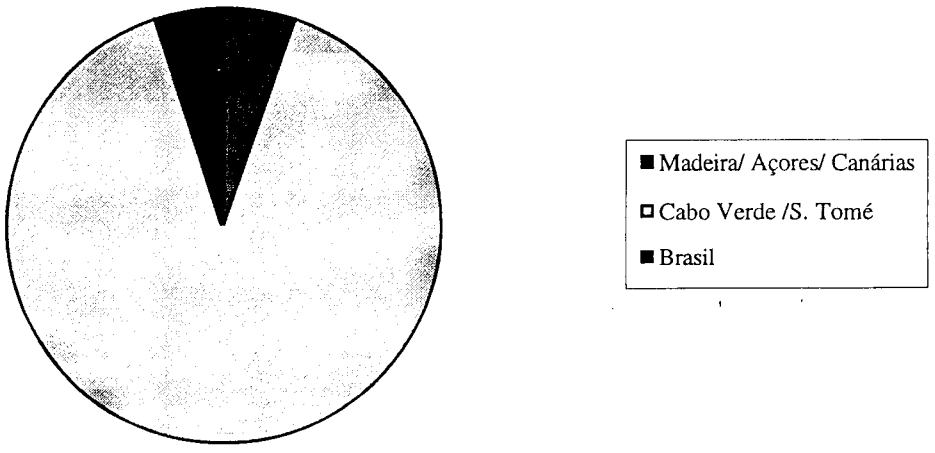
Rotas ultramarinas percorridas por embarcações de Vila do Conde que aportaram a Antuérpia (1535-1551)



Fonte: Quadro 49

Gráfico 57 B

Rotas ultramarinas percorridas por embarcações de Vila do Conde que aportaram a Antuérpia (1565-1570)



Fonte: Quadro 40

Neles é perceptível a existência de um global paralelismo com as tendências enunciadas para a totalidade da frota do reino, ainda que sujeito a particularidades que convém evidenciar. Na verdade, no período de 1535-1551 a frota de Vila do Conde assegura uma ponderação média mais elevada nas rotas que ligavam Antuérpia directamente aos espaços ultramarinos, sendo em concomitância menor a percentagem de transportes assegurados a partir do reino ou do Norte de Espanha. As referências a estes espaços aumentam no período de 1565-1570, mas apenas no que se refere a Lisboa, de onde partem 16 embarcações de Vila do Conde, se bem que carregadas com açúcar de S. Tomé. Assalta-nos a dúvida de se tratar de um efectivo início de viagem ou apenas de uma escala que tivesse como ponto de partida o referido arquipélago africano, tanto mais que o açúcar com essa proveniência é, na quase totalidade das viagens, o único produto transportado. Comprovando-se essa possibilidade, as rotas percorridas pela frota de Vila do Conde resumir-se-iam exclusivamente a espaços ultramarinos: Ilhas Atlânticas, com particular destaque para S. Tomé, mas também África e Brasil.

Perante este panorama, estaremos autorizados a presumir que Vila do Conde asseguraria de forma predominante navegações de mais longo curso, destacando-se assim da restante frota do reino? A assumir como válida esta ilação ela encontrar-se-ia em perfeita consonância com o que conhecemos do perfil volumétrico da sua frota naval e com o que já adiantámos acerca da sua particular vocação para prestação de serviços de transporte a terceiros. Nesta conformidade, a actividade da frota naval da vila, as rotas percorridas e as quantidades e tipos de mercadorias transportadas dependeriam mais de solicitações externas, do que de motivações internas da sua comunidade mercantil, por certo menos possidente e audaciosa do que as da cidade de Lisboa ou do Porto.

A confirmar-se a validade deste pressuposto, o próximo núcleo documental que analisaremos, o dos registos notariais produzidos em Vila do Conde entre 1560 e 1620, enferma de um outro tipo de limitação, aquela inerente ao facto de nos elucidar acerca das rotas de navegação definidas fundamentalmente, ainda que não em exclusivo, a partir do universo interno da vila que estudamos.

Importa que se especifique que a amostragem coligida, a qual aponta para actos de navegação, engloba dados referentes a embarcações e a indivíduos. Em concreto, nele se integram 149 embarcações e 382 indivíduos de Vila do Conde. Apesar de registados 382 navegadores, em termos de contagem do número de viagens, limitamo-nos a apontar 336, depois de descontadas as participações de múltiplos náuticos numa mesma viagem. É certo que, quando nos deparamos com meras referências a indivíduos, ocorridas, por exemplo, em actos que noticiam o seu óbito em viagem, as quais dispensam, com frequência, a menção ao barco em que navegavam, respectivo mestre e naturalidade, não podemos assegurar que o seu número corresponda a outras tantas embarcações e menos ainda que estas fossem procedentes de Vila do Conde. Os casos em que tais dados são fornecidos cumulativamente confirmam, todavia, que estas ocorrências

são maioritárias. Isto é, fica claro que, com excepção das viagens à Índia, e porventura às Índias de Castela, os náuticos vilacondenses integravam, de forma predominante, tripulações recrutadas na vila, embarcadas em navios nela registados, ou em Azurara, e dirigidos por pilotos e mestres aí residentes. As ocorrências de registos que noticiam mortes múltiplas de náuticos naturais da vila que integravam uma mesma tripulação confirmam o que se afirma.

A contabilidade das embarcações referidas na fonte, com menção ao respectivo porto de registo, e nas quais se integravam náuticos da vila, sublinha ainda a validade desta assunção. Destas, num total de 190 menções, 149 são de Vila do Conde e 9 de Azurara, o que perfaz um total de 158 embarcações, correspondentes a 83% da soma mencionada. As restantes distribuem-se da seguinte forma: 20 são de Lisboa, 3 do Porto, 1 de Matosinhos, 1 do Mondego, 1 de Viana e 6 de Sevilha.

Retenhamos, deste cômputo, duas constatações. A primeira aponta para o facto de a oferta consubstanciada pelos marítimos da vila transcender a procura de tripulações accionada pelos agentes de transporte e proprietários de embarcações aí residentes. Daí a sua integração em navios registados em portos externos. A segunda constatação manifesta a prevalência das ligações dos náuticos da vila com Lisboa, a despeito da existência de portos cuja proximidade geográfica os poderiam atrair, como é o caso do Porto, Leça, Matosinhos ou Viana, os quais, no total, se apresentam como despiciendos nesta amostragem. A possibilidade de estes núcleos disporem de uma população marítima suficiente para compor as suas próprias tripulações é uma hipótese que explicaria essa prática. A outra passa pela eventual maior atracção exercida pela capital, devido à multiplicação de possibilidades decorrentes do muito mais intenso tráfego marítimo que o seu porto centraliza. A confirmar esta tendência e esta possibilidade invoquemos o testemunho de um mareante de Azurara, do ano de 1582, o qual, quando ferido numa mão numa briga entre pares, reivindica uma indemnização alegando que "... *perdera tempo de não ganhar sua vida nem fora a Lisboa por causa da dita mão ganhar sua vida conforme os outros homens de seu officio...*" [16].

Do prévio elenco de embarcações apresentado, que afecta a Vila do Conde 382 náuticos em viagem, mas apenas identifica 149 embarcações aí registadas, números condicionados, como vimos, pelo carácter pouco explícito da documentação, decorrem algumas outras limitações ao nosso estudo. Com efeito, em termos concretos, o número de embarcações e, portanto, de viagens que podemos afirmar terem sido accionadas a partir da vila corresponde a apenas 44% dos actos de navegação referenciados quando considerado o seu universo total e a 39% quando consideradas as viagens que têm destinos ultramarinos.

---

[16] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 2ª sr., lv. 1, fl. 124.

A inexistência de qualquer embarcação da vila que tenha efectuado viagens com destino à Índia dispensa comentários, pois decorre dos condicionalismos específicos que rodeiam as armações para a Rota do Cabo, mesmo após a abertura desse itinerário a particulares, na década de 70. Por sua vez, as rotas das Ilhas Atlânticas, África e Brasil, a par da Terra Nova, são aquelas que envolvem o maior número das embarcações especificamente mencionadas, as quais cremos atingir, no conjunto, em cada um desses circuitos, percentagens superiores aos 90% do número total de viagens considerado.

Quanto às Índias de Castela é presumível que em algumas das viagens em que os náuticos de Vila do Conde se envolviam o fizessem a título de meros técnicos, nomeadamente enquanto pilotos, integrando expedições marítimas accionadas em espaços exteriores à vila. As ocorrências em que Sevilha se constitui como ponto de partida ou de chegada (5 no total) parecem apontar para essa evidência. As motivações concretas de muitos dos actos de navegação orientados para esses destinos, que se estudarão adiante, directamente ligadas ao tráfego de escravos, fazem-nos, porém, supor que a rota das Índias Americanas atrairia significativo número de tripulações e embarcações de Vila do Conde, para além das meras integrações individuais nas armadas da prata[17].

A despeito das limitações apresentadas, consideraremos, para efeito de contagem, os registos de referências a viagens efectuadas por indivíduos, a par daquelas efectuadas por embarcações. E isto por duas ordens de razões: em primeiro lugar, pela manifesta prevalência de ligações destes náuticos à frota da própria vila e de Azurara, patente em pelo menos 84% dos casos, como vimos; em segundo lugar, porque aquilo que procuramos avaliar, nesta primeira abordagem, reporta-se aos pólos de atracção marítima predominantes e as rotas percorridas por gentes da vila em estudo, independentemente do que isso signifique em termos concretos para a importância do seu porto, ou da sua economia. Para tanto, não seria por certo despiciendo que a viagem efectuada o tivesse sido por um piloto ou mareante enquanto náuticos ou em função de um acto de fretamento ou de armação comercial. Estas outras variáveis serão, porém, aferidas aquando do estudo dedicado, de forma específica, ao transporte marítimo e ao comércio ultramarino.

Definida a representatividade do universo dos dados em que nos basearemos, a análise a prosseguir privilegiará um estudo dos destinos finais e dos itinerários concretos desses percursos marítimos, integrantes de barcos e homens da vila, assim como a sua distribuição cronológica. Uma primeira aproximação a esta matéria, patente no apêndice A. 26, explicita pontos de partida e chegada, escalas e respectiva classificação por rota. Esta codificação atendeu preferentemente a destinos finais (por exemplo, uma embarcação que partindo de Vila do Conde, faça escala em Angola e no Brasil, mas tenha como destino final as Índias de Castela é integrada na rota das Índias de Castela), se bem

[17] Sobre esta questão veja-se o exposto, *infra*, acerca do exame de pilotos portugueses pela Casa de Contratação de Sevilha.

que dê também preferência à codificação pelos referentes ultramarinos (por exemplo, uma embarcação que faça o percurso da Baía para Viana do Castelo é integrada na Rota do Brasil, ainda que tenha como destino final o reino, no pressuposto que esta é apenas uma torna-viagem). O referido quadro extrapola, de resto, o espaço marítimo ultramarino, sistematizando todas as referências que coligimos a percursos que envolvem portos do reino, assim como outros europeus (vd. quadro 51).

Quadro 51

Circuitos marítimos percorridos por náuticos e embarcações de Vila do Conde (1560-1620)

Rotas	Nº	% em relação ao total	% em relação às rotas ultramarinas
Reino	12	3,6	
Europa	17	5,1	
Subtotal	**29**	**8,7**	
Arq. Atl. Norte	28	8,3	9,1
Arq. Atl. Sul	93	27,7	30,3
África	19	5,7	6,2
Índia	33	9,8	10,7
Brasil	60	17,9	19,5
Índ. Castela	71	21,1	23,1
Terra Nova	3	0,9	1
Subtotal	**307**	**91,4**	
Total	**336**	**100**	**100**

Fonte: Apêndice A.26

Não dedicaremos aos primeiros qualquer atenção, já que o seu reduzido número não reflecte qualquer movimento real de navegações. O carácter rotineiro dessas ligações, assim como a eventual reduzida envergadura e simplicidade dos negócios nelas envolvidos justifica, ao que cremos, esta ausência de representatividade na nossa amostragem, condicionada, como referimos, pela circunstância de esta ser construída em exclusivo através dos registos notariais. Quanto aqueles que noticiam viagens com destino a espaços europeus, também eles numericamente pouco significativos, apontam o Norte e Sul da Espanha como pólos de contacto privilegiado, com 3 ocorrências cada, a par do Norte da Europa. Da única referência à Alemanha, assim como das 3 à Itália, 2 das quais com destino Veneza, e uma terceira de retorno dessa mesma cidade, com paragem em Maiorca e Sevilha, ressalta um único traço inédito em relação ao até agora constatado: as

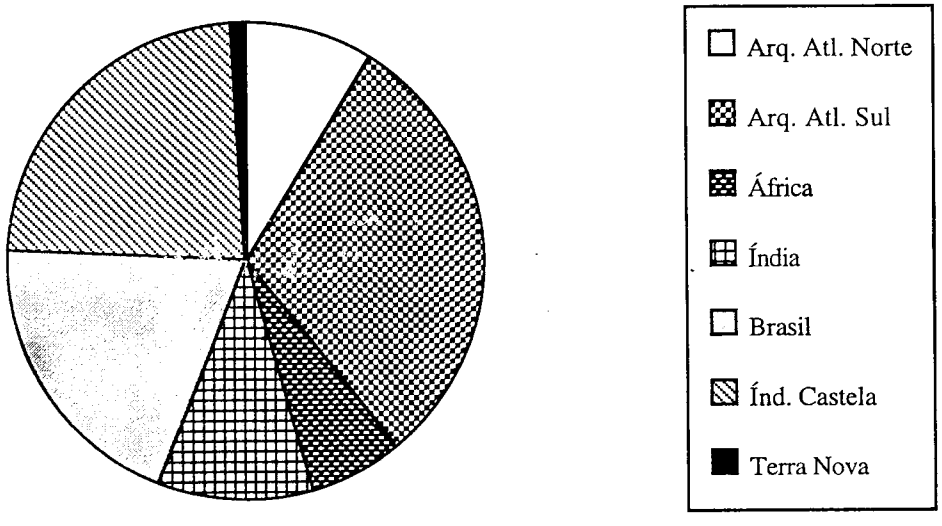
ligações com a Itália e, neste país, com Veneza, um dos núcleos mercantis com atestadas ligações com o tráfego ultramarino português.

O universo geográfico que em particular importa isolar é, todavia, o do espaço ultramarino. Neste, identificamos 7 rotas em função dos destinos declarados: 1. a dos arquipélagos do Atlântico Norte (Madeira/ Açores/ Canárias); 2. a dos arquipélagos do Atlântico Sul (Cabo Verde/ S. Tomé/ Príncipe); 3. a de África, a qual congrega, para além de referências indiscriminadas, 1 ao Congo, 6 à Mina e 8 a Angola, enquanto destinos finais; 4. a da Índia; 5. a do Brasil; 6. a de Índias de Castela; 7. a da Terra Nova.

Em termos de ponderações percentuais, anote-se, a partir da análise do quadro 51 e do gráfico 58, o significativo peso assumido pelas navegações que têm como destino final as ilhas do Atlântico Sul, e nestas a de S. Tomé, que as dominam esmagadoramente (89 em 93 menções), seguida pela das Índias de Castela (23,1%) e do Brasil (19,5%). Anote-se que a África, enquanto destino final, assume uma escassa representatividade, assim como as ilhas do Atlântico Norte, Canárias incluídas. Sublinhe-se, neste contexto, que este arquipélago suplanta os que se encontravam sob jurisdição portuguesa, enquanto pólo de atracção das navegações em estudo (18 referências no total, contra 9 da Madeira e apenas 1 dos Açores). Não deixa de ser notória esta quase ausência dos Açores no nosso universo de análise. Este dado confirma, a nosso ver, a pouca projecção da economia açoreana no complexo comercial ultramarino enquanto pólo fornecedor de mercadorias, no pressuposto, que cremos inquestionável, das motivações económicas das viagens que coligimos, sendo esta afirmação válida, é claro, independentemente da posição estratégica deste arquipélago no complexo geográfico das navegações ultramarinas.

Gráfico 58

Rotas de navegação ultramarina (1560-1620)



Fonte: Quadro 51

Apontemos ainda uma nota, por fim, acerca das navegações para a Índia, 33 no total, evidenciando um envolvimento significativo desta comunidade marítima na Rota do Cabo, ainda que, é claro, a título meramente individual, como se compreende a partir dos condicionalismos de navegação e comércio que afectam essa rota.

Quando analisados os circuitos aqui identificados do triplo ponto de vista de locais de partida, chegada e das escalas efectuadas, alguns outros dados ressaltam. Em primeiro lugar, a circunstância de Vila do Conde não ser o porto exclusivo, e porventura nem preponderante, como ponto de partida e chegada de viagens que têm os seus efectivos navais e humanos como agentes. Lisboa, Porto e Viana são, no reino, locais de referência obrigatória. Tal constatação prende-se, é claro, com os mecanismos do fretamento de embarcações da vila a terceiros, de que falaremos adiante, e prova que o número de vasos de transporte marítimo transcendia as específicas solicitações da vila, colocando-se estes ao serviço de agentes económicos externos.

Quadro 52

Espaços de navegação ultramarina (1560-1620). Total de referências

Espaços Ultramarinos	Origem	Escala	Destino	Total	%
Madeira		6	9	15	
Açores			1	1	
Canárias		9	18	27	
Subtotal		**15**	**28**	**43**	**11,6**
Cabo Verde		2	3	5	
S. Tomé	7	1	89	97	
Príncipe			1	1	
Subtotal	**7**	**3**	**93**	**103**	**27,8**
Costa de África (locais indefinidos)			4	4	
Congo			6	6	
Mina			1	1	
Angola		32	9	41	
Subtotal		**32**	**20**	**52**	**14,1**
Índia	5		28	**33**	**8,9**
Brasil	13	5	47	**65**	**17,6**
Índias de Castela	2		69	**71**	**19,2**
Terra Nova			3	**3**	**0,8**
Total	**27**	**55**	**288**	**370**	**100**

Fonte: Apêndice A.26

A análise das escalas de navegação mencionadas permite fazer ressaltar uma outra constatação, desta feita referente aos espaços ultramarinos de eleição enquanto pólos de aportagem intermédia, entre os quais se destacam os arquipélagos da Madeira, as Canárias e, é claro, Angola, com 32 menções, número bem superior àquele em que parece surgir como destino final (cf. quadro 52). Trata-se, notoriamente, de itinerários que viabilizam o persistente comércio triangular: o que liga o reino a África e esta ao Brasil, circuito em que as Ilhas, enquanto fornecedoras de vinho e outros bens alimentares, porventura transaccionáveis por escravos, e Angola, directamente ligada ao fornecimento deste último produto, assumem posição destacada.

Note-se que também o Brasil surge nas nossas fontes como escala, desta feita das rotas que têm as Índias de Castela como destino final, uma vez mais directamente articuladas, sem sombra para dúvida, com o tráfico negreiro. Esta outra análise prefigura, com maior rigor, o peso real dos contactos marítimos com estes espaços, fazendo subir de forma mais ou menos notória as ponderações por eles assumidas no nosso universo de estudo. Isso é particularmente nítido no caso dos itinerários que envolvem os arquipélagos Atlânticos, que sobem de 9,1 para 11,6%, quando considerados também como escalas, e a África, que ascende de 6,2 para 14,1% se integradas as escalas efectuadas em Angola.

Para uma mais profunda compreensão dos dados até agora compulsados torna-se, todavia, imprescindível uma distribuição cronológica dos totais apurados, a qual informará acerca da distribuição, no tempo, das rotas predominantes e alertará para as directas motivações económicas desses circuitos marítimos. Essa análise é apresentada no quadro 53 e gráficos 59A e 59B. Deles poderemos extrair duas ilações: uma, referente aos totais, por década, dos actos de navegação compulsados; a outra, às ponderações, em cada uma dessas fracções cronológicas, das rotas consideradas.

Quadro 53

Distribuição cronológica dos actos de navegação

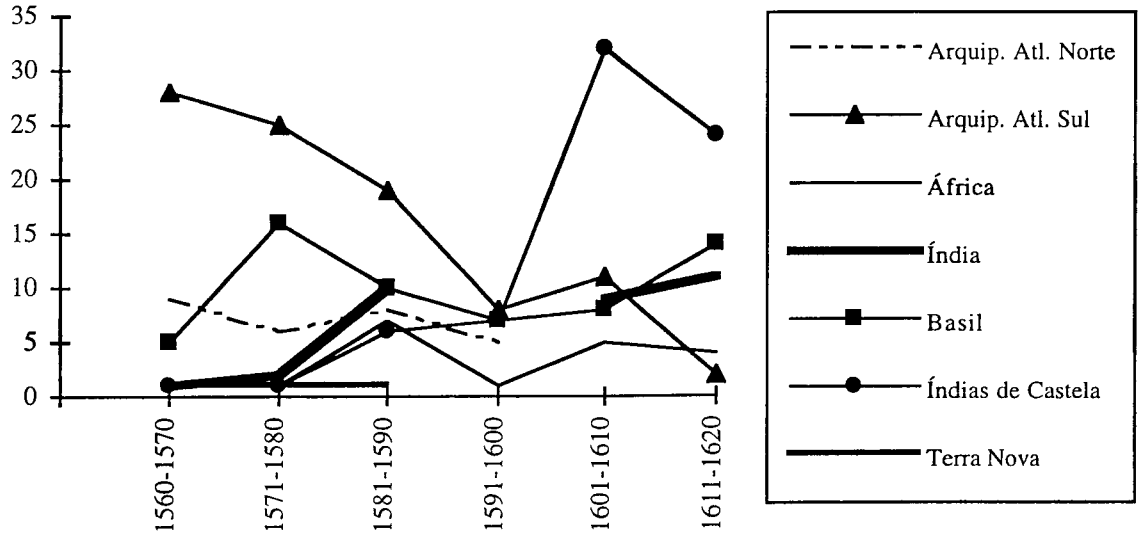
Décadas	Arquip. Atl. Norte	Arquip. Atl. Sul	África	Índia	Brasil	Índias de Castela	Terra Nova	Total	% por décadas
1560-1570	9	28	1	1	5	1	1	**46**	**15**
1571-1580	6	25	1	2	16	1	1	**52**	**16,9**
1581-1590	8	19	7	10	10	6	1	**61**	**19,9**
1591-1600	5	8	1		7	7		**28**	**9,1**
1601-1610		11	5	9	8	32		**65**	**21,1**
1611-1620		2	4	11	14	24		**55**	**17,9**
Total	**28**	**93**	**19**	**33**	**60**	**71**	**3**	**307**	**100**

Fonte: Apêndice A.26

Quanto aos somatórios por décadas fica clara a tendência ascendente dos números entre 1560 e 1590, bem como a nítida quebra, para menos de metade, em valores absolutos, na década de 90. Esta constatação acompanha, afinal, o que pudemos provar acerca dos contingentes de agentes de navegação e sua contabilização cronológica, abordagem de que igualmente sobressaía uma tendência de crise nesse período de tempo. Dos condicionalismos explicativos desta evolução falámos já e para eles remetemos.

Gráfico 59A

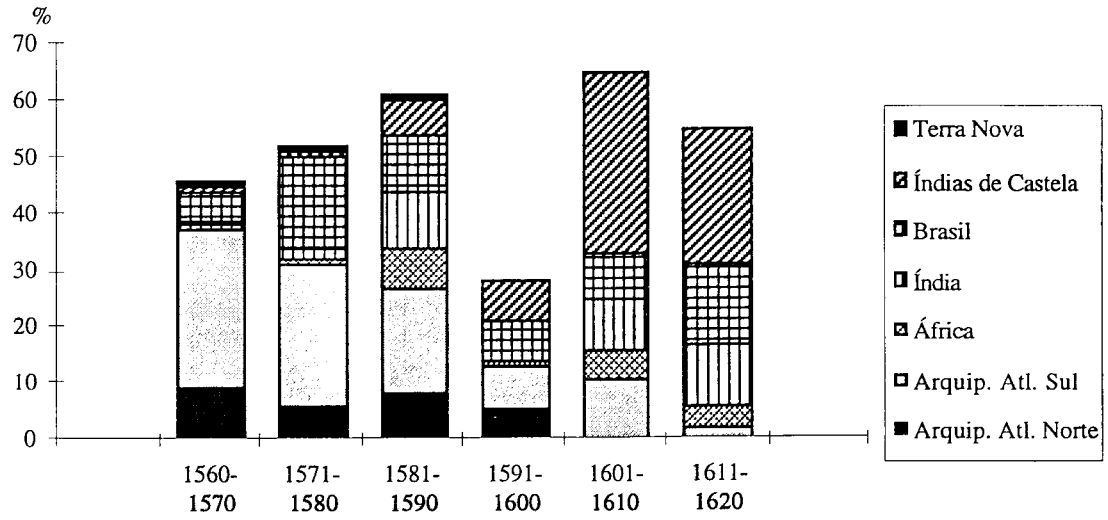
Actos de navegação. Distribuição cronológica por rotas



Fonte: Quadro 53

Gráfico 59B

Rotas de navegação (1560-1620). Evolução proporcional por décadas



Fonte: Quadro 53

Quanto às ponderações relativas, por décadas, assinale-se:

1°. a linha de irreversível decréscimo dos itinerários que têm as Ilhas da Madeira e Canárias como destino final;

2°. o predomínio claro dos circuitos que têm S. Tomé como entreposto privilegiado até à década de 90, coincidente com o que se sabe do vigor da rota do açúcar definida a partir desse arquipélago desde meados do século XVI. Esta prevalência em tudo se conforma com os dados já apresentados acerca dos itinerários que tinham a feitoria portuguesa de Antuérpia como ponto de chegada, os quais fazem recuar pelo menos à década de 40 a preferência por essas paragens definida nos itinerários estudados da frota de Vila do Conde, como de resto, da de todo o reino;

3°. a emergência do Brasil como ponto de convergência preferencial dos destinos marítimos nas décadas de 70 e 80, e o seu decréscimo na década de 1590 e na de Seiscentos, ainda que aparentemente recuperado na subsequente. Diga-se, de resto, que também os dados coligidos nos livros de registo de avarias pagas na praça flamenga de Antuérpia indiciam, como já evidenciámos, a afirmação da terra brasileira como percurso prioritário das embarcações de Vila do Conde já na segunda metade da década de 60. Reportemo-nos para tal à evolução conhecida entre os dois períodos então considerados: 1535-1551 e 1565-1570;

4°. a afirmação da rota das Índias de Castela desde a década de 80, numa compreensível articulação com o carácter favorável dos contextos, se não jurídicos, pelo menos políticos gerados com a união dinástica, e a sua notória ascensão como rota preferencial nas décadas de 1600-1610 e 1610-1620, definindo uma curva de evolução que suplanta a do Brasil. Assinale-se ainda, neste circuito, a identificação de náuticos integrados em expedições que ligam directamente esses domínios com a capital do império da prata, Sevilha, e a presença de itinerários que chegam a excluir o Brasil como escala do consabido tráfico negreiro;

5°. o remanescente comprometimento com a rota da Índia, que atribui a esse itinerário uma presença constante, à excepção da década de 90, e mesmo progressiva nas duas primeiras décadas de Seiscentos;

6°. uma persistente ligação com a Terra Nova nas primeiras três décadas consideradas, ainda que com quantitativos pouco significativos, facto que uma vez mais acompanha o que se conhece da presença dos portugueses nos mares da Terra Nova no século XVI, relacionada com a pesca do bacalhau, e da sua notória falta de protagonismo, por mecanismos de substituição, no século XVII, os quais conferem aos ingleses o domínio do comércio desse pescado [18].

---

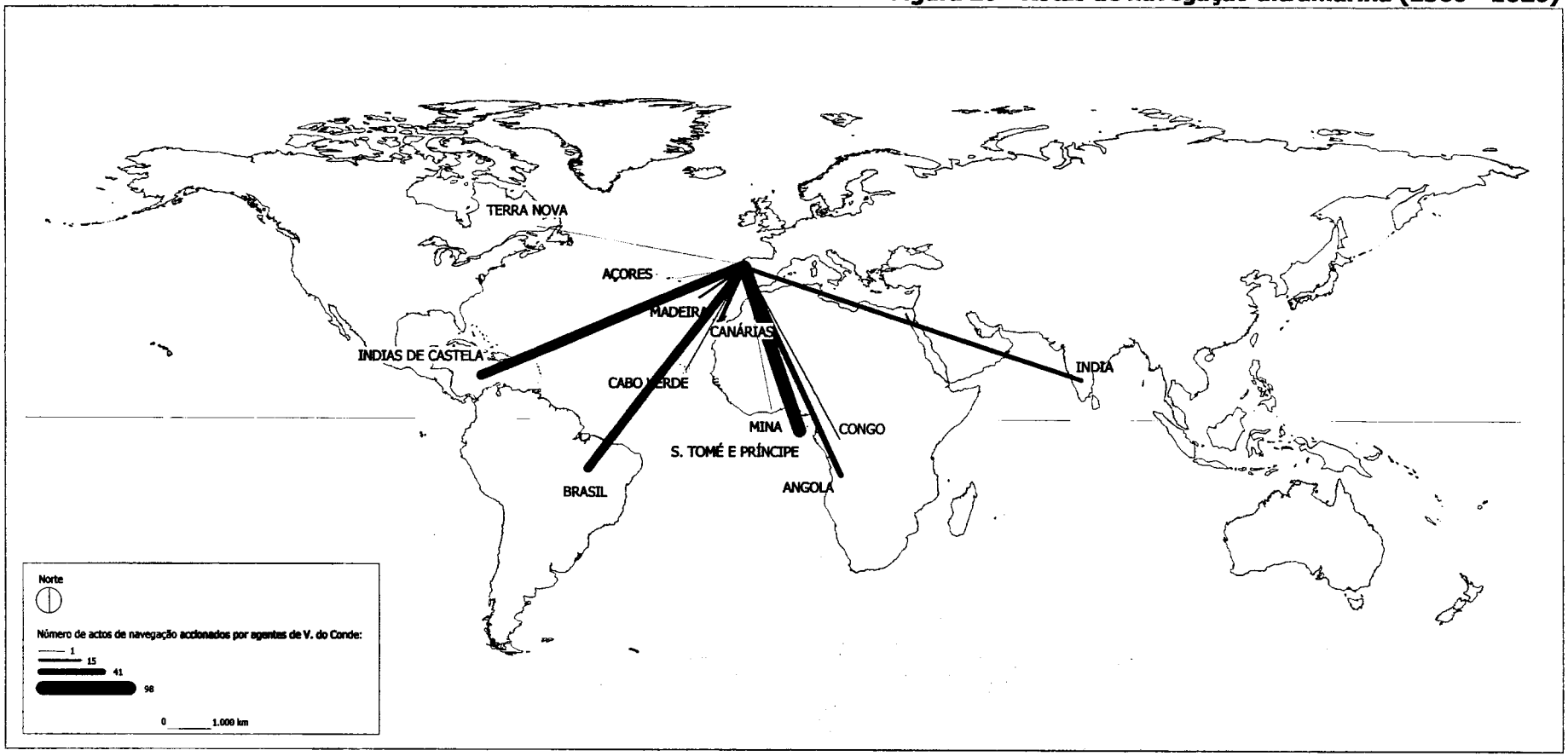
[18] Veja-se, a este propósito, Darleen Abreu Ferreira, investigadora que apresentou, em 1996, na Memorial University of Newfoundland (Canadá), uma dissertação de doutoramento sobre essa matéria. Vd., sobre esse trabalho, não publicado, o artigo, da mesma autora, *Terra Nova through the Iberian looking glass: the Portuguese-newfoundland cod fishery in the sixteenth century*. "The Canadian Historical Review", Toronto, Vol. 79, n° 1, March 1998, pp. 100-115.

Expostas, em sequência cronológica, as tendências assumidas pelas navegações ultramarinas corporizadas por embarcações e náuticos de Vila do Conde, importa, por fim, que se apreenda o sentido dessa evolução cronológica, nomeadamente no que se refere ao comprometimento com circuitos e destinos preferenciais. O mapa de fluxos que de seguida apresentamos, relativo ao período que medeia 1560 e 1620 (cf. fig. 20) aclara esta matéria, sintetizando a sucessão de prioridades de navegação: da rota do açúcar da madeira passa-se à de S. Tomé, desta à do Brasil e, a par, à das Índias de Castela. A ligação destes últimos circuitos com o tráfico de escravos torna de igual modo compreensível o concomitante reforço dos trajectos com destino ou paragem no continente africano. Por fim, a inclusão de referências à rota da Índia torna indesmentível a activa participação da vila, através dos seus náuticos e embarcações em todos os circuitos marítimos ultramarinos por meio dos quais se foi construindo o império comercial e colonial ultramarino: as rotas das Ilhas Atlânticas, do continente africano, do Atlântico Norte (Brasil e Índias de Castela) e do Índico. Com as peculiaridades e incidências já sublinhadas, o porto de Vila do Conde acompanha, afinal, com um protagonismo notório em determinados momentos (veja-se a representatividade da sua frota entre os navios assaltados pelos franceses e entre aqueles que aportam a Antuérpia), as tendências gerais conhecidas para os circuitos de navegação ultramarinos do reino.

A sua particular e persistente presença nas rotas que ligam, primeiro o arquipélago da Madeira, e depois o de S. Tomé, com Antuérpia, deverá ser lida em função da fundamental articulação que o porto define com as estratégias comerciais de Lisboa, corporizadas quer pelo poder central, quer por uma poderosa e empreendedora comunidade mercantil, enquanto a prioridade dada à rota das Índias de Castela, de que voltaremos a falar, a qual se sobrepõe, inclusive, à do Brasil, poderá ser entendida, mais do que como uma extensão, como uma alternativa à rota brasileira e deverá ser compreendida face às opções internas do porto de Vila do Conde. Na verdade, quer as navegações accionadas a partir da vila, quer aquelas que provaremos ser despoletadas a partir de Sevilha, as quais contam também com um significativo corpo de náuticos da urbe evidenciam, em nosso entender, a tentativa de o burgo se ligar a mais um centro de poder ultramarino, Sevilha, e a um outro império ultramarino, o americano, numa altura em que Lisboa e o império português conheciam sérias dificuldades e viviam um declarado contexto de crise.

Atentemos de que modo estas opções se constituem como peculiares no contexto nacional, a partir de um distinto enfoque: o viabilizado por um outro corpo documental - o das cartas de exame de técnicos de navegação.

Figura 20 - Rotas de navegação ultramarina (1560 - 1620)



Fonte: A. D. P. - Fundo Notarial V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr.

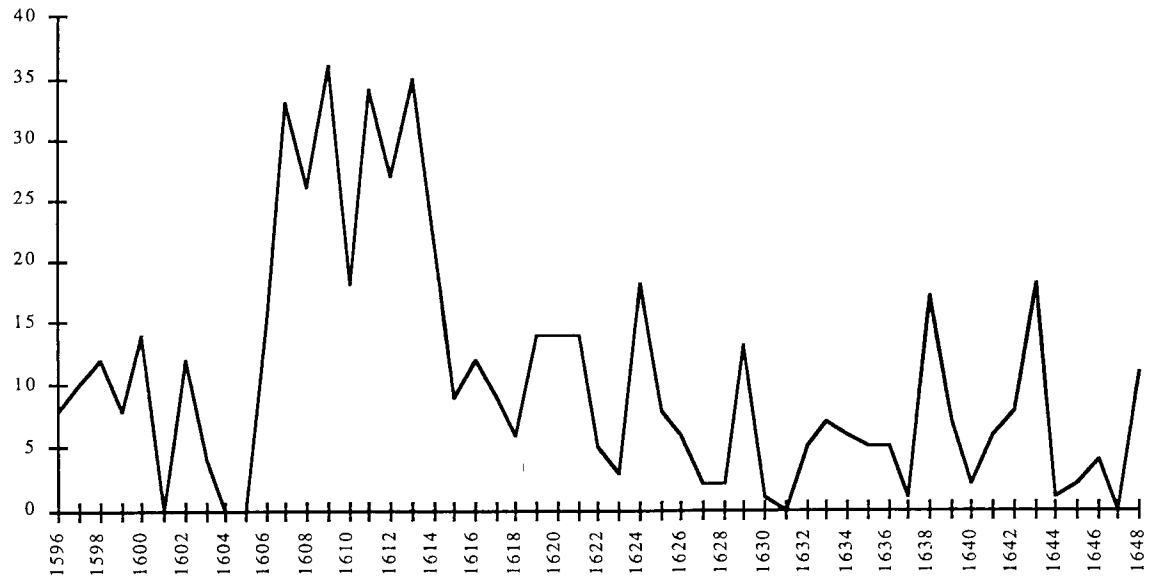
1.1.2. Aferição de resultados no contexto nacional

Na verdade, as conclusões, que até agora apresentámos em termos de circuitos marítimos preferenciais, acompanham de perto, mas não seguem taxativamente aquelas decorrentes da análise circunstanciada das cartas de exame e nomeação de mestres, pilotos e sotapilotos para as carreiras ultramarinas por nós estudadas a partir dos "Livros das Ementas" para o período de 1596 a 1648[19], cujos resultados aqui nos permitimos relembrar enquanto índices representativos das tendências de navegação dominantes. Da apresentação dos dados estatísticos e gráficos que então elaboramos, correspondentes a uma fatia cronológica não totalmente coincidente com aquela com que estamos a trabalhar, retenhamos aqueles que oferecem leituras comparativas com os que agora apresentamos para o universo específico de Vila do Conde.

Gráfico 60

Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas

Distribuição cronológica de exames (1596-1648)



Fonte: POLÓNIA, Amélia - *Mestres e pilotos de carreiras ultramarinas.* Anexo A.

As 554 menções então recenseadas apresentam a distribuição anual que o gráfico 60 evidencia, revelando alguns aspectos que importa sublinhar. Em primeiro lugar, a linha traçada aponta para a existência de períodos bem demarcados no que se refere ao número de exames realizados, cuja pertinência então explicitámos. Note-se que, ao período inicial de 1596-1605, se sucede um curto período de 9 anos (1606 - 1614), somando um total de 245 nomeações, que afirma uma inequívoca tendência ascendente,

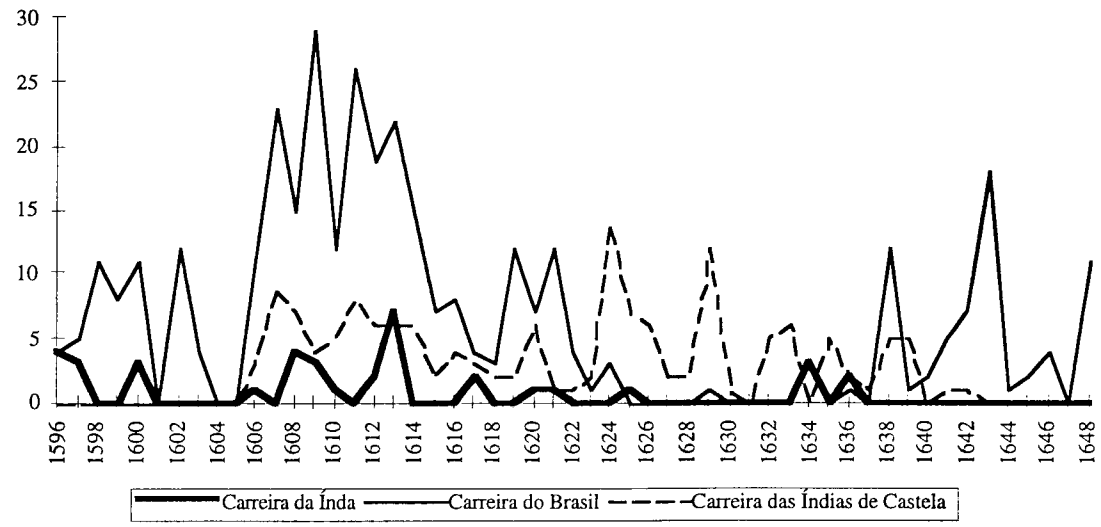
[19] Vd. POLÓNIA, Amélia - *Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas...*

todavia a refluir em momentos subsequentes. Com efeito, nos 34 anos seguintes, de 1615 a 1648, apenas se contam 241 examinados, isto é, um número menor do que o somado nos 9 anos anteriores. Atente-se em que o momento de viragem, correspondente à década de 20, mas já anunciado desde 1615, convive com um período de dificuldades vivido pelo império português, cumulativamente, na África, Índia e Brasil, cifrando-se numa crise que atinge o seu auge na década de 30, aquela mesma em que o número de exames realizados é o mais reduzido de todo o período considerado. Registemos as apenas 30 nomeações recenseadas entre 1630 e 1637, apontando para uma média anual de 3,75 exames.

Retenhamos, desta linha evolutiva, definida tendo em conta valores totais por período, o paralelismo que define com o aumento de registos de actos de navegação apurados em Vila do Conde no período de 1600-1610, e o seu relativo decréscimo na década posterior (1610-1620). Importa que se perceba, contudo, quais foram, a nível nacional, os destinos ou, se quisermos, as carreiras marítimas mais afectadas por esta tendência de crise. O gráfico 61 concretiza uma primeira aproximação a esta questão.

Gráfico 61

Distribuição das nomeações por carreiras - Totais anuais



Fonte: POLÓNIA, Amélia - *Mestres e pilotos de carreiras ultramarinas.* Anexo A.

Convém, em primeiro lugar, reflectir sobre a evolução da carreira da Índia quando comparados os resultados por nós agora compulsados com aqueles colhidos a nível das nomeações nacionais. Da distribuição então feita apontamos os seguintes resultados: às 10 nomeações verificadas em apenas 9 anos (1596-1605) e às 18 no

período seguinte (1606-14), contrapõem-se apenas 5 entre 1615-29; 5 em 1630-37 e nenhuma de 1638 a 1648. A alteração gradual do contexto em que vive, nesse período de tempo, o império português, condicionado por circunstâncias que limitam a sua pujança, seja no Brasil, seja no Oriente, explica, sem dúvida, este declínio manifesto da carreira da Índia, já evidenciado em outros trabalhos sobre esta matéria[20]. São, de resto, numerosos, os indícios que documentam as preocupações do poder central, suscitadas por esse declínio. Limitar-nos-emos a indicar um deles, decorrente de uma das consultas feitas, em 1610, no Conselho da Fazenda:

" *Por ser tempo de se nomearem a V. Mgd pillottos e sotta Pillottos para as tres naaos q este anno hão de hir a Yndia, se tratou de buscar os mais sufficientes Pillottos que ouuesse tirando as informações necessárias para de todos se dar conta a V Mgd e por se esperar a uinda de algus nauios q do Brasil e mais conquistas custumão vir neste tempo se dilatou a nomeação por haver falta de Pillottos da carreira da Jndia e ser forsado lançar mão dos q ha do Brasil e Angola...*"[21].

Como já anotámos, os dados de Vila do Conde não confirmam, com excepção da década de 90, o mesmo movimento decrescente de náuticos associados a esta carreira. Vejam-se as 9 referências em 1601-1610 e as 11 na década seguinte. Não se nos afigura, porém, que tais números questionem verdadeiramente a tendência de crise que a historiografia assinala para esta rota comercial e marítima neste período de tempo, antes deverá ser fruto de mecanismos compulsivos de integração de náuticos de todo o país em armadas régias. Atente-se no que sobre esta matéria dissemos no capítulo referente aos agentes de navegação.

Note-se, em segundo lugar, que o peso atingido pelas carreiras que têm como destino final o Brasil assume valores sem equivalência em qualquer dos outros itinerários, com uma única excepção no período de 1630-1637, como se pode constatar também no gráfico 62. Se tivermos, ainda, em consideração que, na sua maior parte (ainda que não na totalidade, como teremos oportunidade de referir), as nomeações para a carreira de Índias de Castela e Rio da Prata pressupõem escalas no Brasil, os itinerários que abrangem, isolada ou cumulativamente, os percursos que ligam o Continente, através das Ilhas, à África e ao Brasil, exibem, para todo o período considerado (1596-1648) o valor de 92,5%. Se reduzirmos a nossa análise ao período que mais directamente importa comparar (o de 1596 a 1629), a prevalência da carreira do Brasil ainda que reduzida, mantém-se, com um conjunto de 298 nomeações em 448, equivalentes a 66,5% do total.

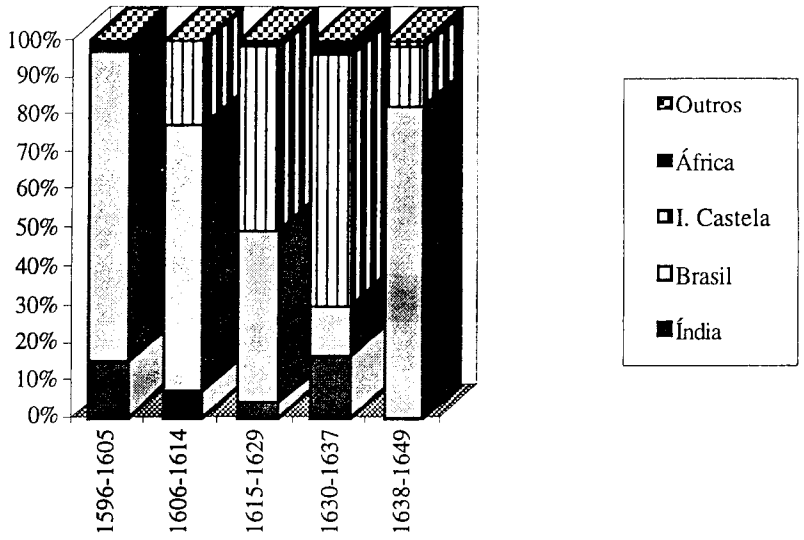
---

[20] Vide, entre outros, VASCONCELOS, Frazão de - *Subsídios para a história da carreira da Índia no tempo dos Filipes* e AMES, Glenn Joseph - *The Carreira da India. 1668-1682: Maritime Enterprise and the quest for stability in Portugal's Asian Empire.* "The Journal of European Economic History", Vol. 20, nº 1, Spring 1991, pp. 7-27; LOPES, António; FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo - *O movimento da carreira da Índia nos séculos XVI e XVII*, Lisboa, 1992 (Separata da Revista *Mare Liberum*, nº 4, 1992, 78 págs.).

[21] Cit. in VASCONCELOS, Frazão de - *Subsídios para a história da carreira da Índia...*, pp. 26-27, nota 18.

Gráfico 62

Distribuição cronológica dos exames por carreiras - Leitura percentual



Fonte: POLÓNIA, Amélia - *Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas.* Anexo A.

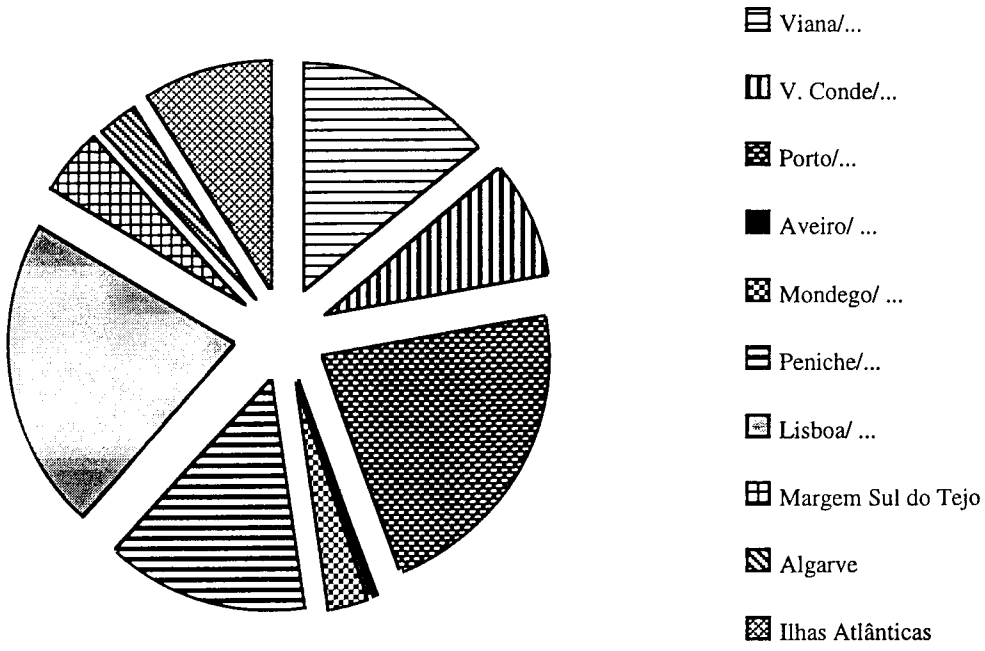
Ora, nada de semelhante acontece em Vila do Conde. Aí, tomando aproximadamente as mesmas décadas (1590-1620), ao Brasil são conferidos uns escassos 20% do total, ao contrário do que ocorre com as Índias de Castela, as quais aglutinam já 42,5% do mesmo total. É certo que, tal como em Vila do Conde, também no quadro nacional esta última carreira supera a do Brasil, mas apenas em 1615-29 (66 nomeações contra 62 do Brasil) e, de forma mais notória, em 1630-1637 (20 nomeações contra apenas 4 do Brasil), sendo ainda de assinalar o facto de apenas nas décadas de 20 e 30 se verificarem nomeações para percursos que, passando por África e Índias de Castela, excluem o Brasil: 4 registos em 1621-30 e 6 em 1631-40. A instabilidade vivida nesta colónia portuguesa em consequência das investidas sucessivas dos holandeses, que culminam com a invasão de Pernambuco em 1630, foi por nós apontada como explicação provável para o facto.

Apesar das linhas enunciadas serem aparentemente idênticas, o quadro que no âmbito local pudemos traçar para Vila do Conde prefigura, porém, tendências sem dúvida diversas neste jogo de prevalência das rotas do Brasil e das Índias de Castela: em primeiro lugar, pelos valores assumidos pela ponderação percentual de cada uma delas, a que já nos referimos; em segundo lugar, pela precocidade e persistência com que esta última carreira toma a dianteira, desde a década de 90, e sem alterações até 1620. Diversa é ainda a circunstância de já desde a década de 60 Vila do Conde ter ligações marítimas documentadas com as Índias de Castela, ao passo que a primeira nomeação oficial, em Portugal, de um náutico para essas paragens, data de 1606. Ainda que esta última constatação possa ser explicada à luz do quadro institucional vigente, já que só após a

união dinástica estariam criadas as condições legais para que náuticos portugueses fossem examinados, em Portugal, para as carreiras com destino aos domínios hispânicos[22], não deixa de ser relevante o facto de a primeira nomeação oficial conhecida datar de 26 anos após aquele evento político. Neste domínio, como em muitos outros, a prática quotidiana antecede em muito a consagração institucional.

Gráfico 63

Carreira das Índias de Castela. Distribuição das nomeações por núcleos de portos



Fonte: POLÓNIA, Amélia - *Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas...* Anexo A

A destacada apetência dos náuticos de Vila do Conde pelas carreiras das Índias de Castela, sublinhada a partir das cartas de exame analisadas, sendo um facto notável no contexto nacional, não corresponde, de todo, a uma vocação isolada. Ainda que desconheçamos a real extensão microespacial dessa tendência, pudemos comprovar, através das referidas nomeações de mestres e pilotos pelo cosmógrafo-mor português, que são os portos de Entre-Douro-e-Minho que, em conjunto, apresentam a maior percentagem de pilotos examinados para essa rota marítima. Em concreto, Lisboa e Peniche surgem com 30 e 18 náuticos nomeados, concentrando, respectivamente, 20 e 12% deste universo particular, enquanto o somatório dos portos de Azurara, Caminha, Leça, Matosinhos, Porto, Vila do Conde e Viana atinge o montante de 62 mestres e pilotos correspondente a 41,6% do total. Pelo contrário, toda a região a sul de Lisboa, em conjunto, não ultrapassa os 12 casos. De notar, ainda, o envolvimento de um número

[22] Esta constatação não invalida, é claro, a prévia participação de técnicos portugueses, nomeadamente pilotos, em armadas de descoberta e exploração das costas e rios dos novos domínios hispânicos na América. Sobre esta matéria vd., entre outros, LAGUARDA TRÍAS, Rolando A. - *Pilotos portugueses en el Rio de la Plata durante el siglo XVI*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988.

total de 11 examinados provenientes das Ilhas Atlânticas: 6 da Ilha da Madeira, 4 da Ilha Terceira, 1 de Cabo Verde, e outro da Ilha do Príncipe, assim como de 2 outros residentes, respectivamente, em Castela e Andaluzia (cf. gráfico 63). O facto de os espaços insulares referidos se constituirem como entrepostos de navegação ou de tráfico de escravos não será, por certo, estranho a esta última constatação.

Note-se, porém, que apesar da presença significativa dos portos de Entre-Douro-e-Minho nesta rota, só os de Viana e Caminha aglutinam um maior número de examinados para essa carreira, do que para a do Brasil, apresentando os de Vila do Conde, Esposende, Azurara e Póvoa em conjunto uma quase paridade numérica (13 nomeados para o Brasil e 12 para as Índias de Castela). Em todos os restantes apresenta-se o Brasil com nítida e sistemática prevalência numérica.

Este quadro, aferido a partir das instâncias de creditação nacional e para o período de 1596-1648, contrasta, porém, com aquele traçado a partir dos exames feitos em Sevilha a pilotos portugueses, entre 1574 e 1650. Os dados que apurámos no Arquivo das Índias reportam-se a exames de pilotos efectuados pela Casa da Contratação de Sevilha e sua creditação para os vários circuitos marítimos das Índias de Castela.

Num conspecto geral em que Sevilha aglutina 25% da totalidade dos examinados, seguida de Ayamonte com 15%, as Canárias com 12,5%[23], e em que, com posição saliente, emergem ainda San Lucar de Barrameda (6,5%), o Puerto de Santa Maria, Cádis e Guelba (cada um com 5%), importa salientar a posição minoritária da Galiza, com apenas 2% do total dos registos, e a emergência de técnicos residentes nas próprios espaços de colonização americanos (Porto Rico, Stº Domingo, Cartagena, Guiposcoa), os quais, em conjunto, somam 2,3% do total. Neste mesmo quadro, em que Itália surge com 8 nomeações, e a Flandres com apenas uma, destaca-se a presença de pilotos portugueses, em número total de 41, correspondente a cerca de 5% do total dos 851 técnicos recenseados[24]. Destes, aqueles que são naturais do Algarve apresentam, só por si, 51% das menções, somando os náuticos naturais de Entre-Douro-e-Minho, Aveiro e Coimbra 29% e os de Lisboa e Sul do Tejo cerca de 15%, enquanto os naturais das Ilhas Atlânticas somam 5%. Os resultados apurados distribuem-se do modo que se sintetiza no quadro 54 e gráfico 64.

Neste quadro ganha, como vimos, significativa proporção a presença de pilotos do Sul do país, em particular de Tavira, que aglutina 12 das 21 nomeações de náuticos que são naturais do Algarve.

---

[23] Neste espaço insular assume particular destaque Las Palmas que aglutina, só por si, 9% do total dos examinados.

[24] A.G.I. - Contratación, leg. 5783. Este é um cômputo global que corresponde a uma primeira abordagem da fonte, a qual comporta, de resto, registos de exames efectuados até 1717. Uma mais rigorosa e aprofundada apresentação dos dados será apresentada num outro lugar, em trabalho a ela especificamente dedicado. De momento, o que importa destacar é tão só a particular presença de náuticos portugueses.

Quadro 54

Pilotos portugueses examinados pela Casa da Contratação de Sevilha para as carreiras das Índias de Castela

Localidades	Nº de examinados	Datas de exame
Viana	1	1637
Esposende	1	1610
Vila do Conde	2	1590(2)
Guimarães	1	1583
Matosinhos	1	1588
Porto	1	1583
Aveiro	2	1618/ 1627
Esgueira	1	1618
Coimbra	1	1632
Mondego	1	1621
Lisboa	2	1589/ 1601
Setúbal	1	1609
Évora	2	1588/ 1591
Mértola	1	1602
Lagos	6	1580/1589/1591/1595/1615/1642
Alvor	1	1609
Faro	1	1583
Tavira	12	1583 (3)/1585(2)/1588/ 1592/1595/1599/ 1632(2)/1636
Algarve	1	1604
Ilha da Madeira	1	1583
Ilha Terceira	1	1591
Total	**41**	

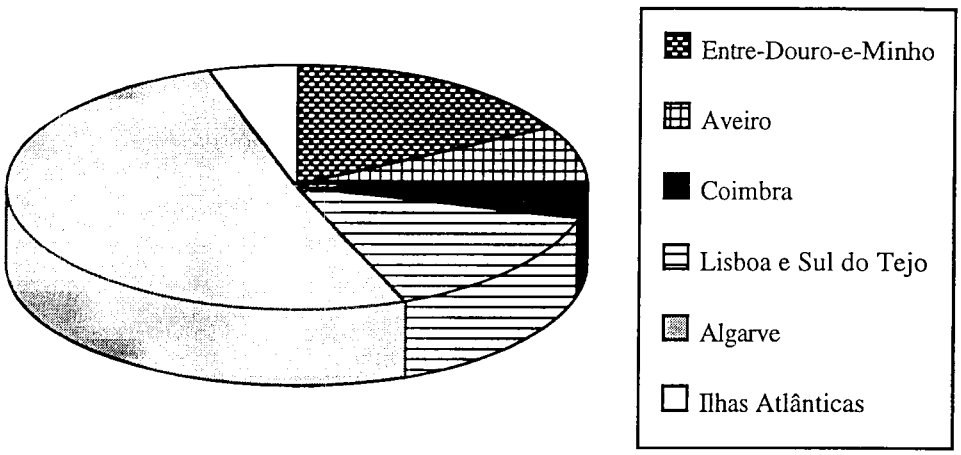
Fonte: A.G.I. - Contrat., Leg. 5783

Sendo este facto compreensível pela proximidade geográfica, e pelas incessantes ligações entre este porto português e o sul de Espanha[25], ele explicará também, porventura, a menor representatividade dos portos algarvios, e de Tavira em particular, no contexto náutico português a que já nos referimos.[26] A exiguidadade dos números então apurados não corresponderia, à luz desta nova avaliação, a uma real quebra do protagonismo naval do Algarve, antes resultaria, pelo menos em parte, de um fenómeno de transferência de efectivos para carreiras mais apetecíveis. Esta deslocação é, com frequência, decorrente de uma prévia fixação em espaços hispânicos, em Sevilha ou mesmo nas Canárias, como confirmam 7 dos 41 casos compulsados.

[25] Sobre esta matéria vd. bibliografia cit. nota 10.
[26] Vd. o que sobre isto dissemos in *Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas...*, p.307.

Gráfico 64

Pilotos portugueses examinados pela Casa de Contratação de Sevilha



Fonte: Quadro 54

Esta explicação não se aplica, porém, aos náuticos naturais de Entre-Douro-e-Minho, Aveiro e Coimbra, já que a nenhum deles é atribuída residência fora das vilas ou cidades de origem. Entre eles se inscrevem os dois pilotos de Vila do Conde, Gonçalo Fernandes e Pedro Álvares, ambos examinados em 1590. Com efeito, prosseguindo, desta feita, uma distribuição cronológica dos exames, deparamo-nos com uma clara prevalência de ocorrências na década de 80 (15 no total); seguindo-se 9 na de 90; 5 em 1600-1609; 4 na década de 1610; 2 na seguinte; 5 na de 1630 e, por fim, 1 emergência em 1642. A cronologia coberta, plenamente confinante com o período de união dinástica (com excepção do único exame de 1642), revela uma nítida precocidade dos exames feitos a náuticos de Tavira (6 dos 15 matriculados na década de 80 são naturais dessa vila) e evidencia um percurso que aponta para uma nítida diminuição do envolvimento em análise.

Não sendo em particular notória a presença de náuticos de Vila do Conde neste cômputo, nem perceptível uma linha de continuidade nesta ligação às rotas marítimas das Índias Orientais a partir de Sevilha, parece inegável, contudo, tendo em conta os prévios resultados obtidos a partir dos exames efectuados pelo cosmógrafo-mor português, que as Índias de Castela exerceram um real poder de atracção sobre a comunidade náutica do burgo vilacondense. Estará este facto na origem da sugerida decadência do seu porto na segunda metade do século XVII, findas, com a separação dinástica, as facilidades institucionais à consolidação de tais circuitos marítimos, os quais

receberam um rude golpe com a guerra instalada entre os dois reinos ibéricos, que só terminaria com o convénio de 1653? Esta afigura-se-nos ser uma explicação plausível.

1.1.3. Motivações e desempenhos associados aos actos de navegação ultramarina

O estudo que até agora fizemos elucida acerca das rotas de navegação percorridas por agentes individuais e por embarcações de Vila do Conde. As viagens referidas, cuja contabilização efectuámos, articulam-se com o exercício de diversas funções e exprimem dinâmicas económicas e profissionais várias, que apontam, quer para o exercício de simples funções náuticas, quer para o desempenho de outras que importa averiguar.

Relacionadas com o exercício de funções náuticas, encontram-se explícitas 326 referências a profissionais, das quais 194 a pilotos, 7 a mestres, 1 a contramestre, 119 a mareantes, 1 a capitão, mestre e piloto e, por fim, 1 a um feitor e escrivão de uma nau em viagem à Índia. Para além destes, mencionam-se 2 grumetes e 1 "pagem", o qual seria, ao que cremos, acompanhante de um técnico de navegação e seu presumível aprendiz. Deste elenco importa que se sublinhe a ponderação concreta de pilotos e mareantes, 59,5 e 36,5% respectivamente, a qual apenas confirma, neste particular universo de dados, o significativo peso assumido pelo grupo dos pilotos no cômputo global dos náuticos da vila.

Os actos de navegação, associados ao específico desempenho das funções náuticas que indicámos, correspondem a cerca de 40% do universo dos actos de navegação identificados. Significa isto que os restantes 60% se articulam com funções económicas mais latas viabilizadas pela própria navegação e a ela associadas. Entre estas emergem actos de pesca, em Cabo Verde e na Terra Nova, de cobrança de bens, de transporte marítimo exercido através de actos de fretamento de embarcações, ou de comércio ultramarino. Das tarefas de cobrança falámos já, aquando da classificação das actividades desempenhadas por agentes de navegação. Da actividade mercantil, motivação básica da projecção ultramarina da vila, trataremos em capítulos subsequentes. Dos actos de fretamento, de manifesta representatividade no nosso universo de trabalho, falaremos de seguida.

1.2. Transporte marítimo - o fretamento

Identificámos, atrás, para o período de 1513-1538, 47 embarcações de Vila do Conde atacadas por corsários franceses, 138 que percorriam circuitos marítimos que se dirigiam a Antuérpia, entre 1535-1551 e 1565-1570 e, por fim, 149 que, entre 1560 e 1620 percorriam múltiplos destinos ultramarinos. Todas elas viabilizavam transportes

marítimos, seja a serviço dos seus próprios senhorios, seja de agentes mercantis que, através de fretamentos, delas se servem para concretizar actos de comércio. É destes últimos que de seguida falaremos, reportando-nos a um instrumento contratual nuclear, ainda que lacunarmente representado nos nossos universos de referência documental: o fretamento a terceiros.

Existem, de facto, outras modalidades que garantem o transporte marítimo, a que poderíamos chamar de autofretamentos, segundo as quais o proprietário ou co-proprietário da embarcação, frequentemente seu mestre, se constitui também como seu armador ou co-armador. Esta é, em Vila do Conde, uma realidade documentável, a que nos referiremos no capítulo sobre o comércio ultramarino. Note-se, porém, que estes proprietários/armadores funcionam em paralelo também como locadores dessa mesma embarcação a terceiros, residentes dentro ou fora do espaço da vila, desse modo rentabilizando uma embarcação, que não é construída a visar em exclusivo ou de forma predominante o seu uso comercial por uma sociedade de investidores, antes se rentabiliza também, quando não predominantemente, através do transporte marítimo a soldo.

É esta particular dinâmica que estudaremos, procurando analisar as formas assumidas por esse mecanismo essencial ao transporte e ao comércio ultramarino. Para tanto, reduziremos o nosso universo de análise aos registos que, destacados dos prévios corpos documentais analisados, poderão ilustrar, circunstanciadamente, realidades como a naturalidade dos contraentes, as taxas de frete, e os seus mecanismos básicos de concretização.

Com efeito, o transporte marítimo mediatizado pelos actos de fretamento é uma das principais actividades que liga náuticos e embarcações de Vila do Conde ao universo ultramarino, a partir de motivações que transcendem, com frequência, a vila e o seu porto. Uma das provas dessa ligação é a ponderação que encontramos nos livros de registo da Casa da Nação Portuguesa em Antuérpia de mestres e navios de Vila do Conde que aí aportam com cargas de mercadores exteriores à vila de que são originários. Já entre as notícias dos ataques de corsários franceses anteriormente compulsadas, referentes ao período de 1513-1538, fica claro que, em numerosos casos, as embarcações tomadas iam ao serviço de mercadores exteriores ao espaço da vila. Dessa matéria trataremos de seguida ...

1.2.1. Os contraentes

Tomando a base de dados que pudemos compulsar em torno das embarcações de Vila do Conde sujeitas aos referidos ataques de saque francês, cremos poder provar que, pelo menos em 42,5% dos 47 ataques registados, as embarcações tomadas encontravam-se nessa situação. Com efeito, entre os mercadores mencionados nesse universo, que comprovamos recorrer ao frete, apenas figura um de Vila do Conde, Pedro

Anes Cadilhe, em duas ocorrências[27]. Nos restantes casos, as embarcações encontram-se ao serviço de agentes mercantis de Guimarães (em 10 ocorrências)[28]; de Lisboa (3 ocorrências)[29]; de Ponte de Lima[30] e Tavira[31] (2 ocorrências cada); e de Braga[32], Viana[33], Póvoa[34] e Arrifana[35] (1 ocorrência em cada caso).

Este quadro sublinha a prevalência de Guimarães como entreposto económico mobilizador dos recursos navais de Vila do Conde, facto que pode ser condicionado pelas fontes disponíveis, nomeadamente pelas abundantes informações prestadas pela Inquirição de Guimarães, mas que é confirmado por tudo quanto se sabe acerca da utilização do porto da vila pelos mercadores do *hinterland* de Entre-Douro-e-Minho, nomeadamente de Braga, Guimarães, Barcelos ou Ponte de Lima, facto a que nos referiremos mais detidamente aquando da análise do movimento alfandegário da vila. Esta dinâmica encontra-se projectada nos números agora apontados, de igual modo reveladores da existência de uma rede de fretamentos integradora de embarcações procedentes de todos os portos de Entre-Douro-e-Minho.

Com efeito, tal como os mestres e navios do porto em estudo se encontram ao serviço de agentes económicos de Guimarães, Braga, Viana, Póvoa ou Ponte de Lima, também os mercadores de Guimarães se servem da logística naval de Vila do Conde, Azurara, Viana do Castelo, Leça e da cidade do Porto, ainda que também do Algarve[36]. Anote-se, porém, a nítida prevalência, na Inquirição de Guimarães, dos trajectos assegurados por embarcações de Vila do Conde: 10 em 19[37]. Fica assim provada a existência de uma articulação dominante entre essas duas vilas de Entre-Douro-e-Minho, a qual não exclui, porém, outras que tenderão, de resto, a tornar-se dominantes. Referimo-nos, entre estas, aquela que a vila da foz do Ave estabelece com a comunidade mercantil de Lisboa. O facto de três das embarcações sujeitas a ataque se encontrarem ao serviço de mercadores dessa cidade parece apontar nesse sentido.

Somemos a esta realidade as ocorrências, já mencionadas, em que embarcações de Vila do Conde desempenham actos de transporte em serviço régio. Identificamos, então, 4 navios a frequentar as rotas do Mar do Norte[38] e 5 no retorno de circuitos que ligavam o reino a Mamora[39], para além de 7 outros que asseguravam

---

27 A.N.T.T. - C.C., II Parte, mç. 219, doc. 91.
28 Idem - C.C., II Parte, mç. 219, doc. 94 ; Gav. XV, 24, nº 3, doc. 11; C.C., I Parte, mç. 50, doc. 31, publ. PIMENTA, Alfredo - *Livro dos Roubos que os franceses e vasalos del Rei de França fezeram aos Moradores desta vila de Guimarães e seu termo,* Guimarães, Arquivo Municipal, 1940.
29 Idem - C.C., II Parte, mç 213, doc. 86 e mç. 214, doc. 60; III Parte, mç. 14, doc. 8.
30 Idem - C.C., II Parte, mç. 220, doc. 18 e mç. 221, doc. 13.
31 Idem - C.C., I Parte, mç. 219, doc. 76 e II Parte, mç. 219, doc. 71.
32 Idem - C.C., II Parte, mç. 179, doc. 105.
33 Idem - C.C., II Parte, mç. 220, doc. 72.
34 Idem - C.C., II Parte, mç. 219, doc. 91.
35 Idem - C.C., II Parte, mç. 220, doc. 11.
36 Idem - C.C., I Parte, mç. 50, doc. 31, publ. PIMENTA, Alfredo - *op. cit.*
37 Ibidem.
38 A.N.T.T. - N.A. 799, fl. 173-181.
39 Idem - N.A. 605, fl. 165-172v.

transporte de cereais para algumas das praças do Norte de África[40]. Todas elas fretadas por instituições ligadas ao poder central.

Já no que se refere ao transporte de mercadorias para a feitoria portuguesa de Antuérpia, os registos que identificam os fretadores de embarcações cujos mestres são de Vila do Conde, encontram-se limitados pelo facto de não declararem a naturalidade dos contratadores. Todos são, porém, mercadores creditados na feitoria e residentes em Antuérpia, sendo os actos de fretamento por vezes mediatizados pelos seus agentes comerciais. Em concreto, compilámos um vasto rol de indivíduos que surgem repetidamente associados a actos de fretamento de embarcações da vila. Note-se, a despeito da falta de menções a naturalidades, a frequência com que estrangeiros emergem desse elenco. Designativos toponímicos como "de Sevilha", "de Avila", "de França"; indicações de que se trata de um alemão ou italiano; nominativos deturpados que identificam antroponímicos estrangeiros, configuram um universo de fretadores em que os elementos exógenos ao próprio reino avultam.

Desde 1546 essa realidade adquire contornos mais palpáveis, já que é o próprio escrivão da feitoria que declara o não pagamento de direitos à Casa Portuguesa, por as cargas transportadas se destinarem a agentes comerciais estrangeiros. Numa simples contagem de ocorrências, e atendo-nos apenas à frota de Vila do Conde, são 16 as menções a fretadores espanhóis[41], 3 que especificam tratar-se de catalães[42] e 3 outros que os identificam simplesmente como estrangeiros[43]. Os números apontados correspondem a 35% de todas as cargas transportadas entre 1546 e 1551 por mestres de Vila do Conde.

A amostragem assim constituída é suficientemente explícita quanto à dimensão dessa realidade que, não afectando exclusivamente os mestres e embarcações de Vila do Conde, fazem-no de forma maioritária. Só o estudo detalhado do funcionamento da feitoria portuguesa, e da dinâmica comercial que a rodeia, poderia aclarar, com maior profundidade, este quadro. A dimensão do fenómeno, e o envolvimento de mestres de Vila do Conde com contratadores estrangeiros, em particular espanhóis, era de tal modo notória que o próprio escrivão da Casa Portuguesa anota à margem de um desses registos, do ano de 1548: "*Roll da carga da naao Pombeira de que he mestre Allvaro Fernandez vezinho de Villa de Comde a que ma pasquoa lhe venha porque foy fazer o roll com Amtonio dell Rio espanhol...*"[44].

Se este universo de dados identifica fretamentos accionados exclusivamente por agentes económicos exteriores à vila, realidade diversa é aquela que se encontra

---

[40] Idem - N.A. 613, 628, 726 e 738.
[41] Idem - Feitoria Portuguesa de Antuérpia, lv. 1, fl. 107, 151, 160v., 170, 172v., 173v., 180, 186, 188, 189v., 212, 217, 235v., 236, 236v.
[42] Ibidem, fl. 227v.-228.
[43] Ibidem, fl. 222, 229, 234.
[44] Ibidem, fl. 218v.

projectada nos livros de registo notarial, os quais, longe de evidenciarem essa indesmentível ligação dos náuticos e embarcações de Vila do Conde com comunidades mercantis externas, mesmo estrangeiras, projectam dinâmicas de âmbito mais local que dificilmente transcendem a realidade de Entre-Douro-e-Minho. Pretende-se dizer que os actos de fretamento de embarcações de Vila do Conde, que se encontravam a serviço régio ou de agentes mercantis exteriores à área administrativa da vila, dificilmente se registam nos seus cartórios notariais.

Por outro lado, só uma pesquisa detalhada nos fundos notariais de Lisboa, do Algarve, ou mesmo de Viana do Castelo e da cidade do Porto, totalmente inviável pelo investimento de tempo exigido, e tarefa para equipas de trabalho, mais do que para investigadores individuais, poderia aferir, com rigor, a dimensão do fretamento de embarcações da vila por essas outras comunidades mercantis. Na impossibilidade de a prosseguirmos, servir-nos-emos dos dados proporcionados exclusivamente pelos seus cartórios, e pelos de Azurara, na certeza de que as pistas apontadas evidenciam, de forma significante, apenas duas realidades: 1. a dos actos de fretamento despoletados por agentes mercantis da própria vila para a concretização de negócios que têm o espaço do reino como ponto de partida; 2. a das solicitações de comunidades mercantis próximas do espaço da vila e seu porto e que dela se servem para a concretização das suas viagens de negócio.

Neste pressuposto, analisemos os números a que acedemos. No total, compulsámos, de forma directa ou sugerida, 97 actos de fretamento de embarcações, das quais 8 envolvem agentes exclusivamente do exterior. Isto é, concretizados em Vila do Conde, esses fretes excluem, quer embarcações, quer mercadores da vila, facto que reduz o nosso universo de trabalho a 89 contratos.

Nestes avultam quatro realidades: a dos actos efectuados entre senhorios e/ou mestres e mercadores da vila; a daqueles em que náuticos da vila prestam serviços de fretamento a mercadores exteriores à urbe; a dos mercadores da vila que recorrem a embarcações e mestres exteriores e, por fim, a daqueles em que embarcações e náuticos de Vila do Conde prestam serviços a terceiros cuja naturalidade não é identificada no documento. Em síntese, a sua distribuição acontece do modo projectado no quadro 55.

Da sua leitura duas realidades poderão ser, de imediato, apreendidas. Em primeiro lugar, os locadores de Vila do Conde são responsáveis por 72 dos 89 actos de fretamento compulsados, num total de 80,9%, do mesmo modo que são 48 os actos mediatizados por mercadores da vila, fatia que corresponde a 55,1% do total. Numa leitura imediata, poderíamos inferir que a oferta de transporte marítimo é, na vila, maior do que a procura interna, facto explicativo, de resto, das conclusões a que previamente chegamos através da análise dos dados apurados a partir dos registos de corso ou dos da feitoria portuguesa de Antuérpia, os quais apontam para uma vultuosa prestação de serviços de transporte marítimo a comunidades exteriores.

Quadro 55

Distribuição dos fretamentos por naturalidade dos contraentes

Naturalidade	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Fretador / Mestre	V. Conde		Exterior		V. Conde		Sem Menção	
V. Conde	32	36						
V. Conde			27	30,3				
Exterior					17	19,1		
V. Conde							13	14,6

Fonte: Apêndice B.10

Note-se, porém, que estes mecanismos não funcionam de forma linear. Com efeito, a despeito das virtualidades da oferta interna, os mercadores da vila recorrem igualmente a embarcações registadas noutros portos, como comprovam as 17 referências apuradas no terceiro grupo considerado no mesmo quadro. Destes, avultam os mestres de Azurara, em número de 9, e de Esposende/Fão, 7 no total, a par de apenas um outro da Galiza, mediador de um acto de fretamento que tem precisamente a costa galega como ponto de chegada. Do exposto resulta, pois, comprovado o recurso à logística naval de portos manifestamente próximos de Vila do Conde. Atente-se no facto de que Azurara estabelece, do ponto de vista espacial e económico, ainda que não administrativo, uma indesmentível complementaridade com Vila do Conde, e, no que se refere a Esposende, com este porto mantém a vila ancestrais relações marítimas.

Importa, ainda, salientar que, quando analisada a naturalidade dos mercadores exteriores que se constituem como agentes de fretamento de embarcações da vila, as tendências apuradas para o período de 1513-1538 se encontram confirmadas. Assim, se exceptuarmos as referências unitárias a mercadores de Azurara, em Portugal e de Baiona e Biscaia, do Norte de Espanha, as relações prevalecentes em termos de transporte marítimos configuram a cidade do Porto e as vilas de Viana e Guimarães como entrepostos mercantis privilegiados, enquanto recrutadores de marítimos e embarcações da vila. Em número idêntico, totalizam 18 os fretamentos feitos por mercadores dessas três comunidades mercantis, a que se deverão somar os 3 referenciados ao rei, destinados a S. Tomé e pagos pela Casa da Guiné. Muitos outros teriam, por certo, existido, cujo registo nos escapa por completo.

Quanto aos destinos das embarcações contratadas a partir de Guimarães, Porto e Viana do Castelo, revelam-se predominantes os itinerários ultramarinos, 15 no total, sendo nestes nitidamente dominantes os que se dirigem ao Brasil, em número de 11, comportando, afinal, a globalidade dos fretamentos a partir de Viana (6), e a quase totalidade daqueles efectuados por mercadores do Porto (5 em 6). Quanto a Guimarães, prevalecem percursos de menor dimensão, destinando-se 2 às Canárias e 2 outros à Ilha

da Madeira. A título meramente indicativo, e sujeito a uma mais esclarecedora distribuição cronológica dos dados, estes números confirmam as consabidas ligações comerciais da cidade do Porto e da vila de Viana da Foz do Lima ao Brasil, para a implementação das quais recorrem a agentes de transporte marítimo exteriores ao seu próprio universo.

Note-se que uma distribuição cronológica dos dados referentes a esses espaços exteriores apontam para uma prevalência dessas prestações de serviços nas décadas de 60/ 70/ 80 de Quinhentos em qualquer dos casos considerados, sem que isso signifique, porém, e ao que cremos, a perda de vitalidade desta dinâmica em décadas subsequentes. Na verdade, do mesmo modo que mareantes e embarcações de Vila do Conde se dirigiam com frequência a Lisboa, em busca de oportunidades de recrutamento para armadas e tripulações, ou para aceder a contratos de fretamentos régios ou particulares, também poderemos assumir como provável a aplicação dessa mesma estratégia em relação a Viana ou ao Porto, efectuando-se os respectivos contratos não em Vila do Conde, mas em cada um desses lugares. As informações coligidas de forma esparsa nos cartórios notariais do Porto parecem, de resto, confirmar esta ilação[45]

Tomando de novo a globalidade dos dados, e ensaiando agora uma distribuição cronológica dos mesmos, de acordo com a especificidade definida na classificação que apresentamos, deparamo-nos com um panorama que aponta, em qualquer das categorias consideradas, para um maior dinamismo de transporte marítimo perceptível nas décadas de 1560 e 1570, e uma quebra nos decénios subsequentes, até 1610, a que se segue uma recuperação notória na década de 1611-1620 (vd. quadro 56 e gráfico 65).

Quadro 56

Evolução cronológica dos fretamentos

Código	1560-1570	1571-1580	1581-1590	1591-1600	1601-1610	1611-1620	Total
A	8	7	11	3	0	3	**32**
B	4	14	4	4	0	1	**27**
C	2	4	3	2	1	5	**17**
D	7	5	0	1	0	0	**13**
Total	**21**	**30**	**18**	**10**	**1**	**9**	**89**

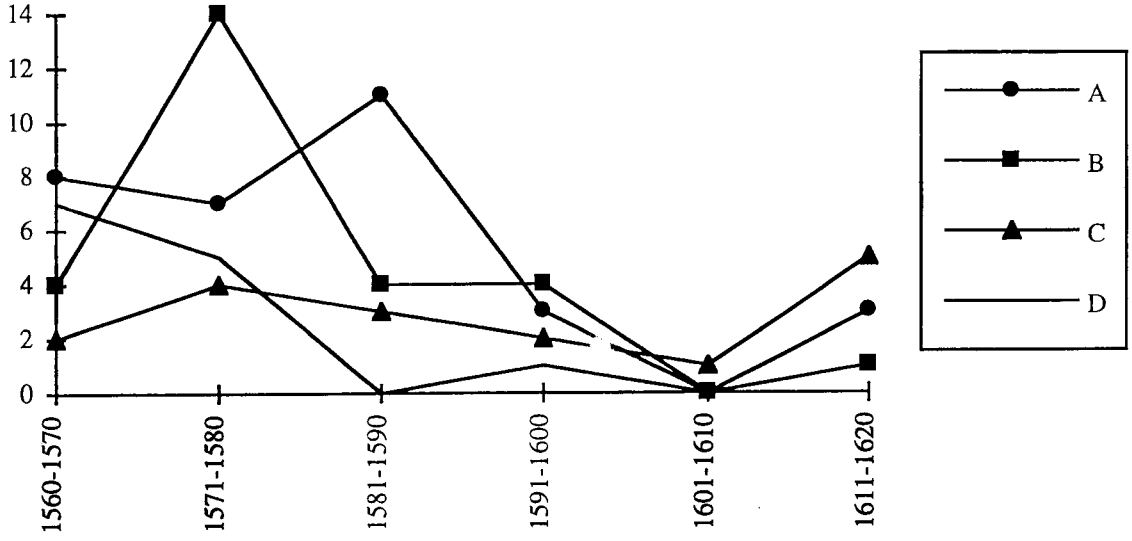
Códigos:
A - Mestre e fretador de V. Conde
B - Mestre de V. Conde / Fretador do exterior
C - Mestre do exterior / Fretador de V. Conde
D - Mestre de V. Conde / Fretador sem menção

Fonte: Apêndice B.10

[45] Aqui remetemos para o trabalho do Dr. Manuel Leão e Amândio de Barros, investigadores que desenvolvem a sua pesquisa nestes fundos documentais.

Gráfico 65

Evolução cronológica dos fretamentos



Códigos:

A - Mestre e fretador de V. Conde
B - Mestre de V. Conde / Fretador do exterior
C - Mestre do exterior / Fretador de V. Conde
D - Mestre de V. Conde / Fretador sem menção

Fonte: Quadro 56

Existe, é certo, alguma particularidade nas tendências definidas pelos fretamentos que envolvem locadores e mercadores de Vila do Conde (código A), na medida em que registam maior volume na década de 1580, ao mesmo tempo que evidenciam, na de 1600, um notório declínio. Esta constatação deverá ser cotejada, quer com os índices de que dispomos acerca da logística naval da vila, os quais vimos já que apontam para uma manifesta decadência nas décadas de 1590 e 1600, quer com aqueles apurados para a actividade mercantil da vila, a qual analisaremos no próximo capítulo. Então se poderá aferir se o máximo de fretamentos internos atingido na década de 80 se deve, ou não, a um correspondente acréscimo de solicitações por parte da comunidade mercantil da vila.

1.2.2. Circuitos de transporte

Uma questão, que de igual modo se coloca, é a de perceber até que ponto esta actividade de transporte marítimo, exercida frequentemente a serviço de terceiros acompanha, ou não, os circuitos de navegação apresentados, na sua globalidade, no primeiro ponto deste capítulo. Este exercício não faz, porém, sentido quando aplicado aos fundos informativos decorrentes dos actos de corso ou das aportagens à feitoria de Antuérpia. Ambos registam embarcações que na sua totalidade viabilizam transporte marítimo, pelo que os circuitos em estudo se revelam totalmente coincidentes. Algo de

diverso ocorre, porém, com os actos de navegação referenciados a partir dos cartórios notariais da vila, os quais integram, como então sublinhámos, para além de actos de transporte marítimo, outros referentes ao exercício individual de cargos de navegação, e ainda aqueles decorrentes de actos de comércio ou de viagem com intuitos de colonização. Assim, afigura-se-nos pertinente individualizar, nesse universo, as rotas ultramarinas calcorreadas por embarcações que prestam serviços de fretamento. Aqui integramos também os vasos marítimos externos à vila que se encontram ao serviço dos seus agentes mercantis, no pressuposto de que asseguram opções económicas que lhe são intrínsecas.

Tendo em conta a distribuição, por circuitos marítimos, dos 89 actos de fretamento compulsados para o período de tempo referido, 18 asseguram itinerários internos ao reino, com clara prevalência para o Algarve, com 13 referências, seguido de Lisboa, com 3; 16 identificam circuitos europeus, de que se destaca a Galiza, com 4 menções, a Andaluzia (Sevilha, Lepe e San Lucar de Barrameda), com 8, e o Norte da Europa, com 3 referências. Por fim, os fretamentos para espaços ultramarinos catalizam 53 dos 87 fretes cujo destino é mencionado, englobando 60,9% do total. Nestes, a distribuição por circuitos e destinos finais ocorre do modo projectado nos quadros 57 e 58[46].

Quadro 57

Distribuição dos actos de fretamento por destinos ultramarinos (1560-1620)

Destinos Finais	Fretamentos	
	Nº	%
Madeira	11	20,8
Canárias	15	28,3
S. Tomé	7	13,2
Príncipe	1	1,9
Angola	1	1,9
Brasil	17	32,1
Índias de Castela	1	1,9
Total	53	100

Fonte: Apêndice B.10

Note-se que o transporte marítimo com destino ao Brasil apresenta variáveis consideráveis, não se esgotando nas rotas triangulares simples que pressupõem saídas do

[46] Note-se, uma vez mais, a restrita representatividade dos actos de fretamento recenseados. Com efeito, quando comparados com os números previamente apresentados referentes às 119 embarcações de Vila do Conde que navegavam em rotas ultramarinas, os números assumidos pelos fretamentos identificados revelam-se insuficientes para captar a realidade do transporte marítimo viabilizado pela frota da vila, ou exigida pela sua comunidade mercantil, e isto tanto em termos numéricos, como da sua distribuição percentual por rotas de navegação e comércio. Esta problemática global deverá ser cotejada a partir desses outros universos de pesquisa.

reino, escalas nos arquipélagos atlânticos ou em Angola, e chegada ao Brasil, com retorno ao reino, antes manifesta reciprocidade de itinerários entre o Brasil e Angola, por exemplo. Com efeito, entre as escalas de abastecimento ultramarino mencionadas, contam-se 4 referências à Ilha da Madeira, 4 ao arquipélago das Canárias, 3 a Cabo Verde e 3 a Angola. Todavia, um dos contratos de fretamento prevê a saída do reino com escala de carga na Madeira e descarga no Brasil, prolongando-se com nova escala em Angola e novo retorno ao Brasil[47], enquanto um outro referencia um acto de transporte de escravos de Angola para o Brasil e retorno a Angola, de onde se levaria nova carga de escravos ao Brasil, itinerário não cumprido devido à falta de autorização institucional para se levar a cabo esse novo fornecimento. Efectua-se, então, um fretamento alternativo, com partida de S. Salvador da Baía e destino a Viana do Castelo[48]. A despeito destas variáveis, o certo é que a maioria dos contratos evidencia esse inegável trato triangular que tem Angola e/ou os arquipélagos atlânticos como escalas obrigatórias, incluindo a viagem de retorno ao reino como norma (vd. quadro 58).

Quadro 58

Circuitos percorridos, em rotas ultramarinas, por embarcações fretadas

Espaços Ultramarinos	Origem	Escala	Destino	Total	%
Madeira		6	9	15	
Açores			1	1	
Canárias		9	18	27	
Subtotal		**15**	**28**	**43**	**11,6**
Cabo Verde		2	3	5	
S. Tomé	7	1	89	97	
Príncipe			1	1	
Subtotal	**7**	**3**	**93**	**103**	**27,8**
Costa de África (Locais Indefinidos)			4	4	
Congo			6	6	
Mina			1	1	
Angola		32	9	41	
Subtotal		**32**	**20**	**52**	**14,1**
Índia	5		28	**33**	**8,9**
Brasil	13	5	47	**65**	**17,6**
Índias de Castela	2		69	**71**	**19,2**
Terra Nova			3	**3**	**0,8**
Total	**27**	**55**	**288**	**370**	**100**

[47] A.D.P. - Fundo Notarial. Porto. Po1, 3ª Sr., lv. 107, fl. 192v-194v.
[48] Idem, V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 11, fl. 72v-75.

Quanto aos circuitos definidos, e no que se refere a percursos com destino à Madeira e às Canárias, prevalecem os fretes apenas de ida, enquanto na rota do Brasil, cujo vigor comercial é bem conhecido, quer no percurso de ida, quer no de retorno, dominam os contratos de ida e volta, com as referidas escalas de abastecimento ultramarino. Com efeito, e nesta rota, 6 contratos consubstanciam fretamentos de ida e volta, 4 apenas de ida, 1 de retorno ao reino, e sobre os restantes 4 subsistem dúvidas, já que acerca deles temos referências, mas não o seu articulado concreto.

Importa, por fim, que se perceba que os agentes e vasos marítimos exteriores à vila a que nos referimos atrás garantem, de forma predominante, navegações de curto ou médio curso. Assim, os senhorios naturais de Azurara viabilizam 4 circuitos internos ao reino, 3 no espaço europeu, e 3 ultramarinos, com destino às Canárias, Angola e Brasil, respectivamente, enquanto os de Fão/Esposende são responsáveis por 2 circuitos de navegação internos e 5 ultramarinos, não ultrapassando estes, porém, a Ilha da Madeira, o mais breve itinerário ultramarino de todos os percorridos neste período de tempo.

Pelo contrário, ao analisarmos os circuitos assegurados por mestres e embarcações de Vila do Conde, constatamos que 12 deles são internos ao reino, 14 europeus, envolvendo, prioritariamente, o Norte de Espanha e o Norte da Europa, e 45 ultramarinos, alcançando este número 63,4% do universo considerado. Isto é, aquilo que parece decorrer desta análise, é a afirmação da frota naval da vila como vocacionada à concretização de viagens de longo curso, ao contrário do que parece ocorrer com os contributos de Fão/Esposende, mais modestos em termos de percursos efectuados. As características que apontámos em capítulos anteriores, como sendo próprias das respectivas frotas navais, justificam plenamente as tendências agora apuradas, assegurando-lhes manifesta representatividade.

1.2.3. Os produtos e as cargas

O panorama traçado a partir de uma abordagem que pretenda caracterizar as cargas e o tipo de produtos transportados pela frota da vila, encontra-se, de facto, já antecipado pelos circuitos marítimos previamente definidos. Assim, no que se refere às embarcações tomadas por corsários franceses entre 1513 e 1538, e reportando-nos apenas a itinerários que envolvem pólos de transação ultramarina, teríamos que definir dois tipos de circuitos: os de ida e os de retorno desses entrepostos marítimos. Para os arquipélagos da Madeira e Açores, destinos dominantes, como vimos, nos itinerários das embarcações da vila assediadas pelos corsários, leva-se do reino, sal, tecidos em peça, beatilhas, couros, linho, estopa, a par de roupas variadas. Da Madeira traz-se vinho, conservas, marmelada e, acima de tudo, açúcar (8 cargas em 12 de retorno), enquanto dos Açores provêm pastel e trigo, para além de ouro, este certamente como forma de pagamento de produtos aí vendidos.

Açúcar é ainda o produto exclusivo das cargas transportadas a partir de S. Tomé, ao mesmo tempo que de Cabo Verde trazem as embarcações da vila algodão, açúcar e marfim. A menção ao Rio do Ouro não aponta formas de tráfego, antes refere o transporte de apetrechos de pesca. Por tudo quanto se sabe das opções régias no sentido da manutenção de um estrito monopólio estatal do tráfego nessa região, de que os regimentos passados ao capitão e feitor da feitoria da Mina são o exemplo e o comprovativo mais acabado, afigura-se-nos que essa viagem se faria a serviço régio e que os apetrechos de pesca transportados se destinariam às populações portuguesas que integravam alguma das feitorias nessa região, no caso vertente S. Jorge da Mina ou Axem[49].

Acerca do volume das cargas transportadas, o *corpus* documental analisado não prima pela eloquência, antes apresenta quantitativos esparsos e de difícil reconstituição. Assim, sendo prática corrente o transporte, numa mesma embarcação, de mercadorias de diversos mercadores, como comprovam os testemunhos da Inquirição de Guimarães[50], as declarações de cada um dos lesados identificam quantitativos parciais, mas nunca a totalidade da carga, único índice que seria, do nosso ponto de vista, relevante, até para tentar reconstituir as potencialidades de carga da frota naval da vila, matéria de que já falámos. Eloquente é a menção a umas 5.000 ou 6.000 arrobas de açúcar transportado a partir de S. Tomé, valor que parece apontar para o total da carga do navio Misericórdia que em 1537 faz o percurso de S. Tomé a Lisboa, ao serviço de mercadores dessa cidade [51].

Ainda que muito destacados, os únicos valores que deste se aproximam são as 700 arrobas do mesmo produto, transportado em 1520/21 desde a Madeira e com destino à Irlanda, pelo Monteiro, mestre de Vila do Conde, numa embarcação que havia sido fretada por Francisco Loureiro, mercador de Ponte de Lima[52], ou os 270 quintais de pastel que se trazem dos Açores no ano de 1528[53]. Desconhecemos, porém, se estas cargas seriam totais ou parciais, pelo que estas menções nada apontam em termos da evolução possível de níveis médios de carga das embarcações da vila, até pela heterogeneidade de tipologias envolvidas no tráfego ultramarino, a que nos referimos aquando da análise do censo naval de 1552.

De igual modo, e por tudo quanto se sabe das dificuldades de estabelecer correspondências entre medidas de peso (quilogramas, arrobas ou quintais), e medidas de volume (toneladas de arqueação), variáveis, de resto, conforme o tipo de mercadoria e as formas de acondicionamento, torna-se inviável fazer corresponder a estes indicativos de

---

[49] Vd., sobre esta matéria, entre outros, BALLONG-WEN-MEWUDA, J. Bato'Ora - *São Jorge da Mina (1482-1637)*, 2 vols., Lisboa-Paris, Fundação Calouste Gulbenkian - Centro Cultural Português, 1993
[50] A.N.T.T. - C.C., I Parte, mç. 50, doc. 31, publ. PIMENTA, Alfredo - *op. cit.*
[51] Idem - C.C., II Parte, mç. 213, doc. 86.
[52] Idem - C.C., II Parte, mç. 220, doc. 18.
[53] Idem - C.C., II Parte, mç. 221, doc. 13.

carga a volumetria efectiva das embarcações. Com efeito, não é indiferente se o produto de transporte é trigo, especiarias, ferro ou vinho, nem a circunstância de o trajecto se efectuar entre o continente e a Ilha da Madeira, ou entre este e o Brasil, correspondendo estes circuitos a distintas exigências de espaço reservado a bens de abastecimento das tripulações ou dos passageiros, ou a parcelas da embarcação efectivamente ocupadas por estes[54].

A despeito destas limitações, e tendo em conta informações posteriores que estabelecem para o açúcar a correspondência entre 1 tonelada de arqueação e 36 arrobas desse produto, se em pé, ou 54 arrobas tratando-se de açúcar pilado[55], poderíamos ensaiar, no registo que refere as 5 ou 6.000 arrobas de açúcar como carga do navio Misericórdia, uma tentativa de cálculo da respectiva arqueação. Antes de mais, esse volume de carga afigura-se-nos pouco fidedigno, já que tal montante corresponderia, de *per si* a cerca de 140 a 170 toneladas ocupadas apenas pela carga[56], o que apontaria para uma embarcação de volumetria superior às 200 toneladas[57], ainda incaracterística na década a que nos referimos, se nos ativermos aos valores médios que pudemos apurar através dos registos da feitoria portuguesa de Antuérpia analisados no capítulo referente à frota naval.

Detendo-nos, de seguida, neste outro corpo documental: o dos livros de avarias da feitoria portuguesa de Antuérpia, e centrando-nos nos produtos para aí transportados entre 1535 e 1551 pela frota da vila que estudamos, são ainda manifestamente maioritárias as cargas de açúcar, referidas em 83 aportações, das quais 22 seriam provenientes da Madeira e 57 de S. Tomé. Em paralelo, deparamo-nos com 9 registos de transporte de especiarias, carregadas em Lisboa, e com menções, menos significativas, ao transporte de açúcar e algodão desde Cabo Verde, a vinho, trigo, marmeladas e conservas da Madeira e, por fim, a pau brasil, também embarcado em Lisboa.

Este elenco, que na sua globalidade identifica os produtos dominantes nas principais rotas comerciais ultramarinas do período de tempo a que nos referimos, corresponde ainda, quer ao que se conhece do ciclo do açúcar da Madeira, quer à sua gradual substituição pelo de S. Tomé, tendência que é, de resto, reafirmada pelos actos de transporte com destino a essa mesma feitoria, entre 1565 e 1570, mediatizados por agentes de Vila do Conde. Desses, e num total de 20 registos, 17 correspondem a cargas

---

[54] Trata-se das parcelas de espaço que Chaunu denomina "peso-motor". Para uma mais cabal dilucidação desta matéria vide COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, pp. 70-87. A esta matéria voltaremos a referir-nos adiante.

[55] Assim ocorre, entre outros, nos registos patentes in A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart. 1ª sr., lv. 4, fl. 212-216v.; lv. 6, fl. 91v-94v; lv. 8, fl. 204-207.

[56] O valor apontado foi obtido a partir da assunção de que se trataria de açúcar em pé, e seguindo a correspondência mencionada em texto.

[57] A diferença deve-se à soma de parcelas de espaço reservadas aos equipamentos da embarcação, abastecimentos e espaço ocupado pela tripulação e eventuais passageiros.

de açúcar desde S. Tomé, 2 a açúcar e a algodão do Brasil e um outro a vinho da Madeira. Se atendermos ao perfil volumétrico da frota naval da vila, a qual congrega as tonelagens médias de transporte mais elevadas que se registaram em Antuérpia, compreende-se que esta se tenha constituído num dos imprescindíveis instrumentos de transporte marítimo ao serviço dos agentes comerciais ultramarinos.

Prosseguindo a análise vocacionada ao estudo dos produtos e cargas ultramarinas sujeitas a transporte marítimo por agentes de Vila do Conde, detenhamo-nos, por fim, no elenco já identificado dos actos de fretamento coligidos entre 1560 e 1620 nos cartórios notariais da vila. Neste encontramos, antes de mais, os produtos esperados em determinadas rotas, como a do Brasil, para onde se transporta pescado e graxa de peixe, farinha, linho, vinho (em particular da ilha da Madeira e das Canárias) e, naturalmente, escravos de Angola, e de onde se traz pau brasil (referência em apenas 1 contrato), açúcar (patente em 8 fretes) e algodão (referido em 6 instrumentos de fretamento). Para Angola levam-se tecidos, farinhas e vinho, e daí se embarcam escravos para o Brasil. Para além destes, outros produtos há que assinalar. Referimo-nos, em primeiro lugar, às numerosas cargas de arcos, aduela e pipas abatidas que se transportam para a Madeira e as Canárias (19 no total), para onde se leva também alho (referência em 6 contratos), e de onde se traz vinho. Referimo-nos, em segundo lugar, ao gengibre, produto que de S. Tomé se leva para Lisboa em quantidades consideráveis, como sugere a referência aos cento e tantos quintais que são objecto de um acto de fretamento a serviço régio.

Na verdade, e em termos de quantidades transportadas, os dados de que dispomos revelam-se muito lacunares, preferindo-se, na fonte, a menção ao valor monetário do frete, e prescindindo-se da informação à respectiva tonelagem de carga. Menções como "... *o que o navio seguramente puder levar...*" ou "...*toda a carga que o dito navio boamente puder levar...*" criam frequentes lacunas informativas sobre essa matéria.

Os parcos dados disponibilizados sobre valores totais de carga encontram-se sistematizados no apêndice A. 27, o qual manifesta o seu carácter diferencial em função das carreiras registadas. Os dados de que dispomos para a rota comercial da Madeira e Canárias revelam-se pouco esclarecedores sobre esta matéria, em primeiro lugar, devido à frequente associação entre diferentes tipos de cargas, como por exemplo a aduela, os arcos e as pipas abatidas, com outras mercadorias não identificadas, o mesmo acontecendo, por exemplo, com o alho. Assim, mesmo se dispomos de quantitativos discriminados de determinado produto, isso não corresponde à carga total e, quando isso ocorre, não temos correspondência entre esses quantitativos e as respectivas tonelagens de frete.

Em todo o caso, a nossa única medida de aferição é constituída pelos milheiros de arcos. Em 1568 transportar-se-ia para a Madeira 200 pipas abatidas, 92 arcos

e 5 feixes de arcos de tonel[58]; em 1592 transportam-se, para as Canárias 8 milheiros; em 1596, entre a Madeira e as Canárias, dividem-se 6 milheiros sendo, desde 1568, a Madeira destino privilegiado das remessas dos tanoeiros de Vila do Conde[59]. Ainda que não possamos estabelecer uma directa equivalência entre estes quantitativos e a unidade de volume por excelência, a tonelada, não estaremos, por certo, perante cargas de porte significativo, facto que se evidencia, por exemplo, num registo de 1565 em que os mesmos mercadores fretam 2 barcas para esse transporte[60]. As próprias tipologias das embarcações mencionadas, barcas, caravelas ou navios latinos remetem para capacidade de cargas reduzidas.

Algo de diverso parece ocorrer na carreira do Brasil. A menção, ainda que assistemática, da totalidade do volume de carga transportada nos circuitos de ida e volta, e a sua reconversão em tonelagens de frete facilita, em muito, a nossa análise. Assim, dos registos identificados no apêndice A.27, e tendo em atenção as correspondências aí expressas entre unidades de peso do algodão e açúcar e as respectivas unidades de volume (1 tonelada= 36 arrobas de açúcar em pé / 54 de açúcar abatido ou pilado / 36 arrobas de algodão), pudemos apurar as seguintes conclusões:

1°. Na maioria dos casos a embarcação leva menos carga na viagem de ida. Tal ocorre num registo de 1568 (30-35 toneladas/ida; 40 toneladas/volta), num de 1578 (70 toneladas/ida; > 80 toneladas/volta) e, em particular num outro de 1571 (30 toneladas / ida, 96 toneladas/volta), que identifica rotas semelhantes aos primeiros, incluindo partida do reino, escalas nos arquipélagos atlânticos e retorno ao reino. Significa isto que a capacidade de carga das embarcações seria globalmente subaproveitada em percursos de ida? Essa ilação deverá ser relativizada com a probabilidade de estas poderem levar, na ida, maior contingente de passageiros do que à volta.

2°. A tonelagem média das embarcações que viabilizavam o transporte marítimo nessa rota nada parece ter de homogéneo. Os totais de 40, 50, 80 e 96 toneladas de frete declaradas, ou estimadas nas bases acima descritas, para a rota do Brasil, confirmam o que dizemos. Segundo os dados disponíveis, não é possível, de resto, estabelecer nenhuma evolução cronológica nestas tendências. Os maiores volumes de carga estão identificados nos anos 70, se bem que a embarcação em que se propõe, no ano de 1595, o transporte de mais de 200 escravos, possa ser também de porte considerável.

A estes valores, indicativos apenas da carga de fretamento, deverão ser adicionadas as parcelas referentes às quotas de transporte a que tinham direito as tripulações. Em todo o caso, os valores referidos surpreendem, em particular na rota do

---

[58] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 4, fl. 210-211v.
[59] Esta é uma realidade documentada para períodos muito anteriores, já que desde os anos 40 se conhecem, nos livros de actas de vereação, numerosos testemunhos desse movimento comercial, do qual falaremos num outro lugar.
[60] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 2, 2° caderno, fl. 32v.-35v.

Brasil, onde esperaríamos encontrar tonelagens de carga bem superiores[61], balizados nos conhecimentos adquiridos acerca da volumetria média da frota naval da vila. Todavia, ao espaço de carga deveremos somar as potenciais parcelas de transporte reservadas às tripulações, bem como o espaço exigido por aquilo que Pierre Chaunu denomina de "peso-motor"[62]. Víveres, materiais de navegação sobressalentes ou espaço de facto ocupado por tripulantes e passageiros inscrevem-se nesta categoria, a que o autor chega a atribuir, em viagens de longa distância, cerca de metade do espaço disponível. Contas feitas, aproximar-nos-íamos dos valores médios de tonelagem de arqueação apurados para a frota naval da vila neste período de tempo, os quais não excederiam, como vimos, os 200 a 220 tonéis. Trata-se, em todo o caso, de estimativas meramente aproximativas, que uma vez mais evidenciam a complexidade e a deficiente fiabilidade de quaisquer cálculos que tentem, com algum rigor, fazer corresponder tonelagens de arqueação a tonelagens de carga.

Na verdade, não dispomos também de informações rigorosas sobre a ponderação média da porção do espaço reservado à carga da tripulação na tonelagem total. Um fretamento efectuado em 1595 entre um mercador do Porto e um mestre de Azurara prevê uma ocupação da ordem dos 25%. Na verdade, aí se estipula que o mestre, o piloto e a restante tripulação poderiam carregar 50 peças de escravos, em Angola, com destino à Baía, numa armação que seria de 200 peças para cima. Esta não é, porém, uma quota normal, já que se nos afigura que tal ponderação decorre de uma particular negociação do valor total do frete. Com efeito, o mestre abstém-se de cobrar ao principal armador qualquer valor sobre as mercadorias transportadas para Angola a partir da cidade do Porto, Ilha da Madeira e Brasil, prévio trajecto mencionado, cobrando sobre os restantes mercadores 4.000 reais por tonelada de mercadoria[63]. O que queremos dizer é que se trata de um contrato que não deverá ser entendido como protótipo, antes se integra na categoria dos que permitem ao mestre constituir-se também como armador a partir de mecanismos comerciais menos habituais.

Os restantes actos que referem a inclusão de carga do mestre e tripulação não a contabilizam de forma sistemática, perpassando, porém, a ideia, naqueles que o fazem, de que se trataria de parcelas bem menos significativas do que aquela que acima identificámos. Com efeito, num deles, com destino à Madeira, do ano de 1579, explicita-se que "... *elle mestre e gente do navio somente em suas caixas poderão levar o que for soo delles he nam doutra nenhuma pessoa...*"[64], enquanto num outro do mesmo ano e

---

[61] Os dados apresentados para a rota dos Açores, colhidos no cartório do Porto e no de Vila do Conde, e envolvendo directamente agentes económicos de Azurara e não de Vila do Conde, confirmam, com as menções ao transporte de 30 e 46 toneladas de carga, esta mesma ideia (A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 3, fl. 76-79 e Porto - Po2, 1ª sr., lv. 10, fl. 15-17v.).

[62] CHAUNU, P. - *A História como ciência social. A duração, o espaço e o homem na Época Moderna*, Rio de Janeiro, Zahar, 1976, p. 250. Ficou já atrás definido o que se entende por "peso motor".

[63] A.D.P. - Notariais. Porto, PO1, 3ª sr., lv. 107, fl. 192v-194v.

[64] Idem. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 9, fl. 42v.-44.

destinado ao Brasil se especifica que essa carga não poderia exceder as 2 toneladas[65], valor por certo superior ao primeiro, mas que ainda se situaria, no máximo, entre os 2,5 e os 4% do total [66].

Quanto ao transporte de passageiros, segunda componente passível de inclusão, mesmo em fretamentos feitos em regime de exclusividade, revela-se dominante a prática de dividir o respectivo frete a meias entre entidade fretante e fretadora[67]. Em uma das ocorrências, porém, explicita-se que a carga por eles transportada pagará frete integral ao mercador que reservava para si a totalidade do espaço da embarcação. Em paralelo, é prática comum que o frete da mercadoria inclui o transporte gratuito do(s) mercador(es) ou respectivos agentes de negócios, ainda que em um dos actos referenciados se explicite que o transporte, a partir do Brasil, de um filho de Tristão Rodrigues Vila Real, mercador de grosso trato da cidade do Porto, a quem pertencia uma fatia considerável da mercadoria a transportar, implicava o acréscimo de 1.200 reais ao frete, comprometendo-se o mestre a disponibilizar, para ele e seus escravos ou moços, uma câmara condigna[68]. A excepção parece, porém, e uma vez mais, confirmar a regra, e esta aponta para a viagem gratuita dos agentes comerciais envolvidos, e do transporte da respectiva "matalutagem", ou seja, dos bens para seu provimento pessoal em viagem.

1.2.4. Os mecanismos de fretamento[69]

Não sendo nosso intuito desenvolver um estudo detalhado dos mecanismos que assistem ao sistema de fretamento e transporte marítimo, matéria que se encontra, de resto, a ser tratada de forma específica por outros investigadores[70], aqui deixaremos alguns apontamentos salientes da análise dos actos de fretamento que compulsámos no cartório notarial de Vila do Conde e, esporadicamente, no do Porto, e que envolvem, de forma maioritária, mas não exclusiva, embarcações da vila em estudo. A abordagem que aqui desenvolveremos, superficial nas suas intenções, tem como único objectivo aclarar a

---

65 Idem, lv. 9, fl. 98v.-102v.

66 Na ausência de uma menção específica, neste acto de fretamento, à tonelagem total de carga, utilizámos como base de cálculo, de acordo com o já adquirido, valores totais de transporte de mercadoria entre as 50 e as 80 toneladas.

67 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 14, fl. 102-104v.; lv. 16, fl. 165-167v.; lv. 19, fl. 143-146v.; lv. 21, fl. 174v.-176; 3ª sr., lv. 1, fl. 73-74.

68 Idem, lv. 6, fl. 91v.-94v.

69 Incluímos na nossa análise, até este momento, apenas os registos de fretamento patentes nos cartórios notariais de Vila do Conde e referentes à prestação de serviços de mestres da vila a mercadores internos ou exteriores, ou de mestres exteriores a mercadores da vila. Neste *item*, e para atingir a maior abrangência possível na tipificação de mecanismos de frete, recorreremos a todos os actos de fretamento que incluem percursos ultramarinos, podendo-nos servir, sempre que tal for considerado pertinente, quer daqueles efectuados no cartório da vila mas envolventes de agentes externos, outorgantes quer como fretantes, quer como fretadores, quer ainda daqueles que pudemos compulsar no cartório notarial do Porto e que envolvem agentes de Vila do Conde e de Azurara.

70 Referimo-nos em particular a Leonor Freire Costa, que se encontra a preparar uma dissertação de doutoramento sobre transportes marítimos para o Brasil.

forma como se processava esse mecanismo essencial do transporte marítimo ultramarino a serviço de terceiros, de modo a articular esses dados com esquemas de remuneração e formas paralelas de participação noutros sectores de intervenção económica, como seja o comércio ultramarino.

Importa, desde já, sublinhar a ideia de que existem parâmetros de actuação e comprometimentos globais, como ocorre com as obrigações contratuais cabíveis a cada uma das partes envolvidas, entidade fretante e fretador, mas também formas e tendências particulares, impostas pela especificidade das rotas percorridas, das estratégias comerciais que lhes assistem e das cargas transportadas.

Com efeito, nos circuitos de transporte que se dirigem aos arquipélagos atlânticos predominam os fretamentos efectuados por agentes isolados (14 em 24 casos), enquanto na rota do Brasil a quase totalidade dos contratos aponta para fretamentos conjuntos, envolvendo de 2 a 7 mercadores, oriundos de Vila do Conde, Porto e Viana, sendo apenas 1 deles contratado por um só armador do Porto. O volume das cargas, a que já nos referimos, e o preço do frete, a que igualmente nos referiremos, explicam só por si, esta circunstância.

Quanto à distribuição das cargas pelas entidades fretadoras, e para além do que ficou dito acerca dos fretamentos individuais ou conjuntos, há ainda a possibilidade de integração de outras parcelas menores de mercadoria na embarcação, mesmo em casos de fretamentos individuais. Assim, prevê-se que, quando a carga não se encontrar completa, possa o mestre integrar outras parcelas de mercadoria, cujo frete tanto reverte para si[71], como para o principal fretador[72]. Na verdade, uma das prevaricações mais punidas é precisamente a do não cumprimento da exclusividade e integridade do frete quando mencionada, cláusula que não inviabiliza, porém, o transporte de carga pelo mestre e pela tripulação, em porções totais que não nos permitem apontar percentagens médias em relação à totalidade da carga real ou potencial a transportar pela embarcação que integram, como vimos.

Entre os aspectos comuns a todos os contratos, destaquemos as obrigações contratuais do mestre e senhorio da embarcação, entidade a quem cabem os compromissos implícitos na formulação reproduzida, apenas com ligeiríssimas diferenças, na totalidade dos contratos: "... *dar o dito navio bem aparelhado velejado e amarinhado e boas amarras e batell equipado e ho navio estanque de quilha e costado como cunpre e he neceçario pera seguimento de tall viagem...* " [73].

Por sua vez, ao mercador, entidade fretadora, cabe o cumprimento de obrigações assumidas em torno de tempos de carga e descarga da mercadoria, do

---

[71] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 1, fl. 100v.-103.
[72] Idem, lv. 14, fl. 102-104v.
[73] Idem, lv. 22, fl. 40v-41.

pagamento das "avarias costumadas"[74], taxas de aportagem e tributações diversas definidas em cada porto de desembarque[75], o cumprimento dos prazos de pagamento dos fretes nas escalas designadas e o fornecimento de batéis de terra para se efectuarem as operações de carga/descarga, assim como a remuneração aos pilotos de entrada e saída de barras, quando necessários[76].

Neste enunciado, como na globalidade dos contratos, não se clarifica a quem caberia dispor a carga na embarcação, afigurando-se-nos que essa seria uma responsabilidade dominante do mestre e tripulação, até para se cumprir a sua distribuição equilibrada, pressuposto fundamental para uma navegação segura. O mesmo tipo de preocupação está, de resto, patente nas expressões, disseminadas em todos os actos de fretamento que não discriminam totais de carga, de que a sua quantidade deveria ser de molde a assegurar que o navio fosse carregado, mas não sobrecarregado. Em alguns dos contratos explicita-se, porém, que a distribuição da carga se fará debaixo da coberta e em cima desta, ou somente debaixo dela, e num deles exprime-se a possibilidade de o próprio armador diligenciar a sua distribuição. Diz-se num fretamento de 1591 com destino às Canárias: "*... todo lhe tomara he caregara demtro no dito seu navio debaixo he em syma da cuberta de maneira que va caregado he não sobrecareguado he queremdo elle fretador dar arrumada que o arrume o fara he não o querendo dar elle mestre com a gemte do navio o fara...*" [77].

O transporte de determinado tipo de produtos, como o sal, pressupõe ainda a preparação prévia do navio, o seu isolamento com sebo, prevendo-se que a aquisição deste produto seria da responsabilidade do mercador. Assim se discrimina num acto de 1596, em que se estipula que, além do frete contratado, deve o mestre receber uma arroba e meia de sebo para untar o navio[78].

Obrigação igualmente candente, em particular desde a publicação, em 1571, de uma provisão de D. Sebastião, que confirma uma outra, de idêntico teor, de 1557, é a

---

[74] Sobre o conceito de "avarias" e suas variáveis: "avarias ordinárias ou costumadas" e "avarias grossas", vide COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, pp. 218-224.

[75] Em dois dos contratos, em que vêm mencionados os valores a pagar para as ditas "avarias costumadas", estes contabilizam-se na ordem dos 10% do total. Assim ocorre num contrato de 1578, um fretamento com destino à Madeira e Canárias, em que se estipula o pagamento de 2.000 reais por tonelada de mercadoria, acrescidos de 200 reais por tonelada para avarias, ou num outro de 1600, com destino ao Brasil, em que aos 6.000 reais, preço base por tonelada de carga se somam 600 reais por tonelada para o mesmo fim (cf. A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr, lv. 8, fl. 204-207; lv. 22, fl. 40-41.

[76] Embora a formulação geral dos contratos pressuponha que a descarga da mercadoria é de obrigação do mercador, em alguns casos prevê-se a possibilidade de o batel do navio poder efectuar parte desse serviço. Tal se verifica, por exemplo, num fretamento de 1585, com destino à Madeira, em que se especifica: "*...os arcos e pipas se descaregarão com o batel do navio he as mos he fardos com bates de terra...*" (A.D.P. - Fundo Notarial.V. Conde, 1° cart, 1ª sr., lv. 1, fl. 137, ou num outro de 1592, com descargas previstas nas ilhas de Tenerife e da Palma, nas Canárias, em que se explicita: "*... dando o tempo lugar a se descaregar a dita mercadoria com ho batel do navio com elle se descaregara ou levara a fazenda pella agua em carrasados he nam dando a isso o tempo lugar lhe dara batel de terra com que ho façam...*" (Idem, 1ª sr., lv. 18, fl. 46).

[77] Idem, lv. 16, fl. 165v.

[78] Idem, lv.19, fl. 145v.

do equipamento de defesa da embarcação, que inclui o seu apetrechamento em artilharia, estipulado em conformidade com o porte do navio e a sua concreta funcionalidade[79]. O diploma é claro ao estipular quais as embarcações abrangidas por essa exigência: todas aquelas que se situassem acima de 30 toneladas ou as que, mesmo de menor tonelagem, andem a pescar além do castelo de Arguim e na costa da Berbéria[80]. Nelas caberiam, por certo, todas aquelas contidas na base de dados com que trabalhamos. Essa realidade, a do obrigatório apetrechamento militar da embarcação, só aí surge configurada, porém, desde 1578, e a partir de 1598 com maior incidência. No primeiro contrato, de 1578, estipula-se que : "... *da artilharia que for nesecareo* (sic) *pera o dito navyo levar paguarão della he das monições quada hum a metade* "[81]. Como testemunho da diversidade de práticas citemos um registo de 1598, no qual o fornecimento de armas e munições cabe inteiramente ao mestre[82], e um outro de 1615 em que essas incumbências são de novo partilhadas: ao mestre cabia fornecer as armas defensivas e ao mercador a pólvora[83].

A variabilidade imposta pelos circuitos e pelas escalas atrás referidos, assim como pelos tempos de carga e descarga, explicam, por sua vez, a duração média prevista para esses actos de transporte. Assim, não nos detendo no tempo médio de duração da viagem, a que os documentos não se referem, ou nos percursos concretos desses circuitos, dos quais se diz explicitamente em dois contratos serem do exclusivo arbítrio do mestre e piloto da embarcação[84], calculemos os tempos médios de escala em cada porto.

Dos contratos analisados cujo destino é o Brasil, chegámos às seguintes conclusões. Na Madeira e Canárias, portos em que fundamentalmente se carregam vinhos, estacionavam as embarcações entre 4 e 12 dias[85]; em Cabo Verde, menciona um dos contratos 6 dias de escala[86]; em Angola, onde o tráfego de escravos implica exigências concretas de compra e acondicionamento da "carga" e mecanismos legais a cumprir, a demora estende-se até 5 meses[87], enquanto no Brasil o embarque da carga de retorno pressupõe estadias que vão de 40 a 80 dias, sendo o prazo de 2 meses o mais vezes citado.

Em síntese, uma viagem ao Brasil com retorno a Vila do Conde, Viana ou Porto e com escala nas ilhas atlânticas, implica tempos de aportagem da ordem dos 2 meses e meio a 3 meses, enquanto a complexidade patente num dos actos notariais referidos, envolvendo escalas na Madeira, Brasil e Angola com retorno ao Brasil, chega a

---

[79] Publ. FERREIRA, J. A. Pinto - *op. cit.*, pp. 335-360.
[80] *Ibidem*, pp. 342-343.
[81] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 8, fl. 202 - 206v.
[82] Idem, lv. 10, fl. 15-17v.
[83] Idem, 3ª sr., lv. 12, fl. 75v.- 77v.
[84] Veja-se, como exemplo, o articulado de um fretamento de 1596, com destino à Madeira e Canárias: "... *he na navegação sera como lhe elle mestre he pilloto melhor pareser...*" (Idem- 1ª sr., lv. 19, fl. 174v.).
[85] Idem, lv. 4, fl. 212v.-216v. ; lv. 6, fl. 91v-94v.; lv. 8, fl. 204-207; lv. 9, fl. 98v.-102v.; Idem. Porto - Pol, 3ª sr., lv. 107, fl. 192v.-194v.
[86] Idem. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 6, fl. 91v-94v.
[87] Idem. Porto. Pol, 3ª sr., lv. 107, fl. 192v-194v.; lv. 44, fl 40v-41v.; Idem. V. Conde, 1ª sr., lv. 4, fl. 212v-216v; lv. 6, fl. 91v-94v.; lv. 8, fl. 204-207.

totalizar cerca de 9 meses de escalas efectuadas nos portos referidos, se somássemos aos totais citados no documento o tempo de recarga do navio com destino ao reino[88].

O não cumprimento dos prazos estipulados pressupõe a aplicação de multas que poderão ir de 1.000 reais/dia (valor aplicado num frete de 1580 com destino à Madeira) a 10 cruzados (4.000 reais), sendo o valor de 5 cruzados o que domina nos contratos celebrados após 1590, passando por valores intermédios de 1.200/1.400/1.600 reais/dia. Diz-se explicitamente que tal multa é aplicada para a embarcação e companha, isto é, destina-se a amortizar os prejuízos provocados pelo prolongamento da paragem do navio, e a alimentar e pagar soldo extraordinário à sua tripulação. Como em qualquer outro acto contratual, são ainda previstas multas para o não cumprimento, por qualquer uma das partes, do clausulado geral do contrato, as quais apontam para um valor dominante de 100 cruzados, ou seja, 40.000 reais, assegurados pelos bens dados como garantia, os quais compreendiam, no caso do mestre, o valor de frete e a própria embarcação com os seus apetrechos de bordo[89].

A complexidade, o risco e a duração das viagens referenciadas determinam, de igual modo, diferenças assinaláveis no valor do frete a pagar, cuja variabilidade se deve também, e em grande medida, aos efeitos da inflação. Com efeito, para além da distância a percorrer e do tempo de duração média de cada viagem e torna viagem, outros factores parecem ter interferido na determinação da taxa de frete. As conjunturas políticas ou político-militares, responsáveis por factores de risco diferenciados, o próprio tipo e volume de mercadorias (não é idêntico, num mesmo acto de transporte, o preço a pagar por tonelada de açúcar, algodão ou pau brasil, por exemplo), as oportunidades de fretamentos de torna-viagem, diversas de porto para porto, são, sem dúvida, factores a ponderar. Michel Mollat[90] e Jacques Bernard[91] evidenciam, em estudos monográficos, o protagonismo de algumas destas variáveis, às quais poderíamos fazer ainda acrescer, tal como fez Leonor Freire Costa[92], a própria tonelagem de carga da embarcação envolvida, tornando-se, por certo, mais baixo o valor médio por tonelagem de carga em embarcações de maior porte, desde que rentabilizado o seu espaço de transporte.

Envolvendo, porventura, estes e outros factores de incidência diferencial, os valores totais de frete praticados na nossa amostragem, assim como os valores médios por tonelada de mercadoria, encontram-se sistematizados no apêndice A. 27, que organiza os dados compulsados em função das rotas, tipo de contrato (ida ou ida/volta), produtos

---

[88] O tempo explicitamente referido totaliza, no contrato, 6 meses e 20 dias, assim distribuídos: 10 dias na Madeira, 40 dias no Brasil e 5 meses em Angola. Se a este valor somássemos mais 2 meses, tempo médio de carregamento de mercadorias com destino ao reino, chegaríamos ao valor de 8 meses e 20 dias.

[89] Com efeito, em apenas um dos contratos é ventilada uma penalização de 500 cruzados (A.D.P. - Fundo Notarial. Porto, Po1, 3ª sr., lv. 107, fl. 192v-194v.).

[90] MOLLAT, Michel - *Le commerce maritime normand à la fin du moyen-âge*, Paris, 1952.

[91] BERNARD, Jacques - *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-1500)*, vol. II, Paris, SEVPEN, 1968.

[92] COSTA, Leonor Freire - *op. cit.*, pp. 225-226.

transportados e volume total da carga, variáveis que atrás identificámos como pertinentes à análise desta questão.

Uma vez mais, as rotas das Ilhas Atlânticas, em particular da Madeira e Canárias, revelam-se de difícil apreensão e estudo através dos dados de que dispomos. Com efeito, é certo que se encontram referenciados valores totais de frete, mas desconhecemos a capacidade efectiva de carga e, portanto, a taxa de frete. Por outro lado, não é indiferente que o valor total do frete se refira a circuitos para a Madeira, para as Canárias, ou para as Canárias com prévia escala na Madeira. Aqui interfere o factor distância/tempo.

O único parâmetro de comparação é oferecido pelo valor de frete por milheiro de arcos e pipas, ainda assim de difícil comparação, devido à diversidade das rotas em que vem mencionado. Remetendo-nos à da Madeira, se compararmos o valor por milheiro de arcos e pipas apresentado para 1575 (1.900 reais: média entre 1.200 reais/milheiro de arcos e 2.600 reais/ milheiro de pipas)[93], com o de 1585 (3.500 reais)[94], obteremos um aumento da taxa de frete da ordem dos 84% num período de 10 anos.

Do mesmo modo, a diferença entre um valor de frete de ida para a Madeira e Canárias em 1578 (50.000 reais)[95], quando comparado com um outro de 1596 (90.000 reais)[96], aponta para um crescimento semelhante, da ordem dos 80%, mas num maior período de tempo: 20 anos. O desconhecimento do volume efectivo da carga transportada, num e noutro caso, dificulta uma rigorosa aferição das taxas de crescimento do valor dos fretes.

A rota dos Açores fornece indicadores mais consistentes: o aumento de 1.110 reais / tonelada de frete em 1566 para 4.400 reais pela mesma unidade de volume, em 1598[97], apresenta, para um período de 30 anos, uma tendência de crescimento muito mais elevada: da ordem dos 400%. Afigura-se-nos pouco pertinente ensaiarmos, a partir daqui, o cálculo de taxas anuais de crescimento, já que este não foi, como se sabe, uniforme, sendo reconhecida uma muito maior incidência da inflação no final dos anos 80 e nos anos 90 de Quinhentos.

Em termos de montantes, e de taxas de frete, estamos perante uma realidade bem diversa daquela plasmada em três referências a fretes efectuados pela Casa da Guiné em 1504 e 1505 a senhorios de embarcações de Vila do Conde para transporte de trigo entre a Flandres e Lisboa. Aí deparamo-nos com uma taxa de frete, ao que parece tabelada, de 400 reais /tonelada de carga[98].

---

[93] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 7, fl. 27v.- 29.
[94] Idem, lv. 11, fl. 136v.-138.
[95] Idem, lv. 8, fl. 213-225.
[96] Idem, lv. 19, fl. 143-146v.
[97] Idem, lv. 3, fl. 76-79 e Idem. Porto, Po2, 1ª sr., lv. 10, fl. 15-17v.
[98] Cf. A.N.T.T. - N.A. 799. O cálculo da tonelagem de carga foi efectuada a partir da menção aos moios de trigo transportado, numa equivalência de 2 moios = 1 tonelada, valores apresentados por COSTA, Leonor Freire (*op. cit.*, p. 225). Quanto ao resultado apurado para o valor de frete por tonelada, 400 reais,

Na rota do Brasil encontramos, de resto, a mesma ordem de inflação detectada na rota dos Açores. Quando comparado o preço de frete por tonelada de carga em 1568/1578/ 1595/1600, quer em circuitos de ida, quer de volta, apurámos a seguinte distribuição:

Quadro 59

Valores da tonelada de frete na rota do Brasil

Anos	Ida	Taxa de crescimento anual	Volta	Taxa de crescimento anual
1568	1.000 rs.	-	4.400 rs.	-
1578	2.000 rs.	5%	5.200 rs.	1,5%
1595	4.000 rs.	2,9%	-	-
1600	6.000 rs.	6,6%	-	-

Fonte: Apêndice A.27

Centrando-nos nos valores dos fretes de ida deparamo-nos com índices de crescimento da ordem dos 100% entre 1568/1578 e entre 1578 e 1595, sendo de 50% o aumento de valor nos últimos cinco anos (1595 e 1600). A comparação entre 1568 e 1595 e 1600 apontaria para tabelas de crescimento exponencial, da ordem dos 400% para 1595 e 600% para 1600. Algo diverso parece ocorrer com o frete do açúcar, em que se verifica um aumento de apenas 15% entre 1568 e 1578.

Quando tomados em termos absolutos, procedimento que não contempla as tonelagens de carga, os valores de frete de ida e volta revestem diferente significado em 1568, ano em que é apurado um total de 270.000 reais e 1578, em que o frete soma um valor superior a 548.000 reais, sensivelmente equivalente à duplicação do valor em causa. Acréscimo idêntico deveria ter ocorrido em relação a 1595, em que o valor mencionado (450.000 reais) se reporta apenas à carga de 150 escravos a transportar entre Angola e Brasil, não sendo possível calcular o valor atingido pelos subfretes referentes ao transporte de mercadorias entre a Madeira e o Brasil e entre este espaço ultramarino e Angola, escalas de abastecimento e descarga igualmente identificadas no documento. Arriscando uma estimativa global, cremos poder afirmar que um contrato desta natureza, envolvendo, como vimos, cerca de 9 meses de duração, não deveria estar longe dos 750.000 reais de frete.

Quando comparados estes valores com os montantes que estimámos como investimento necessário à construção de uma embarcação nestas mesmas décadas, parece claro que o valor total de um frete relativo a uma viagem de ida e volta ao Brasil seria muito aproximado do próprio valor da embarcação ao sair dos estaleiros. Isto não

em tudo se conforma com o que sabemos acerca do tabelamento oficial dos fretamentos feito no reinado de D. Manuel. Acerca desta matéria vide *Ibidem*, pp. 224-225.

significa que esse investimento fosse amortizado numa única viagem, já que teremos que contar com os gastos a efectuar com a tripulação, apetrechamento do navio, seguros e taxas, mas cremos poder afirmar que o seria em quatro ou cinco viagens, tomando como média um fretamento anual desta natureza. Realidade algo diversa é apresentada para os circuitos de transporte que envolvem, por exemplo, os arquipélagos atlânticos. Se cruzarmos estas estimativas com o perfil da frota naval que descrevemos, estamos perante estratégias de investimento muito precisas, informadoras também de distintas taxas de rentabilidade.

Ainda que fragmentários, estes números, referentes a taxas de aumento de valor de preço de frete, não se apresentam senão como índices aproximativos a uma realidade de difícil apreensão, e como valores de cotejo para outros investigadores que se dediquem à averiguação desta matéria. Note-se, de momento, que nenhum dos valores mencionados, nomeadamente os referentes às cargas de retorno, se aproximam dos 8.400 reais/tonelada citados por Leonor Freire Costa a partir de um contrato de fretamento para o Brasil celebrado em Lisboa no ano de 1592, e referente ao transporte de açúcar[99]. Ainda que aplicando ao valor base de 1578, 5.200 rs./tonelada de frete, a taxa de inflação obtida para os fretes de ida entre 1578 e 1595 (2,9%), o valor que apuraríamos para 1592 seria o de 7311 rs./tonelada. Se atendermos a que a taxa de crescimento anual obtida para o período de 1568/1578 é sensivelmente menor no percurso de volta do que no de ida, apontaríamos, em 1592, para valores ainda inferiores ao citado. Estaremos perante taxas de frete notoriamente diferenciadas, pesando a centralidade de Lisboa como factor de inflação?

O pagamento dos valores de frete mencionados obedece, por outro lado, a um esquema global de reembolso que pressupõe o seu fraccionamento em função das parcelas de produto descarregado nas várias escalas, quando estas existem[100], e um prazo calculado a partir, ora da data da chegada a esse porto, ora da efectiva descarga da mercadoria. Em termos de intervalos médios, obtemos, em portos-escala ou portos-destino, tempos que vão, nas Ilhas Atlânticas, desde o pagamento imediato após a descarga[101], aos 12 dias posteriores, passando por prazos de 1, 3, 4, 6, 8 e 10 dias de intervalo[102], sendo o prazo de 8 dias o mais frequente, porque patente em 4 dos 13 actos

---

[99] Ibidem, p. 214.

[100] Esta premissa é válida, tanto para a rota da Madeira e/ou Canárias, quanto para a do Brasil. Na primeira são frequentes as descargas sucessivas em vários portos (Funchal, mas também Tenerife, Palma e Grã Canária), devendo cada parcela de frete ser solvida tendo como base de cálculo a mercadoria descarregada. Também na rota do Brasil esse mecanismo funciona, sendo os fretes de ida e volta diferenciados e liquidados nos respectivos portos de descarga.

[101] Veja-se, por exemplo, o contrato contido in A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 18, fl. 44-47.

[102] Idem - lv. 1, fl. 100v.-103; lv. 2, fl. 5-7; lv. 4, fl. 210-211v.; lv. 9, fl. 42v.-44; lv. 11, fl. 112v.-114v.; fl. 136v.-138; lv. 15, fl. 60v.-63v.; lv. 16, fl. 165-167v.; lv. 19, fl. 143-146v.; lv. 19, fl. 173-177; lv. 21, fl. 174v.-176.

em que o prazo é contabilizado[103]. Será, ainda, de salientar que os prazos menores, de 3 e 4 dias, ocorrem em actos celebrados já nos anos 90, mais precisamente em 1596 e 1597.

Quanto à rota do Brasil, e aos pagamentos aí saldados, o prazo é manifestamente mais dilatado, o que é compreensível se atendermos à demora aí registada para recarga da embarcação, à qual já nos referimos acima. O intervalo de tempo concedido vai de 15 a 30 dias após a chegada ao porto de destino[104]. Por fim, no que se refere à conclusão do frete, e quando isso corresponde à chegada ao reino, os prazos mencionados vão de 8 a 20 dias após a descarga final, sendo o valor predominante de 15 dias[105].

A serem cumpridos estes prazos, o intervalo de tempo que medeia a conclusão da operação de transporte e a total solvência do frete não é, de todo, impeditivo da viabilidade financeira da actividade de transporte marítimo a serviço de terceiros. A realidade deveria ser, todavia, diversa do clausulado normativo. Com efeito, várias procurações para cobrança de fretes previamente efectuados apresenta-nos um quadro bem distinto. Uma delas refere-se ao pagamento de 1/3 do frete de uma nau que o ano precedente havia sido fretada para o Brasil, não sendo, porém, do nosso conhecimento se essa dívida era assumida pelo fretador ou pelos parceiros que possuíam os restantes 2/3 da embarcação[106]. Outras reportam-se a cobrança de dívidas e à quitação de contas relativas a fretes feitos a serviço régio, sendo do conhecimento geral as demoras implícitas a qualquer cobrança mediatizada por instituições centrais, nomeadamente pelas Casas da Guiné, Mina ou Índia[107].

1.2.5. Adiantamentos, crédito e mutualismo: os mecanismos financeiros do negócio

Debrucemo-nos, por fim, num outro mecanismo que assiste ao pagamento dos fretes estipulados: a possibilidade de ocorrerem adiantamentos ao pagamento final, os quais deveriam ser descontados, ora nas prestações a fazer nas escalas intermédias, ora na sua liquidação final. Este procedimento torna-se num instrumento nuclear para o funcionamento do sistema, na medida em que diminui as margens de investimento prévio exigidas ao senhorio da embarcação para aparelhamento e apresto da embarcação e para a selecção e abastecimento da tripulação, viabilizando a prestação desse serviço com menos dispêndio de capital próprio.

---

[103] Note-se que, para além destes, existem quatro outros que referem que o pagamento se fará após a descarga, sem que fique claro que isso corresponda a um pagamento imediato.
[104] A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 4, fl. 212v.-216v.; lv. 6, fl. 91v.-94v.; lv. 9, fl. 98v.-102v.
[105] Idem, lv. 14, fl. 102-104v.; 1ª sr., lv. 4, fl. 212v.-216v.; lv. 6, fl. 91v.-94v.; lv. 8, fl. 204-207; lv. 9, fl. 98v.-102v.
[106] Idem, lv. 2, fl. 177v-179v.
[107] Cf. Idem, lv. 8, fl. 21v-22v. e 37-39v.

Importa, porém, que se esclareça que esse procedimento não é identificado como prática generalizada. Apenas o identificamos na rota da Madeira e Canárias, desde 1592, e com valores de adiantamento que não excedem os 12% do total[108]. Quanto à rota do Brasil, essa prática está documentada desde 1578. As percentagens adiantadas não se revestem, contudo, de grande clareza. Assim, num dos contratos o adiantamento corresponde a cerca de 10% do total (50.000 reais num total calculado de cerca de 550.000 reais de frete)[109]. Nas restantes duas ocorrências, refere-se uma prestação prévia de 50.000 reais a descontar no frete de retorno, e a possibilidade de um reforço de mais 50.000 reais a descontar no frete de ida, mas num total não mencionado[110], e num outro refere-se o adiantamento de tudo quanto fosse necessário para preparar, no Brasil, a viagem até à escala seguinte: Angola, sem que se contabilizem valores totais ou parciais[111].

Neste último caso, esclarece-se que esse adiantamento deveria ser descontado no valor final do frete sem qualquer outra taxa ou valor de seguro, sendo este da responsabilidade do mercador. Isso corresponde, contudo, a uma excepção. Com efeito, essa prática não se encontra, na globalidade dos instrumentos em que é identificada, isenta de custos para o senhorio da embarcação fretada, já que este passa a assumir o risco sobre o montante adiantado, o que pressupõe que o deverá devolver caso o fretamento não se conclua por responsabilidades que lhe sejam imputadas, ou que deverá sobre eles fazer um seguro. Num dos contratos analisados essa é, de resto, uma cláusula básica: a subtração do valor de 50.000 reais a efectuar no final deverá ser acrescida do valor do seguro de ida e volta e, no caso de um novo adiantamento de 50.000 reais a saldar na escala a efectuar no Brasil, especifica-se que o valor a subtrair seria de 55.000 reais, correspondente ao acréscimo referente ao seguro de ida, calculado a uma taxa de 10%, e feito pelo próprio mercador[112].

Esta é, de resto, uma realidade que escapa quase por completo ao olhar do historiador: a análise dos riscos e da sua prevenção. Referimo-nos, naturalmente, a formas de seguro efectuadas sobre embarcações e seus apetrechos e aparelhos, sem que sobre esta matéria possamos compulsar dados muito consistentes. Seria esta prática esquiva aos hábitos dominantes? Não o cremos, até pelos montantes envolvidos pela eventual perda de uma embarcação, fenómeno que não é, de todo, estatisticamente improvável, em particular desde as décadas de 80/90 de Quinhentos, em que a instabilidade político-militar infligia baixas consideráveis. De resto, indícios indirectos testemunham que essa prática existia, só que mediatizada por agentes e mercadores

---

[108] Os três registos que o identificam apontam para percentagens de 12,5, 5 e 10%. Veja-se, respectivamente, idem, lv. 18, fl. 44-47; lv. 19, fl. 143-146v.; lv. 19, fl. 173-177.
[109] Idem, lv. 8, fl. 204-207.
[110] Idem, lv. 9, fl. 98v.-102v.
[111] Idem. Porto, Pol, 3ª sr., lv. 107, fl. 192v-194v.
[112] Idem, lv. 9, fl. 98v.-102v.

exteriores a Vila do Conde. Talvez por isso mesmo, ela se encontre de modo geral ausente dos fundos documentais com que vimos trabalhando, os quais reflectem, acima de tudo, dinâmicas económicas e comerciais internas. Com efeito, entre os fundos documentais dos cartórios da vila, identificámos oito registos que confirmam a existência de apólices de seguros que têm embarcações ou especificamente embarcações e seus fretes como objectos segurados. Escalonados pelas décadas de 1560 (três registos), de 70 (dois registos), de 90 (dois registos), sendo o último de 1600, esses testemunhos apontam alguns valores totais de reembolso, assim como montantes a pagar pelas apólices.

A partir do cotejo desses dados, passível de ser efectuado em apenas um dos documentos, calculamos uma taxa de seguro da ordem dos 15%, valor superior aos 10% acima apurados para o frete efectuado no ano de 1579. Em concreto, e no documento que agora analisamos, de 1571, o senhorio de 1/3 de uma nau, ainda nos estaleiros, faz, sobre o frete de ida e volta à cidade da Baía, um seguro de 100.000 reais, dos quais paga 15.000 reais, ou seja, 15% do valor de reembolso. Contas feitas, no total, e no pressuposto de que os restantes senhorios procederiam do mesmo modo, o seguro a pagar por um frete de ida e volta ao Brasil, sobre uma nau que custara, em construção, 405.000 reais, mas cuja apólice de seguro seria de apenas 300.000 reais, totalizaria 45.000 reais[113]. Poderíamos a partir destes cálculos presumir, assumindo alguns riscos, e tendo em conta valores médios de frete nesse trajecto e para essa década, que acima apresentamos (400.000 a 500.000 reais), que o capital imobilizado para segurança da embarcação corresponderia a cerca de 10 a 15% do valor total do frete?

Importa que se diga que todos os restantes montantes de apólices mencionadas são inferiores aos que acabamos de mencionar, indo de 20.000 a 60.000 reais. O facto de partirmos, nesta nossa análise, de procurações para cobrança de seguros, ou de cartas de quitação de valores de apólice previamente liquidados por terceiros, coloca-nos perante algumas dúvidas. Em primeiro lugar, atendendo à prática corrente da propriedade conjunta de embarcações, não poderemos garantir que os valores mencionados se refiram a totais, podendo corresponder a parcelas pagas apenas por um dos senhorios, aquele que consta nesse particular acto notarial. Em segundo lugar, estando também documentada a prática de o seguro poder ser feito, de forma parcial, por diversos agentes seguradores, o mesmo poderá ocorrer com os valores de reembolso que se exigem a um ou outro desses agentes.

Documentando o que dizemos, remetemos para um registo de 1592, em que Sebastião Afonso Gaio, piloto, passa a terceiros procuração para receberem de três seguradores as quantias de 20.000, 10.000 e 20.000 reais, todas referentes ao seguro que haviam feito sobre a nau Nossa Senhora da Boa Viagem, e relativo ao percurso que fizera da Baía para a cidade do Porto[114]. Do mesmo modo, em 1597, dois outros pilotos de Vila

[113] Idem, 1ª sr., lv. 2, fl. 140-141.
[114] Idem, lv. 15, fl. 59v-60v.

do Conde requerem de Pedro Lopes, estante em Pernambuco, o reembolso de 20.000 reais relativos ao seguro que com ele haviam feito sobre uma nau que se perdera no percurso da ilha de S. Tomé para o reino, no ano de 1594, da qual eles eram senhorios em parte. Seria Pedro Lopes também segurador em parte[115] ? Mediante estas limitações à análise dos dados, o único registo que nos assegura algum rigor de cálculo é, pois, o que acima citámos, do ano de 1571.

Mais elucidativos revelam-se os documentos em análise sobre a residência dos agentes de seguros. Cinco desses registos apontam Lisboa como local de cobrança[116], um deles Pernambuco[117], e os restantes dois nada dizem[118]. Uma informação paralela, relativa a um fretamento para Antuérpia, apresenta a Espanha como outro dos locais onde se efectuavam este tipo de seguros sobre fretes[119]. Estes dados apenas confirmam o que acima afirmávamos sobre a localização exterior dos agentes ou casas seguradoras.

Retomando o nosso universo de trabalho, o dos actos de fretamento, aí identificámos, a par dos adiantamentos, a risco, de parcelas do valor total do frete a pagar, de que já falámos, uma outra prática corrente: a da concessão de empréstimos por conta do frete. Não se trata, ao que cremos, rigorosamente, da mesma realidade, já que, embora concedidos pelo mercador, pressupõem o pagamento dos respectivos juros, podendo, de resto, coexistir com a prática dos adiantamentos. Sobre estes corre-se o risco ou paga-se a respectiva taxa de seguro. Sobre aqueles estipula-se a sua devolução acrescida da respectiva taxa de juro. Assim ocorre num registo de 1598, em que aquele que freta adianta, ao pagamento do frete, 50.000 reais, ao mesmo tempo que entrega, por empréstimo, duas "partidas" de 34.000 reais, a devolver, como se disse, com os seus "ganhos e interesses". [120]

O recurso ao crédito para o apetrechamento das embarcações com vista ao seu fretamento emerge, ainda, como prática corrente em algumas procurações passadas por senhorios de embarcações a terceiros, nas quais sistematicamente se refere essa prática como instrumento para o corregimento, apetrechamento e fornecimento da embarcação envolvida[121].

Adiantamentos a risco por conta do frete e empréstimo marítimo, estratégias coexistentes e por vezes de difícil diferenciação, surgem, com frequência, como duas faces de uma mesma moeda. São, em essência, práticas financeiras que associam o fretamento a formas complexas de circulação de capitais e consubstanciam uma realidade devidamente assinalada por Jacques Heers a propósito de Génova: "*...le prêt ou le change*

---

115 Idem, 3ª sr., lv. 3, fl. 19.
116 Idem, 1ª sr., lv. 2, fl. 140-141; lv. 3, fl. 72v-73v; lv. 6, fl. 141-142v.; lv. 15, fl. 59v-60v; lv. 22, fl. 9v-10v.
117 Idem, 3ª sr., lv. 3, fl. 19.
118 Idem, 1ª sr., lv. 2, fl. 17v-19. 2° caderno; lv. 8, fl. 234-236.
119 A.N.T.T. - Feitoria Portuguesa de Antuérpia, cx. 4, mç. 5, doc. 2.
120 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 8, fl. 204-207.
121 Idem - 1ª sr., lv. 3, fl. 66-67 ; lv. 16, fl. 228v-229v.

maritime sont consentis par un marchand avec qui le patron est en relation d'affaires, parfois par le louer du navire lui-méme. C'est alors une simples avance de fonds qui est déduite des nolis dus au patron (...) Ainsi prêt à risque maritime et change maritime se présentent avant tout comme des operations de prêt destinées à faciliter l'armement du navire"[122].

Prática paralela é a de dar fretamentos, já contratados ou a contratar, como garantia do pagamento de empréstimos destinados à construção ou ao conserto de embarcações. Deste procedimento falámos já aquando dos meios de financiamento da construção naval, e aqui relembramos os seus contornos. Senhorios de embarcações que se encontram nos estaleiros, ainda em construção ou em reparação, recorrem ao crédito, o qual se propõem saldar com os valores a auferir com futuros fretamentos da mesma[123].

Constituindo-se como instrumento de financiamento prévio à própria actividade de transporte marítimo, o frete surge ainda como forma de investimento noutros domínios de intervenção económica, como seja o do comércio ultramarino, através da aplicação das parcelas do frete a receber em escalas intermédias na aquisição de mercadorias ultramarinas que se negoceiam, ou no prosseguimento da viagem, noutras escalas ultramarinas, ou no próprio reino. Desta matéria falaremos, porém, no capítulo que dedicaremos a essoutra actividade ligada às navegações ultramarinas.

Em síntese, e do que até agora expusemos resulta, pois, sublinhada a existência de uma grelha comum de actuação, aplicável à globalidade dos contratos inventariados e, por certo, a todos quantos se efectuavam por todo o reino e nesse período de tempo, a qual não é, todavia, impeditiva da inserção de especificidades que consubstanciam, afinal, uma grande versatilidade que assiste ao funcionamento dos mecanismos globais identificados, seja em termos do tipo de fretamento, preços por tonelada de frete, inclusão de passageiros, adiantamentos de valores de frete, prazos de pagamento ou, ainda, a formas peculiares de financiamento da actividade ou de reaplicação desse capital, as quais poderão assumir inclusive a forma de integração em armações comerciais. Todas estas são práticas que decorrem dos vários exemplos que acima fornecemos.

Por estudar ficou a composição das tripulações das embarcações que viabilizavam esse transporte marítimo, os montantes de investimento necessários ao "apetrechamento, velejamento e marinhagem" dos navios, a relação investimento/lucro, as margens de risco eventuais definidas pelas diversas conjunturas e carreiras marítimas. Na verdade, essa avaliação pressupõe análises diferenciadas a partir do tempo e dos circuitos envolvidos, já que não é indiferente analisar a realidade do transporte marítimo viabilizado

---

[122] HEERS, Jacques - *Gênes au XVème siécle*, Paris, SEVPEN, 1971, p. 209.
[123] Cf. registos de A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart.,1ª sr., lv. 3, fl. 66-67; lv. 1, fl. 53-56v; lv. 8, fl. 108-110.

por uma embarcação de 70 toneladas que efectue preferencialmente viagens com destino aos arquipélagos atlânticos ou aquele protagonizado por uma nau de 200 toneladas com destino ao Brasil. Nem essas realidades são equiparáveis nos anos 40 ou nas décadas de 80 e 90 de Quinhentos. Por outro lado, a frequente aglutinação de estatutos a que já nos referimos, a partir da qual o mestre, que é, em simultâneo, senhorio de uma embarcação, participa também no trato, senão como co-armador comercial, pelo menos auferindo de parcelas de transporte enquanto tripulante, interfere também no cálculo da rentabilidade do transporte marítimo viabilizado pelo fretamento.

A documentação de que dispomos não se nos afigurou auferir da consistência necessária à avaliação destas matéria com este grau de diferenciação. Alguns exercícios poderiam, no entanto, ser efectuados a partir de índices e equações ensaiadas para a globalidade do reino e para determinado período de tempo, em particular no que se refere aos investimentos na construção, constituição de tripulações e seu abastecimento, ou à amortização de valores de embarcações, enfim os relativos às taxas de rentabilidade. Essas estimativas foram feitas, porém, noutros contextos, para outras carreiras[124], e para realidades afectas ao poder central, distintas por certo, daquelas geridas pela iniciativa privada, pelo que nos dispensamos de as ensaiar para o nosso universo de trabalho. Esperamos que outros investigadores, com bases documentais mais dilatadas e consistentes, se possam lançar no tratamento destas matérias, nucleares para um mais profundo estudo da actividade de transporte marítimo do ponto de vista económico e financeiro. O que aqui nos mobilizou não foi, de resto, o estudo do negócio, mas o recenseamento de práticas significativas, cuja extensão e significado só poderão ser aferidas em contextos de comparação, envolvendo dados de todo o reino.

Importa, ainda, que desta exposição retenhamos o significado da actividade de transporte marítimo, viabilizado pelo acto de fretamento, enquanto agregadora de gente e de investimentos de Vila do Conde colocados ao serviço de outros sectores dinamizadores das actividades de navegação, como é o caso do comércio ultramarino. A correlação entre essas duas actividades é ainda estabelecida pelo facto de esses desempenhos serem, como veremos, frequentemente assumidos de forma paralela e complementar pelos mesmos agentes económicos. Isso mesmo se evidenciará no próximo capítulo.

O transporte marítimo como o comércio ultramarino estão, de resto, sujeitos a contingências comuns que afectam a sua projecção e desenvolvimento, e interferem nas referidas margens de lucro. Referimo-nos às vicissitudes que afectam a navegação em geral e que implicam a assunção de riscos, infligidos por causas naturais ou políticas e militares, de que os naufrágios e os ataques de corso são as manifestações mais visíveis e com maior projecção económica. Debrucemo-nos nos testemunhos de que dispomos

[124] Vd., por exemplo, as estimativas apresentadas por COSTA, Leonor Freire Costa - *op. cit.*, pp. 226-248.

sobre estes dois fenómenos, na sua relação com as actividades de navegação ultramarina accionadas pelos agentes marítimos vilacondenses.

1.3. Riscos e vicissitudes - naufrágios, corso e pirataria

A análise destes fenómenos, na única perspectiva da sua incidência em Vila do Conde, remete-nos para um dos capítulos mais sugestivos da história das navegações ultramarinas portuguesas, e para uma das áreas de trabalho que mais mobiliza o imaginário colectivo em torno de quadros dramáticos frequentemente exacerbados quando confrontados com dados concretos da investigação histórica. É, na verdade, inegável o dramatismo de determinadas experiências, quer em termos pessoais, envolvendo perdas de vida, penalizações corporais e submisão a cativeiro, quer em termos económicos, abarcando perdas de embarcações e de mercadorias. Dever-se-à, porém, recordar que as navegações ultramarinas sempre conviveram com esses factores de risco, dinamizando vectores de prevenção, sob a forma de iniciativas privadas ou políticas institucionalizadas que minoraram, tanto quanto possível, os efeitos negativos da sua incidência económica. A implementação de procedimentos mutualistas, por um lado, e todas as iniciativas legislativas que desde o reinado de D. Sebastião visam diminuir os riscos de ataque de corsários e implementar as capacidades de defesa das frotas do reino, através, quer do seu equipamento militar, quer da obrigatoriedade de navegação conjunta, ou "em conserva", medidas sistematizadas nos diplomas legislativos de 1569[125] e 1571[126], são disso exemplo.

De resto, importa que se distinga, em termos de análise, cada um dos factores mencionados, naufrágios, corso e pirataria, já que apresentam níveis de incidência diversa nas navegações ultramarinas. Com efeito, os naufrágios, de causa natural, apresentam um carácter aleatório muito mais acentuado do que o corso, decorrente de conjunturas político-militares bem precisas e diversas ao longo dos séculos XVI e XVII. Aos primeiros subjazem, sem dúvida, factores decorrentes, de forma maioritária, das próprias contingências geográficas e climatéricas que assistem às diferentes rotas. Daí que percorrer o oceano numa rota longitudinal, aquela que permitiu ligar Portugal, através das costas africanas, à Ásia, era tarefa de muito maior dificuldade e risco do que fazê-lo numa rota transversal, aquela que escalona o Atlântico ao longo dos paralelos, e em que se inscreve a navegação para o Brasil. Os resultados são conhecidos, assim como a maior incidência dos naufrágios na rota da Índia do que na do Atlântico. A prová-lo estão os numerosos relatos de viagens, compendiados nas narrativas antológicas de que a

---

[125] *Provisão de S. Alteza sobre as arqueações das Náos e Navios* in "Sistema ou Collecção de Regimentos Reaes", compil. José R. M. de Campos, Lisboa, Officina de Thaddeo Ferreira, 1785, t. III, fl. 355-362.
[126] Diploma publicado por FERREIRA, J. A. Pinto - *Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e do comércio ultramarino no século de Quinhentos*. "Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto", Porto, vol. 30, 1967, pp. 355-360.

"História Trágico-Marítima" de Bernardo de Brito, compilada no século XVIII, é paradigma exemplar[127].

A própria pirataria, praticada por agentes apátridas, por aventureiros sem norma de actuação ou motivações outras que não a do próprio saque, indisciplinados na execução de planos, viabilizada por hordas de banditismo privado, insere em si uma forte margem de imprevisibilidade. O vigor comercial de determinadas rotas, as promessas de cargas valiosas, o carácter mais ou menos organizado, do ponto de vista defensivo, de determinadas frotas navais serão, porventura, os únicos factores que interferem na maior ou menor incidência dos ataques e no perigo corporizado pelos piratas.

Pelo contrário, o corso é conjunturalmente influenciado por contextos político-militares precisos, cujo perfil define vítimas e incidências de ataque. Ainda que corso e pirataria sejam aparentemente mobilizados pela mesma motivação, o saque, e recorram a meios de actuação que não divergem em substância, apresentam-se como actividades diversamente organizadas e, enquanto tal, com margens de êxito e impacto psicológico e material diversos. Assim, o corso, organizado por estruturas políticas, que não só o aceitam, como o promovem, armado por estados de forte poder militar e naval, disciplinado por um suporte e uma hierarquia legalmente definida, dispõe de meios de actuação legal, institucional e material de muito maior impacto na vítima, já que materializam uma das formas possíveis de "guerra" entre potências hostis, que dispõem de meios para armar frotas de ataque de grande envergadura e apurada eficácia.

Este perfil apresenta, porém, como contraponto, a possibilidade de, através de negociações e de processos legais, se poder solicitar indemnizações por saque, quando restabelecidas as relações diplomáticas e políticas entre potências até aí beligerantes. Isto ocorre no período subsequente ao grave conflito marítimo luso-francês estabelecido entre D. João III e Francisco I na linha das tensões internacionais provocadas pela inabalável defesa da tese do "mare clausum" por parte dos monarcas portugueses, e da sua sistemática contestação, na teoria e na prática, por Francisco I [128].

Centremo-nos, pois, com mais detida atenção, em cada um dos factores de risco enunciados, remetendo-nos à problemática dos naufrágios. Saliente-se, desde já, que esses eventos não constituem experiências vividas apenas no decurso das viagens de longo curso. A própria saída ou entrada das barras no espaço continental oferece contingências susceptíveis de provocarem a ocorrência. São vários os testemunhos de que tais experiências se verificaram também no porto de Vila do Conde, em directa relação com as condições de passagem da barra, como atrás se referiu[129]. Aqui deixaremos

---

[127] Tomando outros exemplos editoriais mais recentes, citemos as obras de LANCIANI, Giulia - *Sucessos e naufrágios das naus portuguesas*, Lisboa, Ed. Caminho, (1997) e de GUINOTE, Paulo, *et allii* - *Naufrágios e outras perdas da "Carreira da Índia". Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.

[128] Vd. FERREIRA, Ana Maria - *Problemas marítimos entre Portugal e a França...*

[129] Vd. I. 2.1.3.

apenas dois apontamentos que o confirmam. Em 1560, um navio latino, propriedade de três mareantes da Figueira da Foz, entrou na barra do rio Ave "... *he sendo de dentro da Pedra do Caneyro derão com elle em sequo he em huma pedra caregado de cal como vinha omde abrio he se allagou...* "[130]. Do mesmo modo, em 1612, um navio procedente das Astúrias carregado de madeira naufraga no rio, obrigando à posterior recolha da mercadoria, entretanto espalhada pelo areal envolvente e a sua recarga em outra embarcação[131]. Não só a barra de Vila do Conde era propensa a estas contingências, já que o mesmo acontece em 1585 com uma embarcação de Vila do Conde, fretada no Brasil com destino a Viana, "... *a qual depois de estar dentro no rio da dita villa de Viana antes de ser descareguada se perdeo de todo he se desfez he della se sallvou aynda allguma ou a maior parte da caregua...*" [132].

Quanto aos testemunhos de relatos de naufrágios ocorridos no decurso de navegações ultramarinas, a documentação não fornece quaisquer pistas concludentes, elucidando apenas, na maior parte dos casos, que as embarcações se perderam[133]. Apenas em duas referências se menciona o local das ocorrências, uma no Rio de Frangelingos (topónimo claramente deturpado, que não conseguimos localizar), outra na Alemanha[134]. Estas menções não são senão testemunhos esparsos de uma realidade por certo bem mais frequente.

De maior abundância são as pistas que nos fornece a documentação consultada sobre ataques de corso e pirataria. Daqueles que incidiam sobre o porto da vila e sua população, e sobre as embarcações aí ancoradas, falámos já no capítulo referente às estratégias defensivas da urbe[135]. Centremo-nos, de seguida, sobre aqueles que aconteceram no decurso de actos de navegação. Um dos corpos documentais mais elucidativos é aquele que resulta dos pedidos de indemnização apresentados ao tribunal de Bayonne, na sequência da negociação do tratado de Lyon, de 1536, que põe fim aos conflitos marítimos luso-franceses jé referidos, bem como das inquirições efectuadas no reino, em particular em Guimarães, com o objectivo de recensear essas ocorrências.

Quarenta e sete navios de Vila do Conde atacados, correspondentes a 13,1% do total; 95 vítimas individuais, correspondentes a 6,7% de todo o universo nacional e a 15,2% daquelas que se contam como residentes em Entre-Douro-e-Minho[136], são números que evidenciam, por um lado, o protagonismo de Vila do Conde como entreposto marítimo e, por outro, a desproporção entre a capacidade de transporte marítimo, aferido através do número das embarcações tomadas, e o real envolvimento

---

[130] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 1, fl. 185v-187.
[131] Idem, lv. 27, fl. 134-135.
[132] Idem., lv. 11, fl. 72v.-75.
[133] Idem, lv. 1, fl. 167-168v.; lv. 2, fl. 140-141; lv. 2, 2° caderno, fl. 17v-19; lv. 3, fl. 72v-73.
[134] Idem, lv. 2, fl. 140-141; lv. 2, 2° caderno, fl. 17v-19.
[135] Vd. I. 2.3.1.
[136] Números cotejados no trabalho de FERREIRA, Ana Maria - *Problemas marítimos entre Portugal e a França...*, pp. 276 e 294-298.

populacional, aferido pelo número de vítimas individuais, não podendo este exceder, é certo, as limitações impostas pelo respectivo quadro demográfico, ele próprio consonante com as limitações territoriais que conhecemos como próprias do concelho. Lembremos que, segundo o censo populacional de 1527-32, a Vila do Conde não cabem mais do que 0,32% da população do reino e 1,6% do conjunto populacional de Entre-Douro-e-Minho. Esta correlação é sugestiva dos efeitos internos sofridos pelas perdas decorrentes das actividades do corso em geral e do corso francês da primeira metade do séc. XVI, de que agora tratamos, em particular.

As projecções internas desse fenómeno incidem, por sua vez, em grupos sociais muito específicos, já que são também bem delimitados os segmentos profissionais afectados. O que se quer dizer é que, quando comparado com o quadro nacional, os números referentes a vítimas que são fornecidas por Ana Maria Ferreira individualizam o caso de Vila do Conde em dois aspectos nucleares:

1. a maior ponderação atingida pela gente do mar em relação à totalidade das vítimas envolvidas. Contabilizados mestres, senhorios, pilotos e mareantes, estes abrangem 87% do universo de estudo, contra apenas 13% de mercadores, atingindo estes, no universo nacional, cerca de 30%;

2. a completa ausência de quaisquer outros ofícios, estatutos ou profissões que não os acima referidos, os quais atingem no conjunto de todo o reino, cerca de 10% do total, abrangendo cavaleiros, fidalgos, escudeiros, clérigos, oficiais administrativos e uma multiplicidade de oficiais mecânicos[137].

Os resultados apurados decorrem, por um lado, da peculiar estrutura socioprofissional da vila, a que já nos referimos, mas também do indiscutível protagonismo dos seus agentes náuticos nas navegações ultramarinas portuguesas. São, assim, os homens do mar, que viabilizam o transporte ultramarino, aqueles que mais sofrem com os assédios de corsários e piratas, e não tanto os mercadores, ou uma multiplicidade de segmentos profissionais que, como passageiros ou negociantes, integravam as viagens de navegação. Estoutra incidência é, pelo contrário, notória no conjunto das vítimas residentes na vila de Guimarães[138].

Identificadas as vítimas, reportemo-nos, no mesmo conjunto de dados, aos métodos de assalto e suas consequências. Remetemos, uma vez mais, para as conclusões apresentadas por Ana Maria Ferreira sobre esta matéria. Quanto aos procedimentos de assalto, estes indiciam vários tipos de penalizações, para além do roubo e dos prejuízos materiais decorrentes da captura de mercadorias, fato e dinheiro. Essas incidências envolvem, no caso das embarcações, o seu roubo e desvio para portos franceses, ou o seu afundamento, do qual decorre, quase inevitavelmente, o afogamento de tripulantes e passageiros. Ainda que pouco apetecível por motivos estratégicos, a captura da

---

[137] Os dados relativos à globalidade do reino foram cotejados a partir de Idem - *ibidem*, pp. 298-303.
[138] Cf. A.N.T.T. - C.C., I Parte, mç. 50, doc. 31, publ. PIMENTA, Alfredo - *op. cit.*

embarcação parece ocorrer, quando esta, nova, promete lucro por uso ou venda e, em particular, quando a transferênca da carga que transporta se torna problemática. Assim acontece com o sal, o ferro e, ao que cremos, o pau brasil. Ainda assim, roubo ou afundamento de embarcações foram registados por Ana Maria Ferreira em cerca de 20% dos ataques recenseados. Em termos de vítimas individuais e de castigos corporais, parecem abundar os casos de espancamento, decorrentes da violência inerente a qualquer acto de corso e tomada de embarcações e, em muito menos grau, a violência sexual, os ferimentos graves e a morte[139]. A estes maus tratos, acrescentariamos nós a captura de indivíduos e o seu aprisionamento por tempos variáveis.

Centrando-nos na amostragem que reconstituímos com testemunhos de ataques de que foram vítimas homens e embarcações de Vila do Conde, compulsados a partir dos fundos documentais para que nos remete o trabalho da autora citada, cremos poder ilustrar, com alguns exemplos concretos, ocorrências que plasmam estes métodos de assalto e suas consequências. Os casos apontados, que, tratando-se de uma escolha, são tributários de significativas margens de subjectividade, plasmam, tanto os procedimentos mais frequentes, quanto os excepcionais, que, pelo seu dramatismo, se destacam na nossa amostragem.

Assim, para além do sequestro das mercadorias, resultado mais frequente, são numerosos os casos de tomada da própria embarcação, documentada em 13 dos 47 casos[140], isto é, em cerca de 28% das ocorrências de corso que atingiram a frota naval da vila, valor ligeiramente superior ao apurado pela autora como média nacional. Ferimentos e mortes estão também registados. Citemos o caso de Francisco Gomes, mestre de uma embarcação, que em 1528 foi morto no decurso de um ataque de corsários bretões, efectuado na costa da Galiza, entre Baiona e Finisterra, sendo a embarcação, carregada de açúcares, igualmente tomada. Vejamos a descrição que João da Silva, mercador de Guimarães, faz da ocorrência:

" *E nesta tomadia os ditos framçeses mataram o dito francisco gomez mestre do dito navio e feriram dous marinheiros e nam deram tromentos a nenhuua pessoa por q. tamto q. tomaram o dito navio os meteram a todos em hu batell em que vieram a terra e elles framçeses levaram o dito navijo com os açúcares e mercadorias q. assij levaua...*"[141].

Sorte diversa teve, em 1538, a tripulação de uma embarcação que foi tomada e destruída, como testemunha uma carta de Fernão Rodrigues Pereira ao rei, dando conta de várias embarcações que tinham chegado ao porto de La Rochelle, sem tripulação, por esta ser lançada ao mar. Entre elas inscreve-se um navio da vila que estudamos:

---

[139] FERREIRA, Ana Maria - op. cit., pp. 291-293.

[140] A.N.T.T. - C.C., I Parte, mç. 12, doc. 90; mç. 50, doc. 31, publ. PIMENTA, Alfredo - *op. cit.*; mç. 60, doc. 145; mç. 219, doc. 76; II Parte, mç.173, doc. 46; mç. 213, doc. 86; mç. 217, doc. 6; mç. 219, doc. 67 e doc. 94; mç. 220, doc. 40 e doc. 64.

[141] Cit. PIMENTA, Alfredo - *op. cit.*, p. 8. Note-se, no texto, a referência à inexistência de tormentos, prática que não era de todo excepcional nestes ataques.

"... *neste porto da Rochella vymdo he navyo de Villa de Comde que vynha d' Emgratera/. Em xxbii deste mes pasado estava hum navio de Dyepa surto a entrada que vay pera Roma* (sic) *e como conheceo ho navyo ser portuges fez vella e se hos marynheiros se não acolheram a tera os botavam ao mar. Roubaram o navyo e depoys de não deyxarem nada quebraram todo ho navio...*" [142].

Citemos, por fim, a saga de João Afonso da Cortesa, mestre e senhorio da nau Stº Espírito, o qual, sendo atacado na costa portuguesa, junto ao Cabo de S. Vicente, transportando açúcar da Madeira para a Flandres, foi, para além de espoliado, capturado. Declara o próprio, em testemunho registado em 12 de Julho de 1538, mas reportando-se a uma ocorrência de 10 anos antes:

"... *e que alem dos ditos roubos quamdo a ele Joam Afonso lhe fora tomada a dita naao lhe foram feitas muitas offemsas e imjurias e lhe deram muitas feridas e o levaram e teveram preso em Crasuyque seis meses em huma casa metido...*" [143].

Pese embora o dramatismo dos relatos, e os montantes dos prejuízos invocados, que vão, segundo os valores apresentados no caso dos mestres e proprietários das embarcações tomadas, de 300 a 5 ou 6.000 cruzados, passando por indicadores intermédios da ordem dos 800 cruzados, não encontrámos, neste período de tempo, indicadores objectivos de que tais baixas tivessem afectado decisivamente o protagonismo naval da vila e dos seus agentes marítimos, ou de que tivesse comprometido a capacidade reactiva do seu porto na dinâmica das navegações ultramarinas. Pelo contrário, segundo os índices previamente apresentados sobre a frota naval e os agentes de navegação, a década de 40 parece corporizar um dos momentos áureos desse protagonismo, aferido, de forma incontestável, pelos registos de aportagem na feitoria de Antuérpia, também já estudados.

Pelo contrário, a actividade de corso e pirataria que desde as décadas de 70-80 afecta a navegação ultramarina portuguesa, protagonizada não só, e nem predominantemente por franceses, mas em particular por ingleses e holandeses, parece deixar marcas profundas e indeléveis no vigor naval do porto de Vila do Conde. À falta de indicadores precisos que permitam medir essa projecção, sirvamo-nos da subjectividade das reclamações do executivo da autarquia e dos dirigentes de alguns organismos sociais, remetendo para testemunhos já invocados. Lembremos que em 1589 os oficiais camarários declaram não poder o concelho dispor senão de 12 homens "... *e isto por a villa estar desfeita da navegação e muitos homens della se hirem viver ha Lixboa...*" [144]. Em carta de Novembro de 1625 de Filipe III, reproduz-se uma informação da confraria do Santíssimo Sacramento de Vila do Conde, segundo a qual muitas das suas carências

---

[142] A.N.T.T. - C.C., I Parte, mç. 60, doc. 145.
[143] Idem, mç. 62, doc. 30.
[144] A.M.V.C. - Lv. 23, fl. 114.

seriam decorrentes "... *da muita quebra e pobreza a que vierão os moradores da ditta villa, por causa das muitas naos, e gente que os inimigos e piratas tem levado della...*"[145].

A confirmar estas declarações invoquemos, por fim, os numerosos gastos registados nos livros da Misericórdia da vila e destinados a ajudar naturais e estrangeiros que aí chegavam espoliados e feridos na sequência de ataques de corso. As ocorrências compulsadas distribuem-se de 1585 a 1602, com manifesta incidência nos anos 1599/1600 (quatro em sete registos). Ainda que a ajuda prestada se dirija, fundamentalmente a não moradores na vila, a maioria estrangeiros, entre as menções documentais destaca-se a dádiva de uma esmola de 400 reais a um embarcado da vila, por vir tomado por corsários. Para além desta, destaque-se a referência, entre os assistidos, a 16 "Levantiscos" e a 13 outros "estangeiros", sem menção de naturalidade, os quais, para além de espoliados, se sujeitavam a imprescindível tratamento médico por ferimentos infligidos pelos atacantes. Estes, são, na maioria das vezes, identificados como ingleses. Apenas o registo de 1585 aponta os corsários como sendo franceses[146]. Os números e tendências apontados em tudo confirmam, tanto a consabida incidência desta actividade no universo marítimo do tempo, quanto os principais agentes de ataque. Aos ingleses teríamos, naturalmente, que juntar as numerosas e eficazes armadas holandesas que desde 1566, ano da sublevação dos protestantes contra a tutela espanhola e, mais ainda, desde 1576, ano do saque de Antuérpia pelos soldados espanhóis, visavam, de forma sistemática e particular, a frota mercantil portuguesa, para além da espanhola[147].

Poucos são, porém, os relatos concretos e pormenorizados das ocorrências que registámos, se exceptuarmos os que incidiam sobre o próprio porto da vila. Servindo-nos, de novo, dos registos notariais, não respigamos mais do que seis referências, distribuídas entre 1566 e 1622[148]. O reduzido número de registos, acrescido do seu carácter lacónico acerca das circunstâncias do ataque, da identificação dos atacantes e das próprias consequências do saque, não nos permite ensaiar qualquer análise de tendências, ou sequer destacar linhas de força predominantes. Remetemo-nos, assim, à evocação de alguns casos que sobressaem da reduzida amostragem.

Entre eles citemos a ocorrência de 1568 em que o alvo foi uma barca de pesca da vila que se encontrava na faina junto a Lisboa, tendo sido a embarcação danificada e capturados quatro dos seus tripulantes[149]. Se atendermos às circunstâncias descritas, cremos identificar outro dos objectivos dos ataques marítimos: a captura com vista ao resgate[150].

---

[145] Cf. informação da própria confraria, inclusa na carta régia. A.M.V.C. - A/188.
[146] A.S.C.M.V.C. - Lv. Rec./Desp. - Anos 1585; 1592/93; 1599/1600; 1600/1601.
[147] Vd., entre outros, e a propósito do surto do corso holandês, GUERREIRO, Luís R. - *O grande livro da pirataria e do corso*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996.
[148] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 3, fl. 129v.-130v.; lv. 4, fl. 149-150; lv. 7, fl. 85-86v. e 108-110; lv. 13, fl. 46-48; 3ª sr., lv. 3, fl. 19.
[149] Idem, 1ª sr., lv. 4, fl. 149-150.
[150] A dimensão desta realidade pode ser aferida através da instituição dos mordomos dos cativos. Vd.,

Um outro quadro é descrito numa procuração de 1575, através da qual Pedro Gonçalves Mourão, senhorio em parte de uma nau que retornava, integrada numa armada, da Ilha de S. Tomé, procura receber o que se salvara da referida embarcação, que havia sido tomada por corsários franceses, procedendo judicialmente contra o capitão da armada em que se inseria, se fosse provada a sua responsabilidade na ocorrência. Demonstrativo da efectiva implementação do alvará de D. Sebastião de 1571, o qual obrigava à navegação "em conserva", precisando quem deveria assumir o comando da armada assim formada, este documento atesta, também, a frequente ineficácia desta medida que pretendia ser de precaução, mas também de intimidação[151].

Anotemos um último testemunho que aponta para uma outra realidade possível: a eventual recuperação da mercadoria tomada, ou parte dela, a partir de uma circulação de informação que se nos afigura eficaz. Assim ocorre com 11 escravos e escravas, pertença de Jorge Fernandes, piloto, capturados com a nau em que iam. O teor da procuração explicita, em pormenor, as circunstâncias que assistem à ocorrência:

"*... por elle foi dyto que vindo elle este ano presente da Ilha de Sam Thome por pilloto da nao chamada Chaves (...) nella trazia onze espravos he espravas he a dita nao fora tomada por francezes he levada com os dytos espravos e mais mercadoria que nella vinha he ora lhe hera dyto que os francezes que asi tomarão deytarão a gente he os espravos em terra de Malpiqua que he no reino de Galliza he antre hos espravos que asi deitarão em terra deitarão alguns delle Jorge Fernandez...*" [152].

Por fim, um registo, já de 1638 e, portanto, extemporâneo em relação à cronologia por nós definida, explicita a outra face, geralmente não visível, desta problemática: o accionar de meios de retorno ao reino dos espoliados. No caso vertente, uma mulher vende, com autorização do juiz ordinário da vila, 1/4 de um campo para com esse valor pagar as dívidas que contraíra para enviar a seu marido o necessário para voltar ao reino, depois de ter sido tomado por inimigos[153].

O quadro traçado, de que ressaltam mais os traços de pormenor do que as tendências globais, impossíveis de aferir a partir do *corpus* documental disponível, aponta, afinal, algumas das incidências, na realidade local, de um fenómeno que, tendo contornos nacionais, afectou de forma determinante os fluxos de navegação ultramarina, em particular nas décadas finais do século XVI, identificando uma das mais sensíveis vicissitudes a que se sujeitavam todos quantos se investiam nas ligações marítimas ultramarinas. Em paralelo, outras ocorrências da mesma natureza, porventura menos conhecidas ou exploradas pela historiografia, emergem do estudo em curso com contornos bem definidos. Referimo-nos a actos de intimidação despoletados em tempos

---

acerca desta matéria, o trabalho de ALBERTO, Edite Maria da Conceição - *As instituições de resgate de cativos em Portugal. Sua estruturação e evolução no século XV*, 2 vols., dissert. polic., Lisboa, 1994.

[151] Diploma *supra* citado, publ. FERREIRA, J. A. Pinto - *loc. cit.*

[152] Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 3, fl. 129v-130v.

[153] Idem, 4ª sr., lv. 2, fl. 17.

de paz, e envolvendo agentes de reinos não beligerantes que, não identificando, em essência e por definição, actos de corso ou pirataria, assumem traços que lhe são comuns. A carreira do Mar do Norte oferece, de resto, pela sua elevada rentabilidade, e pelo transporte de mercadorias de lucro fácil, com particular destaque para o açúcar, ocasião privilegiada a este tipo de actos, os quais não atingem, todavia, as proporções até agora descritas.

Apontemos, ilustrando o que se diz, duas situações próximas, ainda que diversas. Na primeira, deparamo-nos geralmente com actos de tomadias parciais de mercadorias, às quais não parecem estar associados actos de violência expressa, para além, é claro, da incontornável violência que constitui a invasão da embarcação e o saque parcial das mercadorias. São várias as referências a estas ocorrências que encontramos nos livros de registo de avarias pagas na Casa da Nação Portuguesa de Antuérpia. Reportando-nos apenas a embarcações de Vila do Conde, contabilizámos seis casos, que pelos anos 1543 a 1546 se distribuem cronologicamente.

Quanto àqueles que protagonizam esses procedimentos de saque parcial, identificámos, fundamentalmente, ingleses. Através destes dados, e confinando-nos à nacionalidade dos atacantes, não encontramos justificações político-diplomáticas que enquadrem essas actuações. Possivelmente estamos perante comportamentos não compreendidos pelas regras do corso, as quais pressupõem o confronto de agentes naturais de potências beligerantes, ou dirigidas por códigos de represálias muito precisos. Pelo contrário, cremos identificar procedimentos resultantes da apetência de corsários que perante uma embarcação de saque promissor, embora não passível de apresamento, resolviam o dilema tomando, de facto, o navio, ainda que através de manobras de intimidação, mais do que de agressividade expressa. Alguns relatos objectivarão o quadro traçado.

1. "... *vimdo de Lisboa com seu navio caregado com mercadorias pera esta villa d' Emves e sal pera Arrumua vimdo sua viagem toparam com hum navio armado d'Imgreses ou nam dous navios armados na paragem de Folamua costa d'Imgratera e os ditos navios os abordaram e entraram em seu navio e que lhe tomaram per força certas caixas d'asuqare que traziam pera Joam Carlo e asy outras mercadorias d'outras pesoas que vinham na dita nao de pasageiros que nela vinham...*" [154].

2. "... *per elle* (mestre) *foi dito que era verdade que vimdo com sua naao fazendo sua vyagem os Imgreses d'armada salltarão com elles e lhe tomarão cemto e quorenta e duas caixas de São Thome e asy levaram muita emxarcia e sabres e amquoras e que diso dava testemunhas...*" [155].

Em qualquer dos casos não se trata, como é claro, do saque de toda a carga, mas da tomadia de uma parte dela. Pelos montantes de descarga da restante mercadoria em

[154] A.N.T.T. - Feitoria Portuguesa de Antuérpia, lv, 1, fl. 136.
[155] Idem, fl. 198. Registo de 1546.

Antuérpia, essas tomadias não seriam, em qualquer dos casos, mais do que simbólicas. De resto, um outro registo do ano de 1543 quantifica essas tomadias parciais em cerca de 4% do total (180 arrobas de açúcar numa cifra de 4366 transportadas)[156].

Na segunda das situações a que atrás nos referimos, não chegam a concretizar-se actos de invasão forçada da embarcação, ou quaisquer procedimentos de saque, antes se recorre ao pagamento de um tributo de forma "voluntária", ainda que compulsiva, o qual asseguraria uma passagem segura por determinado ponto nuclear do percurso. Identificado de forma sucessiva na rota do Mar do Norte que agora estudamos, e envolvendo, de novo, predominantemente agentes de intimidação ingleses, este procedimento, que encontrámos relatado de forma multiplicada por muitos dos mestres de Vila do Conde que aportaram a Antuérpia, encontra-se já identificado por Boiteaux, ao referir-se à actuação de exilados gibelinos no porto de Mónaco, na primeira metade do século XIV, a qual passava pela cobrança, aos barcos que navegavam à vista da costa, de um imposto, sob pretexto de os protegerem[157].

Esta prática, que se encontra documentada no fundo citado para os mesmos anos 40 de Quinhentos, parece ter envolvido de forma sistemática, como agentes intimidatórios, apenas ingleses. Tomemos alguns registos como exemplo:

1. "... *mais jurou o dicto mestre que dera a hum mestre de huma nao imgresa por que lhe mandou hum seu criado a bordo pera que lhe nam tomasem os vinhos...*" [158];

2. "... *mais deu o ditto mestre em Preamua a seis nãos Imgresas que lhe mandaram os capitães a bordo que lhe desem cortesia lhe deram doze pães gramdes d'açúcar que tinham .5. aroobas e mais lhe deram a todos omze bucetas de marmelada que tudo valia cimquo livras e doze soldos...*" [159].

Em paralelo, outros registos apontam para a retribuição de verdadeiras cortesias, decorrentes de códigos de solidariedade entre homens do mar. Referimo-nos ao agradecimento, através da oferta de uma pequena parte da mercadoria transportada, por actos de ajuda prestada em casos de dificuldade em situações de tormenta, ou por integração em frotas estrangeiras, em particular venezianas, conferindo uma maior segurança à navegação. Trata-se, nestes casos, de entregas voluntárias de bens determinados pelo próprio mestre da embarcação em reconhecimento de serviços prestados, e já não de qualquer depredação compulsiva, assuma ela a forma de tomadia pela força ou de constrangimento indirecto. Registámos nos livros de Antuérpia, e no universo dos mestres de Vila do Conde, referências expressas a esta prática de retribuição. Uma vez mais, a textualidade configurará a realidade que aqui pretendemos projectar:

---

156 Idem, fl. 179v.
157 BOITEAUX, L. A. - *La fortune de mer, le bésoin de sécurité et le début de l' assurance maritime*, Paris, 1968, cit. FERREIRA, Ana Maria - op. cit., pp. 25-26.
158 A.N.T.T. - Feitoria Portuguesa de Antuérpia, lv, 1, fl. 141v.
159 Idem, fl. 130.

1. "... *mais jurou o dito mestre que vimdo ter com gramde tormenta a costa d'Imgratera omde estiveram asy perdidos e aly deram a hus trimta ou quarenta Imgreses que lhes ajudarão a salvar a naao per comcerto que comcertou o senhor da Teia 300 cruzados...*" [160].

2. "... *item mais jurou ho ditto mestre que dera a huas naos por lhe fazerem o foroll pera sallvação da naao e mercadoria huum #* " [161]

Quanto à integração em frotas estrangeiras, essa prática encontra-se documentada em três casos, um deles envolvendo naus aragonesas, e dois outros, frotas venezianas. Todas as ocorrências se registam no ano de 1543, e os franceses parecem ser ainda o perigo temido, na sequência, de resto, dos conflitos a que nos referimos entre D. João III e Francisco I. Recorramos, de novo, aos testemunhos:

1. "... *mais deu o dito mestre a humas naos regonesas (sic) por caso dos framceses huma caixa d'açúcar que pesou cinquo arobas e hum quoarto d'aroba...*" [162]

2. "...*mais deu o mestre a huas naos venezeanas por lhe darem companhia h~ua caixa d'acucare que tinha 5 arobas...*" [163]

3. "... *item mais jurou o dito mestre que deram a cinquo naos genoezas por lhe darem companhia huma caixa d' açucare que pesava 5 arrobas...*" [164].

Tempestades e calmarias, baixios e fortes correntes, ventos adversos e invernadas forçadas; naufrágios, corso, pirataria; suborno como prática evasiva ao ataque directo; perda de embarcações, captura e morte: este é o elenco possível, ainda que não exaustivo, dos riscos e vicissitudes com que se debatiam tantos quantos se dedicavam às navegações e transporte marítimo como prática profissional. Estritamente dependente desta via de comunicação, os agentes e as estratégias do comércio ultramarino convivem com os mesmos riscos e contingências, acrescidos e multiplicados, com frequência, pela circunstância de o mestre e/ou piloto da embarcação ser igualmente o seu senhorio em parte e co-armador da carga transportada, como se provará no próximo capítulo, dedicado à actividade mercantil, e ao comércio ultramarino em particular.

---

[160] Ibidem.
[161] Idem, fl. 158v.
[162] Idem, fl. 137v.
[163] Idem, fl. 138.
[164] Idem, fl. 136v.

CAPÍTULO 2.

COMÉRCIO

2.1. Estruturas e movimento alfandegários

2.1.1. As alfândegas da vila

A avaliação da actividade mercantil ultramarina dinamizada por agentes de Vila do Conde ou aí residentes, assim como a percepção da sua especificidade e amplitude, implica a compreensão prévia do quadro comercial em que se desenvolve, isto é, presume a dilucidação 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, os quais já tratámos em parte no capítulo sobre a construção naval, a par de um livro de registo geral incluso no Arquivo da Alfândega de Lisboa, o qual contém registos desde 1512, mas que remontam 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.

Na convicção de que este tipo de comércio não seja totalmente dissociável do vigor global da comunidade mercantil que o dinamiza, não estando esta, por certo, até por questões estratégicas, vocacionada, em exclusivo, para o comércio colonial, lançaremos mão de todos os indicadores de que dispomos para captar o dinamismo global do movimento mercantil da vila. De resto, o próprio comércio de exportação de produtos ultramarinos tem retornos de importação provenientes de outros espaços não coloniais, como são os países do Norte da Europa: Inglaterra, Irlanda, Norte da França, Noruega, Holanda e até a Zelândia. Ora, do movimento comercial com estes espaços, existem abundantes notícias, registadas nos livros de receita e despesa referidos, os quais apontam circuitos mercantis que têm estes espaços como pontos preferenciais[165].

[165] Não pretendemos, é claro, afirmar que todos os registos de importação daí provenientes são o retorno de movimentos de exportação de produtos ultramarinos. Na verdade, não só não dispomos de provas concludentes que para aí apontem, como também é reconhecido o facto de pré-existirem, desde longa data, trocas comerciais com essses mesmos espaços, as quais em nada dependiam do tráfego ultramarino, só mais tardiamente prevalecente.

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 Freire[166], a par dos referidos livro de registo geral[167] e de receita e despesa[168]. 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.

A existência de uma alfândega senhorial em Vila do Conde é referida nas inquirições de 1258 como uma emergência recente. Nelas declaram os moradores de Pindelo : "*Interrogatus de navibus et de baxellis et de omnibus aliis barcis, qui intrant per focem Ave et que ducum pannos vel plumbeum vel stannum vel linam vel sal, cujusmodi forum faciunt inde Domine Regi, dixit quod adveniebant se cum Maiordomo Pinidilli. Interrogatus cujusmodi advenentia erat illa, dixit quod quandoque minus dabant sibi, et modo non faciunt inde Domino Regi ullum forum. Interrogatus quare modo non faciunt forum sicut antea, dixit quod Maiordomi Ville Comitis veniunt capere illem forum ad villam et ad portum Pinidilli, et hoc videt modo facere eis quod non solebant facere in tempore patris nec fratris istius Regis*"[169]. Uma vez mais, encontramos a doação de D. Sancho I a D. Maria Pais e a seus descendentes como um momento de viragem nos percursos, desta feita, económicos e financeiros, de Vila do Conde.

Essa anexação de direitos alfandegários por senhorios particulares originou, de resto, já no reinado de D. Dinis, contendas entre os moradores de Pindelo e Azurara com os procuradores de Afonso Sanches, então senhor da vila. É conhecida uma sentença do ano de 1312 favorável àqueles[170], mas ao que cremos desconhecida uma outra de 1315, a que acedemos através de uma certidão em pública forma, datada de 1720, a qual revoga a primeira e confirma as pretensões de Afonso Sanches de obrigar a descarregar em Vila do Conde, e a aí serem tributados pelos seus procuradores, todos os bens que entrassem pela foz do Ave, fossem ou não de propriedade dos moradores dessa vila[171]. Estavam, com esta deliberação, criadas as bases de uma casa aduaneira privada e senhorial. A doação de D. Dinis, em 1319, dos direitos reais aplicáveis a todos os bens e

---

166 FREIRE, A. Braamcamp - *Cartas de quitação de D. Manuel.* "Archivo Historico Portuguez", vol. I - vol. VI, 1903-1908.
167 A.G.A.L. - Livro de Registo Geral da Alfândega de Vila do Conde.
168 A.N.T.T. - N.A. 511, 512, 513, 514.
169 Publ. *Portugaliae Monumenta Historica. Inquisitiones*, Vol. I, Fasc. IV&V, p. 481.
170 Carta de sentença dada em Santarém - 26. Novembro. 1312. Publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, pp. 51-52 (doc. X).
171 Certidão em pública forma passada em V. Conde - 03. Julho de 1720 de uma carta de confirmação de D. João I (Porto - 27.Abril. 1422) da referida sentença, dada em Santarém - 15.Dezembro.1315. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 51, mç. 24. s.n.

domínios do Mosteiro de Stª Clara[172], apresentada, de forma sistemática como a base jurídica da emergência daquela aduana, mais não é, ao que cremos, do que um diploma que justifica a sua posterior posse pelo Mosteiro quando se torna senhorio da vila. A sua existência era, porém, prévia, como comprovam as sentenças de 1312 e 1315.

A posse desta alfândega particular irá, de resto, originar contendas sucessivas, documentadas para o reinado de D. Duarte, D. João II e D. Manuel, as quais só culminarão com a anexação desta casa aduaneira 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 Stª Clara.

Do reinado de D. Duarte resultará uma convenção com o Mosteiro que pretendia resolver, todavia, sem sucesso, as bases das referidas contendas. Em causa estava a real extensão tributária desta alfândega, que a carta de composição de 1435[173] estabelecia nas seguintes bases: ao rei cabiam os direitos de todas as mercadorias provindas do estrangeiro e ao Mosteiro os dos navios vindos de Castela, quando fretados directamente para Vila do Conde. O carácter pouco claro do documento deixa, porém, em aberto a questão da colecta dos direitos de mercadorias provindas dos vários portos dos reinos e senhorios de Portugal, possessões ultramarinas incluídas, os quais foram, de facto, cobrados pela alfândega do Mosteiro, como se comprova por mais um processo judicial sentenciado, em última instância, por D. João II, no ano de 1486, a favor do Mosteiro[174].

Em causa estavam os direitos a pagar pelo açúcar provindo da Ilha da Madeira, transportado por um mestre vilacondense e desalfandegado na vila. Os argumentos das freiras são claros e insistem no facto de sempre terem recebido todas as dízimas das mercadorias procedentes dos reinos de Portugal e do Algarve, neles se incluindo, desde a sua exploração, os açúcares provindos da Ilha da Madeira. Ao dar uma sentença favorável às religiosas, D. João II estabelece bases de colecta, ao que parece contrárias ao estipulado no contrato de D. Duarte, e induz à sistemática cobrança de direitos indevidos que conduzirão à contração de uma dívida tão vultuosa que acabará por ser cobrada, no reinado de D. João III, através da expropriação e venda da própria jurisdição da vila, como anteriormente vimos[175].

Este é, porém, um ponto de chegada de um processo que tem no reinado de D. Manuel importantes emergências, das quais apenas são até agora conhecidas duas outras ocorrências, uma de 1501, a qual ainda confirma a posse dos direitos alfandegários pelo Mosteiro de Stª Clara nos moldes em que sempre os possuíra[176], e uma outra de

---

[172] Carta de 4. Janeiro. 1310. Publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, pp. 57-58 (doc. XV).
[173] Carta de avença e transacção, de Évora - 15.Abril.1435. Publ. Idem-*ibidem*, pp. 75-76 e SILVA MARQUES, J. M.- *Descobrimentos Portugueses...*, Supl. Vol. I, p. 494.
[174] A.N.T.T. - Leitura Nova. Além-Douro, lv. 3, fl. 128-129. Publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.* pp. 107-110 (doc. XXXVI) e SILVA MARQUES, J. M. - *op. cit.*, vol. III, pp. 329-331.
[175] Cf. I.Parte 1.1.1.
[176] A.N.T.T. - Chanc. D. Manuel. lv. 37, fl. 44v-45; Leitura Nova. Além-Douro, lv. 1, fl. 216v-217v.

1506, de que se desconhece a carta de sentença. Dela temos, porém, informação numa compilação posterior de notícias, da qual se depreende não ter sido conclusa, já que, segundo se afirma no documento, no decurso ainda do referido processo judicial, estabaleceu-se, no ano de 1511, uma composição entre o monarca e o Mosteiro, que em 1512 se concluiria [177].

Com efeito, a iniciativa régia de solicitar ao contador da comarca do Porto, numa data próxima de 1507[178], a pesquisa e cópia de verbas dos livros dos contos referentes à recepção de direitos na alfândega régia de Vila do Conde deverá integrar-se neste processo. O objectivo do mandado parece prender-se com a interpretação do contrato celebrado com D. Duarte no que toca aos efectivos direitos dessa alfândega, já que nele se explica: *"... por parte d'El Rey nosso senhor foy requerido que buscase nestes seus contos alguns livros do rendimento da sua alfandega da vyla de Vila de Conde em os quaes vyse se achava algum rendymento de mercadorias que viesem deste reyno ou do Algarve e das Ilhas a ditta alfamdega... "* [179].

Nesta sequência, são trasladadas verbas avulsas de livros compreendidos entre o ano de 1473 e o de 1501, com elas se comprovando a efectiva cobrança, ainda que episódica, de direitos régios aplicados a embarcações procedentes de Setúbal, Sesimbra, do Algarve, e mesmo da Galiza, as quais transportavam peixe e fruta (no caso do Algarve). No âmbito específico do tráfego ultramarino, três verbas identificam a entrada no porto e a cobrança de direitos régios sobre açúcar provindo da Ilha da Madeira, nos anos de 1497 e 1500, e de trigo, açores e pargos transportados numa embarcação procedente dos Açores. Estes dados comprovam a efectiva confusão de critérios tributários dominante na vila nos finais de Quatrocentos, a qual foi responsável por sucessivas contendas, as quais culminam numa decisão régia de 1528, a que retornaremos.

Procurando obviar a essas sistemáticas confrontações entre alçadas fiscais, ou visando anexar uma promissora fonte de rendimentos, o monarca cauciona, em 1512, as bases de um contrato de composição entre as partes envolvidas[180]. Todo este processo, cujo *corpus* documental encontramos nos fundos do Mosteiro de Santa Clara existentes na Torre do Tombo, evidencia uma intencionalidade régia de se apropriar, por via negocial, dos direitos de pertença das monjas, e confirma o vigor comercial desse porto, testemunhado, de resto, *in locu* pelo próprio monarca, quando em 1502 por aí passou.

Publ. TAROUCA, Carlos da Silva - *op. cit.*, pp. 111-114 (doc. XXXVII). Tendo sido o Mosteiro demandado pelo Juiz dos Feitos Reais que lhe sonegava a legitimidade da posse dos direitos reais, dízimas da vila e do rio e da própria alfândega, decide, todavia, o monarca, face aos comprovativos apresentados: *"...achamos ho dito moesteiro teer e possuir bem e justamente os ditos direitos reaaes e dizimas, e por comseguimte poder teer a dita Alamdegua..."*.

[177] A.N.T.T. - Gavetas, XIV, mç. 1. doc. 17, fl. 1.

[178] O documento não se encontra datado, sendo esta a única datação que aí se encontra citada.

[179] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 44, mç. 16, s.n.

[180] Alvará de Lisboa - 04.Março.1512. Idem, cx. 44, mç. 16, s.n.

Procuremos enunciar as principais vertentes desse acordo que se encontra firmado nas seguintes bases:

1°. o Mosteiro cedia os direitos aplicados sobre as mercadorias procedentes de fora do reino e Ilhas, os quais passariam a ser colectados pelos oficiais régios, mantendo aquele a cobrança de direitos sobre os produtos provindos do reino, os quais continuariam a ser colectados em casa própria e apartada;

2°. a anexação régia far-se-ia por compra de direitos, a ser pagos anualmente, metade pelo almoxarife da alfândega régia e a outra metade aplicada ao ramo das sisas da vila;

3°. o pagamento a efectuar decorreria de uma avaliação isenta do valor efectivo desses direitos, a ser feita por uma junta de louvados caucionada por ambas as partes[181];

4°. o monarca comprometia-se a nunca alienar a favor de terceiros os direitos que assim adquiria, obrigando-se a mantê-los em sucessão régia.

Como cláusulas de garantia recíproca estipula-se que, não sendo respeitados os pagamentos compensatórios referidos, retornaria a posse total dos direitos alfandegários ao Mosteiro, do mesmo modo que, se estes voltassem à alçada das religiosas, deveriam elas devolver as indemnizações que entretanto tivessem recebido.

Na sequência das diligências de avaliação dos rendimentos efectivos da alfândega, cujos trâmites e valores apurados analisaremos à frente é, de facto, celebrado um contrato entre as partes envolvidas, mas apenas no ano de 1521, morosidade sugestiva da complexidade de todo o processo. As próprias bases contratuais haviam sido alteradas de forma significativa, consubstanciando o novo acordo um simples contrato de arrendamento por três anos, findos os quais poderia o contrato ser revogado por qualquer das partes. Nestas condições, a posse dos direitos a cobrar seria feita a título transitório, mas englobava, ao que tudo indica, a integridade das colectas, como ocorreria, de resto, num vulgar contrato de arrendamento de rendimentos fiscais, abandonando-se, desta forma, quer a solução da compra de direitos, quer a da separação entre direitos aplicáveis sobre mercadorias do reino, por um lado, e das Ilhas e países estrangeiros, por outro.

O total a pagar pelo monarca, 300.000 reais/ano, acrescido de 10 arrobas de açúcar, consubstancia um montante próximo do valor de arrendamento dos três anos precedentes, 250.000 reais, e do proposto pelos louvados régios em 1512, os quais apontavam, de modo consensual, para um valor a oscilar entre os 200.000 e os 250.000 reais, excluindo-se, porém, os direitos sobre as mercadorias provenientes do espaço nacional, avaliadas em cerca de 63.000 reais, correspondente à média dos quatro anos

[181] O monarca passa, na mesma data do precedente alvará (04.Março.1512), uma carta mandado aos seus louvados para a referida avaliação. São eles: Manuel d'Abreu, João Sanchez, Gomes Pais, Afonso Vaz de Caminha, João Baião, Fernão Soares e Gomes Fernandes de Casal d'Avós, sublinhando que importaria estarem atentos a possíveis inflações dos valores apurados, quer por ser prática o desalfandegamento, nessa aduana, de mercadorias pertencentes a mercadores exteriores, cativados por benefícios fiscais aí praticados, quer pela eventual falsificação dos valores reais dos arrendamentos dos anos precedentes. (Idem- cx. 42, mç. 14).

então avaliados: 1508 a 1511. Tratando-se de um contrato de arrendamento, a alfândega mantém a sua estrutura orgânica e os seus oficiais os cargos e vencimentos acostumados, ainda que se preveja a nomeação, pelo rei, de um feitor e recebedor, desde que aceite pela abadessa do Mosteiro, e que o juiz permaneça no seu cargo, servindo, porém, agora o rei, e regendo-se pelo foral da sua alfândega. Exigência básica apresentada pelos representantes do senhorio da vila é, no entanto, a do total afastamento de Sebastião Rodrigues, escrivão e procurador da alfândega régia, de qualquer interferência no despacho da alfândega das religiosas[182].

Segundo informações indirectas, afigura-se que as condições contratuais se teriam cumprido, já que num articulado de alegações feito pela então abadessa de Santa Clara, datável dos anos 1547 ou 1548 se declara: "... *na era que o dito senhor faleceo* (refere-se o texto a D. Manuel) *arremdou a dita alfamdegua ao muisteiro* (sic) *em Agosto e ele faleceo em Dezembro e Vosa Alteza mandou corer ho arrendamento e paguou cada hum ano ao muisteiro trezentos mill reaes e dez arobas d'acuquer. E estamdo todo asi despois da morte do ditto senhor Vosa Alteza mandou citar ho muisteiro...*"[183]. É, pois, certo, que o contrato firmado no final do reinado de D. Manuel foi revogado findo o período de arrendamento, isto é, no final do ano fiscal de 1524.

As causas concretas desse desfecho não são, no estado actual dos nossos conhecimentos, perfeitamente conhecidas, podendo entroncar, tanto em motivações do Mosteiro, quanto no arbítrio régio. Ao primeiro não seria, por certo, alheia a vontade de preservar um direito de que usufruía desde tempos ancestrais, ao qual equivalia poder económico, mas também protagonismo financeiro e político. Quanto à possibilidade de o entendimento ter sido rompido por parte do monarca, duas explicações afiguram-se-nos, de imediato, como possíveis: ou o rendimento fiscal da alfândega foi menor do que o esperado, ou o monarca perspectivava outros mecanismos para se apropriar de direitos que, de facto, já lhe pertenciam e que teriam sido usurpados pelos senhores da vila. A sentença de 1528 consubstancia esta última possibilidade[184].

O libelo acusatório exprime a convicção da apropriação indevida de direitos, considerando que "... *ho dito moesteiro reo per seus officiaes e feytores (...) lançava mãao da dizima e direitos de navyos que no dito porto entravam que vinha de quaes quer lugares destes regnnos e asy das Ylhas da Madeira e dos Açores e Cabo Verde e de todallas outras Ilhas destes regnnos e seus senhorios e bem asy lançavam mãao pollas dizimas dos navios que vinham d'Imgraterra e Framdes e Framça e asy doutros regnnos e*

---

[182] Cf. Carta de confirmação régia passada em Lisboa - 28.Setembro.1521 (Idem- cx. 44, mç. 16).

[183] A.N.T.T. - Gavetas, XIV, mç. 1, doc. 17, fl. 7.

[184] Esta decisão judicial vem, de resto, na sequência de duas outras, sobre matérias específicas, do ano de 1524, envolvendo novas contendas em torno da cobrança indevida de direitos pela alfândega do Mosteiro sobre escravos e outras mercadorias provindas de Azamor num navio que embarcara produtos também no Algarve e em Castela. (Cf. cartas de sentença de Évora - 20 de Maio e 26 de Agosto de 1524. A.G.A.L. - Livro de Registo Geral da Alfândega de Vila do Conde, fl. 50v.-51 e 51v.-52).

terras de ponente e levamte..." [185]. Nessa conformidade, a sentença não só restabelece o princípio da legitimidade da colecta como exclusiva aos direitos dos navios procedentes de Castela e directamente fretados para a vila, como prevê o pagamento de todo o dinheiro objecto de indevida colecta desde a transacção feita com D. Duarte em 1435, acrescido de 10% sobre o valor da dívida. O total a pagar, 3.650.864 reais, correspondendo 3.245.240 reais à dívida líquida calculada, e os restantes 404.624 reais a valores da dízima e vintena a ela aplicadas, está na origem, como sabemos, da anexação da jurisdição da vila e sua venda a D. Duarte por 3.600.000 reais. Os restantes 55.864 reais são liquidados ao Mosteiro por uma carta de mercê régia de 11 de Julho de 1576 e deles é finalmente dada quitação pela Casa dos Contos em 24 de Outubro desse mesmo ano[186].

O desfecho de todo este processo, iniciado em 1435, ocorre, porém, em 1550, ano da aquisição definitiva, por D. João III, e por transacção amigável, dos direitos subsistentes dessa alfândega, sendo, todavia de 1548 a composição que a origina. O valor anual do padrão de juro com que se indemniza o Mosteiro pela compra, no valor de 250.000 reais, parece ser, de resto, generoso, se atendermos ao valor médio calculado dos rendimentos da dita alfândega referente aos anos de 1544 a 1548: 136.706 reais. Encontrando-se a colecta dos ditos impostos restrita às mercadorias transportadas por embarcações provindas de Castela desde que fretadas directamente para a vila, compreende-se a quebra de rendimentos a que se assiste, em relação àqueles calculados para 1512. Assim se percebem também as motivações que levaram as religiosas a anuir, ou mesmo a solicitar, como sugere a documentação, a alienação de um direito que se apresentava, atendendo às limitações que lhes foram infligidas, mais como um encargo do que como um privilégio. Deste modo, em 3 de Janeiro de 1551, Jerónimo de Brandão, contador do rei na cidade do Porto e seu almoxarife, toma posse da alfândega do Mosteiro[187].

Vimos, no decurso desta exposição, que a sentença de 1528 inverteu de forma decisiva o sentido dos posicionamentos régios sobre esta matéria, estabelecendo, de forma irrevogável, a posse, pelo rei, dos direitos devidos por todas as mercadorias provindas das Ilhas da Madeira, Açores, Cabo Verde e outras, e dos navios procedentes de todos os portos dos reinos e senhorios de Portugal [188].

---

[185] Carta de sentença dada em Lisboa - 31.Agosto.1528 (A.N.T.T. - Gavetas, XI, mç.1, doc. 20, fl. 2v-3).
[186] Encontra-se a respectiva certidão de liquidação da dívida em A.N.T.T. - Conv. Stª Clara de V. Conde, cx. 44, mç. 16, s.n.
[187] Cf. traslado em pública forma do contrato firmado entre o vedor da Fazenda Real e os procuradores do Mosteiro em que se firmam as condições de anexação da alfândega, a par de outros documentos relacionados com o mesmo processo. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 43, mç. 15, s.n. O mesmo documento encontra-se registado em A.G.A.L. - Livro do Registo Geral da Alfândega de Vila do Conde, fl. 123v-127v., encontrando-se o respectivo auto de posse inscrito nos fl. 132-135v.
[188] Sentença dada em Lisboa - 13.Setembro.1528. A.N.T.T. - Gavetas, XI, mç. 1, doc. 20 e A.G.A.L. - Livro da Alfândega de Vila do Conde, fl. 53-56v. Esta sentença atesta, na verdade, a frequência e importância dos movimentos comerciais de importação de mercadorias a partir dos arquipélagos atlânticos, do mesmo modo que o já citado processo de derrube dos açudes de 1540 o faz em relação aos movimentos de exportação, referindo-se ao local, junto à barra, onde se costumava carregar as embarcações com destino

Ainda que esta deliberação se baseie juridicamente na declaração de que a cópia da composição feita em 1435 com o rei D. Duarte, que o Mosteiro sempre mostrava, fora falsificada, como se provava através do seu confronto com o original existente na Torre do Tombo, cremos que ela entronca em motivações conjunturais mais vastas, a que a projecção marítima e comercial da vila, presenciada pelo próprio monarca em 1502, aquando da sua passagem a caminho de Santiago de Compostela, não é alheia. Note-se, de resto, que o agudizar dos confrontos, desde o reinado de D. João II, se centra, de forma sistemática, nos direitos colectados sobre mercadorias de proveniência ultramarina, em particular sobre o rentável comércio do açúcar da Ilha da Madeira, produto mais apelativo, mas por certo não único, de um movimento mercantil ultramarino a que este porto da foz do Ave não foi, de todo, alheio.

A própria criação, no reinado de D. João II e no ano de 1487, de uma estrutura alfandegária régia, concebida em termos estruturados e consistentes, e a sua total autonomia da alfândega do Porto, que Cordeiro Pereira faz remontar ao ano de 1498[189], são provas concludentes de um processo de revigoramento mercantil que parece acompanhar o incremento do comércio marítimo português do último quartel de Quatrocentos. Isso mesmo se destaca, de forma concludente e insuspeitada, da própria documentação.

Na verdade, essas alusões abundam no referido processo de 1512, corroboradas por todos os louvados para a avaliação dos rendimentos da alfândega particular da vila[190]. São, na verdade, consensuais as considerações dos sete indivíduos referidos 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 crecimento 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 ditta allfandega vai em crecimento porque os logares estavão ennobrecemdo 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 crecimento...*" [191].

As directas ligações ao tráfego ultramarino estão atestadas por Afonso Vaz de Caminha, ao declarar que "*... o ditto logar de Vila de Conde e Zurara vão em crecimento e*

"*...a Ilha da Madeyra Canaryas ylhas de baixo ally tomavam suas mercadoryas e allimarias pera a Ylha segumdo a callydade dos llugares pera homde hiam pertemcia...*". A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç.7, fl. 19v.- 20.

189 Veja-se, sobre esta matéria, e acerca das etapas e cronologia de criação de uma alfândega própria em Vila do Conde, independente da do Porto, a que anteriormente estava subordinada, o estudo de PEREIRA, João Cordeiro - *op. cit.*, pp. 39 - 43.

190 Vd. transcrição dos respectivos pareceres in Apêndice C. Documento 16.

191 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 42, mç.14, fl. 12v.

asi os outrros de jente e de navios que todos trautam e ande dar proveito as allfandegas asi na Ilha da Madeira como nas outras dos Açores..."[192].

Retenhamos, desde já, a percepção do vigor das duas vertentes das ligações ultramarinas: navegações e comércio. Essa mesma constatação é reafirmada no já referido depoimento da abadessa do Mosteiro integrado num auto de 1547/48, a qual declara: "*...Villa de Conde tem mil vizinhos mercadores riquos e cento e tantas naos de duas gaveas...*" [193]. Este mesmo documento faz remontar esse desenvolvimento ao próprio reinado de D. Duarte, considerando que nesse tempo "... *começaram os navegantes [a levar] suas mercadorias em Castela e em Frandes e em outras partidas e vinham com seus retornos [a] Vila do Conde omde pagavam todos os direitos ao muisteiro* (sic) *segundo tinham por suas doações e no dito tempo moveo demanda El Rei dom Duarte...*"[194].

É certo que o processo sobre o derrube dos açudes do rio Ave, que nos mereceu detida atenção, contradiz a ideia da existência de uma comunidade mercantil dinâmica em Vila do Conde, apresentando, em paralelo, assunções que os autos de diligências de 1512 parecem confirmar em antecipação: a de que o vigor do porto e do movimento alfandegário da vila depende de dois outros contributos, 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 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.

Em 1512, é ainda Gomes Fernandes quem declara: "... *alem destes dous logares ali comarcaos* (Vila do Conde e Azurara) *a cidade de Braga e a vila de Guimaraes e Barcelos com seus termos e com a mor parte da tera de Chaves omde nestas ha muitos mercadores e de asaz dinheiro todo o trauto por estes movido sobre mar se trauta no ditto logar de Vila de Conde (...) a huma por que onde quer que se achem com suas mercadorias asi neste reino como fora delle acham navios do ditto logar e homens de que confiam suas mercadorias...*" [195].

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*

---

[192] Idem, fl. 11.
[193] A.N.T.T. - Gaveta XIV, mç. 1, doc. 17, fl. 3.
[194] Idem, fl. 7.
[195] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara, cx. 42, mç. 14, s.n., fl. 12v.

Madeira e em outras ilhas faziam conluius e se vinham a Vila de Comde pagar suas dizimas... " [196].

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 allfandeguas d'Antre Douro e Mynho reçebem muyta quebra por se nellaa naam arecadarem os dereitos segumdo forma de nosso forall e regimento e asy pollos remdeyros della fazerem grandes quytas...* " [197].

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 para os destinos finais de venda das mesmas: " *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...*" [198].

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 1520[199] são reveladores da provável extensão dessas isenções e benefícios fiscais. Aí se relatam dois outros casos ocorridos no mesmo ano 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

---

196 A.N.T.T. - Gaveta XIV, mç. 1, doc. 17, fl. 7.
197 A.G.A.L. - Livro de registo geral da alfândega de Vila do Conde, fl. 43v.
198 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 42, mç. 14, s.n., ln. 19-22.
199 Idem, cx. 44, mç. 16, s.n.

a sua prerrogativa de cobrar os direitos das mercadorias daí provenientes[200]. 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 diverso[201].

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.

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 privada antes e depois da sentença de 1528, no intuito de captar o real peso das receitas fiscais cobradas sobre mercadorias provenientes do reino e Ilhas; 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.

Os valores apontados no apêndice A. 28 e representados no gráfico 66 são claros no que se refere à definição de uma linha de crescimento dos proventos da alfândega do Mosteiro de Stª Clara no primeiro decénio do século XVI, sendo isto visível, tanto nos valores globais de arrendamento, os quais sobem 60.000 reais, isto é, 37,5%, no espaço de quatro anos (de 1506 a 1510), quanto, particularmente, nos seus valores de rendimento efectivo. A oscilação destes rendimentos, entre 1508 e 1511, de cerca de

---

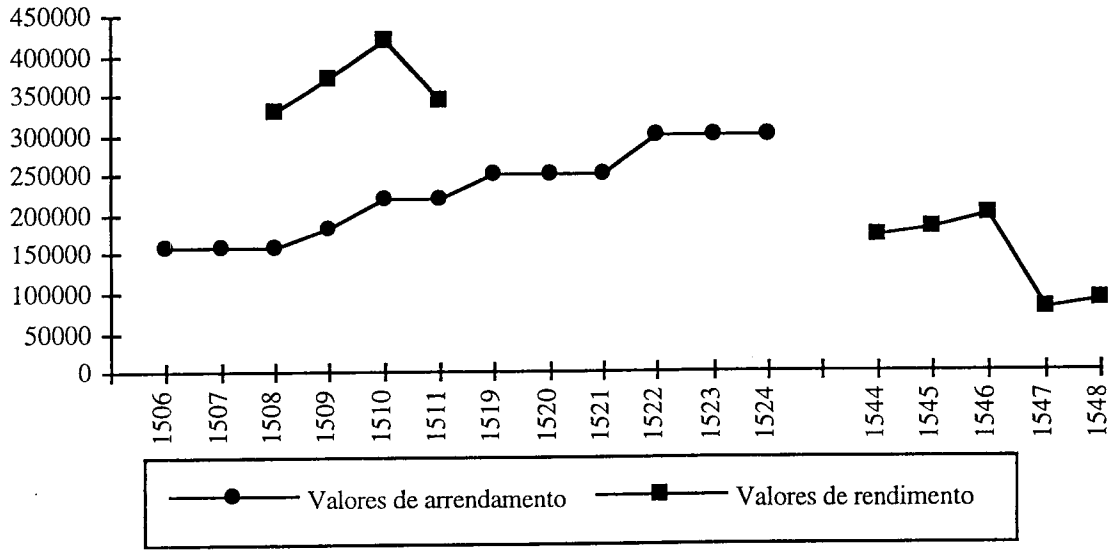
200 Essas ocorrências prevalecem, de resto, até uma data bem próxima da anexação dessa alfândega pela coroa, como prova o traslado de um alvará de D. João III no livro de registo geral da alfândega do Porto, no qual se penaliza a prática dos conluios referidos envolvendo mercadorias como o ferro, o aço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

201 É curioso notar que 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 allfandegua som doutras partes todos os navios sam desta Villa de Conde e Zurara e da Povoa 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...*" (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara de Vila do Conde, cx. 42, mç. 14, s.n., fl. 10v.).

330.000 a 420.000 reais, é eloquente, não só acerca do volume de negócios que presume, mas quanto ao desfasamento entre os montantes de arrendamento e os de tributação real. Essa mesma percepção é apresentada por Gomes Fernandes, um dos louvados para a avaliação dessa alfândega em 1512, ao declarar que esse desfasamento "... *bem mostra ser o tall feito por molheres de pouquo saber e sem conselho...*" [202].

Gráfico 66

Rendimentos da alfândega do Mosteiro de Stª Clara



Fonte: Apêndice A.28

A mesma fonte disponibiliza, de resto, para os anos de 1508 a 1511, valores diferenciados para as receitas colectadas sobre mercadorias provenientes de dentro e fora do reino, revelando-se uma clara supremacia das primeiras, cuja tributação aglutina 82,8% da totalidade das receitas da alfândega. Depreendemos que aquelas provindas dos domínios ultramarinos se inscrevessem nestas verbas, já que, na discussão entre o rei e o Mosteiro acerca dos direitos alfandegários, sempre se identifica o objecto da contenda como mercadorias provindas "*do reino e senhorios de Portugal*" ou "*do reino e Ilhas*".

Sublinhemos ainda, tendo como base de trabalho o mesmo quadro, 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. Seriam, de resto,

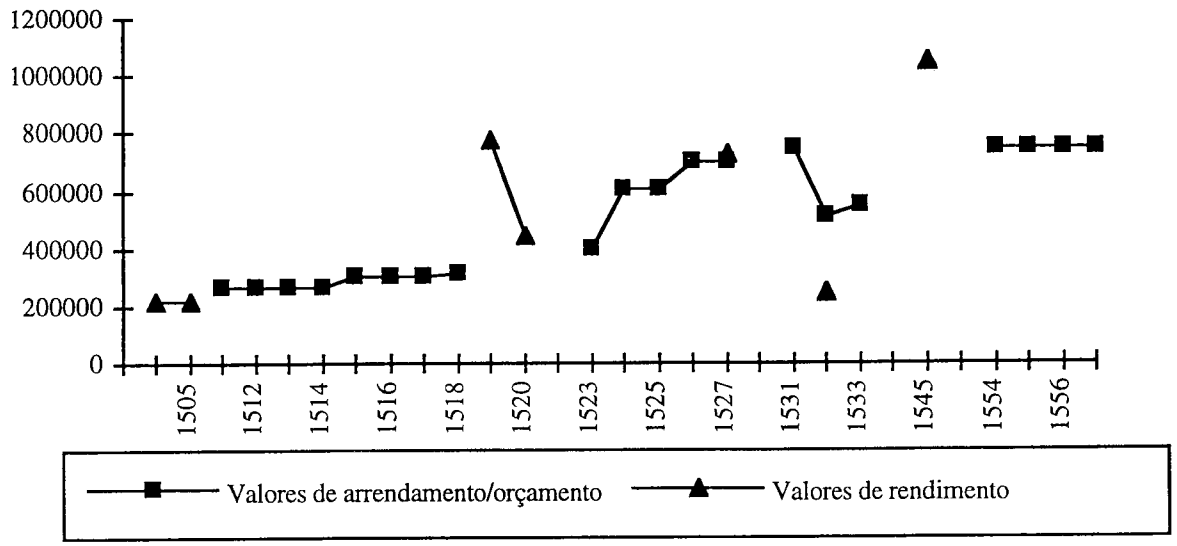
[202] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 42, mç. 14, fl. 13.

os baixos montantes de 1547 e 1548 que teriam motivado o processo de venda dos direitos desta alfândega ao rei, consumado, como em 1550 vimos.

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. Esta hipótese só 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 apêndice A. 29 e gráfico 67.

Gráfico 67

Rendimentos da alfândega régia de V. Conde



Fonte: Apêndice A.29

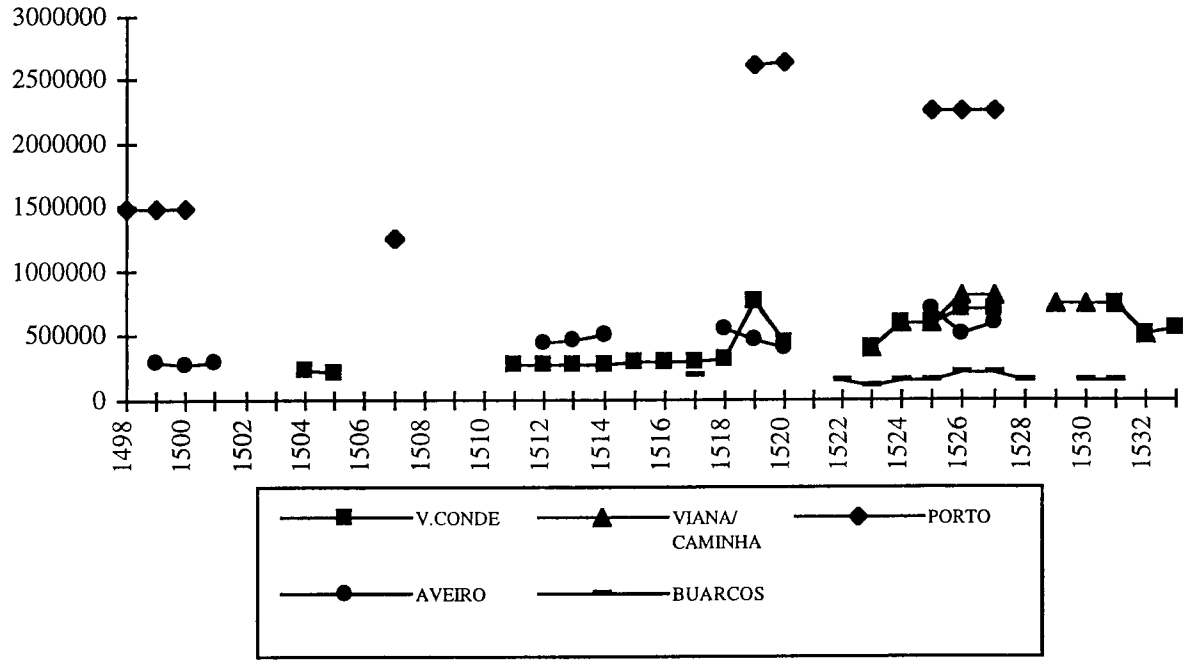
Tenhamos, uma vez mais, em atenção a disparidade de valores entre os arrendamentos e as receitas efectivas. Os arrendamentos crescem moderadamente entre 1511 e 1518, denunciando um aumento mais significativo desde 1523, e maior ainda desde 1524, confirmado, de resto, em 1526 e 1527, pelos valores orçamentados 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. É certo que os valores apontados para estes últimos anos (750.000 reais) não revelam um decréscimo absoluto, se tivermos como ponto de referência, por exemplo, o quantitativo de 600.000 reais referente ao arrendamento de 1525. Se atendermos, porém, às taxas de inflação conhecidas para os cerca de 30 anos que medeiam estas duas datas 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.

Esta tendência é, de resto, 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 referidos[203]. É certo que o valor referencial apresentado para 1545, que aponta para 1.050.000 reais de receita efectiva, parece contrariar, para essa década, esta tendência, mas teremos que considerar que esta é uma informação verbal inclusa num processo de contenda entre partes, a qual não pudemos confirmar através de outro qualquer documento de cunho oficial.

Gráfico 68

Evolução cronológica dos rendimentos de algumas alfândegas do reino (1498-1533)



Fonte: Apêndice A.30

O panorama, para que os números apontam, parece ser, assim, sugestivo de um crescimento efectivo de rendimentos alfandegários e, portanto, do movimento de transacções comerciais, notório desde o início do século e até finais da década de 20, mas para uma linha evolutiva de sentido contrário apontada desde a década de 30 e indiscutivelmente instalada na década de 50. A primeira constatação é, de resto, confirmada pelos depoimentos dos louvados no processo de avaliação de rendimentos de 1512, no qual se afirma que vinte anos antes era a alfândega régia arrendada por 20 ou

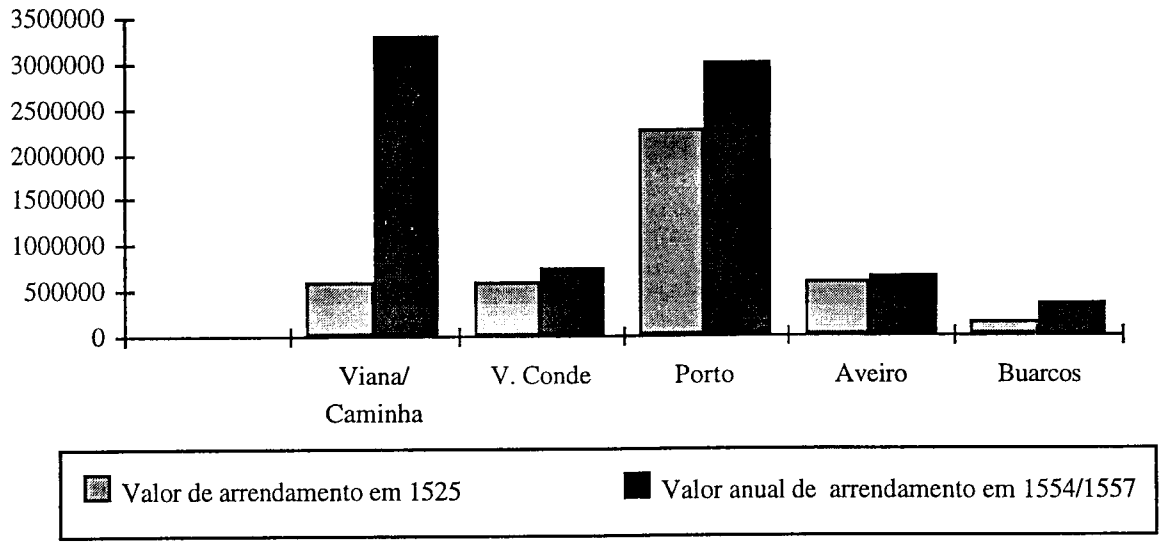
[203] Cf. A.M.V.C. - Lv. 121, fl. 246v.-248.

30.000 reais, valendo, no ano em que prestam depoimento, cerca de 300.000 reais[204]. O valor apontado para 1512 parece ser correcto, se atendermos às referências coligidas em cartas de quitação e nos cadernos de assentamentos, mas não a multiplicação exponencial a que se refere o avaliador, já que os livros de receita da dízima dos anos 1504-05 somam já totais na ordem dos 220.000 reais[205].

Na definição desta linha evolutiva Vila do Conde parece acompanhar as tendências captáveis, a partir das mesmas fontes, para portos como Viana / Caminha, Porto, Aveiro ou Buarcos, como se pode inferir do apêndice A. 30. As linhas nele definidas revelam isso mesmo: apenas o Porto parece destacar-se, nas primeiras décadas do século, não só pelo volume fiscal que aglutina, compreensivelmente muito mais elevado do que qualquer um dos outros portos considerados, mas sobretudo pela notória tendência ascendente. Todos os restantes definem uma tendência estável ou moderadamente ascendente, da qual Vila do Conde parece partilhar, se excluirmos os valores de 1532/33.

Gráfico 69

Valores de arrendamento de algumas alfândegas do reino. Perspectiva comparativa



Fonte: Apêndice A.31

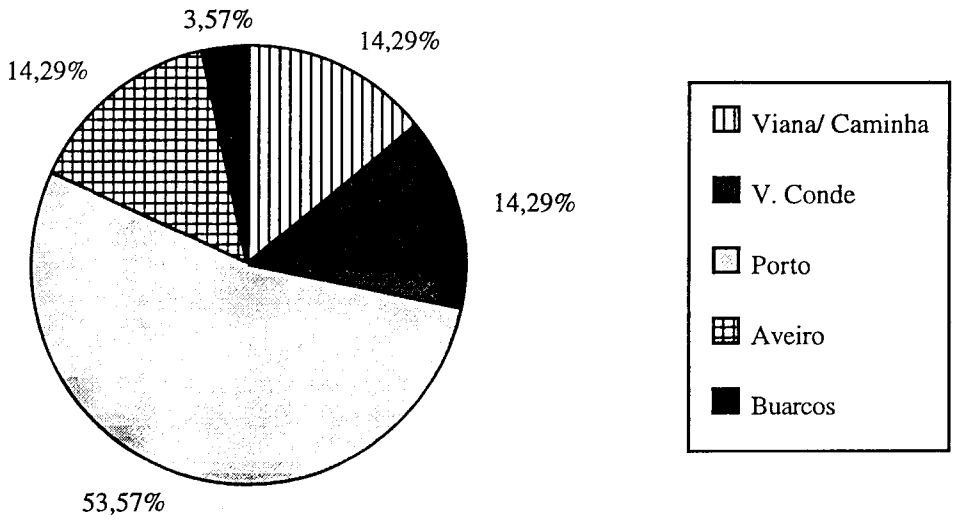
Se compararmos, porém, os valores de arrendamento coligidos para esses mesmos portos em 1525 e em 1554/57, patentes no apêndice A.31 e gráficos 69, 69A e 69B, a perda de protagonismo da vila que estudamos é evidente. Se em 1525 assume, no somatório de valores destes portos, 14,3% do rendimento total apurado, ombreando, em pé de igualdade, com Viana/Caminha e Aveiro, em 1554 desce para 9,3%, sendo

[204] A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 42, mç. 14, s.n., fl. 11v.-12.
[205] Idem - N.A. 511 e 512, publ. PEREIRA, João Cordeiro - *op. cit.*, pp. 212-337.

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 brasileiro[206]. Se atendermos a que a maior parte deste produto era para exportação, compreender-se-á o carácter avultado, porventura desproporcional, do valor da sisa, apontado para essa alfândega[207].

Gráfico 69A

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



Fonte: Apêndice A.31

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. Desconhecemos, à falta de estudos consistentes sobre esta matéria, até que ponto estes indícios definem tendências conjunturais efectivas ou se revelam excepcionais no contexto coevo, mas cremos que a leitura efectuada é pertinente quanto à evolução interna do movimento alfandegário vilacondense.

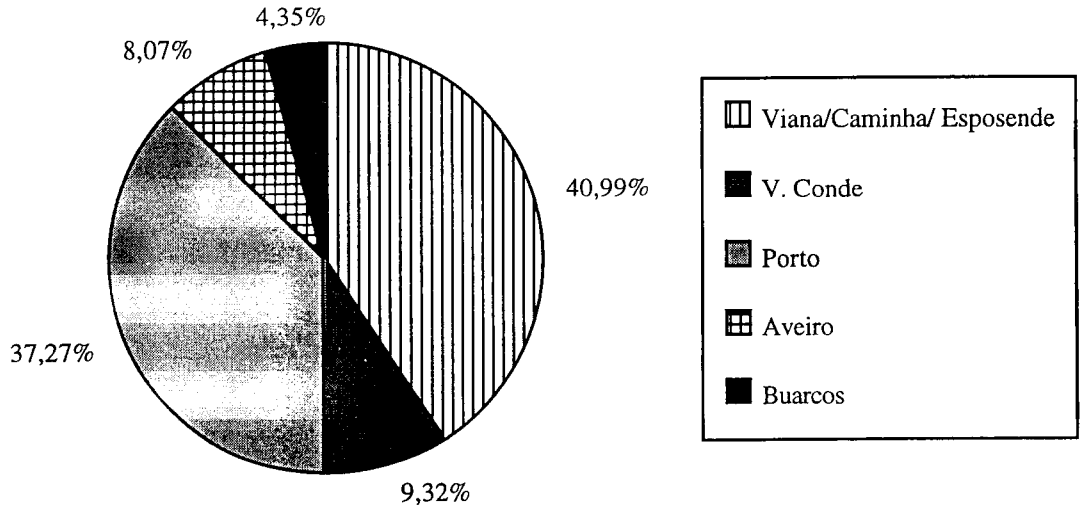
---

[206] 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.

[207] Veja-se, sobre esta matéria MOREIRA, Manuel António Fernandes - *Os mercadores de Viana e o comércio do açúcar brasileiro no séc. XVII*, Viana do Castelo, 1990, pp. 31-36.

Gráfico 69B

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



Fonte: Apêndice A.31

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 confluir mercadores de grosso trato de outros portos, atraídos por isenções fiscais e subavaliações de mercadorias, é algo a que não podemos responder nesta fase da nossa exposição. Outros elementos serão aduzidos ao longo deste capítulo para dilucidação dessa questão.

Desde já excluímos, porém, como explicação determinante, aquela que mais foi agitada pelos contemporâneos de todo este processo: a relativa ao assoreamento da barra. A despeito de tudo quanto é dito no citado processo decorrente entre 1540 e 1542, conducente ao derrube e reedificação dos açudes do rio Ave, que a seu tempo sumariámos, não cremos poder aceitar como válida a explicação segundo a qual os mercadores da própria vila deixariam de aí desalfandegar as suas mercadorias por incapacidade de aportarem à sua alfândega. Lembremos que a aduana do Porto estava sujeita a condicionalismos congéneres, e que mecanismos paleativos, como a descarga parcial ou total das embarcações fora da barra, foram dinamizados para resolver as

situações mais agudas [208]. Outras circunstâncias, de natureza comercial, estarão na origem da evolução que perspectivámos através da análise dos números que pudemos compulsar.

2.1.3. O movimento alfandegário: mercadorias importadas e 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 1532[209] e a três truncadíssimos extractos de livros de receita e despesa do almoxarifado, um de 1531[210], um outro de 1532, e um terceiro não datado[211]. Os primeiros foram já tratados por João Cordeiro Pereira[212] e por Manuel Fernandes Moreira[213]. Ainda que esssas 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.

No que se refere à estrutura de importação revelada por estas fontes e definida através do tipo de mercadorias tributadas, e respectivo montante, foi possível definir, partindo dos dados fornecidos pelos estudos referidos, as ponderações contidas no quadro 60. Da sua leitura torna-se manifesta a preponderância da importação de tecidos, em peça e em obra, os quais aglutinam 94,2% da totalidade das mercadorias identificadas em 1504/05; 80,2% em 1527 e 77,6% em 1532. Se, nestes últimos anos somarmos a estes, os valores assumidos pela importação de matérias primas[214], atingiremos subtotais na ordem dos 90,8% e 90,6% respectivamente.

De uma abordagem linear destes quadros poder-se-ia assim inferir a pouca relevância da aquisição de produtos de natureza alimentar, incluindo o pescado, ou de artigos ligados à actividade marítima. Não poderemos, todavia, esquecer o que já ficou

---

[208] Veja-se o que isso dissemos em I. 2.2.3.
[209] A.N.T.T. - N.A. 511, 512, 513 e 514.
[210] Idem, N.A. 576.
[211] Idem - 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.
[212] PEREIRA, João Cordeiro - *op. cit.*
[213] MOREIRA, Manuel Fernandes - *A alfândega de Viana e o comércio de importação de panos...*
[214] Aqui se inclui o linho, estopa, tomento, algodão, fios diversos, peles e couros, mas também todo o tipo de metais: cobre, chumbo, ferro, prata. Sublinhámos já, em II.A.1.2. os significativos montantes atingidos pela importação de matérias primas potencialmente ligadas à construção naval e à indústria de velames, pelo que nos dispensamos de aqui lhes fazer uma referência mais detalhada.

dito, quer acerca das isenções de pagamento de dízima do pão importado para abastecimento interno, concedidas a Vila do Conde pelos sucessivos monarcas quinhentistas, quer as que abrangiam todo o tipo de aprestos marítimos e materiais para construção naval.

Quadro 60

Tipo de mercadorias importadas. Distribuição por valores de importação (em reais)

Produtos	1504/05	%	1527	%	1532	%
Tecidos em peça	3.544.372	84,1	5.507.070	76,1	1.837.260	74,2
Tecidos em obra	423.700	10,1	296.420	4,1	85.200	3,4
Ferragens	51.490	1,2				
Aprestos marítimos	25.700	0,6	15.400	0,2		
Utensílios domésticos	38.877	0,9	136.750	1,9	33.620	1,4
Metais	20.344	0,6				
Diversos	108.942	2,6				
Matérias primas e produtos transformados			766.270	10,6	323.010	13
Produtos alimentares			348.180	4,8	40.020	1,6
Pescado			166.180	2,3	157.280	6,4
Total	**4.213.425**	**100**	**7.236.270**	**100**	**2.476.390**	**100**

Fontes: A.N.T.T. - N.A. 511 / 512 / 513 / 514
Base de sistematização: Dados fornecidos por PEREIRA, João Cordeiro - *Para a história das alfândegas em Portugal...*, pp. 109-133 e MOREIRA, M. Fernandes - *A alfândega de Viana e o comércio de importação de panos no séc. XVI...*, pp. 161-175.

A inclusão destes dois tipos de produtos alteraria, por certo, de forma significativa, a estrutura de importação até agora definida e revelaria um modelo de consumo e produção diversa daquela para que os dados fornecidos por estas fontes apontam. Se atendermos às áreas de tributação abrangidas pela alfândega do Mosteiro de Stª Clara, ainda activa neste período de tempo, perceberemos até que ponto este panorama poderá apresentar uma perspectiva distorcida, quer dos produtos de maior importação, quer das áreas geográficas com que este porto estabelece relações privilegiadas.

Com efeito, em consonância com os dados disponíveis, Cordeiro Pereira identifica, para 1504-05 e em função do valor das mercadorias importadas, uma presença maioritária de importações a partir de Inglaterra, seguindo-se a França, a Flandres e a Irlanda[215]. Prosseguindo uma abordagem congénere, mas tomando em bloco os dados relativos a 1504/05/27/32 e às alfândegas de Viana, Caminha e Vila do Conde[216],

[215] PEREIRA, João Cordeiro - op. cit., p. 135.
[216] MOREIRA, Manuel António Fernandes - *A alfândega de Viana...*, pp. 67-74. Chamámos já atenção para o facto de este autor tomar o livro de receita da dízima de 1532 como sendo da alfândega de Azurara, a qual era, de facto, inexistente. Esta circunstância em nada altera, porém, a utilização que aqui fazemos dos dados que a sua obra disponibiliza.

Fernandes Moreira traça um quadro similar, mas em que a Irlanda toma a dianteira à França e à Flandres, e em que Aragão, Catalunha, Biscaia, Navarra e Castela marcam também presença assinalável, se bem que minoritária.

Este panorama revela-se em tudo conforme àquilo que conhecemos das tradicionais ligações do porto da foz do Ave com os circuitos comerciais do Norte da Europa e é, naturalmente, condicionado pela prevalência de registo, nestas fontes, de produtos têxteis e de algumas matérias primas provenientes maioritariamente desses espaços. A conjunção destes dados com os da alfândega do Mosteiro de Stª Clara revelaria, todavia, uma diversificação de circuitos comerciais externos e acrescentaria em muito o significado das articulações comerciais deste porto com a Galiza, Castela ou os espaços insulares ultramarinos. Estes últimos não se encontram, de resto, totalmente ausentes dos registos de 1527 e de 1532, como apontaremos mais à frente.

Retenhamos, ainda, as conclusões apuradas por ambos os autores em torno de duas outras 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, que aqui compilamos no apêndice A.32, acrescentando uma leitura percentual, 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, assinale-se a 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 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 que a documentação acima analisada sublinhava: 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 61 e gráfico 70, 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 61

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: A.N.T.T. - N.A. 511 e 512
Base de sistematização: Dados fornecidos por PEREIRA, João Cordeiro - *Para a história das alfândegas em Portugal...*, pp. 143-145.

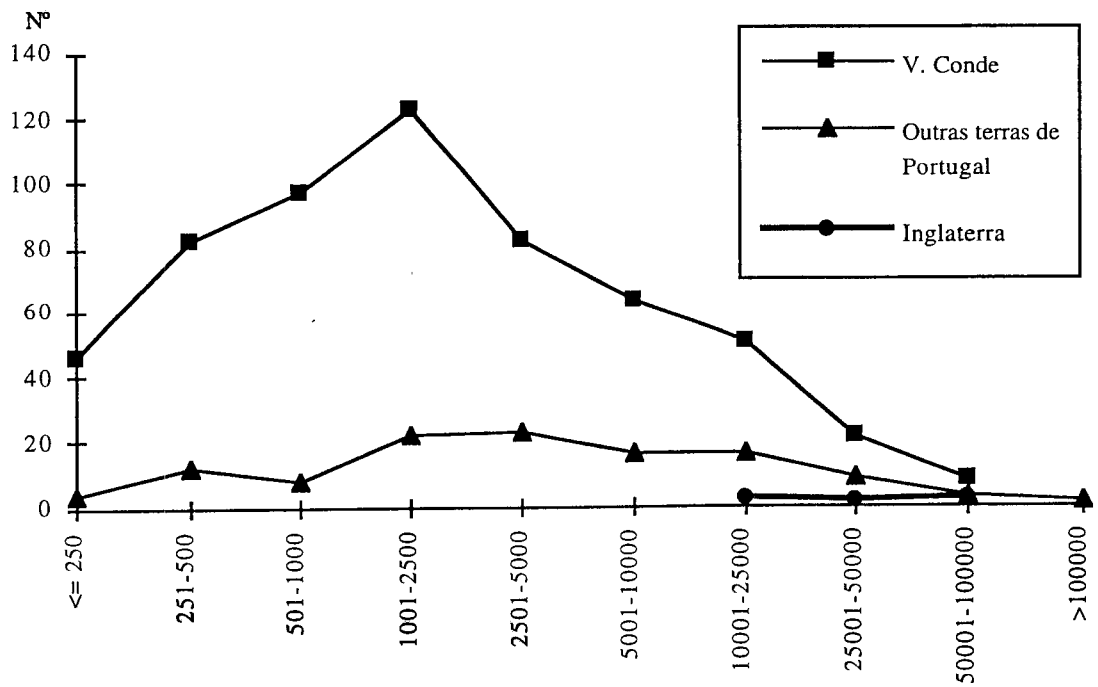
Dos dados coligidos pelo autor[217], os quais apresentamos no referido quadro, é possível aferir que cerca de 3/4 dos 691 importadores, cujos montantes de importação

[217] PEREIRA, João Cordeiro - *op. cit.*, pp. 143-144.

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.

Gráfico 70

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



Fonte: Quadro 61

Estes dados adquirem outro significado quando cruzados como a informação de que, dos actos de importação, apenas 124 identificam produtos adquiridos para uso pessoal, 291 para venda e 276 para uso e venda, o que prova que muitos destes pequenos e médios importadores são, de facto, mercadores investidos na revenda das mercadorias tributadas. Assim se compreende que os agentes residentes em Barcelos, Ponte de Lima, Braga, Guimarães e Porto apresentem níveis médios de importação superiores aos de Vila do Conde, já que aqueles são, por excelência, agentes distribuidores de mercadoria.

O quadro que agora traçámos 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 Moreira[218] no que se refere aos mercadores aí tributados e a valores de

218 MOREIRA. A. M. Fernandes - *A alfândega de Viana...*, pp. 125-146.

importação, é possível confirmar as tendências assinaladas, as quais se projectam nos apêndices A. 33 e A.34:

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;

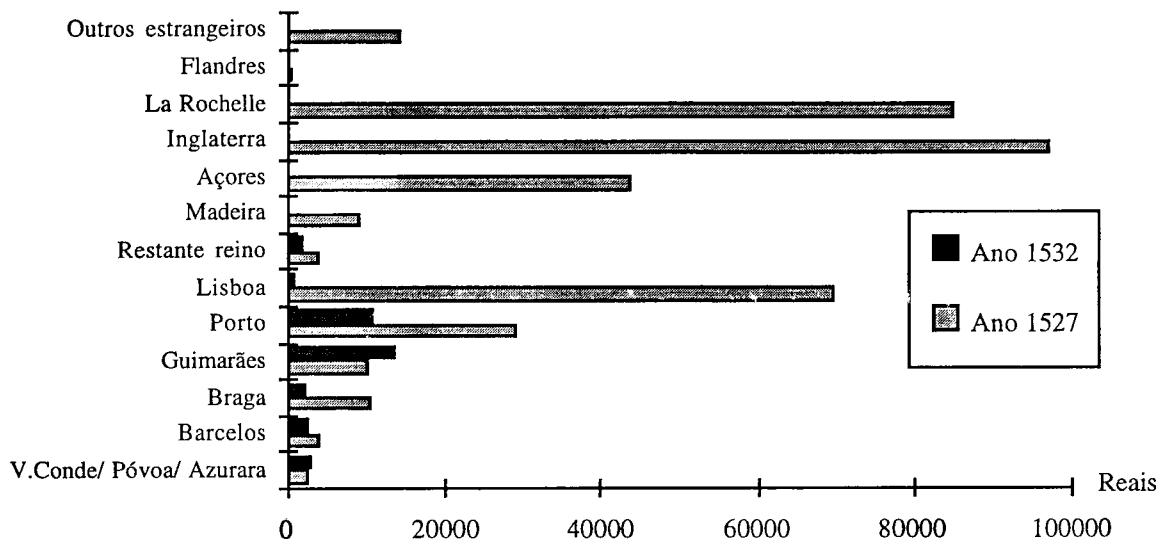
3. a permanência da presença, em 1527, de mercadores e importadores das Ilhas da Madeira e Açores;

4. a tributação de estrangeiros, encontrando-se registados em 1527 sete ingleses, para além de cinco outros em 1504/05, 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 estrangeiro[219]. Os resultados patentes nos apêndices A. 33 e A. 34 e no gráfico 71 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 71

Valores médios de importação por importador



Fonte: Apêndices A.33 e A.34

[219] Cf. PEREIRA, João Cordeiro - *op. cit.*, p. 145.

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 excepções, 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, 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 capacidade de intervenção comercial da comunidade mercantil da vila, parecendo ajustado o juízo formulado na sequência do processo de derrube dos açudes existentes do rio Ave, segundo o qual "*(...) 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...*"[220]. A esta questão voltaremos oportunamente.

2.1.4. Movimento portuário

Independentemente da capacidade financeira dos mercadores da vila, os registos do desalfandegamento de mercadorias sobre os quais nos debruçamos apresentam, ainda, pistas pertinentes acerca de uma outra vertente de análise: a do próprio movimento marítimo do porto. À falta de outros índices documentais, e conscientes de que os registos aqui coligidos não identificam senão uma pequena parcela das embarcações que atracavam à vila com fins comerciais, procuraremos situar no tempo estas aportagens, de acordo com as datas de registo apresentadas nas fontes, e partindo do pressuposto de que o acto de tributação deveria ser imediato ao de atracação de uma embarcação, até para evitar ocorrências de contrabando e sonegação de mercadorias[221].

Uma deliberação camarária de Dezembro de 1564 tomada de acordo com uma ordenação formulada por Diogo de Teive, enviado régio para prover a várias matérias relativas às alfândegas de Entre-Douro-e-Minho, estabelece o marco referencial a partir do qual os navios entrados na barra seriam necessariamente descarregados e referenciados. O

---

220 In apontamentos de 1544. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 37, mç. 7, s.n., fl. 2.

221 Essa mesma exigência está exarada nos regulamentos que regem o funcionamento das estruturas aduaneiras do reino neste período de tempo. Sabe-se que os dois documentos fundamentais que serviram de paradigma ao código aduaneiro português são os forais das alfândegas do Porto e de Lisboa. No caso da de Vila do Conde é precisamente o texto do foral da alfândega de Lisboa aquele que se constitui em código regulador desde o ano de 1499 (Cf. PEREIRA, João Cordeiro - *op. cit.*, p. 42). No ano de 1521 um novo regimento específico é atribuído à alfândega (Cf. A.G.A.L.- Livro de Registo Geral da Alfândega de V. Conde, fl. 39v. e segts.). Sobre a regulamentação global das casas aduaneiras portuguesas veja-se LENCASTRE, Salles - *Tratado das alfândegas de Portugal,* Lisboa, 1866.

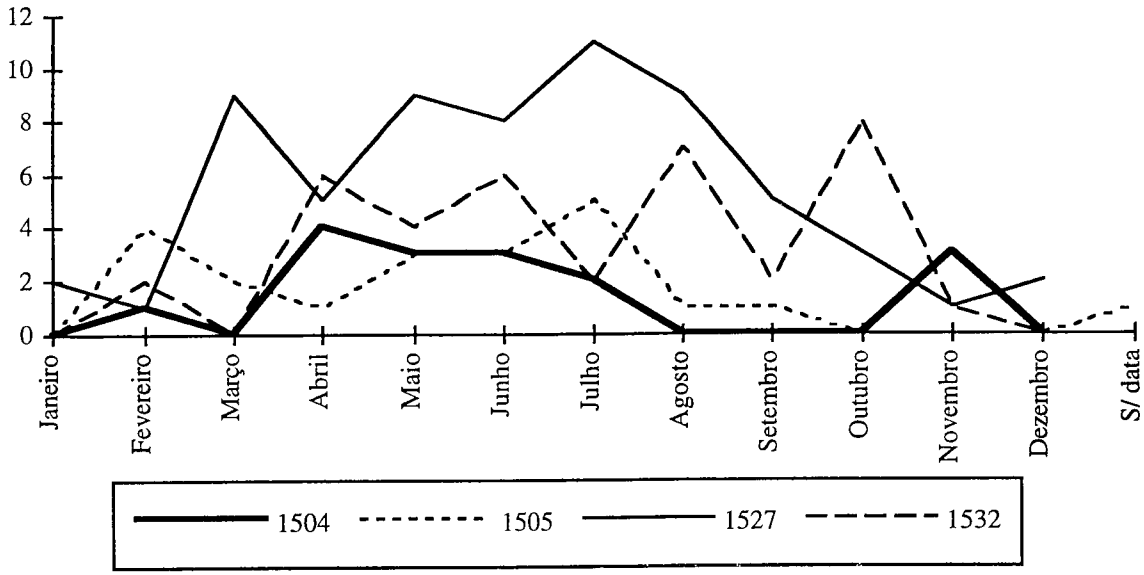
chamado "Regimento da franquia" estipula que o marco da alfândega deveria ser colocado ao Pevido, junto à barra, sobre "... *huma pedra gramde que esta na borda do Rio que he redomda a qual corta pera a bamda do sull ao synal da bara que he syta nas margens da bamda de Zurara...*" [222].

Ao contrário dos registos alfandegários de 1504 e 1505, que identificam as embarcações que transportam mercadorias e o respectivo local de proveniência, os dos livros de 1527 e 1532 não o fazem, limitando-se a indicar a data de tributação, a qual fizemos, de acordo com o pressuposto formulado, coincidir com as supostas datas de aportagem de embarcações. Do mesmo modo, também não identificam o porto de partida, o qual só poderá ser inferido, em alguns dos casos, pelo tipo de mercadoria e, em particular, pelo tipo de tecidos tributados.

De acordo com estes dados foi possível esboçar um calendário de aportagens, organizado por meses, aos quais se fazem corresponder o número de embarcações que transportam mercadorias sujeitas a tributação. Os resultados encontram-se sintetizados no apêndice A.35 e gráfico 72.

Gráfico 72

Movimento portuário analisado através do calendário de tributação de mercadorias



Fonte. Apêndice A.35

Da sua análise é perceptível uma progressão do número de aportagens entre 1504/05 e 1527, mas em 1532 uma significativa quebra. É certo que, como já dissemos, o livro referente a este ano encontra-se truncado, apresentando registos apenas até 2 de Novembro. Pelo número médio de embarcações que habitualmente aportam nos meses de

[222] A.M.V.C. - Lv. 121, fl. 277.

Novembro e Dezembro, calculado com base nos restantes anos, não nos parece que esse seja o factor justificativo da quebra numérica apontada. De resto, o total de embarcações, nas suas oscilações, tem uma correspondência clara com os montantes globais de tributação dos respectivos anos.

De notar, ainda, que é perceptível a existência de uma linha evolutiva comum no que se refere a movimentos de navegação: os maiores índices de aportagem situam-se nos meses de Verão, em particular em Julho e Agosto, sendo os de Inverno os que totalizam menores quantitativos. Esta conclusão, compreensível se atendermos às condições climatéricas e de navegabilidade, torna-se paradoxal se nos ativermos às declarações dos agentes de poder da vila, em 1540-42, segundo os quais a barra seria inultrapassável durante os meses de Verão, devido aos fenómenos conjuntos de assoreamento e diminuição do caudal do rio motivado pelas secas estivais. Os dados disponíveis não confirmam esse quadro, sendo o ano de1527 paradigmático.

Assinalemos, ainda, a inexistência de aportagens, durante os meses de Agosto a Outubro de 1504 e Outubro a Dezembro de 1505. A documentação não nos fornece qualquer pista de comprensão deste dado, não estando registado, por exemplo, qualquer rebate de peste que justificasse o encerramento do porto nesses meses. De resto, esses primeiros anos de Quinhentos revelam, de um modo geral, quer uma menor afluência de embarcações, quer um movimento menos cadenciado de aportações. Uma evolução do movimento comercial do porto, patente, de igual modo, nos valores estudados do rendimento alfandegário, justificam, a nosso ver, a diferença nos calendários traçados.

De acordo com os dados apresentados para esses anos é possível localizar os portos de carga de mercadoria das várias embarcações. Assim, dos 36 navios que aportaram entre Fevereiro de 1504 e Setembro de 1505, onze procediam da França, nove de Inglaterra e os restantes dezasseis distribuíam-se igualmente pela Flandres e a Irlanda. Quanto a portos concretos estão mencionados, na Inglaterra, New Quay, Tenby, Londres, Minehead e Cardiff; de França todos os identificados procedem de Ruão; na Irlanda, Galway e Manga, sendo a Flandres sempre designada de forma global, sem qualquer menção específica aos portos de procedência. Dos 30 casos em que são mencionados o mestre e/ou o senhorio da embarcação, todos são portugueses e, pelo que é possível depreender, residentes em Vila do Conde, Azurara e Póvoa de Varzim. Os dados agora analisados em tudo concordam com o que já apontámos no que se refere às rotas de navegação e transporte de mercadorias.

Delineado o quadro relativo ao movimento portuário e 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

A metodologia que seguiremos é em tudo paralela à já accionada para o estudo do universo dos náuticos, o que significa que coligiremos, de forma sistemática, as referências contidas nos vários corpos documentais consultados, ainda que não tivéssemos prosseguido qualquer intenção de total exaustividade no seu levantamento. Assim, 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 corso francês na primeira metade do século XVI, os processos do Tribunal do St^{o} 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 St^{a} 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 listagem que apresentamos no apêndice B.8.

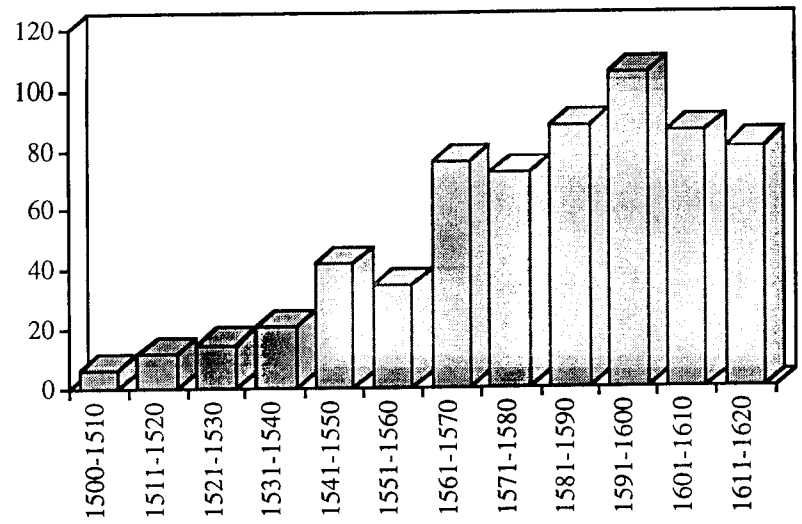
Atendendo às características conhecidas das fontes enunciadas, cujas limitações procurámos já evidenciar, e que decorrem, no essencial, do facto de nenhuma delas projectar qualquer levantamento sistemático dos agentes económicos que procuramos captar, compreende-se que os resultados que apresentamos usufruam de 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 73.

Salientemos, desde já, que 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 73

Evolução cronológica do número de mercadores recenseados



Fonte: Apêndice B.8

Esta opção prende-se com o facto de que o grupo que em particular nos importa apreender, é o daqueles ligados ao comércio marítimo e, em última instância, ao comércio ultramarino, pelo que nos dispensamos de avaliar o movimento mercantil global da vila, importante para a captação do seu dinamismo e das formas de consumo interno, mas despiciendo para o objecto e os objectivos que prosseguimos nesta dissertação.

Enquadrados por estes critérios, analisemos o significado dos números apresentados. Os 434[223] 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.

---

223 Note-se que o desfasamento entre este valor total e o de 642 que totalizam no apêndice B.8 deve-se ao facto de o curso de actividade de muitos deles se estender por mais do que uma década, sendo, assim, contados mais do que uma vez.

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 Fancisco Ribeiro da Silva a defender que o seu número aproximar-se-ia, no período filipino, das duas centenas e meia, englobando marseiros, sem que uma quantificação mais rigorosa possa ser efectuada[224].

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 conjunto[225]. 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. XVII[226], 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 rigorosa 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. Quanto ao volume de negócios e aos circuitos comerciais que daí eram accionados falaremos num outro lugar.

Do ponto de vista do escalonamento cronológico dos contingentes apurados, os números evidenciam a mesma tendência de crescimento na década de 40 e de consolidação no decénio de 1561-1570 que já apurámos para os homens do mar, mas uma nítida discrepância em relação a esse grupo no que se refere às décadas finais do

---

224 SILVA, Francisco Ribeiro da - *O Porto e o seu termo (1580-1640)*, vol. 1, pp. 112-117.
225 MOREIRA, Manuel Fernandes - *A alfândega de Viana...*, Apêndices.
226 Idem - *Os mercadores de Viana e o comércio do açúcar brasileiro no séc. XVII...*, pp. 143-172.

século. Com efeito, ao contrário do grupo dos náuticos, as referências a mercadores mantêm-se em linha ascendente até à década de 90 que é naqueles de notório decréscimo numérico, revelando alguma tendência decrescente nas décadas subsequentes, mas sem a mesma relevância que apurámos para aquele outro grupo. Estas disparidades das duas linhas de evolução são, de resto, consonantes com o já constatado reforço dos homens da terra em alguns níveis de poder e de representatividade pública, sublinhada por nós aquando do estudo da estrutura administrativa camarária e da constituição das "Mesas" da Casa da Misericórdia da vila.

Esta constatação, cujo significado parece apontar para a consolidação do poder mercantil dos agentes económicos de Vila do Conde mesmo em momentos de declínio sensível da sua comunidade náutica, deverá ser cotejada com os rumos comerciais dominantes nessas últimas décadas do século. Dessa matéria trataremos a propósito do comércio ultramarino.

2.2.2. Articulações geográficas

Importa perceber que 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 cronológico que remonta a princípios do século.

Avaliemos, de forma sintética, as menções recolhidas nesse particular *corpus* documental a estes agentes, as quais se apresentam no quadro 62, apêndice A.36[227] e gráfico 74. Uma primeira organização 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.

---

227 O que neles se apresenta são valores totais de referências a actos por eles protagonizados, alguns dos quais envolvem um mesmo mercador.

Quadro 62

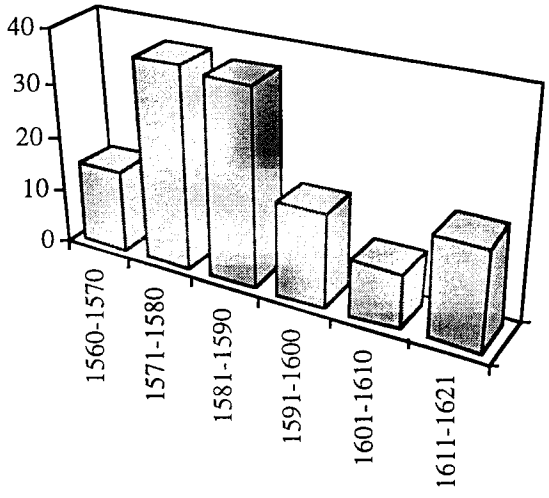
Proveniência geográfica dos mercadores externos com actividade registada em Vila do Conde

Proveniência	N°	%	Proveniência	N°	%
Algarve	4	3	Porto	40	29,9
Aveiro	1	0,7	Regalados	1	0,7
Bracelos	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: Apêndice B.13

Gráfico 74

Mercadores externos com actividade registada em Vila do Conde. Distribuição cronológica



Fonte: Apêndice A.36

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 económico[228]. 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, e dos quais já falámos. 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 socioeconómicos 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 Conde[229], 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. Manuel[230], 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 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 Conde[231]. 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 contribuíndo para o

---

228 A confirmar o que dizemos, vd., entre outros, o trabalho de MOREIRA, Manuel António Fernandes - *A presença dos galegos em Viana da Foz do Lima no século XVI.* "Colóquio "Santos Graça" de Etnografia Marítima. Actas", Póvoa do Varzim, 1985, vol. 3, pp. 79-85 e, no que se refere às relações com Castela, o contributo de MARQUES, José - *Relações económicas do Norte de Portugal com o reino de Castela no século XV.* "Bracara Augusta", Braga, vol. XXXII, nº 21, pp. 7-40.

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

230 A.N.T.T. - Chanc. D. Manuel, lv. 16, fl. 47v.

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

dinamismo interno da vila, ao contrário daquilo que se conhece para a cidade do Porto e, desde o séc. XVII, para Viana do Castelo[232].

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 62 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 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

---

232 Vd. a este propósito, e para Viana do Castelo, MOREIRA, Manuel Fernandes - *A alfândega de Viana...*, pp. 126-149 e Apêndices, e *Os mercadores de Viana e o comércio do açúcar...*, pp. 181-205.

é, pela sua relevância, suficiente para motivar uma análise mais detalhada da actividade desenvolvida na vila pelos agentes mercantis provindos da cidade do Porto.

Vimos já que 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 pormenor 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 1632[233], deles facilmente se depreende, quer a vastidão de actividades comerciais accionadas por Diogo Pereira, quer o volume dos mesmos, os quais integrariam negócios com o ultramar, mas também com a própria corte madrilena. O seu

---

233 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.).

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 1591[234].

Em Vila do Conde a sua acção está identificada entre 1590 e 1615 e transcende, como dissemos, o estrito domínio comercial. Com efeito, em 1605 refere-se uma avença estabelecida entre ele e o executivo camarário em torno de um empréstimo por ele efectuado para a aquisição de um sino para a igreja matriz, que ele próprio vendera[235]. Em 1613 encontramo-lo a emprestar, de novo, ao concelho, 327.621 reais para cobrir um pedido de empréstimo régio e dessa forma evitar lançar uma nova finta sobre a população[236]. 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.

No campo estritamente comercial, é possível apurar, a partir dos registos notariais, extensões dos seus negócios em Medina del Campo[237]; as Astúrias[238]; Lisboa[239]; Sevilha[240]; as Ilhas Atlânticas, incluindo as Canárias; Angola e Índias de Castela[241]. 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 vila[242].

O seu porto serviria, para estes agentes, também como plataforma de importação de mercadorias, como se infere do pagamento, pelos seus herdeiros, de 40.000 reais de sisa sobre a importação de ferro feita, em 1618, através da alfândega da vila[243], ou do facto, referido em 1619, de que as mercadorias que aqueles tinham na vila

---

234 Cf. SILVA, Francisco Ribeiro da - *O Porto e o seu termo...*, vol. I, p. 127.
235 A.D.P. Fundo Notarial.V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 5, fl. 131v.-142v.
236 Idem, lv. 8, fl. 101-102.
237 O registo é de 21.03.1590. Trata-se de uma letra de câmbio passada sobre ele em Medina del Campo. Idem, 1° sr., lv. 16, fl. 23-25.
238 Em 1592 faz um empréstimo a um mercador das Astúrias, o qual lhe deveria ser liquidado em Sevilha. Idem, lv. 18, fl. 25-27.
239 Aí residia seu genro, Francisco Dias Mendes de Brito, mercador, a quem passa procuração para gestão de negócios em 19.02.1615. Idem, 3ª sr., lv. 11, fl. 84v.-86.
240 Idem, 1ª sr., lv. 18, fl. 25-27.
241 Veja-se a referência a um anterior fretamento, feito em Vila do Conde, para transporte de mercadorias para Angola, com escala nas Ilhas, num registo de 03.10.1615 (Idem, 3ª sr., lv. 12, fl. 85-88v.), ou o contrato de armação e companhia comercial, feito na mesma data, envolvendo circuitos comerciais que tocavam as Canárias, Angola e Índias de Castela (Ibidem, fl. 88v.-89v.).
242 Vd. registos de 09.09.1616 (Idem, 1ª sr., lv. 29, fl. 86v.-88) e de 02.02.1621 (Idem, lv. 32, fl. 132v.-135).
243 Idem, lv. 14, fl. 60-62v.

seriam suficientes para afiançar o valor de 1.000 cruzados legado por Diogo Pereira para a instituição de um padroado na Misericórdia da vila[244].

Com efeito, Vila do Conde parece ter-se constituído como local de eleição para este grande mercador, já que aí decide fundar um padroado para criação de um hospital, ao qual deveriam ser vinculados bens que permitissem uma renda anual de 400.000 reais, com a qual se deveria fundar um hospital para albergar e curar pobres e instituir uma capela de 100 missas anuais[245], por sua alma, de sua mulher, descendentes e ascendentes, devendo ser os seus restos mortais, e os de sua família, depositados na capela mor da igreja da Misericórdia. Cumpridas as restantes estipulações, ainda que com dilações sucessivas, esta última não viria, porém, a concretizar-se, facto a que, por certo, não seria alheia a circunstância de, tanto Diogo Pereira como sua mulher, terem morrido em Espanha, devendo a transferência das ossadas ter sido dificultada pela separação das duas coroas em 1640.

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 1591[246]. 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 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

---

244 Idem, fl. 127v.-129v.

245 Esta é a declaração de uma verba do testamento de Diogo Pereira. Diz-se, todavia, numa memória existente no A.S.C.M.V.C. serem quatro as missas semanais, o que perfaria um total de duzentas e oito anuais.

246 SILVA, Francisco Ribeiro da - *O Porto e o seu termo...*, vol. 1, pp. 109-110.

transição entre duas coroas e duas dinastias poderá acalentar esta possibilidade, reforçada, de resto, pela informação prestada pelo mesmo autor acerca da cobrança, por ordem régia, e desde o ano de 1584, de novos aforamentos pelas mercadorias vindas pelo mar, em prejuízo imediato dos mercadores[247]. Os argumentos da câmara contra essa nova prática apontam para uma consequente quebra, da ordem dos 15% nas mercadorias transaccionadas, sugerindo-se que isso correspondia ao abandono das actividades comerciais por alguns comerciantes[248]. 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 Ofício 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 subsequentes a 1618, vector que se destaca, quer dos estudos de Francisco Ribeiro da Silva sobre o Porto e o seu termo[249], quer dos de Elvira Mea sobre a Inquisição de Coimbra[250].

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 avaliação[251].

Atentemos, por fim, no facto de que pelo menos dois dos mercadores portuenses que acabaram por fixar residência em Vila do Conde eram 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 era, 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 associação com agentes comerciais e náuticos que viabilizem a

---

247 Idem - *ibidem*, p. 132.
248 A.H.M.P. - Lv. 26, fl. 109. Cit. Idem - *ibidem*, p. 132, nota 45.
249 SILVA, Francisco Ribeiro da - *O Porto e o seu termo...*, vol. 1, pp. 123 e 346-347.
250 MEA, Elvira Cunha de Azevedo - *A Inquisição de Coimbra no século XVI. A Instituição, os Homens e a Sociedade*, Porto, Fundação Engº António de Almeida, (1997), cap. V e VI.
251 SILVA, Francisco Ribeiro da - *O Porto e o seu termo...*, vol. 1, pp. 126-130.

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 nexo 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 bens[252], e o manifesto interesse destes mercadores portuenses pelo burgo vilacondense, muito menos visado pelos rigores do Tribunal do Stº Ofício, como se depreende pelo número de processos accionados nesse período de tempo, de que já falámos[253].

Esta ocorrência é, como se percebe, decisiva para os percursos mercantis da vila, quer pela injecção 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. Este mesmo corpo documental consubstancia uma outra articulação que importa desenvolver: a que liga a comunidade mercantil da vila com a sua comunidade de cristãos novos, de que trataremos adiante.

Antes, porém, importa que analisemos um outro dado fundamental para compreender o dinamismo interno e as opções estratégicas da comunidade mercantil da vila. Com efeito, se esta se encontra aberta ao exterior, pela integração documentada de agentes de outras comunidades e núcleos comerciais, também se projecta noutros espaços e noutros mercados. Mais do que uma emigração para a cidade do Porto, pontualmente documentada, parece ter sido a cidade de Lisboa o pólo de atracção privilegiado. Este facto tornar-se-á, de resto, compreensível à luz da intensa participação desses agentes no comércio ultramarino e do carácter centrípeto da capital nessa dinâmica. Apontemos, a título exemplificativo, alguns testemunhos que confirmam o que dizemos. Sem pretensões

---

252 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 algua 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 - Francisco Ribeiro da - *O Porto e o seu termo...*, vol. 1, p. 123).

253 Os Pereiras conseguem, de resto, mesmo a tempo de evitar a perseguição inquisitorial de 1619, licença para fixar residência em Madrid, como se patenteia nas licenças registadas em chancelaria régia (A.N.T.T. - *Privilégios de Filipe II*, lv. 1, fl. 230v. e Chanc. Filipe III. Privilégios, lv. 1, fl. 129 - cit. SILVA, Francisco Ribeiro da - *O Porto e o seu termo...*, vol. I, p. 351).

de exaustividade poderemos indicar, a partir dos registos notariais, pelo menos 10 referências a mercadores da foz do Ave que se dizem ser "estantes", "ora residentes" ou "ora moradores" na cidade de Lisboa. Essas indicações escalonam-se no tempo da seguinte maneira: uma em 1564, uma em 1568, quatro menções relativas a um mesmo agente mercantil em 1578, uma em 1587, uma em 1606, duas em 1607 e três em 1608. Destes últimos, dois eram anteriormente moradores em Azurara[254].

2.2.3. Articulações socioprofissionais

Da análise que desenvolvemos em I. 3.2. acerca da comunidade de cristãos novos ficou clara a presença significativa, entre os processados pela Inquisição, de mercadores e tratantes, a par de réus que com eles estavam ligados por laços familiares. O número de 10 processos, num total de 32[255], que desta forma os envolvem, é significativo do que dizemos. Por outro lado, a circunstância de encontrarmos mencionados, no conjunto dos processos analisados para o período de 1542 a 1620, 50 mercadores que aí figuram como réus, familiares ou testemunhas é, de igual modo, revelador das estreitas ligações entre as duas comunidades.

Da análise do mesmo fundo documental sobressai, ainda, a constituição de verdadeiras genealogias de tratantes ou de mercadores, as quais extravasam a comunidade específica de Vila do Conde, alargando-se, compreensivelmente, a Azurara, mas também, com notória insistência, à cidade do Porto[256]. Na globalidade dos processos analisados identificam-se pelo menos três referentes a cristãos novos da vila com ligações familiares com agentes comerciais do Porto[257]. Um deles, o de Heitor Dias, sirgueiro, revela ligações com numerosíssimos mercadores do Porto, aí citados, ora como testemunhas, ora como processados em paralelo.

Salientemos, em terceiro lugar, que, por opção económico-financeira, ou por estratégia diversiva em relação às malhas inquisitoriais, são frequentes as menções a cristãos novos de Vila do Conde residentes em espaços ultramarinos: Ilhas, Brasil, Índias de Castela ou mesmo no Oriente, nomeadamente na Índia. Tal acontece com o cônjuge de Genebra Dias, Duarte Fernandes, que se encontrava nas Ilhas, sem que se especifiquem quais, há cerca de seis anos, quando a sua mulher e cunhada são indiciadas e presas[258]. A

---

254 Cf. A.D.P. - Fundo Notarial, 1° cart., 1ª sr., lv. 2, fl. 98v.-99v.; lv. 5, fl. 43v.-45; lv. 8, fl. 71v.-73; lv. 8, fl. 113-116; lv. 8, fl. 133v.-135v.; lv. 8, fl. 188-189v.; lv. 14, fl. 45v.-46v.; lv. 24, fl. 112v.-114; lv. 24, fl. 137-138; lv. 25, fl. 44v.-45; lv. 25, fl. 71v.-73v.; lv. 25, fl. 94v.-95.

255 Relembremos o cômputo que então fizemos. Entre os processos analisados encontravam-se, como réus, um mercador, um físico-mercador, três mulheres de mercadores, dois tratantes, para além de três outros que se apresentavam como familiares indirectos de mercadores.

256 Vd., como exemplo, A.N.T.T. - Inq. Coimbra, proc. 946, 1598, 2094 e 4367.

257 Referimo-nos aos processos de Manuel Fernandes, tosador, (Inq. Coimbra, Proc. 946), de Manuel Mendes, ourives, filho de Manuel Mendes, mercador de V. Conde (Idem, proc. 1598), de Heitor Dias, sirgueiro (Idem, proc. 2094) e do próprio Manuel Mendes, identificado como tratante (Idem, proc. 2367). O primeiro processo é aberto em 1566 e os restantes três são accionados nos anos 1598 e 1599.

258 Idem, proc. 3821.

mesma realidade é documentada no processo de Helena Lopes, do ano de 1597, no qual, de três irmãos da ré apontados como ausentes, dois encontravam-se no Brasil[259], ou no de Manuel Mendes, residente no Porto, mas filho de Manuel Mendes, mercador de Vila do Conde, o qual se vê processado logo após a sua vinda do Brasil[260]. Quanto ao terceiro destino mencionado, ele encontra-se referido no mesmo processo de Helena Lopes, em que explicitamente se diz que um dos seus irmãos, que se encontrava ausente, estava nas Antilhas[261], ou no de Graça de Medeiros, cujos três filhos se encontravam desde há muitos anos nas Índias de Castela[262]. Na Índia encontravam-se os dois filhos de Ana de Noronha, casada com Gonçalo Vaz Vilas Boas, tabelião[263]. A muitos destes indivíduos são imputadas, de forma explícita, actividades comerciais.

Entre os residentes em Vila do Conde encontrámos ainda alguns dos que identificaremos em contratos notariais, como dos mais salientes agentes comerciais com actividades extensivas ao império ultramarino, entre os quais poderemos indicar Manuel Mendes ou Francisco de Brito[264]. Note-se que já em 1542 Gabriel Lopes, físico e mercador é identificado do seguinte modo: "... *elle nom tem oficio machanico e o tem somente de curar e crecentar sua fazenda por mar e por terra grosamente...*"[265]. As próprias motivações apontadas na processologia como indutoras das testemunhas de acusação a denunciarem os réus (empréstimo de dinheiro não reeembolsado, acusações em justiça por falta de pagamento de produtos alimentares ou têxteis comprados aos réus ou seus cônjuges, brigas por rivalidades em negócios) apontam para esse mesmo perfil, em que a vertente comercial e de especulação financeira se encontra presente de forma determinante.

Ao abordarmos as articulações definidas entre a comunidade de cristãos novos de Vila do Conde e os seus agentes comerciais, uma questão se coloca de imediato como inevitável, motivada, de resto, por uma discussão historiográfica tradicional: até que ponto a acção inquisitorial motivou a fuga de conversos e, portanto, de capitais e em que medida esse facto, a ter existido, afectou a dinâmica económica da vila?

A amostragem sobre a qual trabalhamos, a qual definimos atrás, não se revela suficientemente eloquente a este respeito. Estão, de facto, noticiadas tentativas de fuga, algumas das quais se revelam, todavia, apenas virtuais. Assim acontece com Gabriel Lopes, dado como fugitivo da justiça, em 1542, e posteriormente presente a todo o processo sem nunca ser acusado de fuga, ou com Beatriz Correia, que fugira de facto para

---

259 Idem, proc. 1979.
260 Idem, proc. 1598, de 1599.
261 Idem, proc. 1979.
262 Idem, proc. 8026.
263 Idem, proc. 7928.
264 Vd., para Francisco de Brito, o processo de sua mulher, Clara Ribeira, decorrente entre os anos 1597-99 (Idem, proc. 6093) e para Manuel Mendes, os autos que o têm como réu (Idem, proc. 2367).
265 Idem, proc. 3810, fl. 7v.

Redondela, na Galiza, mas apenas até dar à luz, apresentando-se depois ao tribunal[266]. Que esse fenómeno ocorrera, pelo menos aquando da primeira visita inquisitorial à vila e a Azurara, prova-o o édito de D. Baltasar Limpo, que passamos a transcrever:

"... *fazemos saber que Gravyel Lopez e a molher de mestre Antonio Caterina Corea e Martym Fernandez o Grello moradores na Vylla de Comde e asy Antonio Corea e seu filho Gill Corea e sua filha Branqua moça solteira e Lyonell Felipe e sua moçher Felipa Nunnez e Branqua Nunez molher de Joam Fernandez Aresta e Breatiz Lourença sogra d'Antonio Corea todos estes de Zurara todos cristaãos novos tem culpas toquantes a santa ymquisyçam de que he necesareo lynparem se e poderem ser amorados mandamos fazer somario de suas ausencias...*" [267].

As vias da fuga são também denunciadas e passam por embarques para Lisboa e daí para espaços ultramarinos, que incluem as Canárias[268]. A confirmar a sua existência surge ainda o caso de Tomás Nunes, médico de Vila do Conde, e sua família, capturados em Lisboa, quando se preparavam para embarcar para fora do reino[269], ou a de Diogo Fernandes, mercador ligado ao comércio ultramarino que parece seguir o mesmo curso[270]. Note-se que estas notícias predominam nos processos de 1542, fase inicial de actuação da inquisição. A última ocorrência, a que nos referimos, acontece, porém, já no ano de 1597.

Desconhecemos, por fim, se a mobilidade geográfica conhecida destes indivíduos em direcção ao Porto e a Lisboa, de que já falámos, se encontra motivada pela fuga para urbes mais cosmopolitas e, portanto, teoricamente menos fortemente vigiadas, ou por meras estratégias financeiras e comerciais. O mesmo se diga da fixação em espaços ultramarinos. Neste último caso, a manutenção de laços familiares em Vila do Conde, com a permanência, aí, de familiares próximos, sejam irmãos[271], ou progenitores[272] sugere, em primeiro lugar, que a deslocação não envolveria agregados familiares inteiros e, em segundo lugar aponta para a probabilidade de a vila e os seus agentes económicos poderem ter continuado a aproveitar dessa saída/fuga, a qual poderia assumir a função de

---

266 Idem, proc. 3089 e 3810.
267 In Idem, proc. 3089, fl. 4.
268 Ibidem, fl. 1v. e proc. 3737. Aqui diz-se, a propósito de três cristãos novos visados pelo Stª Ofício: "*...houvio dizer que embarquarão pera Lyxboa e que daly aviam de yr pera as Canareas*". Note-se, porém, que só a fuga de um deles é confirmada, aparecendo os dois restantes como réus presenciais de processos da Inquisição, como atrás dissemos.
269 Isso mesmo se noticia no processo de Isabel Vaz, sua filha, em que se informa terem sido encarcerados em Lisboa em Junho de 1574 "*... por serem todos achados pellos guardas de Bellem que se hião pera fora do Reino...*". (Idem, proc. 8653).
270 Idem, proc. 1979.
271 Vd. o caso de Helena Lopes, de cujos irmãos, em número total de seis, três se encontram no Ultramar, o mesmo acontecendo com seu filho e seu genro, tratante, residente em Pernambuco, sendo este, porém, cristão velho (Idem, proc. 1979).
272 Vd. o caso de Graça de Medeiros, viúva, cujos filhos, respectivamente com 40, 24 e 22 anos se encontravam desde há muitos anos nas Índias de Castela. Aqui se afirma, todavia, não existir já qualquer tipo de contactos, deixando a mãe de ter notícias desde há muito. (Idem, proc. 8026).

vitalizadora de relações comerciais com o exterior, nomeadamente com maiores centros económicos, situados no reino ou no ultramar.

Quanto ao confisco de bens, os autos estudados apenas nos dão conhecimento de duas admoestações dessa possibilidade, as quais, todavia, não chegam a concretizar-se. Como testemunhos indirectos, refira-se, porém, o caso de Tomás Nunes, médico de Vila do Conde capturado em Lisboa, o qual teria sido queimado nessa cidade e, por certo, sujeita a sua família a confisco geral de bens[273], e o de Francisco de Brito, mercador de vulto da vila, que teria visto os seus bens confiscados pela Inquisição aquando da prisão de Clara Ribeira, sua mulher[274]. A esta ocorrência poderíamos acrescentar dois outros casos, em Azurara, tendo sido um mercador aí morador, Baltasar Alvares, e um tabelião, Manuel Rodrigues, sujeitos a idênticas penas[275]. Todas as ocorrências se situam já na década de 90. Tais factos não poderiam ter deixado de interferir na vida económica da vila, seja por fuga de agentes económicos e capitais, seja por descapitalização de alguns dos mais activos homens de negócios da urbe. Detectadas, como vimos, em particular na última década do século, tempo de aprofundamento das perseguições e de agravamento das penas infligidas por aquele tribunal religioso, as tendências apuradas revelam-se, de resto, decorrentes da própria evolução interna da instituição, de que já falámos.

Em suma, o que do exposto importa reter, do ponto de vista da investigação feita são, por um lado, as inequívocas ligações detectadas entre os mercadores da vila e a comunidade de cristãos novos aí existente e, por outro lado, o facto de estes se apresentarem como agentes activos do tráfego ultramarino de que adiante falaremos. Não podemos, assim, deixar de considerar, na análise das tendências de crescimento / declínio deste sector, os percursos particulares desta comunidade, nem descurar a indagação das ligações sociais, nomeadamente através do casamento, entre os segmentos socio-profissionais de mercadores e cristãos novos no período considerado.

Se o universo dos agentes mercantes da vila se articula, de forma indissociável, com os cristãos novos aí residentes, também estabelece laços com um outro nível socioprofissional: o dos homens do mar, com os quais define nexos económicos, mas também familiares.

Essas ligações foram já definidas aquando da análise do grupo de proprietários de embarcações, ao salientarmos as frequentes parcerias que englobavam representantes destes dois grupos, as quais corresponderiam à necessidade de se conjugar capitais (financeiros e de experiência acumulada) de natureza diversa e de importância nuclear, quando se trata de comércio marítimo, em particular ultramarino. O que se

---

[273] Idem, proc. 7928, fl. 72v.

[274] Idem, proc. 6093 e A.S.C.M.V.C., Col. 1ª, mç. 3. Aí se aponta a impossibilidade de o mercador saldar uma dívida de 200.000 reais, alegando "*... que se dava por requerido e que não tinha bens que dar a penhora nem donde poder paguar os ditos dozemtos mill reaes por coanto toda sua fazenda lhe estava tomada polla prizão que foi feita a sua molher por parte do Santo Offisyo e que la fosem requer (sic) sua justiça...*".

[275] A.N.T.T. - Inq. Coimbra, proc. 8686 e 4946.

pretende dizer é que para o sucesso dessas iniciativas impõe-se a conjugação de saberes de natureza mercantil, mas também náutica, o que leva os representantes destes dois grupos a congregarem-se em iniciativas conjuntas. Essa mesma constatação se destacará aquando da análise específica do subuniverso dos agentes envolvidos no tráfego ultramarino, de que trataremos adiante.

Centremo-nos, por ora, nos resultados apurados a partir da análise das referências de que dispomos acerca das genealogias dos mercadores recenseados. Dos 58 casos em que estas são explícitas (lembremos que o universo total identificado totaliza 434 agentes), 18 apontam para ligações familiares com pilotos e 6 com mareantes, sendo esses nexos quer de consanguinidade (10 casos), quer derivados de relações matrimoniais (14 casos). As restantes referências apontam, ora para relações endógenas ao grupo dos mercadores (30 ocorrências), ora para ligações familiares que envolvem, simultaneamente mercadores e pilotos/mareantes (4 ocorrências registadas). Entre as articulações familiares endogâmicas registam-se 22 casos de relações de consanguinidade (pais / filhos; irmãos; sobrinhos, ...) e 24 decorrentes de alianças matrimoniais (sogro / genro; cunhados; segundo casamento com mulher de mercador)[276].

O quadro sucintamente apresentado remete-nos para estratégias socio-profissionais que são comuns às já analisadas para o universo dos náuticos da vila, e que aqui nos dispensamos de repetir. Salientemos apenas a constituição de gerações de profissionais e a sua articulação com grupos exteriores que lhes são indispensáveis à prossecução dos negócios, contando-se entre estes os pilotos, mestres e mareantes.

Torna-se, de resto, por vezes impossível distinguir estatutos profissionais de uma forma clara, já que muitos daqueles que a documentação apresenta como náuticos desempenham de facto, e paralelamente, funções de mercancia, quer em pequena escala, servindo-se das prerrogativas que os seus desempenhos como técnicos de navegação e tripulantes de determinadas frotas mercantis lhes concedem, quer como agentes comerciais de terceiros, quer ainda como elementos de parcerias comerciais alargadas que envolvem mesmo contratos de armação comercial de âmbito ultramarino.

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, genro de Manuel Ribeiro, a quem estavam imputadas todas as responsabilidades

---

276 Note-se que a soma não corresponde ao número total de agentes envolvidos nesta amostragem, pelo simples facto de que cada um deles remete, com frequência, para duplas ou triplas ligações familiares. Ex: João Alvares Ramires, mercador, apresenta-se como cônjuge de Guiomar de Sá, sendo esta descendente de Francisco Pires, também mercador e ex-mulher de Bento Fernandes, mareante, sendo ambos progenitores de Sebastião Gonçalves Colão, mercador.

comerciais da empresa. Nessa viagem ía Gonçalo da Rocha como piloto, cabendo a Francisco Alvares incumbências estritamente comerciais[277];

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 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 Angola[278].

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, e a ela teremos oportunidade de voltar.

O que com isto queremos provar, para além da estrita ligação entre náuticos e mercadores, é a ideia de que, se somássemos ao grupo dos mercadores que integram o universo de análise com que até agora temos trabalhado, e que são dessa forma identificados pela documentação, esses outros inúmeros agentes, que a título pessoal ou a serviço de terceiros preenchem funções mercantis, o nosso universo de trabalho dilatar-se-ia em muito. Na verdade, o estudo das reais áreas de intervenção comercial não os pode excluir como agentes mercantis, pelo que a análise, que de seguida desenvolveremos em torno da tipificação dessas actividades, integra já os seus desempenhos.

2.3. Mecanismos comerciais e financeiros

Para além do estrito domínio das actividades comerciais, envolvendo actos ligados ao comércio interno, ao comércio europeu e ao comércio ultramarino, os registos notariais, fonte que de seguida analisaremos de forma exclusiva para o período de 1560 a 1620, identificam contratos paralelos que se revelam de igual modo determinantes para a compreensão da efectiva gestão dos negócios em curso. Referimo-nos a instrumentos de crédito ligados a actividades comerciais e a contratos de investimento a perda e a ganho, que são, no fundo, vias de investimento na mesma área. A explanação, que de seguida

---

277 Vd., entre outros, o registo notarial de 08.11.1613. A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 9, fl. 29v.-32.
278 Cf. registo notarial de 03.10.1615. Idem, lv. 12, fl. 85-88v.

empreendemos, pretende precisamente sistematizar a informação que coligimos sobre estes domínios de intervenção financeira enquanto dinamizadores da actividade comercial.

2.3.1. Crédito

Iniciemos a nossa análise com os contratos creditícios compilados nos registos notariais, num total de 90, os quais transcendem, é certo, o âmbito comercial, mas têm este domínio como motivação prioritária, como provaremos já a partir do elenco do estatuto socioprofissional dos agentes económicos envolvidos, quer como credores, quer como devedores, que se apresenta no quadro 63.

Quadro 63

Profissões de credores e devedores em contratos de crédito

Profissões / Estatutos	Credores	%	Devedores	%
Mercadores	49		26	
Pilotos	13		12	
Mulheres	10		13	
Cavaleiros Fidalgos	3		4	
Eclesiásticos	3		2	
Feitor da Alfândega	2			
Vendeiros	2			
Almoxarife da Alfândega	1			
Mareantes	1		4	
Almocreves			1	
Câmara			1	
Capitães			1	
Carpinteiros da Ribeira			2	
Cirurgiões			2	
Ferreiros			1	
Lavradores			2	
Mosteiro de Stª Clara			1	
Pescadores			1	
Sapateiros			2	
Sem menção	7	7,7	16	17,6
Total	**91**	**100**	**91**	**100**

Fonte: A.D.P. Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

Aí se patenteia que 53,8% dos credores e 28,6% dos devedores se inserem no grupo directamente responsável pela actividade comercial: o dos mercadores[279]. A par

[279] A representatividade relativa destes números não é, todavia, comparável de forma linear, dado o muito maior número de devedores cujo estatuto socioprofissional não é expresso ou depreendido na fonte: 17,6%

destes, dois outros segmentos destacam-se, claramente, dos restantes: o dos pilotos, e o das mulheres, as quais pontuam com 10 emergências enquanto credoras e 13 como devedoras. Em qualquer dos casos prevalecem as viúvas (8, quer no primeiro caso, quer no segundo). No grupo das credoras sobressaem as viúvas de pilotos (três casos) e as de mercadores (dois casos).

Estes três segmentos, mercadores, pilotos e mulheres, somam um total de 85,7% dos prestamistas cujos estatutos são mencionados, e 66,7% dos devedores na mesma situação, ponderações que se nos afiguram reveladoras acerca da clara prevalência destes grupos na totalidade daqueles que se envolvem na prática creditícia. Para além destes, sublinhe-se a presença de eclesiásticos (três em qualquer das situações) e de cavaleiros fidalgos, os quais parecem recorrer mais ao empréstimo, do que viabilizá-lo para terceiros. Note-se, porém, que não poderemos daqui inferir que os propósitos de recurso ao crédito, por parte destes, se prendam exclusivamente com hábitos consumistas e com falta de rendimentos que os viabilizem. Credores são também, no nosso universo de trabalho, duas instituições: o município, que em 1613 recorre a um empréstimo contraído com Diogo Pereira, a que já nos referimos[280], e o Mosteiro de Stª Clara que contrai uma dívida de 300.000 reais em 1618, à conta do pagamento de um arrendamento eclesiástico[281].

Na verdade, se cruzarmos estes dados com os motivos expressos dos pedidos de empréstimos, conseguiremos identificar com maior rigor o universo dos devedores. Assim, entre os cavaleiros fidalgos, encontramos casos em que tal ocorre para remir necessidades, mas também outros em que a dívida contraída parece ligar-se a práticas de comércio, e mesmo de comércio internacional. Veja-se o caso de João da Maia Madureira e de Francisco de Faria de Lugo que contraem uma dívida de 1500 cruzados castelhanos, assumida sob a forma de letra de câmbio, passada a Diogo Pereira, a cobrar em Medina del Campo[282]. Entre estes encontra-se ainda Mateus Folgueira[283], cuja actividade se prende, de acordo com os dados documentais disponíveis, quer com a construção naval para a armada régia, quer com a prática comercial. Estes indivíduos, a que poderíamos juntar Gaspar Rodrigues do Lago[284], em tudo parecem corresponder, de resto, ao perfil estudado do fidalgo mercador, que não desdenha de construir riqueza e prestígio em íntima articulação com actividades de índole mercantil.

---

deste grupo, contra apenas 7,7% dos credores.

280 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 8, fl. 101-102. Este não configura, como se sabe, qualquer procedimento de excepção, estando provado que as constantes dificuldades financeiras dos municípios os levavam, com frequência, a contrair empréstimos. Vd., sobre esta matéria, GONÇALVES, Iria - *As finanças municipais do Porto na segunda metade do século XV*, Porto, C.M.P., 1987, pp. 51-55

281 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 14, fl. 86-90.

282 Idem, 1ª sr., lv. 16, fl. 23-25.

283 Idem, lv. 13, fl. 169-169v.

284 Idem, lv. 18, fl. 25-27.

Estas são, de resto, as motivações maioritárias dos mercadores que recorrem ao crédito. Consubstanciado em dívidas contraídas para aquisição de mercadorias a transaccionar, o crédito comercial é dominante neste grupo de devedores. A esta motivação, junta-se uma outra, que lhe é paralela: a de armação de embarcações visando o comércio ultramarino. Assim ocorre, por exemplo, com André Folgueira, que reconhece, em instrumento público, um empréstimo efectuado por sua mãe, Isabel Folgueira, ela própria viúva de um mercador de grosso trato, Estevão Fernandes, com o intuito de assegurar uma armação comercial com destino, presumivelmente, ao ultramar[285].

Esse mesmo propósito, o de armação comercial ultramarina, emerge entre o grupo dos pilotos e mareantes que contraem dívidas. Num total de 16 instrumentos de crédito, 6 são accionados para construção, reparação ou aquisição de embarcações, e 7 prendem-se com fins comerciais: aquisição de mercadorias para tráfego ultramarino e armação para pesca do bacalhau na Terra Nova, devendo este último empréstimo ser saldado com a venda do produto pescado[286].

Diversas motivações subjazem às mulheres que recorrem ao crédito. Entre os actos de dívida identificados (doze no total), cinco não mencionam o motivo e, dos restantes, quatro são dirigidos ao provimento de necessidades geradas pela ausência prolongada dos maridos, dois para cumprimento de obrigações de alma solicitadas em testamento pelo marido defunto, e um visa a dotação religiosa de uma filha.

Em suma, do exposto, uma vez mais se prova a articulação predominante entre o crédito praticado e a actividade mercantil, não só pelo facto de 47% dos credores e devedores cuja profissão ou estatuto social são mencionados serem agentes comerciais, nomeadamente mercadores, mas também pela circunstância de 32,7% do total dos actos de crédito (29 em 90) se reportarem a objectivos de apresto marítimo, aquisição de mercadorias, ou explícita armação comercial com destino ao ultramar. Se contarmos apenas com o número de actos em que os motivos do empréstimo são mencionados, essa ponderação ascende, sugestivamente, a 55,8% do total[287]. Este panorama, que cremos ser próximo da realidade vivida, condiciona, de resto, quer os prazos previstos para saldar as dívidas contraídas, quer o volume de crédito solicitado pelos vários grupos considerados.

No que se reporta à duração dos empréstimos, é manifesto o predomínio dos de curta duração. Na verdade, o facto de 67,4% dos registos revelarem prazos de pagamento inferiores ou iguais a um ano, e a circunstância de seis dos registos preverem o pagamento das dívidas após a conclusão de viagens que os seus contraentes se propõem realizar, associa de forma inelutável a prática de crédito que aqui se projecta à gestão e viabilização de negócios, surgindo a prática creditícia como instrumento imprescindível

---

285 Idem, lv. 9, fl. 150v.-152.
286 Idem, lv. 3, fl. 64-66; lv. 9, fl. 46-48.
287 Com efeito, são 39 os registos em que actos de crédito são descritos, sem que a sua motivação seja explícita.

dessa dinâmica. Estes calendários de pagamento acentuam, de igual modo, uma intensa circulação de capitais, não se prevendo a sua prolongada imobilização. O facto de apenas 18% dos casos em que a duração do empréstimo é indicado corresponderem a prazos iguais ou superiores a dois anos é bem revelador do que dizemos. De igual forma o atestam as referências aos locais de liquidação de dívida apontados em alguns dos contratos: dois em Lisboa, um em Viana, um no Porto, um em Sevilha, um em Medina del Campo e um outro em Índias de Castela.

Analisemos, por fim, os montantes declarados dos empréstimos[288]. As conclusões apuradas a partir da análise do quadro 64 revelam uma nítida concentração numérica de contratos prestamistas num intervalo de valores oscilante entre 20.000 e 200.000 reais. Valores inferiores e superiores congregam percentagens mínimas da amostragem (cerca de 8% nos intervalos inferiores e de 16% nos superiores).

Quadro 64

Contratos de crédito. Intervalos de valor

Intervalos	Nº	%
< 10.000 reais	3	3,4
10.000-19.000 reais	4	4,6
20.000-49.000 reais	25	28,7
50.000-99.000 reais	19	21,8
100.000-199.000 reais	22	25,3
200.000-299.000 reais	4	4,6
300.000-399.000 reais	4	4,6
400.000-499.000 reais	4	4,6
500.000-1.000.000 reais	2	2,3
Subtotal	87	100
Sem menção	3	
Total	**90**	

Fonte: A.D.P. Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

[288] Note-se que nem sempre a fonte é explícita nesta matéria. Alguns dos registos reportam-se a quitações parciais da dívida contraída, pelo que apenas sabemos que o valor total seria superior ao mencionado, sem que este possa ser calculado. Nestes casos, de ocorrência ocasional, optámos por incluí-los nos intervalos de valor correspondentes ao valor apontado.
Aquando de referências a outras moedas, nomeadamente ao real de prata castelhano, procedemos à sua reconversão a reais portugueses, seguindo as correspondências monetárias apontadas por Fréderic Mauro - *Portugal, o Brasil e o Atlântico*, Vol. II, pp. 158-159, o qual propõe, para 1570, uma equivalência de 1 real castelhano = 35 reais e 2 ceitis e, para 1640, a de 1 real castelhano = 40 reais portugueses. Na reconversão de valores procedemos por aproximações cronológicas dos registos em relação a estas datas referenciais.

Manifestando coeficientes sensivelmente equitativos entre si, os intervalos definidos (20.000-50.000 reais, 50.000-100.000 reais e 100.000-200.000 reais) congregam, porém, diversos agentes, diversas finalidades e diversas dinâmicas económicas que convém clarificar.

Concentrando-nos nos grupos mais significativos, é perceptível que os empréstimos mais elevados são contraídos pelos cavaleiros fidalgos, cujo grupo integra o valor máximo de 900.000 reais, e pelos mercadores. Este segmento contrai dívidas de valor oscilante entre 20.000 e 426.000 reais, concentrando-se a mais elevada percentagem, cerca de 54%, em montantes acima dos 100.000 reais. Os pilotos protagonizam valores creditícios globalmente mais baixos. Com efeito, apresentam dívidas oscilantes entre os 10.000 e os 186.000 reais, 50% das quais se situam acima dos 50.000 reais.

Quanto aos prestamistas que disponibilizam empréstimos de maior vulto, de montantes superiores a 300.000 reais, encontramos um feitor da alfândega[289], seis mercadores, dois dos quais do Porto, um de Viana e um piloto de Azurara, para além de dois outros agentes, um do Porto e outro de Viana, cuja profissão não é declarada, mas que serão, presumivelmente, mercadores. Em suma, seis dos dez maiores credores são oriundos do exterior e moradores nos dois maiores centros marítimos e comerciais de Entre-Douro-e-Minho na segunda metade do século XVI: Viana da Foz do Lima e a cidade do Porto[290]. Esta constatação é, de novo, reveladora, quer da importância desses agentes externos na praça cambista de Vila do Conde, quer dos níveis de riqueza, e dos montantes de capital passíveis de ser disponibilizados pelos agentes económicos internos.

Com efeito, o quadro traçado confronta-nos, uma vez mais, com o perfil dominante do pequeno e médio investidor local, já revelado aquando do estudo dos proprietários de embarcações, dos importadores de materiais de construção naval, ou do movimento alfandegário de 1504/05 ou de 1527 e 1532. Assim se compreende a importância assumida pelas companhias, ou parcerias comerciais, idênticas, de resto, àquelas formadas para construção, aquisição ou exploração de embarcações de que falámos atrás. E daí também o recurso a formas de investimento a perda e a ganho, que constituem vias fundamentais de financiamento da actividade mercantil, mas também de emprego de capitais com maiores perspectivas de lucros e ganhos. Destas matérias falaremos no próximo ponto. Antes, porém, importa que abordemos os mecanismos concretos da prática creditícia que os números até agora apontados não revelaram ainda,

---

289 Referimo-nos a Manuel de Andrade, o qual actua, porém, como procurador de sua mãe, Branca de Andrade, moradora em Lisboa. Trata-se, de resto, de uma forma de crédito comercial, já que o valor em débito, cerca de 426.000 reais se reporta a mercadorias transaccionadas. (A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 9, fl. 118-120v.).

290 Na verdade, o número total de prestamistas externos é bem mais elevado, e ascende a 13, assim distribuídos: 5 do Porto, 2 de Viana, 2 de Caminha, 2 de Guimarães, 1 de Vila Real e 1 de Azurara. Note-se, porém, que agentes externos constituem-se também como devedores, entre os quais encontrámos 2 do Porto, 1 de Barcelos, 1 de Bilbau e 1 de Anvers.

nomeadamente aqueles que se prendem com as garantias do empréstimo, e os mecanismos evasivos que dissimulam a prática de usura. Esta matéria prende-se, antes de mais, com as taxas de juro praticadas no mercado local.

Neste domínio, os cartórios notariais de Vila do Conde revelam, como de resto, os restantes do reino, pouca clareza na formulação dos contratos. A penalização da usura, consignada em códigos religiosos e civis [291], se bem que contornada de forma sistemática por mecanismos evasivos e aceite na prática pelas próprias instâncias de poder religioso e político que com ela conviviam, ora como prestamistas, ora como devedores, impedia uma manifestação clara e pública da sua prática. Desse modo, são globalmente ausentes as referências às taxas de juro praticadas. Reportando-nos ao nosso campo de trabalho, deparamo-nos com seis actos notariais que declaram ser o empréstimo feito *"de amor e em graça"*, isto é, sem juros. Com excepção de um caso, todos os outros se aplicam a actos de crédito com solvência prevista em prazos inferiores ou iguais a um ano. Em duas ocorrências prevê-se o pagamento de juros, se ultrapassado o prazo estipulado no contrato.

Um dos instrumentos de dívida refere o pagamento de juros, mas de forma vaga e indeterminada, mencionando que a devolução do dinheiro deveria ser acrescida dos respectivos custos, ganhos e interesses, sem que se calculem quais sejam[292], enquanto um outro manifesta uma forma peculiar de cálculo de juros. A liquidação do empréstimo deveria ser feita por um terceiro, aquando da chegada do prestamista a Índias de Castela, sendo os interesses calculados com base no ganho que o credor tivesse obtido, com o emprego de igual quantia, nos negócios efectuados no decurso dessa viagem[293].

Apenas em dois casos é expressamente referida a taxa de juro praticada. Um acto de 1617 menciona o valor de 8%[294] e um outro de 1619, o de 5%[295]. A prática de usura não deveria, porém, ser alheia ao universo em estudo, se bem que a sua apreensão seja, pelos motivos já expostos, difícil. Só uma única notícia revela a sua prática, precisamente por Gabriel Lopes, físico e mercador, cristão novo, que se constitui como alvo de uma denúncia ao visitador da Inquisição, accionada pela viúva de um mareante de Fão que descreve o processo pelo qual esta teria sido camuflada. O mercador haveria feito

---

[291] Vd., sobre esta matéria, o prescrito nas Ordenações Afonsinas (*Ordenaçoens do Senhor Rey D. Affonso V*, ed. fac-simil., Coimbra, 1786, Lv. IV, Tít° XIX, pags. 93 e segts.), e ainda AMZALAK, M. - *Frei João Sobrinho e as doutrinas económicas da Idade Média*, Lisboa, 1945 e, do mesmo autor, *O pensamento económico em Portugal na Idade Média*, Lisboa, 1958. Sobre as práticas creditícias em Portugal nos finais da Idade Média, vd. BARATA, Filipe Themudo - *Negócios e crédito. O desenvolvimento e a complexificação das práticas creditícias nos finais da Idade Média.* "História Empresarial em Portugal. (XV Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social)", Évora, 27-28 de Outubro de 1995, pp. 411-441.

[292] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv.19, fl 131v.-135.

[293] Idem, 3ª sr., lv. 3, fl. 148v.-149.

[294] Idem, lv. 13, fl. 31-32v.

[295] Idem, 1ª sr., lv. 31, fl. 122-126v. Note-se que num conjunto de contratos de dívida que encontrámos entre a documentação do Mosteiro de Stª Clara existente na Torre do Tombo, e relativos a um período de tempo que vai de 1570 a 1677, as taxas declaradas oscilam entre os 5% e os 6,5% (Cf. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 47, mç. 20).

uma venda fictícia de certa quantidade de pano de tréu a 13 ou 14 reais a vara, de cujo produto resultava o valor da dívida, e procedido à compra imediata do mesmo produto por metade do preço, contra entrega do dinheiro correspondente a este segundo acto. Deste modo teria o mercador assegurado um juro imediato de 50%, já que o valor declarado da dívida seria o dobro do montante pecuniário de facto entregue. Aqui apontamos a possibilidade de alguns dos instrumentos de dívida que coligimos poderem ter por trás este mecanismo.

Muitos outros processos evasivos deveriam, porém, ser praticados para camuflar taxas de juro bem mais elevadas do que as consentidas pelo direito económico coevo, balizado nos códigos éticos do Cristianismo. Uma das estratégias que se encontra já identificada nos finais da Idade Média é a que recorre a transacções com diversas moedas, de cuja reconversão de valores faciais resultam juros elevados[296]. No caso de Vila do Conde deparamo-nos também com esta associação entre crédito e câmbio, sendo pelo menos duas as ocorrências que manifestam essa realidade.

Em 1590 Francisco de Faria de Lugo e João da Maia Madureira contraem um empréstimo no valor de 661.770 reais que deveriam cobrar em forma de letra passada sobre Diogo Pereira, no valor de 1500 cruzados castelhanos, a pagar em Medina del Campo, devendo o empréstimo ser saldado na cidade do Porto, sete meses depois[297]. De igual modo, em 1564, Diogo Fernandes e Luís António, seu genro, mercadores, emprestam a António Gonçalves Rolete, piloto, morador em Azurara, 300 cruzados, cujo pagamento deveria ser efectuado em Antuérpia, a um seu agente comercial[298], quinze dias após a chegada a essa cidade, devendo o pagamento ser efectuado a 80 grossos o cruzado, "*...com todos os interesses, custas e despesas, perdas e dannos...*". Acresce que o dinheiro fora aplicado para a armação de uma nau ("*... pera o coregimento e fornesimento da dita nao he ultimo despacho della...*") que havia sido fretada a partir daquela praça flamenga, declarando os credores que corriam o risco do dito dinheiro sobre o casco e frete da dita nau no decurso da viagem e até 24 horas após a sua chegada a Antuérpia. A complexidade do registo dificulta a sua interpretação, resultando, porém, claro, que nele se associam formas de crédito, câmbio e seguro marítimo[299].

Esta última via, o investimento em negócios de natureza mercantil, dissimula, ao que cremos, muitas vezes, outro tipo de formas de crédito e cobrança de juros que não foi, até agora, aqui considerada. Deparámo-nos, de resto, apenas com uma ocorrência dessa natureza, expressa de maneira declarada, a qual não contabilizámos, já que surge identificada como forma de investimento ou de companhia comercial. Trata-se de um

---

296 Veja-se o que sobre esta matéria diz BARATA, Filipe Themudo - *op. cit.*, p. 415, 429- 433.
297 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 16, fl. 23-25.
298 Note-se que Diogo Fernandes é morador em Vila do Conde, enquanto Luís António, seu genro, reside em Lisboa, e o agente comercial a que se refere o contrato é Francisco António, filho do segundo. Aqui se identifica a existência de estruturas comerciais que recorrem a genealogias familiares, diversificando-se os pólos de actuação, no mercado nacional e internacional.
299 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 2, fl. 92v.-94.

registo, de 1606, no qual Brás Esteves, mercador, declara ter entregue a um outro mercador de Póvoa de Varzim 60.000 reais, dos quais recebia 6.000 reais de ganho anual, ou seja, 10%. De acordo com o quadro descrito, não se trata, nem de negócios de parceria, em que ambos seriam agentes comerciais activos, nem de investimentos "a perda e a ganho", já que não se prevêm quaisquer prejuízos resultantes do investimento, sendo o ganho fixo. Tratar-se-á, antes, de uma forma de aplicação de capital a juro, com isso se assegurando um rendimento anual fixo[300].

A complexidade dos actos notariais em que estas situações são descritas e o carácter polifacetado das fórmulas de concessão de crédito, onde comércio, crédito, câmbio e seguros se encontram, com frequência, associados, dificulta a captação de tipologias claras ou de tendências creditícias firmadas. Para mais, a circunstância de um mesmo agente surgir, nuns actos como mutuário e noutros como mutuante, dificulta também a divisão, em classes, dos agentes de crédito. Algo parece, porém, sobressair do quadro esboçado, o qual procurámos ilustrar com exemplos concretos: 1. a inexistência, em Vila do Conde, de organismos ou instituições vocacionadas à concessão de crédito, sendo este assegurado por particulares[301]; 2. o predomínio, entre estes, daqueles que sabemos ser os agentes económicos mais activos da vila, como mercadores, pilotos, fidalgos-mercadores e respectivas mulheres ou viúvas; 3. o predomínio do crédito, em pequena e média escala, e de solvência a curto prazo, directamente associado a agentes e práticas comerciais; 4. a íntima articulação entre crédito, comércio e navegação e o carácter imprescindível do primeiro vector como instrumento de negócios e de dinâmicas económicas accionadas pelos segundos, equacionando-se modelos e práticas aliás com suficiência estudadas para importantes praças financeiras exteriores, já no século XV[302].

---

300 Idem, lv. 24, fl. 39v.-40.

301 Lembremos que em nenhum dos casos, instituições religiosas se constituem como prestamistas, sendo identificadas emergências pontuais de eclesiásticos, mas que actuam a título individual, estando o Mosteiro de Stª Clara presente nesta amostragem, mas como contraente de uma dívida (Idem, 3ª sr., lv. 14, fl. 86-90). É certo que, tendo essa casa religiosa cartório privativo, esses actos aí deveriam ser registados, escapando à fonte que aqui estudámos. Todavia, a série de duas dezenas de contratos de dívida que encontrámos entre a documentação dessa instituição existente na Torre do Tombo, a que já nos referimos, relativos a um período de tempo que vai de 1570 a 1677, confirmam o Mosteiro como devedor, mais do que como credor, sendo os prestamistas de maior vulto residentes em espaços exteriores, em particular Viana e Braga (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx,. 47, mç. 20).

302 Vejam-se os clássicos estudos sobre as praças holandesas, italinas ou catalãs, de que poderemos citar ROOVER, Raymond - *Money, Banking and Credit in Medieval Bruges*, Cambridge, 1948 e, do mesmo autor - *The Organization of Trade.* "The Cambridge Economic History of Europe", New York, 1979; MURÉ, Giuseppe - *Note sulle gestione bancaria e sul dallimento della compagnia mercantile dei Peruzzi.* "Studi in Memoria di Federigo Melis", Roma, 1978, Vol. II; SAYOUS, André - *Els métodes comerciales a la Barcelona del segle XV.* "Els métodes comercials a la Barcelona Medieval", Barcelona, 1975; PELAEZ, Manuel J. - *Cambios y seguros maritimos en derecho catalan y Baleares*, Bolonha, 1984; PERELS, Leopold - *L'apparition des prêts, changes et assurances maritimes dans les pays de la couronne d'Aragon.* "Revue Historique du Droit Français et Étranger", Paris, 1945, pp. 280-286. (Op. cit. por BARATA, F. Themudo - *op. cit.*).
Vejam-se, para além destas obras, as abordagens desta matéria inclusas em SILVA, J. Gentil da - *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres marchands des Rodrigues d'Évora et Veiga*, Paris, Armand Colin, (1957) e, do mesmo autor, *Marchandises et finances. II, Lettres de Lisbonne, 1563-1578*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1959.

Instrumento fundamental nas práticas comerciais são também, como se disse, os contratos de companhia ou parceria comercial, os quais se articulam com as formas de investimento nesse sector. Disso falaremos de seguida.

2.3.2. Contratos de investimento e companhias comerciais

O peso assumido pelo estabelecimento de parcerias em actos de natureza mercantil poderá ser revelado, de forma imediata, pelos números. De facto, em 279 registos relativos a actividades mercantis, 119, ou seja, 42,7% identificam negócios efectuados em regime de parceria. Importa que desde já se tipifiquem as diversas formas contratuais. Na verdade, cremos poder organizar os registos coligidos em três grupos:

1. O daqueles que congregam, em geral, dois agentes comerciais, habitualmente mercadores, que se associam, ora para a concretização de uma transacção comercial específica, ora para a gestão da globalidade dos respectivos negócios. Trata-se de contratos de companhia comercial, em que ambos os participantes têm uma intervenção activa, senão no acompanhamento integral dos negócios comuns, pelo menos na sua preparação, financiamento ou execução, podendo ser depois concretizados por agentes comerciais a seu serviço. Assim ocorre em numerosos actos de tráfico ultramarino.

2. Aqueles em que um grupo mais ou menos restrito se constitui em parceria num empreendimento comercial de vulto, específico e determinado, nele participando através de um sistema de quotas. Há, nestas circunstâncias, geralmente, um grande mercador por trás do negócio, e um ou mais agentes comerciais que os concretizam. As suas ocorrências prendem-se, uma vez mais, com o comércio ultramarino, e com os contratos de armação de grosso trato.

3. Os que se concretizam através de investimentos "a perda e ganho", em que o investidor se limita a depositar determinado valor em dinheiro, com o qual o mercador negociará, correndo o primeiro o risco sobre esse investimento, prevendo-se uma distribuição dos lucros obtidos com os empregos dessa verba, em regra a 50%. Nestes casos, aquele que investe não se liga directamente a qualquer acto comercial específico, não tem opção no emprego concreto do dinheiro, podendo, no entanto, delimitar as mercadorias com que aquele pretende tratar e tem, sempre, uma postura passiva e de retaguarda em negócios que se limita a financiar.

Deste grupo se falará, de forma específica, à frente, e o *modus operandi* dos primeiros será analisado em pormenor no estudo a dedicar ao tráfego ultramarino, pelo que nos limitaremos a fazer, de momento, uma abordagem global desta matéria. Para o específico estudo das parcerias comerciais subtrairemos ao cômputo apontado os 35 contratos de investimento "a perda e ganho" identificados, já pela especificidade que estes consubstanciam, já porque essas associações identificam mais investimentos financeiros do que directas intervenções comerciais, como pretendemos provar. Assim, isolamos 84

ocorrências de verdadeiras parcerias[303], integradas nos dois primeiros grupos, correspondentes a 30,1% da amostragem.

2.3.2.1. Parcerias comerciais

De uma primeira abordagem, visando delimitar o universo dos intervenientes, resulta a distribuição numérica patente no quadro 65. Note-se que nele contamos ocorrências de menções profissionais nas parcerias, e não o número efectivo de agentes envolvidos. Sabendo que um mesmo indivíduo pode surgir, simultaneamente, em vários contratos, o que se procurou contabilizar foi a frequência com que determinados grupos intervêm na dinâmica a captar, e não o quantitativo de indivíduos de facto envolvido. Como seria de esperar em actos desta natureza, prevalecem os mercadores, mas com uma ponderação que não chega aos 60%, surgindo como seus parceiros preferenciais os náuticos, com cerca de 24%, e, logo de seguida, as mulheres, que pontuam com 20 referências, correspondentes a 10,2% do total. De novo prevalecem as viúvas e, de entre estas, as que se encontram ligadas a famílias de mercadores e de pilotos. Cite-se o caso de Maria Folgueira, viúva de Estevão Fernandes, mercador, e mãe de Álvaro, Manuel e Luís Folgueira, mercadores.

Quadro 65

Agentes envolvidos em parcerias comerciais. Distribuição profissional

Profissões / Estatutos	Nº	%
Mercadores	111	56,3
Pilotos	41	20,8
Mareantes	6	3
Mestres / Contramestres	3	1,5
Mulheres	20	10,2
Eclesiásticos	3	1,5
Cavaleiros Fidalgos	6	3
Almocreves	1	0,5
Ferradores	2	1
Tanoeiros	1	0,5
Ourives	2	1
Escrivão da Câmara	1	0,5
Total	**197**	**100**

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

[303] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª e 3ª sr., *passim.*

Quanto ao número de elementos por parceria, este oscila entre os dois e os vinte[304], com ocorrências de associação de três, quatro, cinco e seis indivíduos. O predomínio recai, todavia, de forma indiscutível, nas companhias a dois, com cerca de 61% do total, seguidas das de três, com 16% e as de quatro, com cerca de 10%. Há duas menções que identificam catorze e vinte componentes numa mesma companhia de armação, mas reportam-se a um mesmo acto de comércio. Deste quadro sobressaem, pois, como excepcionais, as grandes companhias comerciais, facto compreensível, de resto, dadas as dificuldades concretas para gerir um negócio com grande número de investidores.

Centremo-nos, por fim, no tipo de comércio viabilizado por essas sociedades comerciais. As contagens manifestam uma clara prevalência do comércio ultramarino, que congrega 76,6% dos registos em que o destino do negócio é mencionado, face aos apenas 21,4% referentes a circuitos de comércio interno. Note-se que nenhum dos actos de comércio internacional identifica sistemas de parcerias, e que apenas sete dos 84 registos não identificam o destino comercial, pelo que as percentagens apuradas adquirem significativa fiabilidade. Pela concentração destas sociedades na área do comércio marítimo de longo curso, desenvolveremos o estudo concreto dos seus mecanismos de funcionamento aquando da análise dessa matéria. Centremo-nos, por ora, na avaliação dos dados referentes aos contratos de investimentos de que falámos atrás, e que identificam, afinal, o terceiro tipo de parcerias que até aqui não contemplámos.

2.3.2.2. Contratos de investimento "a perda e a ganho"

Este género de contratos, referenciados em 35 ocorrências, implica a existência de dois grupos cujo estatuto claramente se define: o dos agentes comerciais, aqueles a quem cabe aplicar e gerir, em negócios de natureza comercial, o dinheiro investido, e o dos investidores. Entre os primeiros, contam-se 30 mercadores, 1 vendeiro/tratante e 1 ferrador, para além de 3 outros cuja profissão não é explícita. No segundo grupo sobressaem, ainda, os mercadores, em número de 10, os pilotos (6), os cavaleiros fidalgos (5), as mulheres (4) - duas das quais viúvas, uma freira e uma mulher de um mercador - os eclesiásticos (5), 1 cidadão de Braga. 1 feitor da alfândega, para além de 3 outros a quem não é atribuído nenhum estatuto social ou profissional.

Este elenco coloca-nos, desde logo, perante uma evidência: os próprios mercadores constituem-se como investidores, aplicando dinheiro em negócios geridos por alguns dos seus congéneres, sem que isso corresponda ao estabelecimento de companhias

---

[304] Este é o número de intervenientes num contrato de armação comercial que encontramos a passar procurações para cobrança de bens que lhes pertencem. Cremos que o número efectivo de intervenientes nessa parceria seria superior aos vinte declarados. Disso falaremos aquando da análise concreta dos actos de comércio ultramarino.

comerciais. Nos dez casos registados diz-se, explicitamente, que se trata de contratos "a perda e a ganho". Note-se que em cinco destas ocorrências o investidor, Brás Esteves, surge de igual modo, noutros contratos, como agente comercial e, portanto, como receptor de investimentos de terceiros. Com efeito, num acto notarial de 1605, este mercador recebe 400.000 reais de investimento de Manuel Barbosa, piloto, dando como garantia a mesma soma de 400.000 reais que teria dado a ganho a quatro outros mercadores da vila[305]. Importa que relembremos que o mesmo Brás Esteves havia aplicado 100.000 reais em negócios de um outro mercador, dos quais recebia 10% de renda fixa anual[306]. Deste contrato falámos já. Desconhecemos, de resto, se estes outros quatro empregos de 100.000 reais obedeceriam às mesmas regras, ou se se regiam pela normatividade habitual dos contratos "a perda e a ganho" que à frente clarificaremos.

As mulheres constituem-se, compreensivelmente, apenas como investidoras. Uma vez mais prevalecem as mulheres ou viúvas de pilotos e mercadores (neste último grupo apenas uma é registada), facto que as coloca, não só entre aqueles que detêm capital móvel significativo, mas também entre os que evidenciam uma mentalidade económica voltada para a aplicação mercantil, na senda, de resto, do que teriam feito os seus cônjuges ou progenitores. É certo que encontraremos muitas delas a investir em bens de raiz, por vezes de uma forma sistemática, como veremos num outro lugar, mas nem por isso deixam de marcar presença entre os agentes que dinamizam a economia monetária da vila, quer através do crédito, quer dos investimentos financeiros na área do comércio.

Uma nota, por fim, para os pilotos, que marcam presença entre os investidores, e para os cavaleiros fidalgos que uma vez mais emergem com um peso, senão determinante, pelo menos notório, assumindo uma ponderação de 14,3% no mesmo universo, o que confirma o distanciamento deste grupo de estratégias meramente consumistas ou direccionadas para o sector imobiliário.

Uma distribuição dos registos coligidos por intervalos de valor de investimento, patente no quadro 66, confirma uma outra tese que se vai delineando ao longo do nosso estudo: a que aponta para o predomínio da pequena ou média amplitude nos negócios dinamizados em Vila do Conde pelos seus agentes internos. Com efeito, os 43% dos registos compreendidos entre os 100 e os 199.000 reais ilustram o que dizemos. Somados, porém, ao escalão seguinte, que tem como limite os 300.000 reais, essa ponderação sobe acima dos 50%, percentagem reveladora do valor de investimento médio dominante.

Importa, porém, que se explicite que, embora a maior aplicação de capital não ultrapasse os 500.000 reais, valor investido por Manuel da Maia de Vasconcelos, cavaleiro-fidalgo e detentor de cargos administrativos, são várias as ocorrências de

---

[305] Idem, 1ª sr., lv. 24, fl. 27v.-28v.
[306] Idem, lv. 24, fl. 39v.-40.

Quadro 66

Contratos de investimento «a perda e a ganho». Distribuição por intervalos de valor

Intervalos	Nº	%
20.000-49.000 reais	4	11,8
50.000-99.000 reais	7	20,6
100.000-199.000 reais	15	44,1
200.000-299.000 reais	3	8,8
300.000-399.000 reais	—	—
400.000-499.000 reais	4	11,8
500.000 reais	1	2,9
Subtotal	**34**	**100**
Sem menção	1	
Total	**35**	

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

multiplicação dos actos de investimento. Senão vejamos: o licenciado Jerónimo Veloso, eclesiástico, morador em Vila do Conde, aplica, em três investimentos, 700.000 reais; Brás Esteves divide 500.000 reais em cinco parcerias de igual valor e Manuel Barbosa, piloto, aplica, entre 1605 e 1609, 950.000 reais em cinco contratos distintos. Deste enunciado sobressaem, segundo cremos, duas ideias: 1. a diversificação e a desmultiplicação na aplicação de capitais parece continuar a ser a palavra de ordem para estes agentes económicos; 2. a prevalência dos pequenos e médios investimentos e negócios não corresponde, necessariamente, a uma global descapitalização, mas a uma intenção de dilatação das possibilidades de lucro e de diminuição dos riscos inerentes ao investimento de uma grande soma de dinheiro num só negócio.

Com efeito, ao contrário dos contratos de crédito, em que as mais elevadas disponibilizações de capital eram facultadas por agentes exteriores, assim não acontece nesta particular actividade económica, de acordo com os dados revelados pela nossa amostragem. Na verdade, ainda que agentes exteriores estejam presentes como investidores (quatro no total), eles não protagonizam as mais elevadas aplicações de capital: o maior investimento destes indivíduos, 160.000 reais, é realizado por um cidadão de Braga. No espaço interno da vila, e tendo agora como ângulo de análise a correlação entre níveis de investimento e situação socioprofissional dos investidores, parece claro que pilotos, eclesiásticos e cavaleiros fidalgos são aqueles que maiores quantitativos investem, não sendo também despiciendos os contributos das mulheres. Neste grupo predominam, porém, valores que oscilam entre os 20.000 e os 120.000 reais.

Para o estudo destes contratos na sua especificidade normativa, importa ainda que abordemos três outras questões: a da sua duração média, a das mercadorias e dos

circuitos comerciais identificados e a das taxas de lucro obtidas. Não sendo a documentação eloquente sobre estas matérias, dada a falta de precisão e as sistemáticas omissões deste tipo de informações, compilemos, brevemente, os dados que sobre elas foi possível coligir.

Quanto à duração média dos contratos, os quinze registos em que esta não é mencionada, em norma correspondentes a quitações das quantias aplicadas, ao abranger quase 50% da amostragem, fazem diminuir a representatividade dos resultados. Dos restantes vinte casos, doze corporizam contratos de um ano, que se prefigura como o prazo dominante. Durações de 6 meses, 2, 3, 4, 5 e 6 anos figuram com uma ocorrência cada, a par de duas outras situações, protagonizadas pelo mesmo investidor, em que se prevê a restituição da verba investida em qualquer momento, desde que notificado o mercador com um prazo mínimo de 30 dias.

Note-se que as durações de 3 a 6 anos são referidas em actos de liquidação de negócios, podendo corresponder a renovações sucessivas de contratos de um ano. Dois dos registos coligidos apontam, de facto, para essa possibilidade. Um refere-se a uma aplicação de capitais de Gaspar Manuel, piloto da carreira da Índia, na qual se estipula que seria para com eles se negociar por espaço de um ano, eventualmente renovável por vontade do investidor[307]; o outro aponta para essa mesma circunstância, consubstanciando a renovação, por mais um ano, de dois anteriores contratos de investimento, um que decorria havia já dois anos, e outro há quatro anos[308].

No que toca às mercadorias transaccionadas, surgem 16 contratos que não lhes fazem qualquer menção específica. Dos restantes, apenas em cinco casos elas são discriminadas. Destes, três referem panos do reino e de Castela e dois outros, vinhos e outras mercadorias. Em cinco casos aceita-se a parceria em todos os artigos transaccionados pelo mercador e nos restantes nove recorre-se a uma formulação tipo que aponta para mercadorias correntes, seguras e de comercialização permitida pela legislação em vigor. Atente-se em que mais do que as mercadorias, as preocupações de quem investe incide nos circuitos de comercialização, excluindo-se taxativamente, em catorze dos registos, a possibilidade de transacções por via marítima[309]. As causas desta precaução são óbvias e prendem-se com os riscos acrescidos que adviriam de tais transacções. A transcrição de um desses registos ilustrará o que dizemos. Em 1608, Domingos Alvares, mercador, obriga-se a aplicar o capital de que era depositário "... *com as mercadorias que costuma tratar por terra e não por mar (...) e não as arrisquara per mar*

[307] Idem, 1ª sr., lv. 16, fl. 229v.-231 v.
[308] Idem, 3ª sr., lv. 6, fl. 40-41.
[309] Idem, 1ªsr., lv. 16, fl. 70v.-73v.; lv. 16, fl. 74-77; lv.19, fl. 29 - 33; lv. 19, fl. 157v.-160v.; lv. 24, fl. 27v.-28v.; lv. 25, fl. 54v.-56; lv. 25, fl. 75v.-77; lv. 27, fl. 136v.-139; lv. 28, fl. 45v.-47v.; lv. 31, fl. 91v.-94; lv. 24, fl. 64-64v.; 3ª sr., lv. 5, fl. 94-95; lv. 7, fl. 16-17v.; lv. 10, fl. 46-47v.

nem en couzas vivas onde posa aver prigo asi de mortes como de outro quallquer naufragio..."[310].

Tal precaução condiciona, necessariamente, os actos do comércio ao universo do reino e, mais ainda, a circuitos de comércio local, inviabilizando qualquer possibilidade de aplicação desses capitais no comércio ultramarino. Assim se compreende que, em 35 contratos, apenas dois manifestem essa possibilidade, um deles referindo expressamente a comercialização no reino e Ilhas[311]; o outro permitindo a aplicação do capital em qualquer rota comercial ultramarina. A formulação que o permite é, no conjunto da nossa amostragem, excepcional, ao explicitar: *"... a qual contia podera caregar he aver por careguada em qualquer nao he em qualquer mercadorias que quizer per a Indea hou outra quallquer parte he lhe respondera com os ganhos assim como responder a maes fazenda que na tal nao for caregada..."* [312].

Do exposto fica, pois, claro que este mecanismo de injecção de capital no sector comercial não deveria afectar, senão excepcionalmente, os actos de comércio ultramarino. Não poderemos, porém, esquecer o número de contratos em que essas condições não são especificadas, num total de 45% da amostragem, deixando alguma margem de dúvida quanto à abrangência comercial dos mesmos.

De igual modo imprecisos são os dados relativos às taxas de lucro atingidas, as quais se encontram ausentes de todos os contratos em análise, ainda que em alguns instrumentos de quitação se declare explicitamente a devolução do capital acrescido dos respectivos lucros, sem que estes sejam, porém, especificados. Apenas em dois casos se explicitam ganhos fixos da ordem dos 10% e 9%, respectivamente. Um dos registos, já por nós referido, prende-se com um investimento de Brás Esteves, do qual reverteria num ganho fixo anual de 10%[313]. O outro reporta-se a uma aplicação de 100.000 reais, que deveriam ser transaccionados por Paulo Nunes Vitória, mercador, com o ganho de 9%/ano[314]. Qualquer um destes contratos, foge, como vimos, à tipologia específica dos contratos de investimentos "a perda e a ganho", já porque prevêm ganhos fixos, e não variáveis conforme o lucro obtido, o qual deveria ser dividido de permeio, já porque deles estão ausentes as margens de risco inerentes a todos os outros.

O quadro traçado, referente às estruturas comerciais da vila, ao movimento alfandegário e portuário, à comunidade mercantil, aos níveis de investimento, ao acesso e prestação de crédito, ao estabelecimento de parcerias e companhias comerciais e, finalmente, aos contratos de investimento com incidência na área mercantil, apresenta os contextos e os agentes que viabilizam os actos de comércio ultramarino. Desta particular área de actuação comercial, directamente ligada às navegações ultramarinas, falaremos de

---

310 Idem, 1ª sr., lv. 25, fl. 76.
311 Idem, lv. 24, fl. 121-122.
312 Idem, 1ª sr., lv. 16, fl. 230v.
313 Idem, lv. 24, fl. 39v.- 40. Registo de 06.03.1606.
314 Idem, 3ª sr., lv. 8, fl. 119v.-122. Registo de 04.09.1613

seguida, procurando focalizá-la a partir de diversos ângulos, os quais procurarão captar: 1. os seus agentes dinamizadores; 2. as rotas; 3. os produtos; 4. os níveis de investimento e respectivos lucros.

2.4. Comércio ultramarino

2.4.1. Representatividade do comércio de além-mar na globalidade dos actos comerciais

Importa que se esclareça que o número de contratos que estabelecem companhias e que regulamentam actos comerciais é mínimo na globalidade do universo documental sobre esta matéria e que os dados que coligimos resultam, com frequência, de menções indirectas, fornecidas por actos de diversa índole. Entre estes contam-se como predominantes: 1. instrumentos de fretamento de embarcações, os quais, ao mencionar os fretadores, o destino da viagem e os produtos transportados e respectiva quantidade, constituem importantes pistas informativas; 2. procurações para cobrança de letras, dívidas ou mercadorias em trânsito; 3. instrumentos de crédito, sempre que articulados com a aquisição de bens sujeitos a transacções; 4. actos de partilhas de bens quando mencionam capitais investidos em actividades de natureza mercantil.

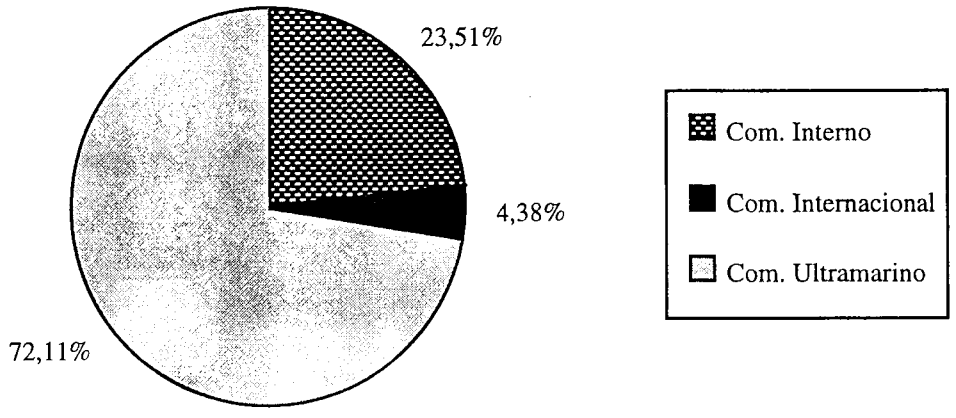
A composição de tal *corpus* documental, diversificado e heterogéneo, projecta dois tipos de condicionalismos na amostragem constituída. Em primeiro lugar, nem sempre a fonte explicita a existência de actos concretos de comércio, sendo estes sugeridos apenas pelos contextos que emergem do registo notarial. Em tais circunstâncias, e sempre que com segurança o podíamos fazer, não hesitamos em contabilizar essas referências como actos mercantis. Em segundo lugar, tal diversidade de instrumentos públicos, redigidos com diferentes finalidades, facultam tipos e níveis de informação diversos entre si, sendo frequentes os casos em que foi impossível preencher muitos dos campos da ficha de recolha de dados. Os contratos de parceria ou companhia comercial, aqueles que apresentam maior profundidade e riqueza informativa, são, infelizmente, minoritários na globalidade da amostragem, como já dissemos.

Compreendidas as limitações do universo documental, intentemos uma contabilização dos actos comerciais identificados a partir de uma grelha simples que os classifique conforme o âmbito geográfico que abarcam. Neste sentido, optámos por dividi-los entre actos de comércio interno, de comércio internacional, e de comércio ultramarino, importando isolar, desde já, este último grupo, a que dedicaremos

posteriormente uma mais detida atenção. Os resultados apurados encontram-se explícitos no gráfico 75.

Gráfico 75

Ponderação percentual da tipologia de actos comerciais (1560-1620)



Fonte: Quadro 67

Partindo de uma mera contagem de ocorrências, é perceptível o predomínio claro de instrumentos que identificam actos de comércio ultramarino (72% do total face a 4,4% de actos circunscritos a circuitos mercantis internacionais europeus e a 23,6% referentes a movimentos comerciais internos ao reino). Não pretendemos, porém, ver neste quadro uma rigorosa projecção da realidade. A prevalência percentual dos actos de comércio ultramarino a que assistimos deverá, ao que cremos, ser lida a partir de específicos parâmetros de compreensão, já que estes implicam um mais sistemático recurso a um quadro normativo de exercício da actividade, quer pela extensão dos circuitos envolvidos, quer pela complexidade processual, quer ainda pelo recurso frequente a intermediários. Pelo contrário, numerosas operações mercantis internas dispensam o recurso a actos de registo notarial, com isso se distorcendo o peso relativo desses circuitos comerciais no cômputo geral.

Situação diversa é a que captámos para a área do comércio internacional, a qual deveria responder a exigências similares às do comércio ultramarino e, por isso, encontrar-se bem representada. Partindo deste pressuposto, os números apontam para uma indiscutível timidez da comunidade mercantil da vila no que toca à intervenção em circuitos de comércio internacional de médio e longo curso. Uma vez mais, porém, cremos que os números se encontram distorcidos. Avaliemos esta questão, quer do ponto de vista da distribuição cronológica dos registos, quer dos locais de transacção identificados (cf. quadro 67 e gráfico 76).

Da primeira abordagem apurámos que os onze registos coligidos em circuitos internacionais europeus se distribuem, em exclusivo, pelas três primeiras décadas

Quadro 67

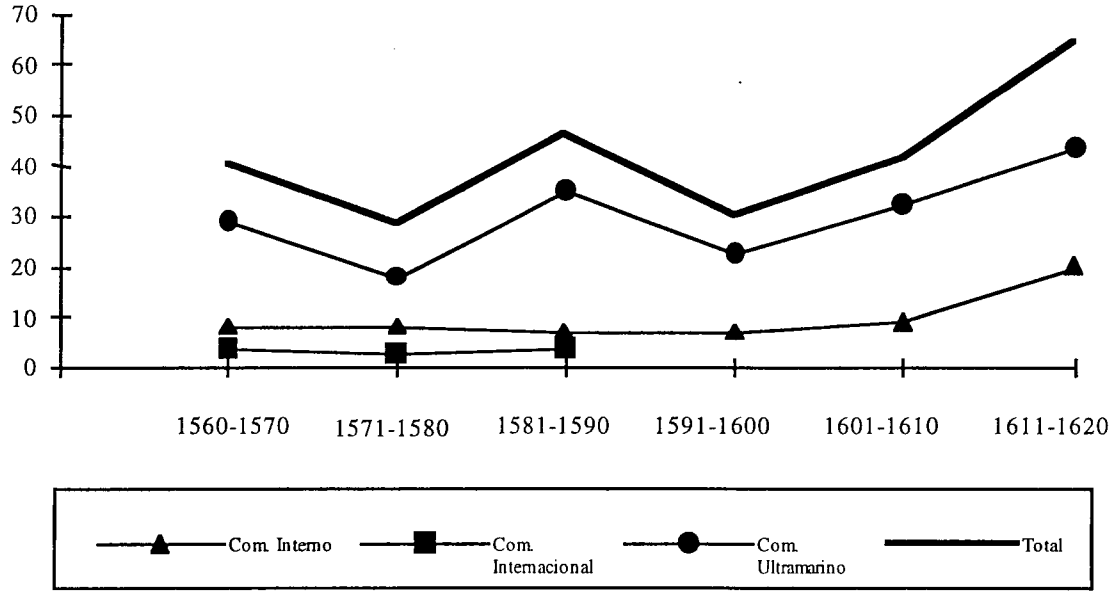
Tipologia de actos comerciais. Distribuição por décadas

Décadas	Comércio Interno	%	Comércio Internacional	%	Comércio Ultramarino	%
1560-1570	8	13,6	4	36,4	29	16
1571-1580	8	13,6	3	27,3	18	9,9
1581-1590	7	11,9	4	36,4	35	19,3
1591-1600	7	11,9			23	12,7
1601-1610	9	15,3			32	17,7
1611-1620	20	33,9			44	24,3
Total	**59**	**100**	**11**	**100**	**181**	**100**

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

Gráfico 76

Tipologia de actos comerciais. Evolução cronológica



Fonte: Quadro 67

consideradas (1560-1590), com clara prevalência da primeira (1560-1570). Quanto a áreas de intervenção comercial identificadas, surge a Flandres, com apenas uma menção, Castela com duas, as Astúrias com uma, e Sevilha com sete referências. Note-se, a este propósito, que Sevilha só foi aqui contabilizada como ponto de convergência de comércio internacional quando os produtos em transacção e os circuitos envolvidos tinham Vila do Conde como local de partida / chegada. Quando mencionada a propósito de circuitos que

partem das Índias de Castela, essas referências foram incluídas no universo do comércio ultramarino.

A emergência de Sevilha como local de trocas maioritário, saliente desde os finais dos anos 60 (1568), merece-nos, de resto, algumas considerações. Em primeiro lugar, não cremos que os contactos comerciais com essa praça internacional dinamizados a partir de Vila do Conde pudessem ser mais numerosos do que os efectuados com circuitos já ancestrais e perfeitamente estabelecidos: a Galiza, que nem se encontra mencionada, todo o Norte de Espanha, incluindo as Astúrias e a Biscaia, que estão praticamente ausentes, e todo o Norte da Europa, envolvendo a costa Norte da França, a Inglaterra, a Irlanda e, é claro, a Flandres. Todos os dados até aqui coligidos, quer relativos a rotas de navegação e transporte, quer ao movimento comercial da alfândega régia, passando por aqueles apresentados por Luís Crespo Fabião para os anos 1543-1544[315], confirmam esses circuitos como predominantes.

É certo que a rota de Antuérpia seria calcorreada, de forma maioritária, pelas embarcações e pelos náuticos de Vila do Conde a serviço de mercadores externos, como cremos ter provado no capítulo anterior. Na verdade, importa não confundir o protagonismo assumido até aos anos 50 pela frota de Vila do Conde nessa rota com idêntica projecção comercial da sua comunidade mercantil, como já afirmámos. São, de facto, excepcionais, as menções a mercadores da vila, ou a seus agentes comerciais, com residência fixa nessa praça comercial. A comprová-lo, poderemos invocar uma listagem dre 1563, ainda que truncada, de eleitores do cônsul da Nação Portuguesa em Antuérpia, da qual constam numerosos mercadores de Entre-Douro-e-Minho, a saber, 42 de Viana, 7 do Porto, 1 de Caminha, 1 de Ponte de Lima, e apenas um, António Alvares Ribeiro, natural de Vila do Conde[316].

É também um facto adquirido que o comércio a partir da praça de Antuérpia sofre inequívocos reveses desde a década de 50, quer pelo seu próprio dinamismo interno (ou a falta dele), quer pelas circunstâncias que assistem ao comércio internacional. Evidenciámos ainda a circunstância de o próprio transporte marítimo ter ficado nas mãos dos mestres do Norte, com nítida exclusão dos lusitanos, o que se articula, de forma notória, com a perda de protagonismo dos náuticos de Vila do Conde nessas rotas. Acresce que as dificuldades políticas, correlativas dos riscos de corso infligidos pelos países do Norte, em particular a Inglaterra e a Holanda, nas décadas finais de Quinhentos, não teriam deixado de interferir no vigor da actividade comercial com essas áreas.

Pelo exposto, torna-se inegável que o panorama de contactos marítimos e comerciais com o Mar do Norte seria, para estas datas, diverso daquele que pudemos apurar até à década de 40 do século XVI. Todavia, e ao que cremos, nenhum destes factores poderia provocar uma exclusão tão radical dos contactos com esses circuitos

---

315 FABIÃO, Luís Crespo - *op. cit.*
316 A.N.T.T. - Feitoria Portuguesa de Antuérpia, cx. 4, mç. 3, doc. 10 e 11.

ancestrais quanto a projectada nos números coligidos. Pelo contrário, a prática já adquirida, a simplicidade de procedimentos comerciais já experimentados e a curta dimensão dos circuitos marítimos envolvidos pelas trocas comerciais, quer com o Norte de Espanha, quer com o Mar do Norte dispensariam, a nosso ver, a formalização de contratos comerciais, sendo, por isso, responsáveis pela escassez dos números.

Por sua vez, e no que se reporta a esse outro espaço peninsular, a Espanha, os estudos até agora efectuados contradizem qualquer tendência para a diminuição das transacções comerciais. Apelemos, sobre esta matéria, à dissertação de doutoramento de Isabel Drummond Braga[317], ou ao estudo de Manuel Fernandes Moreira sobre as relações entre Viana do Castelo e a Galiza[318]. Do mesmo modo o atestam os livros de visitas de sáude da cidade do Porto dos anos 1577 e 1597[319]. Esta fonte coloca, contudo, algumas notas de reflexão. Com efeito, sendo notória a permanente afluência de embarcações provindas do Norte de Espanha, nomeadamente da Galiza, verifica-se, em paralelo, que a globalidade dos contratadores mencionados são galegos, e não portuenses, a julgar pela onomástica patente na fonte. Do mesmo modo, se Fernandes Moreira refere a projecção da vila da foz do Lima em espaços galegos, nomeadamente através de privilégios comerciais ancestrais, aquilo que ressalta do seu estudo é a projecção inversa: a de galegos no espaço da vila minhota.

O que deste modo pretendemos interrogar não é a permanência dos laços comerciais a que nos referimos, mas as fontes de iniciativa que os despoletavam, parecendo-nos que esta seria, porventura, maioritariamente accionada a partir das áreas sob administração do reino de Espanha. Se assim ocorria, então os números apontados pelos registos notariais de Vila do Conde revelariam essoutra vertente do problema.

Sevilha constitui-se como um caso à parte. Os estudos sobre a cidade provam que a sua projecção comercial é tardia e se relaciona directamente com o seu envolvimento com a "*carrera*", com os circuitos do comércio das Índias de Castela, só desde então se sobrepondo nos mercados internacionais a praças da Galiza, das Astúrias ou de Castela[320]. Assim se compreende o carácter tardio da sua inclusão nos destinos comerciais promovidos a partir de Vila do Conde, o que não teria, de resto, ocorrido de forma independente da apetência dos agentes comerciais da vila pelo comércio ultramarino que a partir dela se regia. Note-se, porém, que os registos aqui contabilizados se referem, em exclusivo, à venda de pescado.

---

317 BRAGA, Isabel M. Ribeiro Drumond - *Península Ibérica: Um espaço, dois reinos (Interrelações na época de Carlos V)*, Lisboa, 1996, dissert. polic., pp. 294-321.
318 MOREIRA, Manuel Fernandes - *A presença de galegos em Viana da Foz do Lima no século XVI*. "loc. cit.".
319 FERREIRA, J. A. Pinto - *Visitas de saúde às embarcações entradas na barra do Douro nos séculos XVI e XVII*, Porto, Câmara Municipal, s.d., pp. 86-107.
320 Vd., entre outros, CHAUNU, Pierre - *Séville et l'Amérique (XVI-XVII siécle)*, Paris, Flammarion, (1977).

Interroguemos, por fim, os números apurados para o comércio interno, assim como os pontos de contacto privilegiados. Os cerca de 24% correspondentes ao somatório dos registos que o identificam projectam, por certo, pelos motivos já expostos, uma perspectiva distorcida da realidade. Na verdade, a maioria dos actos que motivam as referências são instrumentos de fretamento, e nenhum corresponde a qualquer contrato comercial. Quanto a locais de transacção de mercadorias, deparamo-nos, para além de Vila do Conde, com o Mondego, Atouguia, Peniche e Tavaredo com uma menção, Caminha, Aveiro e o Porto, com duas referências, Lisboa, com oito e o Algarve, com o maior número de contactos: onze.

A distribuição destas notícias, no tempo, escalona-se de uma forma sensivelmente equitativa, com excepção para a segunda década de Seiscentos, marcada por um visível acréscimo, confirmando, de resto, idêntica tendência do comércio ultramarino. Este, maioritário na nossa amostragem em todas as épocas, define a curva evolutiva que se projecta no gráfico 76, a qual manifesta clara projecção nas décadas de 1580 e de 1610, precisamente as mesmas em que a afluência de mercadores do Porto à vila se tornara mais notória. Desta particular área de intervenção comercial falaremos de seguida de forma particularizada, começando por identificar o específico universo dos seus agentes de dinamização.

2.4.2. Agentes: mercadores e intermediários

Os registos documentais de que dispomos, questionados agora na exclusiva perspectiva dos movimentos de comércio ultramarino, apresentam um quadro de agentes comerciais que, sendo mais selectivo em relação ao que anteriormente identificámos, não deixa de surpreender pelo número de agentes económicos exógenos ao estrito grupo dos mercadores. Assim, de acordo com os resultados projectados no quadro 68, estes assumem pouco mais de metade dos negócios ultramarinos, num total de 57,8%, cabendo ao grupo dos náuticos (pilotos, mestres e mareantes) uns consideráveis 32% desse universo.

Note-se que os 15 registos atribuíveis a tanoeiros se referem a um tipo de transacção muito específica: a venda de arcos e pipas abatidas, e se reportam quase exclusivamente a um único tanoeiro da vila que parece dominar esse negócio. Do quadro exposto sobressaem ainda as oito intervenções de mulheres, seis das quais se identificam como viúvas de mercadores e de pilotos. As quatro participações de eclesiásticos e uma de um cavaleiro fidalgo apontam para a abertura desta área de investimento a quantos, dispondo de capital suficiente, se dispõem a aplicá-lo em negócios de risco considerável.

Quadro 68

Agentes envolvidos em actos de comércio ultramarino

Profissões / Estatutos	Nº	%
Mercadores	163	57,4
Pilotos	78	27,5
Mareantes	12	4,2
Mestres/Contramestres	3	1,1
Cavaleiros fidalgos	1	0,4
Eclesiásticos	4	1,4
Mulheres	8	2,8
Tanoeiros	15	5,3
Subtotal	**284**	**100**
Sem menção	23	7,5
Total	**307**	

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

Uma realidade que de igual modo se destaca dos dados coligidos é a que aponta para o recurso a uma estratégia já abundantemente referida ao longo do nosso estudo: a das parcerias, identificadas em 38% das ocorrências.

Quadro 69

Constituição numérica das parcerias comerciais em actos de comércio ultramarino

Nº de elementos	Ocorrências	%
2	42	60,9
3	11	15,9
4	7	10,1
5	2	2,9
>1	1	1,4
>2	2	2,9
>4	1	1,4
>14	1	1,4
>20	1	1,4
s.n.	1	1,4
Total	**69**	**100**

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

O elenco do número de elementos por parceria, patente no quadro 69 aponta, ainda que de forma imprecisa (lembremos que a maior parte dos dados de que dispomos

se reportam a indicadores indirectos e não a rigorosos contratos comerciais), para uma amplitude de participação que pode ir de 2 a mais de 20 elementos, conforme o tipo e a envergadura do comércio descrito. Esta constatação torna-se compreensível à luz de dados já por nós apontados, nomeadamente os referentes ao perfil da comunidade mercantil da vila e respectivos níveis de riqueza.

A proeminência, neste universo, de mercadores e de pilotos é por outro lado revelada pelo número de ocorrências de negócios cumulativos, os quais pretendemos estudar a partir dos quadros 70 e 71. O facto de 48 dos 51 agentes que intervêm em mais do que um acto de comércio ultramarino pertencerem, precisamente, ao grupo dos mercadores e dos náuticos comprova o que dizemos. O segundo quadro, em que se patenteia o número de negócios protagonizados por cada agente comercial, é por sua vez revelador do facto de essas intervenções corresponderem a opções económicas bem definidas por parte de cerca de 17% dos agentes mercantis (51 num total de 307). Ainda que 60% desses indivíduos não sejam referidos senão em dois registos notariais, não são despiciendas nem isentas de significado as ocorrências de três, quatro, cinco, seis e sete intervenções sucessivas na área do comércio ultramarino[321].

Quadro 70

Actos de comércio cumulativos. Níveis de incidência

Nº de actos de comércio	Nº de ocorrências	%
2	32	62,7
3	10	19,6
4	3	5,9
5	1	2
6	3	5,9
7	1	2
12	1	2
Total	**51**	**100**

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

O estudo desta realidade permitiu-nos, de resto, identificar os mais significativos agentes dessa dinâmica, em que sobressaem, de forma destacada, as

321 Importa que se esclareça que o único agente que participa em doze actos de comércio ultramarino é Fernão Martins, tanoeiro, reponsável pela quase totalidade dos actos de exportação de arcos a partir de Vila do Conde no período de tempo considerado. Os destinos preferenciais desse negócio são, em primeiro lugar, a cidade do Funchal e, em segundo lugar, ainda que a grande distância, as Canárias. Numerosos outros actos de exportação de arcos para a Ilha da Madeira a partir de Vila do Conde estão também referenciados nos livros de actas de vereação dos anos 40, mas deles falaremos adiante.

famílias dos Folgueiras e dos Carneiros: João Folgueira, Manuel Folgueira, André Afonso Folgueira, André Folgueira e Mateus Folgueira totalizam 19 actos, ao passo que Miguel Carneiro, António Luís Carneiro e Manuel Fernandes Carneiro surgem nomeados em dez desses registos. Outros nomes salientes da comunidade mercantil da vila aí figuram de igual modo, entre os quais poderemos citar Paulo Nunes Vitória, Francisco de Medela, Manuel Ribeiro, Francisco de Brito, Gaspar Fernandes Murta ou Baltasar Alvares, muitos dos quais já apontámos como provenientes da cidade do Porto e membros da comunidade de cristãos novos.

Quadro 71

Actos de comércio cumulativos - Agentes

Profissões	Nº	%
Pilotos	16	31,4
Mercadores	32	62,7
Mareantes	1	2
Tanoeiros	1	2
Outros	1	2
Total	**51**	**100**

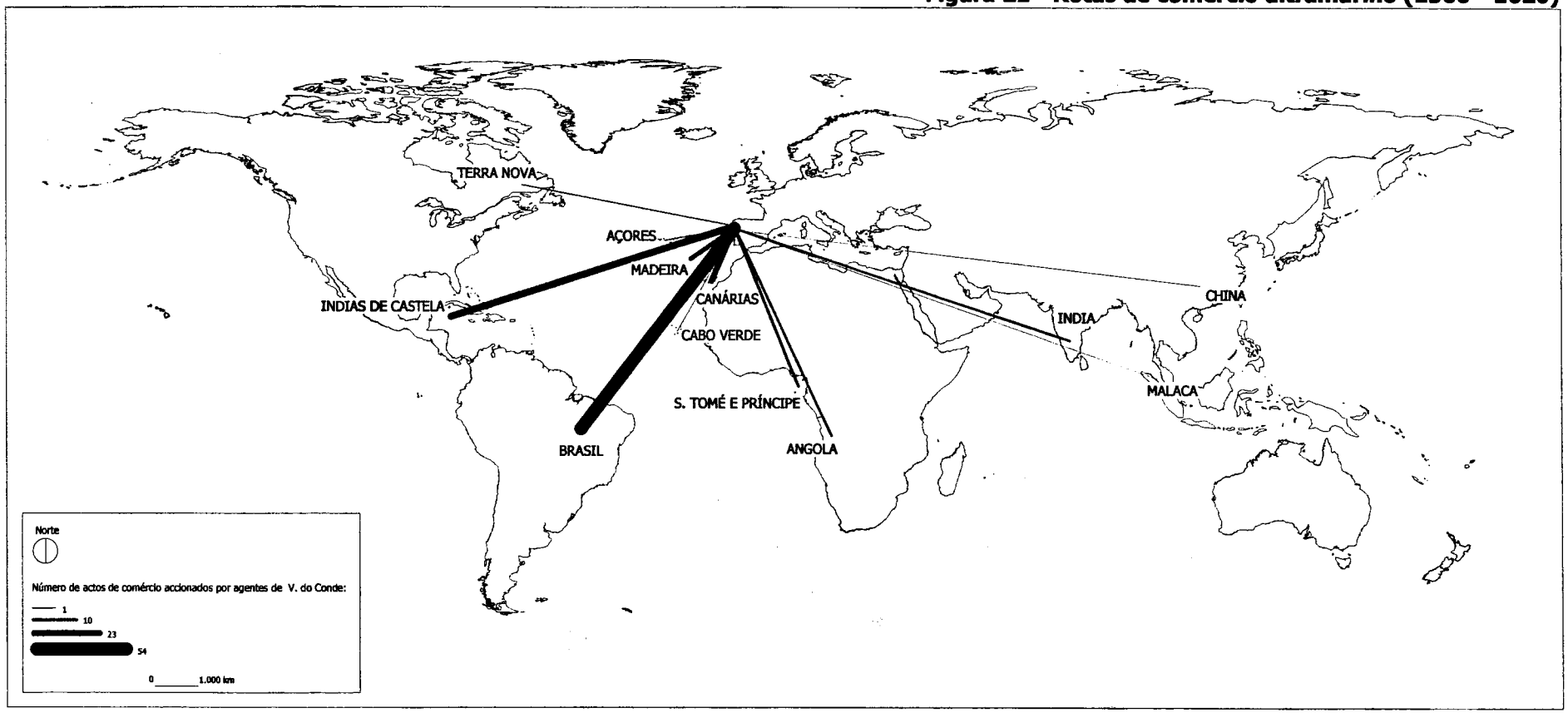
Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

Este grupo transcende, porém, o dos mercadores, e inclui alguns dos mais proeminentes pilotos da vila, que aí figuram com quatro, cinco e seis intervenções. Assim acontece, por exemplo, com Francisco João, Manuel Fernandes Carneiro, Tomé Pires Miela ou João Alvares Barcelos, o que comprova, uma vez mais, a frequente acumulação de cargos técnicos com desempenhos económicos, dinâmica que transforma estes homens em agentes activos do comércio ultramarino. Note-se, de resto, que a sua participação transcende a do exercício de funções comerciais enquanto meros agentes financiadores de actos de comércio, assumindo, com frequência, os papéis de intermediários em negócios de longa distância em que funcionam como representantes dos mercadores, e seus comissionistas, ora no decurso das viagens marítimas, ora nos próprios núcleos ultramarinos a que aportam ou onde residem temporariamente. Desta matéria falaremos, porém, adiante.

2.4.3. Rotas comerciais

A apreensão da amplitude, vigor e faseamento da intervenção de Vila do Conde na dinâmica do comércio ultramarino português implica, antes de mais, o conhecimento dos destinos privilegiados, dos caminhos percorridos e das opções

Figura 21 - Rotas de comércio ultramarino (1560 - 1620)



Fonte: A. D. P. - Fundo Notarial V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr.
A. G. I. - Contrat., 384, n.1, r. 10

FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

preferenciais assumidas ao longo dos tempos. Só na posse desses dados poderemos interrogar a participação da vila em movimentos que são nacionais e abordar a eventual especificidade que define nesse mesmo contexto. Assim, prosseguiremos o estudo das rotas comerciais referidas no universo documental coligido para o período de 1560 a 1620, procurando aferir: 1. destinos finais e escalas comerciais ultramarinas quando mencionadas; 2. escalonamento cronológico dessa contagem; 3. cruzamento desses dados com os produtos dominantes do tráfego comercial.

O apêndice A.37, o quadro 72 e a figura 21 sistematizam a informação pertinente para a abordagem do primeiro ponto mencionado[322]. Deles se destacam, numa perspectiva global, as rotas que têm como destino final os arquipélagos da Madeira e das Canárias, S. Tomé, Angola, Brasil e as Índias de Castela, sendo ainda de referir os contactos comerciais estabelecidos com os Açores, Cabo Verde e a Ilha do Príncipe. Note-se, de resto, que quer nos Açores quer nas Canárias é decisiva a actuação dos Folgueiras, mercadores que nas ilhas do Faial e na Terceira têm bens de raiz e ramificações familiares, e nas Canárias dispõem de agentes comerciais permanentes.

Quadro 72

Rotas comerciais em circuitos ultramarinos

Destinos Finais	**N°**	**%**
Arq. Atl. Norte	43	26,9
Arq. Atl. Sul	13	8,1
África	9	5,6
Oriente	10	6,3
Brasil	54	33,8
Índ. Castela	28	17,5
Terra Nova	3	1,9
Subtotal	**160**	**100**
Sem menção	21	11,6
Total	**181**	

Fonte: Apêndice A.37

Quanto ao arquipélago da Madeira, os dados compulsados apontam para relações assíduas e regulares estabelecidas entre Vila do Conde e esse espaço insular, as

322 Importa que se sublinhe, uma vez mais, o carácter algo inconsistente destes dados. Muitos dos documentos analisados constituem meras procurações de delegação de poderes ou de autoridade para cobranças de bens e dinheiro resultante do tráfego ultramarino. Nesses casos poderá ocorrer que os locais de transacção mencionados não descrevam rigorosamente os trajectos efectuados ou não mencionem todas as escalas efectuadas. Muitos deles poderão citar um dos pontos desse tráfego, que tomámos como destino final, ou não referir escalas de facto efectuadas. Não podendo especular para além das informações que a documentação viabiliza, limitamo-nos a coligi-las e a partir delas assumir tendências possíveis.

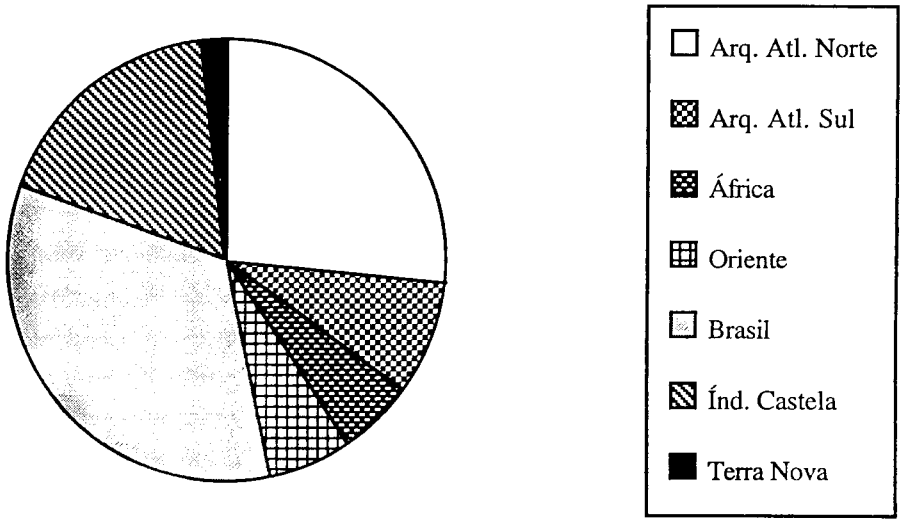
quais são, de resto, confirmadas por outros indicadores adiantados por historiadores especializados no estudo do seu protagonismo económico. Referimo-nos à listagem de mercadores estantes ou residentes na Madeira no século XVI, publicada por Alberto Vieira[323] e por José Manuel Azevedo e Silva[324], na qual figuram cinco mercadores de Vila do Conde, assim escalonados no tempo: 1 em 1512[325]; 1 em 1524, 1 em 1545, 1 em 1570-1576 e um último em 1579. É certo que se trata de cinco indivíduos num total de 121 procedentes do reino e de 70 procedentes do norte do país, o que dilui a sua participação numa taxa correspondente a 4 e 7%, respectivamente. Todavia, permanece como um número considerável no que se refere à própria comunidade mercantil da vila.

Compreensíveis são, por outro lado, as parcas referências ao Oriente no nosso universo de estudo, apenas dez no total, oito das quais à Índia, uma à China e uma a Malaca. Na Índia prevalecem os contactos comerciais estabelecidos em Goa, a despeito de, como veremos, ser notório o número de naturais da vila que residiam em Cochim (cf. fig. 22).

Pontos de convergência dos agentes comerciais de Vila do Conde são, indiscutivelmente, o Brasil e as Índias de Castela (vd. gráfico 77).

Gráfico 77

Rotas de comércio ultramarino. Destinos finais



Fonte: Quadro 72

---

323 VIEIRA, Alberto - *O comércio inter-insular nos séculos XV e XVI. Madeira, Açores e Canárias*, Funchal, Secretaria Regional de Turismo e Cultura. Centro de Estudos de História do Atlântico, 1987, pp. 165-176.

324 SILVA, José Manuel Azevedo e - *A Madeira e a construção do mundo Atlântico (séculos XV-XVII)*, Vol. I, Funchal, Secretaria Regional de Turismo e Cultura. Centro de Estudos de História do Atlântico, 1995, pp. 396-399.

325 A informação que é veiculada regista um João Pires, de Vila do Conde, com actividade identificada entre 1512-1593. Este dado, que ambos os autores reproduzem, afigura-se-nos, porém, inverosímil. Ou se trata de dois indivíduos distintos, com a mesma proveniência geográfica, ou de uma gralha dactilográfica no campo da data.

No Brasil, destaca-se a capitania de Pernambuco, com 18 referências, 10 das quais especificamente a Olinda, mas também a da Baía, com 8 menções, distribuídas entre 1578 e 1621. O Rio de Janeiro apenas é citado uma vez, e só no ano de 1609. Estes dados apenas confirmam, de resto, o consabido acerca das tendências de colonização e fixação de estruturas administrativas e comerciais que conferem, durante todo o século XVI, clara prevalência às capitanias de Pernambuco e Baía, nomeadamente no que se refere à centralização administrativa e movimento comercial[326].

Quanto às Índias de Castela, deparamo-nos com uma referência explícita a ligações comerciais com as Antilhas, no ano de 1565, sendo todas as restantes localizadas em 1597, 1606, 1618 e 1620, acompanhando a particular apetência por essas paragens nesse período de tempo, como teremos oportunidade de confirmar através da análise diacrónica que à frente prosseguiremos. A atracção mercantil pelos domínios hispânicos na América é conhecida e, como se sabe, desde a década de 30 de Quinhentos os mercadores lusitanos interferiam, a despeito do exclusivismo castelhano previsto na lei, no espaço comercial americano, estando documentada a sua presença, quer ao longo do Rio da Prata, quer em particular no núcleo por excelência do tráfico argênteo: a cidade de Lima, no Perú. Com efeito, a união dinástica apenas amplifica uma tendência anterior, dando espaço a uma mais intensa e menos penalizada integração de mercadores lusos nos domínios hispânicos. São vários os estudos que documentam a forte presença de mercadores portugueses nessas paragens, muitos dos quais cristãos novos, encontrando-se estes entre os mais abastados membros dessas comunidades, como documentam os processos inquisitoriais de que acabam por ser alvo na década de 1630, em Lima, e de cujos inventários de bens avultam fortunas significativas[327].

O número de contratos comerciais que, accionados a partir de Vila do Conde tinham a América Espanhola como espaço de acção integram-se, pois, numa tendência que é nacional, mas documentam uma área de intervenção específica, a do comércio marítimo, e articulam-se com um produto de transacção preferencial: os escravos[328]. Com

---

326 Sobre esta matéria vide, entre os contributos mais recentes, SILVA, M. Beatriz Nizza e JOHNSON, Harold, coord. - *O império luso-brasileiro. 1500-1620.* "Nova História da Expansão Portuguesa", dir. Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. VI, Lisboa, Estampa, 1992 e COUTO, Jorge - *A Construção do Brasil*, Lisboa, Ed. Cosmos, 1995.

327 Vd., sobre esta matéria, os estudos de REPARAZ, Gonçalo de - *Os portuguezes no vice-reinado do Perú (Séculos XVI e XVII)*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1976; LAGUARDA TRÍAS, Rolando A. - *Pilotos portugueses en el Rio de la Plata durante el siglo XVI*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988; SERRANO MANGAS, Fernando - *La encrucijada portuguesa. Esplendor y quiebra de la unión ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*, Badajoz, Dipútación Provincial, 1994. Remetemos, ainda, para a breve abordagem desta problemática feita por OSSWALD, Helena e POLÓNIA, Amélia - *No reverso do Tratado das Tordesilhas: Portugueses nas Índias de Castela durante o período de união dinástica.* "Vértice", II Série, nº 63, Nov-Dez. 1994, pp. 45-54. Citemos, por fim, entre os autores portugueses, VENTURA, Maria da Graça A. Mateus - *Portugueses no descobrimento e conquista da hispanoamérica: viagens, expedições e trato* (dissertação de mestrado apresentada à Universidade Nova de Lisboa) e, da mesma autora, *Portugueses nas Índias de Castela. Percursos e percepções* in "Viagens e viajantes no Atlântico Quinhentista", Lisboa, Ed. Colibri, 1996.

328 Acerca desse específico tráfico comercial com as Índias de Castela vd. Idem - *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela (1541-1556)*, Lisboa, Ed. Colibri, 1999.

efeito, as referências a Cartagena, Campeche, cidade do México e Honduras confrontam-nos com as audaciosas incursões efectuadas pelos mercadores de Vila do Conde no Mar das Antilhas, sempre em íntima articulação com esse produto de transacção. A insistência na direcção desse tráfego para as Índias de Castela desde finais do século articula-se, por sua vez, com os contextos conhecidos dessas áreas geográficas e económicas que atingiam nesse período de tempo particular pujança e estará directamente associada ao vigor das navegações para essas paragens, mediatizadas por numerosos agentes náuticos da vila, das quais falámos já no capítulo precedente. O facto, porém, de apenas 8 documentos em 27 mencionarem pontos concretos de transacção comercial, dificulta uma cabal avaliação dos destinos especificamente escolhidos para as trocas comerciais. Esses alvos não andariam, todavia, longe dos destinos concretos de navegação e de colonização nessas paragens. Dos primeiros falámos já e aos segundos dedicaremos um mais detido estudo no próximo capítulo.

Centremo-nos, de seguida, numa análise mais circunstanciada das escalas de comércio conhecidas, da qual apenas resultarão pistas de compreensão cujo significado último só poderá ser apurado aquando da identificação dos produtos aí transaccionados. Assim, destaquemos, em primeiro lugar, a posição assumida pelas Canárias, mais do que pelos arquipélagos atlânticos portugueses, nas rotas que ligam Vila do Conde a Angola, ao Brasil, ou às Índias de Castela. Em conjunto, 6 desses percursos têm o arquipélago espanhol como ponto de passagem, e 5 como prolongamento de viagens efectuadas à Ilha da Madeira. O total de 23 viagens de negócio que têm essas Ilhas como ponto de chegada, de que se destacam três referências explícitas à Ilha da Palma, duas à Grã-Canária e uma a Tenerife, comprovam a prevalência desse entreposto nos interesses comerciais da vila.

Por outro lado, o predomínio assumido por Angola nas rotas americanas do Brasil e das Índias de Castela colhe total compreensão nos contextos mercantis coevos e articula-se com o produto por excelência desse tráfego: os escravos negros. Anotemos, por fim, a circunstância de em dois dos contratos analisados caber ao intermediário a decisão, que deveria tomar em Angola, de prosseguir, ora para o Brasil, ora para as Índias de Castela. Afigura-se-nos que na sua base deveriam estar condições de segurança e cálculos de risco, mais do que potencialidades de lucro, já que tais registos se situam na década de 1610-20, altura em que as ameaças de corso nórdico, nomeadamente nas costas do Brasil, e os próprios ataques às colónias portuguesas condicionavam as rotas a seguir. Este é, de resto, e ao que cremos, um factor que delimita, pelo menos em parte, o panorama traçado no quadro 73 e no gráfico 78, em que apresentamos uma distribuição cronológica dos dados.

Centrando-nos na coluna dos totais por décadas é, desde logo, perceptível que a fatia de tempo que medeia 1580 e 1620, totalmente integrada no período de união dinástica, revela um crescimento progressivo, moderado mas sustentado.

Quadro 73

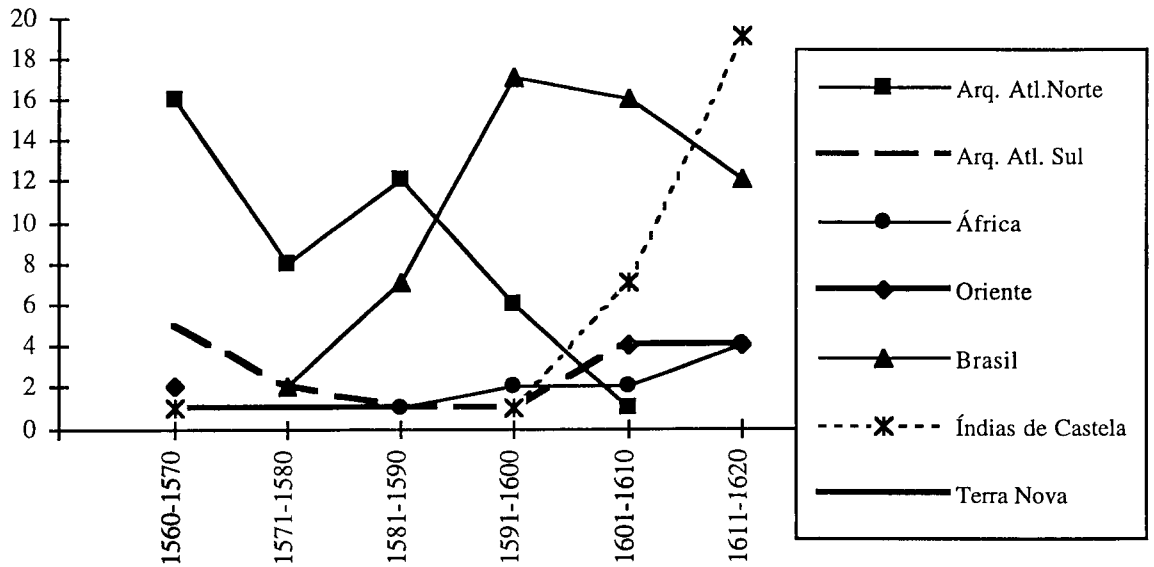
Rotas de comércio ultramarino. Evolução cronológica

Décadas	Arq. Atl. Norte	Arq. Atl. Sul	África	Oriente	Brasil	Índias de Castela	Terra Nova	Total
1560-1570	16	5		2		1	1	**25**
1571-1580	8	2			2		1	**13**
1581-1590	12	1	1		7		1	**22**
1591-1600	6	1	2		17	1		**27**
1601-1610	1	4	2	4	16	7		**34**
1611-1620			4	4	12	19		**39**
Total	**43**	**13**	**9**	**10**	**54**	**28**	**3**	**160**

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

Gráfico 78

Rotas de comércio ultramarino. Evolução cronológica



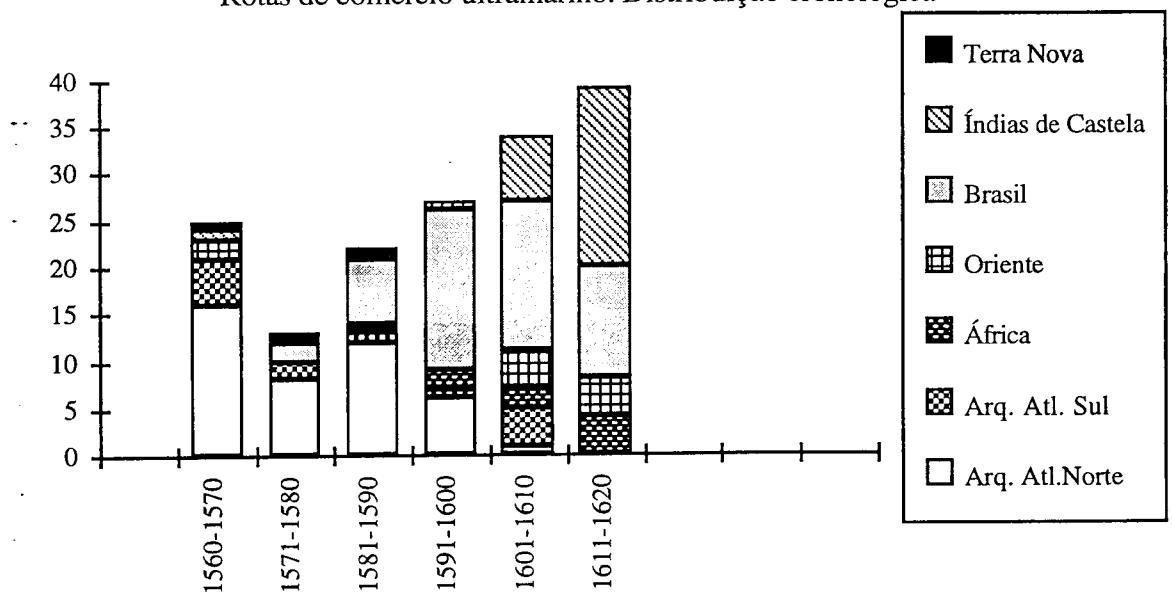
Fonte: Quadro 73

No mesmo segmento temporal e, em particular desde a década de 90, assiste-se a uma especialização do tráfico nas rotas americanas, com destino ao Brasil e Índias de Castela, atingindo estas, em conjunto, 66,6%, 67,6% e 79,5%, respectivamente nas décadas de 1590, 1600 e 1610. Esta tendência é, de resto, paralela à diminuição da presença de percursos que pareciam estar até aí alicerçados nas opções mercantis da vila, entre os quais os da Ilha da Madeira, Canárias e S. Tomé. De notar, ainda, a concentração de referências ao comércio com o Oriente nas duas primeiras décadas de Seiscentos,

contando com 8 em 10 registos, depois de um longo período de mais de 30 anos sem qualquer referência.

Gráfico 78A

Rotas de comércio ultramarino. Distribuição cronológica



Fonte: Quadro 73

Notemos, por fim, uma evolução que já identificámos e justificámos aquando da análise do movimento de navegação ultramarina: a que aponta para um decréscimo do Brasil como ponto de chegada de rotas comerciais, a par de uma clara preferência pelas Índias de Castela (cf. gráfico 78A).

Quadro 74

Percursos em direcção ao Brasil e Índias de Castela. Evolução cronológica

Décadas	Angola-Brasil	Angola-Brasil-Índias de Castela	Angola-Índias de Castela
1560-1570			
1571-1580			
1581-1590	1		
1591-1600	2		
1601-1610		1	1
1611-1620	5	2	6
Total	**8**	**3**	**7**

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

O quadro 74 elucida, de resto, melhor esta realidade, ao escalonar no tempo os itinerários americanos que têm Angola como ponto de partida ou como escala preferencial, ao apresentar, na década de 1610-20, uma subida de um para seis no número

de viagens que, excluindo o Brasil, se dirigiam directamente às Índias de Castela. As ameaças de corso e os ataques de ingleses e holandeses às próprias costas brasileiras estarão, como já repetidamente afirmámos, na origem desta linha evolutiva, ao condicionar os cálculos de risco efectuados pelos operadores mercantis. Esta evolução conhece, de resto, e como já apontámos no capítulo precedente, idêntica tendência, quer no movimento geral de navegação dinamizada pelos agentes marítimos da vila, quer na atribuição de cartas de mestre e piloto pelo cosmógrafo-mor do reino.

2.4.4. Produtos de transacção

O apêndice A. 38, no qual procuramos apontar os produtos transaccionados através desse tráfico marítimo de longa distância fornece as articulações que cremos mais pertinentes para a avaliação desta matéria, fazendo o levantamento de: 1. bens de exportação e, portanto, de venda, os quais funcionavam, com frequência, como moeda de troca para a aquisição de produtos ultramarinos; 2. produtos adquiridos em espaços ultramarinos; 3. locais de aquisição ou embarque desses produtos, noticiando os pontos preferenciais de troca no mercado ultramarino; 4. referências, ainda que escassas, aos locais de venda desses produtos, das quais se depreende que agentes de Vila do Conde mediatizavam movimentos de comércio de importação que tinham como alvo mercados continentais para além da própria vila.

Centremo-nos, desde já, no elenco dos produtos de venda e/ou transacção. Entre estes avultam os produtos alimentares e os têxteis, podendo estes assumir a forma de tecido em peça ou produto acabado (roupa). Note-se que, entre os produtos alimentares, avultam algumas espécies que são adquiridas em espaços ultramarinos, como ocorre com o vinho das Canárias e o mel da Madeira, em escalas de comércio que visam outros mercados e produtos, sendo nos casos vertentes, Angola o destino e, certamente, os escravos a mercadoria de troca. De igual modo, o pescado constitui-se em produto de transacção: pesca-se nas águas de Cabo Verde peixe que se destina ao Brasil[329] e, em sentido inverso, deparamo-nos com contratos de armação que visam a pesca do bacalhau na Terra Nova[330]. Estes apresentam, de resto, mecanismos complexos de concretização que estudaremos à frente, ao mesmo tempo que, ao indicar como mercados de venda alternativos Vila do Conde, Viana, a cidade do Porto ou a Galiza, indiciam o jogo imprescindível de versatilidade e adaptação às necessidades pontuais do mercado, impostas pela procura. Este particular aspecto poderá, de resto, ser melhor entendido se recorrermos a um outro registo notarial, no qual os agentes envolvidos se declaram incapazes de saldar uma dívida, por incapacidade de transaccionar o produto em que

[329] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1ª sr., lv. 22, fl. 40-41.
[330] Idem, lv. 9, fl. 46-48; lv. 10, fl. 47-49.

investiram, o bacalhau, encontrando-se os mercados saturados, sendo a oferta maior que a procura[331].

Entre as roupas e tecidos em peça que se constituem em bens de troca citemos o linho, os panos de Londres e da Flandres e, ainda, as "Ilandras". Os destinos finais destes produtos: Madeira, Canárias, S. Tomé, Antilhas e Angola confirmam, afinal, um dado consabido para a globalidade do reino que aponta os têxteis, nomeadamente os tecidos de importação do Norte da Europa, como produto de troca preferencial no tráfego ultramarino.

Citemos, por fim, os arcos e pipas abatidas, objecto de exportação para o espaço ultramarino em 16 contratos, a maior parte deles mediatizados, como já dissemos, por um mesmo agente: o tanoeiro Fernão Martins. Este dado confirma Vila do Conde como núcleo fundamental da actividade de tanoaria, facto compreensível se atendermos a que a pipa e o túnel são os contentores quase exclusivos de transporte marítimo de todo o tipo de mercadorias, de natureza líquida ou sólida. Estes dados confirmam, de resto, uma tendência de longa data, plasmada nos livros de vereação de finais da década de 1530 e da de 1540[332]. Aí se registam numerosas declarações de exportação de arcos para a Ilha da Madeira, da responsabilidade de tanoeiros e mercadores de Vila do Conde, de Azurara e ainda de outros naturais desse arquipélago atlântico. Essas notícias parecem, de resto, ser motivadas pelo cumprimento do "Regimento dos Arcos" de 1532, confirmativo de um alvará, com idêntico teor, do ano de 1512, o qual obriga à declaração, no porto de saída, da quantidade e destino dos arcos a exportar, e à posterior declaração de recepção da mercadoria nesses mesmos locais[333]. Os dados aí cotejados apenas consolidam as informações que na primeira parte deste capítulo formulámos acerca dos frequentes contactos comerciais estabelecidos entre a vila da foz do Ave e os arquipélagos atlânticos perceptíveis desde as primeiras décadas de Quinhentos. Os contratos que são efectuados entre 1560 e 1620, e que agora analisamos, continuam a apontar a Ilha da Madeira como ponto de recepção privilegiado desse produto, surgindo agora, no entanto, a par do arquipélago das Canárias.

O breu, a graxa e as ferramentas não discriminadas, com destino a S. Tomé, apenas confirmam o espaço continental como pólo imprescindível no fornecimento de bens de consumo essenciais e primários a múltiplos espaços ultramarinos e não se constituem senão como indícios pontuais de um movimento comercial de muito maior dimensão.

Centremo-nos, de seguida, sobre os bens adquiridos em espaços ultramarinos, entre os quais surgem como produtos fortes e predominantes os escravos e o açúcar, que são, de resto, decorrências de uma mesma rota: a que liga Vila do Conde a

---

331 Idem, lv. 3, fl. 64-66.
332 A.M.V.C. - Lv. 17, fl. 51 a 417v., *passim.*
333 A.D.P. - Contadoria, lv. 21, fl. 56-47.

Angola e esta ao Brasil, de onde se retorna ao reino com açúcar e algodão, adquiridos em troca daquele outro produto essencial. Os escravos são, ainda, como sabemos, o produto nodal do tráfego que conduzia os agentes marítimos e mercantis vilacondenses às Índias de Castela. Deste espaço, porém, para além da tão almejada prata, forma de pagamento das armações de escravos imprescindíveis à exploração agrícola e mineira dos vastos espaços hispânicos, de resto só explicitamente referida num dos documentos analisados, apenas apuramos a referência à importação de anil, procedente das Honduras.

Os escravos com destino à América, produto central mencionado em 55 registos, não provinham em exclusivo de Angola, ainda que aí fossem em maioria adquiridos. Com efeito, são 28 as indicações que o comprovam, a par de 21 em que não se faz qualquer menção à sua procedência. Dos restantes, 6 contratos mencionam-nos como provenientes de S. Tomé e em 2 outros referem-se escravos provindos de Malaca e da Índia. Nestes dois casos trata-se, porém, de unidades individuais cujo destino final seria não a América, mas o reino.

Do Oriente vinham, ainda, produtos têxteis altamente cotados no mercado, em particular as sedas e as tapeçarias[334], a par das especiarias[335], de pedras preciosas e outras peças de ouro e prata[336]. Note-se a presença, entre aquelas, de boiões de almíscar provindos de Macau e da China, elementos comprovativos da extensão da alçada comercial de agentes mercantis da vila a domínios tão longínquos como o Extremo Oriente. As informações que coligiremos sobre os pontos conhecidos de colonização ultramarina confirmarão, de resto, a presença de indivíduos naturais da foz do Ave nessas paragens. O testamento de Amador Carvalho, natural de Vila do Conde, residente em Cochim e morto no Malabar, para onde partira em negócios, um dos legatários de bens provindos do Oriente à Casa da Misericórdia da vila, confirma, por sua vez, a presença comercial de agentes da vila nessas paragens[337]. Será ainda de sublinhar a menção do almíscar em dois dos registos analisados, pelo carácter valioso do produto em causa, derivado do seu exotismo e raridade. Como se sabe, o almíscar é uma substância odorífera segregada pela cabra almiscarada, ruminante que vive nas montanhas e altas planícies da Ásia Central, na Sibéria, Mongólia, China e Tibete. Notícias de viajantes e exploradores do Oriente, como Duarte Barbosa e Tomé Pires, atestam, para o século XVI, o carácter raro e o preço praticamente inalcançável atingido por este produto[338]. Isso mesmo é confirmado por um dos documentos compulsados, o qual informa ser o valor

---

334 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 33, fl. 20v.-23v.
335 Idem, 3ª sr., lv. 6, fl. 102v.-105v.; lv. 7, fl. 57-57v.; lv. 15, fl. 116-118.
336 Idem, 1ª sr., lv. 23, fl. 113-114v.; lv. 25, fl. 30v.-31; lv. 29, fl. 86v.-88; lv. 32, fl. 62v.-64.
337 A.S.C.M.V.C. - Maço de Testamentos Antigos, s.n. Testamento feito em Cochim - 28. Novembro. 1569.
338 Vd. VARGAS, José Manuel - *Almíscar* in "Dicionário de História dos Descobrimentos", vol. I, pp. 56-57.

líquido atingido em Lisboa por um boiãozinho desse perfume, depois de descontados gastos e direitos alfandegários, 63.770 reais[339].

Estes actos de comércio relativos ao Oriente apresentam, de resto, um perfil diverso dos restantes, prefigurando-se como actos isolados, levados a cabo por agentes individuais que, integrados nas armadas régias, praticam operações comerciais de pequena envergadura, de *motu proprio*, ou a serviço de terceiros. Sobre esta matéria debruçar-nos-emos, porém, mais à frente. A eles cabe uma outra especificidade, decorrente das características da própria Rota do Cabo: o local de venda dessa mercadoria é invariavelmente Lisboa, onde geralmente se localizam intermediários comerciais que concretizam o negócio.

Dediquemos uma palavra a um outro tipo de produto dominante e valioso no conjunto do tráfego ultramarino: as plantas tintureiras. Pastel dos Açores e anil das Honduras marcam, de facto, presença. Apesar de minoritários na globalidade do elenco de produtos identificados não deixa de ser notável a sua presença, não só pelo valor nominal que atingiam no mercado português, como pela necessidade que delas tinha toda a indústria têxtil europeia, constituindo-se em produto de exportação cobiçado por compradores e estimado por vendedores, dadas as significativas margens de lucro que proporcionavam.

Não deixa de ser assinalável o facto de os Açores e os produtos daí provenientes surgirem com carácter de excepção nos documentos estudados. Apenas três referências acantonadas na década de 60 comprovam o que dizemos. Note-se, porém, que quer os registos alfandegários dos princípios do século, incluindo os de 1527[340], quer os próprios livros camarários, elucidam acerca de ligações comerciais mais intensas em torno de um produto que o arquipélago chegara a fornecer ao reino em quantidade e com regularidade: o trigo. Com efeito, em 1513, ano de escassez notória de cereais na vila, a autarquia decide armar uma caravela que aí se dirige para adquirir pão, segundo a quantidade que cada morador solicitasse, sendo o restante vendido em praça pública a preços tabelados[341].

Centremo-nos, por fim, em dois produtos que o Brasil proporciona de forma claramente predominante neste período de tempo: o algodão e o açúcar. As referências à compra de algodão são, no conjunto dos nossos dados, minoritárias, resumindo-se a duas menções, ao contrário do açúcar, que pontua com 27 notícias. Destas, duas apontam para S. Tomé como local de produção e onze localizam a sua compra no Brasil. Nos restantes casos nada se diz, sendo de presumir que a ponderação assumida pelo Brasil como pólo fornecedor desse produto seja maior do que a explicitamente declarada. O que se sabe dos sucessivos ciclos de produção de açúcar nos vários espaços ultramarinos explica de forma

339 A.D.P. - Fundo Notarial, 1° cart., 2ª sr., lv. 4, fl. 107v.-109.
340 A.N.T.T. - N.A. 513.
341 A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 374v.-375; 379v.-380.

cabal esta tendência, ao mesmo tempo que justifica a total ausência de referências à Madeira como pólo fornecedor deste produto no período que abarcamos, já que, como se sabe, o tempo áureo da sua produção nesse arquipélago define um ciclo breve que não ultrapassa as primeiras décadas de Quinhentos[342].

No período que agora abarcamos, finda já a fase florescente do açúcar de S. Tomé, como vimos persistentemente transportado por embarcações de Vila do Conde, para Lisboa e para a feitoria portuguesa de Antuérpia é, sem dúvida, o açúcar brasileiro aquele que domina o mercado europeu. Vimos já que, mesmo quando transportado por náuticos e embarcações de Vila do Conde, esse produto era comercializado por agentes externos, residentes ora em Viana do Castelo, ora na cidade do Porto[343]. Poderemos agora afirmar que, mesmo quando comercializado por agentes mercantis da vila, o açúcar brasileiro se destinava, com frequência, a mercados exógenos, nomeadamente o de Lisboa, ou mesmo a Ilha de S. Miguel, segundo os dados que a documentação fornece.

Que Vila do Conde tendia a deixar de ser um mercado privilegiado de recepção desse produto, e que aquele que aí era desembarcado não seria suficiente para o auto-abastecimento da vila e dos mercados interiores limítrofes que dela estavam dependentes, é um facto que parece comprovado por um processo judicial, desenrolado no ano de 1619 e motivado pela aplicação do imposto de sisa que seria devido sobre o açúcar que à vila chegasse por terra vindo da praça portuense[344]. Constituem-se como autores do processo os rendeiros das sisas dos anos de 1618 e 1619 e como rés Margarida de Medela, viúva, e sua irmã, Isabel de Medela, solteira. O feito cível incide sobre o pagamento de sisa relativa a 80 caixas de açúcar branco e mascavado que aquelas adquiriram na cidade do Porto e venderam em Vila do Conde.

Este processo é, a todos os níveis, notável, pelas informações que proporciona, das quais se destaca o facto de a revenda de açúcar na vila passar, em grande medida, pela acção intermediária de mulheres. Com efeito, para além das rés declaradas, há testemunhos que apresentam três outras mulheres com essas funções: Maria Alvares Sanches, que aí vendera, há cerca de três ou quatro anos, 7 ou 8 arrobas de açúcar, uma outra Catarina, solteira e, por fim, uma Bárbara Fernandes, de 55 anos, que afirma vender na vila açúcar que o seu marido lhe enviava do Brasil e que ela desalfandegara na cidade do Porto.

Este é, com efeito, o dado que de momento importa reter: grande parte do açúcar que desde finais do século se vendia na vila era desembarcado e desalfandegado noutros portos, estando de maneira explícita referidos os do Porto, de Viana e,

---

342 Vd., sobre esta matéria, RAU, Virgínia e MACEDO, Jorge de - *O açúcar da Madeira nos fins do século XV. Problemas de produção e comércio*, Funchal, 1962; PEREIRA, Fernando Jasmins - *Estudos sobre História da Madeira*, Funchal, Secretaria Regional de Turismo e Cultura. Centro de Estudos de História do Atlântico, 1991 e SILVA, José Manuel Azevedo e - *op. cit.*, vol. I, capº V.

343 Veja-se o que foi dito sobre o transporte de mercadorias de mercadores exógenos em embarcações fretadas a náuticos de Vila do Conde (Vd. II. B.1.2.1.).

344 A.M.V.C. - Lv. 1750.

curiosamente, o de Esposende. António Pereira, Baltasar Álvares, Frutuoso Fernandes, mercadores, e Estevão Folgueira, distribuidor, inquiridor e contador em Vila do Conde, ouvidos no processo como testemunhas, confirmam essa prática, assim como o faz um processo do ano de 1595, em que era réu um Fernão Martins, o qual incidia sobre o pagamento do mesmo imposto sobre açúcar procedente da Ilha da Madeira e do Brasil e entrado por terra em Vila do Conde, depois de desalfandegado em Viana e Esposende.

Se cruzarmos estas informações com os resultados da distribuição cronológica dos negócios ultramarinos patente no quadro 73, de que sobressai um nítido incremento do tráfego comercial com o Brasil desde a década de 90 do século XVI, este panorama afigura-se-nos de difícil compreensão e só poderá colher, a nosso ver, de uma explicação plausível: a de que muitos desses actos de comércio, apesar de accionados por agentes mercantis da vila ou aí residentes, não retornavam a esse mesmo espaço, antes buscavam, como espaço de venda, mercados mais promissores do reino ou do estrangeiro. Entre eles se encontrava o Porto, Lisboa, a Galiza ou o norte da Europa. Lembremos que muitas das viagens do Brasil tinham como escala obrigatória o Norte de Espanha, cujo litoral se apresentava como ponto de paragem obrigatória em casos de tormenta ou necessidade de paragem estratégica, e que um dos mercados mais abastecidos com este produto era o do Norte da Europa, facilmente atingível a partir da Galiza.

Afigura-se-nos, pois, ser legítimo concluir que, se Vila do Conde proporcionava agentes mercantis e capitais que alimentavam o comércio ultramarino, apresentava-se, no entanto, como um mercado marginal aos grandes circuitos do comércio internacional sendo, por isso, evitado pelo movimento marítimo de retorno ao reino. Situação diversa ocorria, como se sabe, na cidade do Porto, ou em Viana do Castelo, entrepostos que congregavam neste período de tempo significativas comunidades de mercadores estrangeiros que desde aí injectavam as mercadorias ultramarinas nos mercados internacionais.

Nesta perspectiva se compreende, por outro lado, a existência de agentes comerciais de mercadores da vila em Lisboa ou em Sevilha, para além, é claro, da sua presença nos mercados ultramarinos, e assim ganham sentido, de igual modo, as abundantes referências a deslocações temporárias ou definitivas de comerciantes da vila para Lisboa, de que já falámos. Importa, de resto, que relembremos que das treze referências que então indicámos, cerca de 50% se situavam nos anos de 1606-1608, isto é, num período coincidente com a projecção que assinalámos no número de negócios ultramarinos.

Por último, importa que se esclareça que a frequência dos actos comerciais referenciados, nomeadamente com o Brasil, não indicia, necessariamente, uma amplitude correspondente do volume de negócios, já que muitos consubstanciam actos de pequeno comércio. Dessa matéria falaremos de seguida, numa abordagem que procura avaliar quantidades de mercadoria negociada e níveis totais de investimento.

2.4.5. Níveis de investimento

O estudo desta matéria revela-se de muito difícil concretização, à falta de dados consistentes e representativos que nos permitam definir um ou vários perfis de actuação comercial como dominantes no universo em estudo. Com efeito, o carácter lacunar das informações e o teor frequentemente indefinido dos actos notariais inviabilizam uma rigorosa avaliação dos quantitativos envolvidos. Para o esclarecimento do que afirmámos basta que se diga que da totalidade dos 181 registos de negócios ultramarinos compulsados, apenas uma pequena parte indica quantitativos numéricos referentes a produtos comerciais ultramarinos que são objecto de transacção, e que uma parcela ainda menor informa acerca de quantitativos monetários envolvidos. Acresce que, neste último caso, uns registos reportam-se a valores de investimento, sem que em muitos casos sejamos capazes de esclarecer se se trata de quantitativos totais ou parciais, outros indicam valores procedentes do negócio, envolvendo investimento e lucro, e outros apontam apenas lucros obtidos a partir de um valor de investimento desconhecido. Raras são, na verdade, as ocorrências em que essas variáveis são devidamente elucidadas, e estas correspondem aos poucos contratos de companhia comercial de que dispomos.

A circunstância, a que já nos referimos de forma insistente, de a maior parte dos registos que coligimos se reportar a procurações para cobranças, motivadas frequentes vezes por óbitos no Ultramar e no decurso do negócio, produz uma multiplicidade de registos em que se autoriza a cobrança do procedido de um acto de comércio cujo conteúdo específico e valores de investimento se desconhecem. Por outro lado, as autorizações, também frequentes, para cobrança de letras de câmbio, ainda que mencionem o negócio específico que as motivou, não esclarecem, de todo, se o valor da letra corresponde ao todo ou a parte do mesmo. Estas contingências das fontes, decorrentes das motivações e circunstâncias específicas da sua produção impõem, de facto, sérias limitações à análise da real amplitude comercial dos actos que reunimos e conferem às conclusões a que chegaremos um valor meramente aproximativo de uma realidade que não se deixa apreender segundo desejáveis critérios de rigor científico.

Reportando-nos apenas a produtos de proveniência ultramarina, nomeadamente escravos, açúcar, especiarias, plantas tintureiras, almíscar e pescado (de Cabo Verde e da Terra Nova), os números apurados relativos a quantidades comercializadas por cada acto de mercancia são os seguintes: 2 boiões de almíscar, dos quais um se perdeu na viagem; 50 quintais de canela; 1 caixão de anil numa das ocorrências e 9 noutra; um total de 14 toneladas de pescado de Cabo Verde, assim distribuído: dois carregamentos de 2 toneladas, dois de 3 toneladas, e um, respectivamente, de 4 e 5 toneladas. Quanto ao bacalhau a pescar na Terra Nova as notícias que temos apontam para a organização de uma armação envolvendo quatro

partícipes: três mercadores, e um mestre e pilotos[345], sem que tenhamos qualquer indicação acerca da quantidade de produto pescado e, em consequência, comercializado. Do vinho das Canárias, pastel dos Açores, mostarda da Madeira e pimenta da Índia não temos notícias de quantitativos concretos.

Quanto aos produtos preponderantes deste comércio: açúcar e escravos, os quantitativos de que dispomos apontam para montantes muito díspares. Assim, de açúcar comercializa-se de 15 a 400 arrobas (outros contratos mencionam 100 arrobas + 4 caixas, 4 caixas e 5 caixas, sem que as possamos converter em unidades de peso). Discriminam-se, por outro lado, actos de comércio que envolvem de 1 a 50 escravos, para além de actos de armação em que o quantitativo deveria ser muito superior, sem que seja, todavia, indicado[346]. Dediquemos a este último produto uma mais detida atenção, já que ele se converte em moeda de troca para um outro tipo de negócio: o do algodão e o do açúcar.

Numa distribuição mais rigorosa dos quantitativos apurados deparamo-nos com o seguinte escalonamento:

1 escravo	----------	4 ocorrências
2 escravos	----------	3 ocorrências
3 escravos	----------	2 ocorrências
5 escravos	----------	2 ocorrências
11 escravos	----------	1 ocorrência
25 escravos	----------	1 ocorrência
50 escravos	----------	1 ocorrência
Armações de escravos	----------	3 ocorrências

Apesar do carácter lacunar dos dados (8 especificações numéricas em 57 contratos que envolvem este produto de transacção), eles parecem apontar para duas realidades distintas: aquela que consubstancia actos de comércio ocasional e individual de "peças de escravos" através de agentes que são, geralmente, náuticos e que, no decurso das viagens em que prestam serviços, acumulam essas funções com a possibilidade de comercializarem, a título pessoal, bens que lhes permitem proventos acrescidos, e uma outra que apresenta esse bem de transacção como nuclear em verdadeiras empresas comerciais. Destes destacam-se os actos de armação, todos tendo Angola como entreposto fornecedor e o Brasil (1 ocorrência) as Índias de Castela (2 ocorrências) como destino final. Dos quantitativos financeiros envolvidos por esses actos falaremos de seguida.

---

345 Note-se que esta é uma parceria conjunta com elementos da vila de Caminha.

346 Um contrato de fretamento de 1595, formulado entre um mestre de Azurara e um mercador do Porto indica o total de uma armação de escravos em mais de 200 indivíduos, quota que cremos poder tomar como valor de referência. (A.D.P. - Fundo Notarial. Porto. Po1, 3ª Série, lv. 107, fl. 192v.-194v.).

Com efeito, a maioria dos contratos que envolvem valores acima de 200.000 reais prendem-se, directa ou indirectamente, com o tráfego de escravos e a posterior aquisição de açúcar. Assim ocorre com as letras de câmbio no valor de 200.000[347]; 270.000[348] e 989.200 reais[349], todas procedentes de actos de comércio com o Brasil; com o investimento de 205.000 reais que de forma explicita se refere à aquisição de escravos em Angola e consequente venda no Brasil[350], ou com os cerca de 300.000 reais resultantes da venda de peças de escravos em Índias de Castela[351]. E assim acontece, como já afirmámos, com três dos actos de armação comercial que conhecemos: um no valor de 1.000.000 de reais, outro num total de 1.200.000 reais e um outro sem montante definido, mas envolvendo um valor idêntico ou mesmo superior a estes, já que resulta de uma parceria que junta mais de 20 indivíduos. Confirmando os investimentos vultuosos exigidos pelo tráfego negreiro, citemos uma informação documental exterior ao universo de dados em estudo, mas de sobejo elucidativa para ser aqui invocada. Referimo-nos à armação de escravos promovida e mediatizada pela actuação comercial de Francisco Barroso, piloto de Vila do Conde, com destino às Índias de Castela, mais precisamente ao Perú, de cuja venda resulta um montante de cerca de 2.250.000 reais[352].

Da globalidade dos dados patentes no quadro atrás apresentado resulta, aliás, a mesma constatação a que já nos referimos anteriormente: a convivência, em aparente paridade percentual, de actos de pequeno comércio, dinamizados por investimentos modestos, com os de média ou mesmo de grande amplitude. E, do cruzamento desses resultados com as informações atinentes aos agentes que dinamizam esses negócios resulta de igual modo clara uma conclusão que também já sublinhámos: a do predomínio da soma de pequenas parcelas de capital entre as transacções accionadas pelos agentes comerciais da vila.

Com efeito, com excepção dos cerca de 1.000.000 de reais cobrados, em letras de câmbio, por uma viúva de um piloto e resultantes, de actividades comerciais por ele desenvolvidas[353], os dois outros contratos no valor de 1.000.000 e de 1.200.000 reais decorrem de fortes injecções de capital de mercadores do Porto, nomeadamente de Diogo Pereira e dos seus descendentes, ainda que em parceria com outros mercadores e pilotos residentes em Vila do Conde. Em concreto, na primeira armação referida, Simão e Lourenço Pereira entram com 600.000 reais, cabendo, em paralelo, a Pedro Gonçalves,

---

347 Actos de 1590 e de 1609 (A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1ª sr., lv. 15, fl. 30v. - 32v. e 3ª sr., lv. 6, fl. 4 - 5v.).
348 Idem, 1ª Sr., lv. 16, fl. 128 - 130v.
349 Idem, fl. 66 - 68.
350 Idem, lv. 23, fl. 66v. - 67v.
351 Idem, 3ª sr., lv. 9, fl. 127 - 128v.
352 A.G.I. - Contratación, 384, n. 3, r. 10. O valor obtido parte da reconversão do montante apontado de 8.000 pesos. Seguimos, nessa operação, os valores de câmbio, apontados nas fontes, de pesos a reales castelhanos (1 peso = 8 reales) e aqueles assumidos por Frédéric Mauro - *loc. cit.*, no que se reporta à reconversão destes em reais portugueses.
353 Referimo-nos a Ana Antónia, viúva de Pedro Fernandes, agente de uma procuração para cobrança de letras de câmbio passada a 8. Novembro. 1590 (Idem, 1ª sr. lv. 16, fl. 66-68).

mercador de Vila do Conde, uma parcela de 300.000 reais, sendo este ainda intermediário de vários investidores, não nomeados, cujo contributo totaliza os restantes 100.000 reais[354].

Quanto ao segundo contrato, Diogo Pereira investe 2.000 dos 3.000 cruzados referidos, correspondendo os restantes à participação de Francisco Freire, piloto, com 300.000 reais, o qual actua igualmente como agente comercial em trânsito, e de Paulo Nunes Vitória, mercador residente em Vila do Conde, mas que identificámos como anteriormente morador na cidade do Porto, o qual investe 100.000 reais[355].

Como comprovativo da tese que aponta para a prevalência dos pequenos e médios investimentos, invoquemos o que foi exposto sobre o regime de parcerias nesta área de intervenção económica e, ainda, a informação de que o único grande contrato de armação em que predominam claramente agentes internos da vila, consubstanciado numa armação de escravos com destino às Índias de Castela, é accionado por Manuel Ribeiro, mercador de grosso trato, e intermediado por Francisco Alvares, piloto, seu genro, e António Ribeiro, seu filho. Também este decorre, porém, de investimentos cumulativos de pelo menos 24 indivíduos, segundo pudemos apurar através de sucessivas procurações passadas com o mesmo fim: cobrar o procedido dessa armação, tendo morrido Francisco Alvares nas Honduras, no decurso do negócio[356]. Entre os investidores mencionados, cujas quotas de participação não se encontram discriminadas, 8 são mercadores, 3 são cavaleiros fidalgos que encontramos envolvidos noutros negócios ultramarinos, 1 é ourives, um outro ferrador, 2 eclesiásticos: o cónego e um coadjutor da Igreja Matriz, 1 capitão, 1 piloto, 1 escrivão da Câmara e 3 viúvas de cavaleiros fidalgos com prévia participação em actividades de navegação e comércio. Dos restantes não se sabe qual a condição socioprofissional.

Este elenco é, ao que cremos, suficientemente elucidativo da atracção exercida por estes negócios a nível dos pequenos investidores, mesmo daqueles que não se encontrariam aparentemente vocacionados a essa participação, como os detentores de cargos administrativos, os eclesiásticos, ourives ou ferradores. Se este é o único contrato que explicitamente refere, em extensão, tão ampla participação social, não o deveremos tomar como excepcional. Na verdade, só a complexidade do processo resultante do óbito do principal agente comercial motivou tal pormenorização, devendo ser bem mais frequentes as ocorrências em que, chegadas a bom termo, tais transacções não deixaram traços documentais, até porque, com frequência, uma multiplicidade de pequenos investidores eram representados no negócio por um mercador de nomeada. Assim acontece no contrato de armação que já referimos em que o mercador Pedro Gonçalves

---

354 Idem, lv. 32, fl. 132v.-135.
355 Idem, 3ª sr., lv. 12, fl. 85v.-88v. e 88v.-89v.
356 Reportando-se o negócio ao ano de 1609, encontramos sobre ele informações em documentos datados de 1613 a 1619, facto que é bem comprovativo da complexidade de tal processo. Idem, 1ª sr., lv. 31, fl. 100-104, 104-104v, 104v-105 e 3ª Sr., lv. 9, fl. 29v.-32, 69-72 e 92v.-94v.

intervém com uma participação de 400.000 reais, dos quais 100.000 são produto do financiamento de vários outros agentes, não contabilizados nem nomeados.

Tal atracção, correlativa de amplas margens de risco, deveria, de resto, estar associada aos ganhos previsivelmente decorrentes deste tipo de negócios. Quanto a esta matéria, também os dados de que dispomos fornecem algumas achegas. Assim, de um contrato de armação, referido em 1569 e efectuado entre Pedro Fernandes, piloto da carreira da Índia, morador em Vila do Conde e Nicolau Giraldes, cavaleiro da Casa Real e Mateus Gonçalves da Costa, moço da câmara real, moradores em Lisboa, segundo o qual o primeiro, piloto da nau de que os outros fizeram a armação, investira 600.000 reais, resulta de lucro líquido 115.000 reais, ou seja, 47,8%[357].

As taxas de lucros de outros negócios, nomeadamente dos que envolviam as carreiras do Brasil e Índias de Castela, efectuados já na segunda década de Seiscentos parecem apontar, porém, para valores mais elevados. É o que se pode comprovar com um contrato estabelecido entre Agostinho de Vilas Boas, morador na cidade do Porto, e Manuel Salvadores, piloto de Vila do Conde, segundo o qual o primeiro dá ao segundo 50.000 reais para investir em mercadorias que levaria na viagem que se propunha fazer a Angola, devendo este reinvestir esse dinheiro em mercadorias de retorno ao reino, variáveis conforme o destino que tomasse depois de escalado aquele destino: se a Índia, uma barra de ouro no valor de 95.000 reais; se o Brasil, açúcares no valor de 85.000 reais; se o Rio da Prata patacas no valor de 87.500 reais que deveria aplicar em açúcar brasileiro. Em suma, deste mecanismo complexo, surgem estipuladas margens mínimas de lucro, esperadas a partir do investimento básico de 50.000 reais. Estas atingiriam os 90% se envolvessem comércio com a Índia, 75% se o destino final fossem as Índias de Castela e 70% se o Brasil[358].

De igual modo, Baltasar Alvares, mercador, investe 51.587 reais no fornecimento parcial de uma nau com destino às Canárias, Angola e Brasil, da transacção dos quais deveria o seu mestre, Domingos João, entregar ao genro do primeiro, residente em Pernambuco, 92.780 reais. Contas feitas, esta operação tem por base um lucro esperado de 80%. Note-se que em qualquer dos casos os agentes comerciais são náuticos que acompanham a viagem, e os investidores correm o risco de mar, fogo e corsários, reservando-se a quem directamente transacciona as mercadorias o risco comercial do negócio[359]. Este facto é bem elucidativo do alto grau de rentabilidade comercial destes actos mercantis, cujas margens de risco se deviam primordialmente, não a quaisquer mecanismos de mercado, mas a factores aleatórios, relacionados com os naufrágios de origem climatérica ou os ataques corsários. Só assim se compreende que esses agentes

---

357 Idem, 1ª sr., lv. 5, fl. 167-168.

358 Idem, lv. 33, fl. 15v-16v.

359 Diz-se no primeiro documento citado: "... *e o dito Agostinho de Villas Boas lhe corre o risquo de mar e fogo e cosarios e elle dito Manuell Sallvadores lhe core o risco de ganhar muito ou pouco...*".

comerciais assumissem previamente a liquidação do investimento com taxas de lucro tão elevadas, correndo todos os riscos incidentes sobre as mercadorias. De resto, as taxas reais de lucro deveriam ser superiores aos cerca de 70-80% apontados, já que essas seriam líquidas para o investidor, devendo o intermediário sacar a comissão pelo seu próprio trabalho.

Na verdade, a concretização de tais negócios decorre de mecanismos vários de investimento, intermediação e cobrança acerca dos quais importa que nos detenhamos com maior pormenor.

2.4.6. Mecanismos comerciais

Não é nosso objectivo desfibrar de forma pormenorizada os mecanismos que assistem e viabilizam práticas comerciais que envolvem espaços ultramarinos. Para tanto, seria necessário um *corpus* documental consistente e representativo, de que não dispomos, uma grelha de recolha de dados para isso vocacionada, a qual não accionámos, e uma metodologia específica que consideramos extrapolar os objectivos deste capítulo, que visa tão-só o estudo do envolvimento de Vila do Conde no tráfego ultramarino e não a avaliação concreta das estratégias comerciais imprescindíveis à sua concretização, as quais são, de resto, comuns a todo o reino. Na verdade, aquilo que nos propomos evidenciar são *modus operandi* específicos e delimitados, os quais poderão conferir ao espaço em estudo algumas especificidade ou alertar para mecanismos alternativos aqueles conhecidos para o grande comércio mediatizado por agentes capitalistas de grosso trato. As questões que colocamos giram em torno do pequeno e médio mercador, ou seja, o que se dedica à mercancia frequentemente como complemento de uma outra actividade profissional e que recorre a processos por vezes imaginativos, servindo-se de formas de solidariedade profissional para aceder a uma área de investimento apetecível e promissora, da qual não aceita ser arredado.

Com efeito, uma das ideias salientes da documentação aponta para uma grande versatilidade das vias de investimento, estando identificados variados mecanismos de integração no tráfego ultramarino que contornam a eventual falta de capital. Práticas de crédito a ser solvido no retorno de viagens, adiantamentos de parcelas de heranças, recurso a bens familiares ou aplicação de serviços técnicos como comparticipação em negócios são algumas dessas vias.

Quanto ao recurso ao crédito, seis dos 181 contratos poderão fornecer um mote comum: indivíduos, que são senhorios de determinada embarcação e/ou seus técnicos de navegação (mareantes, mestres ou pilotos), tomam dinheiro ou mercadoria a crédito, sobre a qual correm o risco, comprometendo-se a saldar a dívida no retorno de uma qualquer viagem, com destino já definido ou a definir, através de um eventual fretamento da embarcação a terceiros. O mesmo sistema de investimento sem dinheiro à

vista, que já evidenciámos para a área da construção naval, é aqui aplicado, contando-se para tal com dois instrumentos imprescindíveis: uma embarcação, geralmente construída em parceria e com frequência ainda nos estaleiros, e o seu fretamento a terceiros, estratégia pela qual viabilizam a entrada de capital através do frete e o comércio ultramarino, utilizando parcelas da tonelagem da embarcação para usufruto pessoal[360].

Um instrumento de dívida de 1560, em que é contraente Gonçalo Anes, o Guinéu por alcunha, piloto, evidencia o que dizemos. Este náutico, co-proprietário de uma embarcação, reconhece estar em dívida a Diogo Fernandes e a Manuel Mendes, mercadores, de 32.400 reais relativos à compra de certas peças de sarja e certo pano de Londres, o qual "... *se obrigava a lhes fazer pagamento delles tanto que elle embora vier de San Thome pera onde ora quer ir com ho seu navio que elle fez da parte de Zurara com Antonio Pyrez Reimonde...*"[361].

A data do reembolso encontra-se assim condicionada ao calendário, eventualmente aleatório, do retorno de uma viagem. De igual maneira elucidativos deste mecanismo, ampliado a intuitos de armação conjunta de uma embarcação, são dois outros contratos que envolvem a pesca do bacalhau na Terra Nova, um de 1566 e um outro de 1579. No primeiro está, de resto, patente um dos riscos destas operações: a insolvência das dívidas decorrente do fracasso da viagem ou do acto comercial. Assim, Manuel Fernandes, Bartolomeu Rebelo e Manuel Luís, pilotos e senhorios em igual quinhão do navio "O Salvador", explicam que a dita embarcação fora "... *ho ano pasado em pescaria do bacalhao he pera fornecimento he despeza da dita viagem tomarão dinheiro em a cidade de Lixboa a cambio he a partidas he por se ho dito peixe nam poder vender nem se ter inda vendido por onde nam erão pagas as ditas partidas...* "[362].

Uma outra estratégia de investimento comercial, que se encontra ligada a actos de fretamento, passa pela utilização de quotas do espaço da embarcação pela sua tripulação. Deste modo, pilotos, mestres e marinheiros podem participar nesse tráfego com parcelas mínimas de investimento. Esta matéria pode ser aferida, para anos anteriores aos agora considerados, pelo registo de embarcações que pagam avarias em Antuérpia. Não sendo prática constante, nem sequer predominante, deparámo-nos, no conjunto de embarcações de Vila do Conde que aí aportaram entre 1535 e 1551, com algumas ocorrências que a documentam, correspondentes a cerca de 12% do total de embarcações recenseadas. Em qualquer dos casos as quotas registadas em nome do mestre são por norma superiores às da restante tripulação, chegando a declarar-se o transporte, e presumível venda, pelo conjunto de uma tripulação, de cerca de 550 arrobas de açúcar, correspondentes à roda de 10% do total da carga transportada[363]. Todas as restantes

---

360 Elucidativos destes mecanismos são os seguintes documentos: A.D.P. - Fundo Notarial.V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 1, fl. 22v.-23v.; 59-61; 103-104; 134v.-136; lv. 3, fl. 64-66; lv. 9, fl. 46-48.
361 Idem, lv. 1, fl. 134v.-136.
362 Idem, lv. 3, fl. 64v.
363 A.N.T.T. - Feitoria Portuguesa de Antuérpia, lv. 1, fl. 1v.-2. As restantes ocorrências encontram-se

cargas afectas à tripulação apresentam quotas muito menos significativas, da ordem dos 0,5 a 1%, o que configura a amplitude destes actos de comércio, os quais parecem nunca ultrapassar o nível do pequeno ou muito pequeno comércio. A multiplicação dessa prática poderia, todavia, proporcionar parcelas com algum significado comercial.

De volta ao nosso universo de estudo, os registos notariais, o número de actos em que um mesmo indivíduo congrega estatutos múltiplos, como o de náutico e de mercador por conta própria (10 no total), deverá ser igualmente decorrente dessa estratégia de utilização de espaço reservado à tripulação, podendo, no entanto, transcendê-la[364]. Note-se que a contagem apontada se reporta apenas a negócios em curso. Se contabilizarmos também as referências a cobranças de bens que ficaram por morte de pilotos e mareantes, e resultantes de prévias intervenções mercantis, o número apontado quintuplica, tornado-se bem elucidativo da eventual extensão dessa prática. Em paralelo, são também recenseáveis casos em que os vários proprietários de uma embarcação procedem a armações comerciais conjuntas, servindo-se de elementos dessa parceria em simultâneo como técnicos de navegação e agentes comerciais[365].

Quando os proventos pessoais eram insuficientes mesmo para a simples aquisição de mercadorias, outros mecanismos parecem ter sido accionados, em particular os de se recorrer ao provimento financeiro proporcionado por familiares. Poderemos invocar três registos como comprovativos dessa realidade. Num deles, o testamento de Afonso Luís Belo, piloto, este desconta, entre os bens a legar aos seus herdeiros, os que havia já adiantado a um dos filhos para provimento de prévias viagens ultramarinas, às quais não deveriam ser estranhos intuitos comerciais. Aí declara que "... *seu filho Pedro Andre (...) levara pera as Antilhas seis mil reaes em dinheiro he pano he allem diso dous mil reaes de linho seu que vendera em Lixboa que elle testador he sua mulher mandarão vir de Frandes...*"[366]. No segundo, um instrumento de partilha de bens diz-se que um dos herdeiros tinha já levado, com o conhecimento dos restantes, 120.000 reais e uma cadeia de ouro no valor de 12.000 reais e algumas outras peças relativas à "... *matalotagen e fornesimento que lhe foi feito pera a viagen do Cabo Verde...*"[367], valor que lhe era agora descontado na sua legítima. No terceiro, a instituidora de uma capela, moradora em Azurara, ao nomear sua filha como única herdeira e testamenteira, especifica: "... *declallaro mais que querendo Manoell Guonçallves Painho allguma couza de meus bens elle pera direito não tem nada delles mas antes se levantou estando em meu poder com tres viagens que fes a saber huma no galião que foi do Porto e outra ao Rio de Janeiro e outra*

---

registadas a fl. 50, 62v., 89, 125, 136v., 137, 137v., 138v., 154v., 170, 179, 179v.

[364] A.D.P. - Fundo Notarial. Porto, P0 1, 3ª sr., lv. 107, fl. 192v. - 194v.; Idem. V. Conde, 1° cart. , 2ª sr., lv. 3, fl. 79v.- 80v. ; lv. 4, fl. 88 - 88v.; 1ª sr., lv. 1, fl. 100v.- 103; lv. 3, fl. 129v.- 130v.; lv. 5, fl. 167 - 168; lv. 8, fl. 15 - 18; lv. 8, fl. 215 - 216v.; lv. 9, fl. 46 - 48; lv. 10, fl. 47 - 49.

[365] Vd., entre outros, idem, 1ª sr., lv.3, fl. 187-187v. ; lv. 32, fl. 132v.-135.

[366] Idem, 1ª sr., lv. 2, fl. 153-155v.

[367] Idem, 1ª sr., lv. 24, fl. 106.

a Bahia de Todos os Santos (...) e os navios em que elle andava e delle dava ordem pera que tanbem se lhe fizesse parte pera elle guanhar sua vida..." [368].

De igual modo revelador das estratégias de financiamento de viagens ultramarinas com eventuais intuitos comerciais é um outro registo referente à venda de uma casa, previamente doada pelo progenitor do agente em causa para que este se ordenasse clérigo de missa, a qual acaba por ser vendida para aquele "*...ir pera fora do reino buscar sua vida...*"[369]. Para além de esclarecedor acerca do assunto que estudamos, este documento é-o também acerca das estratégias de promoção socioeconómicas: da carreira eclesiástica à aventura ultramarina.

Outra das vias reconhecidas como meio de investimento passa pela aplicação de valores de fretes cobrados no decurso de uma viagem. Essa prática poderá ser ilustrada através de uma procuração pela qual António Alvares Galhão, piloto, senhorio da sétima parte de uma embarcação fretada a um mercador do Porto, delega poderes em Francisco Alvares, também piloto, e em dois outros mareantes que nela seguiam viagem, para prover e gerir a embarcação como seu representante, acrescentando que "... *outrosi dava poder aos ditos seus procuradores e sobestabelecidos (...) pera que o presedido da dita setima parte do navio e fretes e avantajes que lhe couber tudo o que reseberen e venderen poderão fazer delle como do seu mandandoo pera este Reino ou en asucres ou quaalquer outra mercadoria em que enpregaren o seu...*" [370].

Era, de igual modo, ocorrência comum o emprego comercial de valores resultantes da cobrança de bens deixados em espaços ultramarinos por aqueles que aí morriam ou cujo óbito decorrera em viagem. Os casos identificados apontam para um mecanismo comum: a viúva e/ou outros descendentes passam procuração para cobrança de bens, cuja extensão e tipologia geralmente se desconhece com precisão e cujo produto poderá ser empregue pelo cobrador/intermediário em condições e mercadorias pré-identificadas, ou definidas a seu arbítrio. Exemplo cabal deste procedimento está consubstanciado numa procuração passada por Brásia Rodrigues, viúva de Manuel Fernandes Carneiro, piloto falecido na cidade do México, para que sob sua delegação possam: 1. cobrar os bens pertencentes a seu marido, a saber "... *fazenda dinheiro hescravos fretes pillotages e avantagens e navyo que ao dito defuncto fiquou e lhe toquar do dito navio e armação de escravos que lhe possa pertencer das encomendas que ho dito deffunto levava a seu cargo na dita armação que de seu testamento e livro de rezam constar...*" [371]; 2. enviar o procedido dessa cobrança ao reino na armada real que de lá viesse com destino a Sevilha, devendo ser registada na nau almiranta ou capitaina. Idênticas procurações são subscritas no mesmo documento por Ana de Sá e Ana

---

[368] A.D.P. - Gov. Civil, lv. 165, fl. 156v.-157.
[369] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 33, fl. 73-75v.
[370] Idem, lv. 30, fl. 127-128v.
[371] Idem, 3ª sr., lv. 14, fl. 114-116v.

Gonçalves, a primeira viúva e a segunda mulher de piloto cujas encomendas iam a cargo do dito Manuel Fernandes Carneiro. Sobre esses reinvestimentos corriam as outorgantes todos os riscos.

Este é o teor de oito outros documentos[372], todos situados entre 1610 e 1621, dos quais decorre a intenção de rentabilizar o produto dessas heranças através de negócios que poderiam revestir, de resto, significativas margens de risco, já que ocorriam num período particularmente conturbado no contexto internacional, em que corsários ingleses e flamengos flagelavam os mares com ataques frequentes e bem sucedidos. Assim se compreende a preocupação de Brásia Rodrigues de registar os bens na nau capitaina ou almiranta da frota real, e daí também as bem cuidadas recomendações de Maria Folgueira, viúva de António Francisco do Porto, mercador de Vila do Conde ex- residente no Brasil, na Baía de Todos os Santos. Do procedido da imensa fortuna a cobrar, relativa à sua metade, constituída por fazenda, escravos, dinheiro, mercadorias, dívidas, letras de câmbio, ouro e prata e bens de raiz, recomenda a outorgante a seu filho e procurador que envie ao reino em letras passadas às pessoas que ela ordenasse, fazendo delas os melhores seguros que pudesse. Só na eventualidade de não haver suficiente cópia de letras poderia arriscar a aplicação em mercadorias a enviar por mar. Todavia, é clara na recomendação de que "... *não arriscara nenhuma cousa em navio nenhum marchante que não vier muito bem marehado he armado de artilharia e de gente que se posa defender a hum he a dous lados...* "[373]. Receios e riscos são bem patentes neste documento, a despeito dos quais outras mulheres, porventura com bem menos para arriscar, investiam em um último acto de mercancia, aquele afinal que seus maridos, filhos ou irmãos não puderam concluir.

Tais operações de cobrança e reinvestimento de capital têm como elemento essencial a figura do intermediário, o qual é, nestes casos e na maior parte das ocorrências, um náutico que, no decurso de uma viagem em que vai por mestre, piloto e/ou mercador por conta própria, assume uma função de profundo impacto social, na medida em que se torna num elo imprescindível entre os que ficaram na vila e o inacessível universo ultramarino que vitimou os seus familiares. Desta função social decorrem, porém, proventos acrescidos, como provamos aquando da prévia explanação sobre as actividades desenvolvidas pelos náuticos da vila, paralelas aos seus estritos desempenhos técnicos (II. A.3.3.)

O mecanismo da intermediação é de igual modo exigido pela complexidade dos negócios a longa distância, envolvendo viagens transoceânicas e, frequentes vezes, escalas de compra e venda de mercadorias que se constituem como moeda de troca indispensável. Assim ocorre, por exemplo, com o tráfego de escravos que tem como

---

372 Idem, 1ª sr., lv. 22, 24-25v.; lv. 27, fl. 121v.-123; lv. 30, fl. 127-128v.; lv. 33, fl. 87v.-89; 3ª sr., lv. 6, fl. 102v.-105v.; lv. 7, fl. 88-90; lv. 14, fl. 117-118v.
373 Idem, 1ª sr, lv. 19, fl. 135-139v.

destino final o Brasil ou as Índias de Castela, e como escala fundamental Angola, podendo ainda passar pelas Canárias ou a Ilha da Madeira. O próprio mecanismo de cobrança de letras de câmbio, instrumento fundamental do negócio, as quais têm que ser frequentes vezes recambiadas, transformam estes homens em peças indispensáveis do sistema mercantil. Um estudo mais aturado dos documentos coligidos que apontam para a prática da mediação permite apontar algumas conclusões que passamos a expor a partir da sistematização patente no quadro 75.

Quadro 75

Agentes envolvidos em actos de mediação comercial

Profissões / Estatutos	Agentes que recorrem à mediação	Intermediários			
		Actos de simples cobrança	Actos de cobrança e reinvestimento de capital	Actos de gestão de mercadorias	Total
Mercadores	50	44	4	13	61
Pilotos	34	31	14	23	68
Mestres		2	1	6	9
Mareantes		10	5	9	24
Guardiães		1			1
Capitães		3	1		4
Cavaleiros Fidalgos	3	2	1		3
Eclesiásticos	3	3			3
Mulheres	37				
Tanoeiros	7	8			8
Escrivães	1				
Juiz da Alfândega		1			1
Carpinteiros		3			3
Ourives	1	1			1
Calafates		1			1
Ferrador	1				
Subtotal	**139**	**110**			**187**
Sem menção	5	18	7	2	27
Total	**144**	**128**	**33**	**53**	**214**

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

1°. Essa era, de facto, uma prática generalizada, como se comprova pelos 102 contratos que a ela recorrem, num universo total de 181. Note-se que desses 67, ou seja, 65,7% correspondem à mediação proporcionada por náuticos. O simples facto de o maior número de agentes de mediação se situar entre este grupo, profissional (102 em 214,

equivalente a 47,7% do total), é bem sugestivo do peso assumido por esta comunidade na dinâmica mercantil ultramarina, a que já nos referimos em outros lugares.

2°. O desempenho dessas funções dirigia-se, de forma maioritária, à cobrança de valores, letras e mercadorias procedentes de negócios inconclusos por óbito dos seus agentes, ou que simplesmente haviam chegado ao seu termo. Na nossa amostragem cerca de 60% (128 em 214) dos agentes identificados preenchem essas funções, não sendo porém, despiciendo o número dos que se dedicam a verdadeiros actos de gestão de mercadorias que são propriedade de terceiros. Os 53 indivíduos que, num total de 214 o fazem, evidenciam essa representatividade. Nesse segmento, dominam, de novo, os pilotos, mestres e mareantes, os quais totalizam 38 agentes. Esse predomínio torna-se compreensível, se atendermos a que esses negócios decorrem de viagens marítimas de que os náuticos são, por atribuição profissional, componentes nucleares. O recurso aos seus serviços, prestados com frequência em regime de acumulação de funções resultaria, porventura mais económico do que a nomeação de um agente comercial específico. Se confrontarmos o número de apenas 13 mercadores que encontramos a desempenhar essas funções com os 38 náuticos referidos, poderemos confirmar essa inferência.

3°. Ainda que titulares de uma multiplicidade de profissões se encontrem a encabeçar actos de cobrança de dinheiro, letras e mercadorias, os dois outros domínios referidos, cobrança e reinvestimento de capital, e gestão de mercadorias em trânsito esgotam-se nos profissionais até agora referidos, náuticos e mercadores, facto compreensível se atendermos às maiores exigências técnicas e estratégicas, e às responsabilidades e riscos inerentes a essas actividades.

4°. A primeira coluna do quadro mostra-se, de igual modo, reveladora do universo dos que, com capital próprio, se inserem na dinâmica mercantil ultramarina, não o fazendo, contudo, com uma intervenção directa. Os 50 mercadores, os 34 pilotos e as 37 mulheres que recorrem a esta estratégia reafirmam os grupos fortes de investimento. Note-se que entre estas se encontram 6 viúvas de mercadores, 11 de pilotos e 4 de mareantes, estando a sua actuação ligada, de forma predominante, a actos de procuração para cobrança de bens ou, eventualmente, para cobrança e reinvestimento dos mesmos. O que queremos dizer é que a sua intervenção decorre de iniciativas tomadas pelos cônjuges, entretanto falecidos, em negócios que elas procuram concluir ou saldar. Se esta é a norma, deparamo-nos, porém, também com excepções, como ocorre com Maria Folgueira, viúva de Estevão Fernandes, mercador, a qual continua a coordenar os negócios da família através da mediação e de contratos de parceria estabelecidos com seus filhos, também eles mercadores.

A prevalência de pilotos em ambos os grupos: o dos que delegam poderes e o dos mediadores coloca, com verosimilhança, a possibilidade de estes desempenharem essa intermediação, entre si, por solidariedade profissional, podendo saldar obrigações

através da prestação mútua desses serviços. Esta possibilidade é, de resto, confirmada pela duplicidade de estatutos que os vemos assumir, sendo um mesmo indivíduo num contrato identificado como financiador de um negócio, ou como fornecedor de mercadoria, e num outro como mediador a serviço de terceiros.

Ao mediador cabiam, de resto, responsabilidades que transcendiam uma simples representação. Como vimos já, a eles cabia, com frequência, a decisão do destino final a dar à viagem de negócios a partir de uma escala determinada e mesmo a avaliação da oportunidade de aplicação de capitais em determinadas mercadorias. Assim se compreende qua as comissões recebidas pelos serviços prestados pudessem atingir valores significativos.

Cotejemos os dados de que dispomos sobre esta matéria, os quais se apresentam como pouco representativos, quer do ponto de vista numérico (coligimos apenas 6 referências entre taxas de cobrança e de efectiva mediação comercial), quer do ponto de vista cronológico, já que não conseguimos objectivar essa prática para todo o período que precede o ano de 1597 no que se refere a cobranças, e o ano de 1615 no que concerne à mediação comercial.

Os valores apurados manifestam uma tal variabilidade de taxas que nos impedem de apontar valores médios de referência. Com efeito, um acto de cobrança de bens em Índias de Castela, em 1613, apresenta uma taxa de 6,9% (14 patacas em 203)[374], enquanto um outro, de 1597, a efectivar na vila de Olinda, no Brasil, prevê uma taxa de 25% sobre o total líquido recebido, isto é, incidente sobre o total cobrado, depois de subtraídas todas as despesas envolvidas com a sua arrecadação[375]. Note-se que no primeiro caso se trata de uma simples cobrança de numerário a entregar em mãos por um representante comercial residente nesse espaço ultramarino, enquanto no segundo estamos perante uma difícil cobrança de letras, passadas a receptores, no reino, que se recusavam a pagá-las e, postas a leilão, ninguém aceitara comprá-las.

Quanto a taxas praticadas por actos de verdadeira mediação comercial, aqueles que envolvem emprego de capitais e gestão de mercadorias, oscilam entre 10% e 50% num período de tempo que não transcende as duas primeiras décadas de Seiscentos. A prática corrente era a de subtrair o capital inicial e gastos de gestão do negócio, aplicando-se sobre os rendimentos líquidos determinada comissão. A sua variabilidade parece depender, todavia, de factores que de todo não conseguimos controlar. Assim, em dois contratos congéneres de representação na gestão de parte de uma embarcação de que determinado indivíduo é senhorio e simultaneamente armador, deparamo-nos, num, com a aplicação de uma taxa de 10% sobre os ganhos[376] e num outro, de 50%[377]. Sendo as

---

374 Idem, 3ª sr., lv. 9, fl. 56v-57v.
375 Idem, 1ª sr., lv. 21, fl. 45-47v.
376 Idem, 3ª sr, lv. 21, fl. 49v-51v.
377 Idem, 1ª sr., lv. 32, fl. 132v-135. Note-se que essa era já a taxa cobrada como remuneração de trabalho, mas também de despesas, registada nos contratos de investimento a perda e a ganho de que

atribuições do mediador aparentemente idênticas, o único factor díspar é o da profissão dos outorgantes: no primeiro caso, trata-se de dois pilotos e no segundo, de um mercador e um mareante. Interferiria a solidariedade profissional e as eventuais prestações recíprocas de serviços no baixo valor da taxa do primeiro contrato?

De igual modo, num outro acto de exclusiva mediação comercial, Francisco Freire, piloto, cobra uma taxa de 10% sobre os lucros de um investimento de 100.000 reais feito por Paulo Nunes Vitória, que ele negociará conjuntamente com a sua parte em determinada armação de escravos, mas duplica esse valor, fazendo subir para 20% a taxa a aplicar sobre a gestão de mercadorias, no valor de 60.000 reais, que levava da mão de Manuel Ribeiro, também mercador. A explicação para esta disparidade parece residir na circunstância de o primeiro lhe ter preparado a dita armação. Explica o mediador que apenas cobrará ao primeiro os ditos 10% "*...pello trabalho que teve o dito Paullo Nunes em me precurar e fazer a dita mala e della não levar cousa nenhuma...*" [378].

Por fim, nesta mesma armação o mediador cobra ainda uma terceira modalidade de taxa. Indo a negociar fazenda que preparara conjuntamente com Diogo Pereira, mercador do Porto, de quem já falámos, em que o primeiro tem 1/3 e o segundo 2/3 prevê-se que, retirados os investimentos básicos acrescidos dos gastos de alimentação e viagem, aquele receberia 50% dos lucros, ainda que só tivesse entrado com um terço da armação, isto é, com cerca de 33%. A diferença percentual, que poderemos calcular em 17% (diferença entre os 50% que recebe e os 33% que receberia na condição de investidor), corresponde à taxa aplicada como forma de remuneração de seu trabalho e comissão[379]. Em suma, aquilo a que assistimos é à aplicação, numa mesma viagem e armação, de três comissões distintas: 10%, 17% e 20%, entrando neste cálculo factores que não podemos sistematizar em qualquer fórmula rigorosa. Na verdade, neste caso concreto, o acréscimo de valor aplicado a Manuel Ribeiro parece decorrer da circunstância de ser um elemento externo à companhia comercial formada pelos restantes três.

Estes últimos contratos remetem-nos, de resto, para duas outras constatações que importa sublinhar, e relativas às atribuições do mediador. Em primeiro lugar, Francisco Freire reservava para si quaisquer remunerações de marinhagens ou pilotagens que viesse a receber no decurso da viagem, e decorrentes do seu estatuto profissional, o que nos remete para a acumulação de funções que estes agentes frequentemente corporizavam[380]. Em segundo lugar, fica claro que as taxas de mediação seriam nulas se do negócio ocorressem não ganhos, mas prejuízos. Esta cláusula seria, ao que cremos, aplicável a qualquer um dos outros casos, já que as taxas a aplicar são sempre calculadas

---

falámos atrás. As circunstâncias são, todavia, diversas, já que neste se trata, de facto, de mediação comercial, cabendo neste caso o pagamento de gastos, taxas de aportagem e impostos ao investidor e não ao mediador, ao contrário do que acontecia naqueles outros casos.

[378] Idem, 3ª sr., lv. 12, fl. 88v-89v.

[379] Ibidem, fl. 85-88v.

[380] Note-se que Francisco Freire não ía como piloto da embarcação, podendo, todavia, e ao que cremos, exercer essas funções em complementaridade ou em substituição do principal piloto.

em função dos rendimentos líquidos obtidos. Este seria um dos muitos riscos a que estavam sujeitos este tipo de contratos de mediação.

Dada a extensão de poderes e autonomia que nestes actos são reconhecidos aos agentes de mediação, outros riscos assistem, desta feita, aos investidores. Em primeiro lugar, sobre eles recaem todos os reveses do negócio, nomeadamente os provocados por naufrágios, ataques de corso ou perdas de capital. Em segundo lugar, a distância e a falta de controlo sobre o mediador poderia suscitar estratégias negociais dinamizadas por aquele e eventualmente lesivas para o investidor. Disso nos dá testemunho uma procuração de Manuel Fernandes Carneiro, piloto, passada em 1600, em que pretende anular poderes outorgados a um seu representante, alegando que este arriscava o seu capital sem seu consentimento. Explica o queixoso que, dos cerca de 175.000 reais que lhe entregara "... *lhe não tem dada conta nem entregue cousa allguma (...) e com ho dito dinheiro e fasenda se enbarqou pera o reino d' Angola e dahi pera as Indias de Castella e outras partes e não foi por ordem nen consentimento dele constituinte antes lhe arisqou ho dito dinheiro sen consentimento delle constituinte...*"[381].

O registo, em livro próprio, de todas as operações efectuadas e dos gastos delas decorrentes, cláusula patente no contrato de que era agente comercial Francisco Freire[382], e a exigência de cartas testemunháveis de todas as importâncias dispendidas e recebidas, presente num outro acto notarial são, sem dúvida, medidas preventivas de eventuais descaminhos de capital, mas por certo não totalmente eficazes. A confiança no mediador seria, assim, condição imprescindível à concretização deste mecanismo comercial. Embora não dispondo de dados que testemunhem esta prática noutros espaços, como Lisboa ou Porto, afigura-se-nos que numa pequena urbe como Vila do Conde esses laços de confiança seriam mais facilmente estabelecidos entre uma multiplicidade de agentes que uma vida comunitária restrita e gregária fazia contactar de forma directa e permanente.

Não menos considerável é o risco que decorre da morte do agente comercial no decurso da viagem de negócios. Duas circunstâncias poderão, nessa eventualidade, ocorrer: a dificuldade de cobrança de bens cuja especificidade, montante e destino só o mediador conheceria com rigor e as complicações decorrentes de um processo de habilitação a bens deixados por morte. Ambas se encontram documentadas na nossa amostragem documental. Esta última através de um pedido de embargo de bens, apresentado ao Tesoureiro dos Defuntos da cidade de Lisboa, relativos a um Nicolau Ferreira, ex-morador em Viana do Castelo, cujo óbito ocorrera em Angola, enquanto negociava mercadorias de que era proprietário Manuel Fernandes Carneiro, piloto de Vila

---

381 Idem, 1ª sr., lv. 22, fl. 87v.-89.

382 Nesse contrato declara o mediador: "... *e serei eu obrigado a levar hum livro adonde asentarei tudo ho que vender e empregar e gastar en negocear en todas as ditas viagens pera per elle dar conta a elle Dioguo Pereira e a elle Paullo Nunes Victoria ou a quem seu poder tiver...*". Idem, 3ª sr., lv. 12, fl. 87v. - 88.

do Conde, o qual pretendia provar que parte dos bens remetidos de Angola lhe pertenciam[383]. Aquela outra através do longo processo, de que já falámos, decorrente da morte, nas Índias de Castela, de Francisco Alvares, piloto, gestor comercial de uma armação de escravos de que eram investidores mais de 20 indivíduos. As procurações passadas, entre 1613 e 1619, a tesoureiros dos defuntos, a moradores de diversas regiões e cidades da América Espanhola e, finalmente, a residentes em Sevilha, são bem elucidativas da complexidade e da morosidade do processo[384].

Os riscos até agora enunciados, directamente ligados aos mecanismos de mediação comercial, nucleares no nosso universo de estudo, são, de resto, solidários dos índices globais de risco que assistem a todo o comércio ultramarino, os quais se prendem com o estrito mundo dos negócios, mas também com a aleatoriedade de factores de origem atmosférica ou militar. Dos primeiros resultam, por exemplo, as frequentes letras recambiadas por falta de pagamento[385], ou as fugas de escravos que penalizam o negócio[386]; das segundas, as notícias de naufrágios, desvios de rotas ou ataques de corsários. Documentemos estas últimas com alguns casos concretos.

Decorrentes de condições atmosféricas adversas são as ocorrências de 1580 e de 1585. Na primeira, uma embarcação com destino a Vila do Conde fora desviada para a Galiza pela intempérie e aí confiscada parte da mercadoria que Manuel Folgueira, mercador nela trazia, a saber "... *hum espravo he huma esprava de Guine que este presente ano vierão da Ilha de São Thome os quaes heram pera seu serviço he asim humas caixas d'asucre he outras cousas...*"[387]. De igual modo, e depois de uma acidentada viagem de negócios que envolvera o Brasil e Angola, uma embarcação pertencente ao já citado João Alvares Barcelos, que este fretara, no Brasil, com destino a Viana, naufragara junto à barra da dita vila, tendo-se recuperado grande parte da carga, mas perdido de todo a embarcação[388].

O documento a que agora nos referimos é, de resto, elucidativo sobre a imprevisibilidade deste tipo de actividade, assim como da complexidade dos mecanismos accionados. Documentemos o que dizemos. O piloto que citámos vendera, em Angola, parte da embarcação a um mercador, Simão Correia, que dera, como forma de pagamento, 25 peças de escravos, os quais aquele fora vender ao Brasil, integrados numa muito maior armação, que geria em seu nome e como representante de Simão Correia,

---

383 Idem, 1ª sr., lv. 23, fl. 66v. - 67v.

384 Idem, 1ª sr., lv. 31, fl. 100-104, 104-104v., 104v.-105; 3ª sr., lv. 6, fl. 102v.-105v.; lv. 9, fl. 29v.-32, 69-72; lv. 13, fl. 92v.-94.

385 Vd., a título de exemplo, os registos da 1ª sr., lv. 21, fl. 4v.-6v. e 45v.-47v. Num dos casos assiste-se à passagem de uma procuração para cobrança de uma letra que fora passada havia já seis anos, sem até então ter sido satisfeito o pagamento.

386 Vd., por exemplo, o registo da 1ª sr., lv. 15, fl. 21v-23, em que se dá conta de uma quitação de dois escravos vendidos no Brasil, dos três que haviam sido entregues em Angola a um mediador comercial. O terceiro fugira, juntamente com três outros que eram propriedade do próprio mediador: João Alvares Barcelos, piloto.

387 Idem, 1ª sr., lv. 10, fl. 58v.-59v.

388 Idem, lv. 11, fl. 72v.-75.

pressupondo-se o seu retorno a Angola a buscar nova carga de escravos. A recusa do governador da cidade da Baía em passar-lhe novas "avenças" para o carregamento de mais escravos inviabilizara, porém, todo o trato, vendo-se o piloto obrigado a fretar a nau, para pagamento de avultadas reparações que se viu obrigado a efectuar, e a voltar ao reino, viagem no decurso da qual ocorreu o naufrágio e consequente perda total da embarcação, instrumento fundamental do negócio.

Esta verdadeira saga, em que estratégias mercantis, riscos do mar e dependências de consignações oficiais se conjugam, é, afinal, paralela a tantas outras em que perdas e ganhos dependem de factores exógenos, como seja o corso. Duas histórias poderão ilustar o quadro que queremos traçar. Uma delas relata a tomadia, por corsários franceses, de uma nau vinda de S. Tomé e o posterior abandono da sua carga de escravos na vila de Malpica, no reino da Galiza, onde Jorge Fernandes, piloto, propretário de onze deles se propõe ir buscá-los[389]. A outra relata uma ocorrência similar, a tomadia de uma nau vinda de S. Tomé por corsários franceses, e a consequente captura de escravos, alguns dos quais haviam conseguido escapar, sendo que os seus proprietários se propunham recapturá-los[390].

Neste quadro se equaciona, como mecanismo imprescindível, o sistema de seguros. Se esta é uma prática essencial no quadro da logística naval, como já acentuámos, ela escapa à nossa análise neste particular domínio comercial. Em apenas um dos contratos a elaboração de seguros é referida, e de forma a sugerir que essa prática não era generalizada. Assim, no já citado contrato de armação entre Francisco Freire e Diogo Pereira, o primeiro esclarece no decurso do contrato de companhia comercial: "... *asentei com o dito Dyoguo Pereira de seguir ho abaixo capitullado que gardarei e comprirei como nelle se contem que he primeiramente ter obriguação de mandar segurar todas as ditas mercadorias a Frandes ou a outra parte e porquanto ho dito Dyoguo Pereira tomou ho seguro de sua parte sobre sy elle vay correndo ho risquo e eu mandei per minha via segurar ho que me pareseo...* " [391]

A circunstância de em todos os outros actos notariais em que se especificam condições de transacção de mercadorias, maiormente nos que prevêm empregos de cobranças feitas no exterior, não se referir, de forma implícita ou explícita, a feitura de seguros sobre as mercadorias, sugere que a sua prática deveria ser pouco corrente, pelo menos nos actos de pequeno e médio comércio. E o próprio facto de Diogo Pereira, mercador de grosso trato, correr o risco sobre a mercadoria que emprega neste contrato de armação, mobilizador de montantes consideráveis (2.000 cruzados) é, de igual modo revelador dessa tendência. A informação, paralela, de que o seguro a efectuar por Francisco Freire deveria ser feito na Flandres ou noutras partes apontará, porventura, para

---

389 Idem, lv. 3, fl. 128v.-130v. Registo do ano de 1566.
390 Idem, lv. 7, fl. 85-86v.; 108-110. Registos de 1 e 24 de Outubro de 1575.
391 Idem, 3ª sr., lv. 12, fl. 85-88v.

a precaridade dos procedimentos e a fragilidade das casas seguradoras no país vocacionadas para essa prática no domínio comercial? E que tipo de relação poderia este facto estabelecer com a aparente raridade do recurso a seguros sobre mercadorias por parte de pequenos e médios investidores: de causa ou de decorrência? A escassez de estudos sobre a prática dos seguros comerciais a nível nacional não permite uma dilucidação cabal desta matéria.

Com o quadro traçado desejámos apresentar as principais linhas de força de uma dinâmica mercantil accionada a partir de Vila do Conde, ainda que recorrente a contributos exteriores, e que tem o comércio ultramarino como vector fundamental. Neste, afigura-se-nos ser de sublinhar a prevalência do pequeno investidor que, em parcerias ou companhias comerciais, recorrendo frequentemente a um mediador que gere mercadoria de terceiros, se introduz nos principais eixos comerciais, do Oriente ao Brasil e às Índias de Castela, passando pelos arquipélagos atlânticos e pelos nucleares entrepostos negreiros que eram primeiro S. Tomé, depois Angola. Através dos números apresentados, a vila que estudamos parece acompanhar, sem grandes especificidades, as rotas comerciais predominantes nos contextos nacionais coevos, elegendo o Brasil e as Índias de Castela, a partir dos anos 90, como destinos preferenciais, numa nítida articulação com os grandes produtos dessas rotas: os escravos e o açúcar.

CAPÍTULO 3.

DOMÍNIO

Os capítulos anteriores, dirigidos ao estudo do envolvimento de Vila do Conde nas navegações e no comércio ultramarino, revelaram-se sugestivos, ao que cremos, da vitalidade assumida pela vida económica da vila, a par dos significativos graus de comprometimento que estabelece com as dinâmicas ultramarinas. Aquilo que de seguida questionaremos é a presença da sua população noutras áreas de intervenção pressupostas pela constituição do império ultramarino português : as campanhas militares, a fixação em espaços ultramarinos, através da colonização, e a evangelização. Qualquer uma destas áreas apresenta, com efeito, índices de participação muito menores da vila em estudo quando comparados com os precedentemente analisados. Importa, ainda assim, aferir os indicadores de que dispomos, assim como destacar os mecanismos que os suportam, e as áreas geográficas que particularmente os envolvem. Disso trataremos, de forma sequencial, no presente capítulo.

Entendemos que essas áreas de intervenção pressupõem, por vezes cumulativamente, estratégias de encontro, mas também de confronto de civilizações, de culturas e de interesses político-económicos, envolvendo outras potências europeias ou comunidades autóctones. Com efeito, as campanhas militares, por exemplo, podem ser activadas em espaços de conquista, como é o Norte de África, ou de domínio, como é o oceano Índico e alguns dos espaços territoriais do Oriente, mas também em espaços marítimos em que se discutem supremacias europeias, como ocorre com as campanhas de Angola e do Brasil nas primeiras décadas do século XVII.

Do mesmo modo, porque interagem com um universo político, económico, religioso e mental pré-existente, seja o das tribos africanas ou dos índios ameríndeos, seja das civilizações do Oriente e do Extremo Oriente, essa projecção para o exterior baliza-se, nos vários domínios de interacção - económico, cultural, mental e religioso - seja em estratégias de encontro e de acumulação e trocas de experiências e de informações, seja, particularmente, em mecanismos de confronto e domínio pressupostos pelos interesses dos colonizadores e por concepções antropológicas e etnológicas dominadas por uma postura etnocêntrica ou, se quisermos, europocêntrica, e por sentimentos de superioridade civilizacional. As próprias estratégias de evangelização, pretendendo reduzir o diverso ao uno, estribam-se em formas de confronto das quais não deixam, porém, de decorrer intercâmbios e legados mútuos, de que os relatos contidos na ainda tão inexplorada literatura missionária e a própria cultura material dão provas.

É da participação de agentes de Vila do Conde nessas dinâmicas que de seguida falaremos, sem todavia nos determos nos respectivos mecanismos institucionais de implementação, objecto que transcende o presente trabalho.

3.1. Ocupação militar

Ao conceder, em 1476, aos moradores de Vila do Conde, isenção de participação nas campanhas militares em Castela, atendendo, de forma expressa, às necessidades de defesa da vila, mas na realidade agraciando, de forma implícita, o seu influente senhorio, o Mosteiro de Santa Clara[392], D. Afonso V prossegue uma tendência que é iniciada por D. João I ao conceder aos pescadores da vila, em 1420, privilégio para não servirem nas galés, tendo como contrapartida o pagamento de uma segunda dízima, a dízima nova, sobre o pescado[393]. De igual modo, em 1437, cobra-se, por ordem do Infante D. Henrique, em Vila do Conde, como nas terras de Vermoim e Faria, de Penafiel e de Bastos, e na Póvoa, o imposto de 10 reais para a armada de ida a Ceuta, mas não conhecemos, nessa data, efectivos recrutamentos militares[394].

Por outro lado, é certo que em Vila do Conde se embarca gente, em 1513, para servir em Ceuta, como se enuncia em registo de acta de vereação de 26 de Julho: " *E semdo asy guntos (sic) loguo foi requirido por os dittos oficiaes que por bem desta gente que nesta vila ad[e] embarcar compre a serviço d'El Rei noso senhor que se tenha muito regimento na vila e no dar dos mantimentos...*"[395]. Contudo, estes militares parecem ser procedentes de outras partes de Entre- Douro-e-Minho, e não da própria vila, já que se pressupõe "... *que apousentem todos os fidalguos e escudeiros por esta vila em quaesquer pousadas que lhes bem parcer posto que privilegios tenham porque pera tal caso e serviço d'El Rei noso senhor...*"[396]. De igual modo, no mesmo ano, mas em Janeiro, cobra-se dinheiro para o rol de Ceuta, não se referindo, porém, qualquer recrutamento de indivíduos: " *E acordarão que se faça logo os roles de Ceita e se lamce maes hum real pera o saçador (sic) e serão XI reaes e no role nam vam maes de X reaes...*" [397].

O que se pretende evidenciar é a circunstância de não estarem documentados, em Vila do Conde, recrutamentos militares com destino às praças marroquinas. Tal facto fica, de igual modo, comprovado através da consulta de numerosos livros de registo de pagamento de soldo e mantimentos a gente de guerra, homens de cavalo e homens de pé (besteiros, espingardeiros e ordenanças) que prestaram serviço entre 1507 e 1538, com maior incidência nos dois primeiros decénios, nas praças de Ceuta, Alcácer Ceguer, Arzila, Safim, Azamor, Mazagão e Arguim[398]. Com efeito, entre dezenas de milhar de

---

[392] Desta matéria falámos já em I. 1.1.
[393] A.M.V.C.- Lv. 126, fl. 132v.-138.
[394] Alvará de infante D. Henrique, dirigido ao almoxarife de Guimarães, de Lisboa -14.Junho.1437, publ. *Monumenta Henricina,* Coimbra, Comissão Executiva das Comerações do V Centenário da Morte do Infante D Henrique, 1964, vol. VI, pp. 65-66.
[395] A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 370.
[396] Ibidem, fl. 371v.
[397] Ibidem, fl. 339.
[398] A.N.T.T. - N.A. 597/ 598/ 599/ 600/ 601/ 602/ 603/ 604/ 606/ 607/ 611/ 612/ 614/ 618/ 619/ 624/ 625/ 626/ 627/ 741/ 743/ 765/ 768. Alguns destes livros referem também pagamentos de soldos e

nomes de agentes militares aí recenseados compulsámos, no total, escassos dez indivíduos de Vila do Conde[399]. É certo que, em muitos destes livros são pouco frequentes as menções à naturalidade dos indivíduos nomeados, mas a vastidão do universo daqueles em que essa referência é patente fornece suficiente consistência à conclusão que aqui subscrevemos, a de que é verdadeiramente excepcional a presença de indivíduos da vila em estudo a prestar serviço militar nas praças marroquinas[400]. A mesma tendência se comprova no que se refere a Azurara.

Note-se, porém, que este não é um traço aplicável a toda a linha costeira. É certo que predominam, entre as menções geográficas explícitas, indivíduos provenientes de localidades do interior, em particular do interior centro e sul: Beira Interior e Alentejo, mas não emergem como globalmente excepcionais as proveniências de povoações costeiras, ou de vocação predominantemente marítima. A cidade do Porto, mas também Lagos, Tavira, Portimão, Sesimbra, com algumas das cidades e vilas de Entre-Douro-e-Minho e do Algarve encontram-se globalmente bem representadas, o mesmo se aplicando aos arquipélagos da Madeira e Açores. Entre os estrangeiros são recenseáveis biscainhos, sevilhanos, galegos, castelhanos, franceses e até, esporadicamente, ingleses e italianos.

Momento privilegiado de aferição, num outro contexto, da participação militar de agentes de Vila do Conde em África é a jornada de D. Sebastião, em 1578. Dessa realidade colhemos pálidos reflexos, tanto em acções de resgate de cativos, quanto em solicitações de mercês régias, nas quais se invocam os serviços aí prestados. Patentes nos registos notariais da vila encontram-se quatro instrumentos que os referem. Dois deles envolvem descendentes de duas casas fidalgas, associadas entre si por relações matrimoniais: os Folgueiras e os Gaios. Dos primeiros noticia-se, num instrumento de partição de herança de 1587, o óbito de Manuel Folgueira, acompanhante de D. Sebastião na jornada de África[401]. Os segundos invocam os serviços prestados, na mesma expedição, por Manuel Gaio, dos quais resultou a sua captura e resgate. Trata-se de uma carta em que António Martins Gaio, seu pai, declara que : " ... *elle tinha feito petição a Ell Rey Noso Senhor em que lhe faça merce conforme aos muitos he syllanados* (sic) *serviços que de muitos anos a esta parte lhe tinha feitos asym nestes reinos como fora*

---

mantimentos a moradores, degredados e trabalhadores para aí deslocados.

[399] Trata-se de um Lopo Gonçalves e um outro com o mesmo nome, eventualmente o mesmo (N.A. 601-2° Caderno - Azamor, 1514); Pedro Anes, Sebastião Martins, Diogo Alvares (N.A. 603 - Azamor, 1513); Fernão Gonçalves, Pedro Anes e Afonso Frnandes (N.A. 606 - Azamor, 1514); Manuel Dias (N.A. 765-Azamor, 1516) e Pedro Anes (N.A. 768 - Safim, 1512). Não mencionamos os respectivos folios pelo facto de a maior parte destes livros não disporem de qualquer numeração, original ou posterior.

[400] Com efeito, livros há que patenteiam 75% a 80% de referências geográficas, e neles se confirma plenamente o que afirmamos. Assim ocorre com o N.A. 765, no qual, entre centenas de oficiais mecânicos (pedreiros, carpinteiros, cabouqueiros, servidores) e homens de armas, apenas registámos, entre os 200 homens da companhia do capitão João Lopes, um Manuel Dias, de Vila do Conde (fl. 4). Assim acontece também com N.A. 603, no qual, entre cerca de 1530 homens (besteiros, espingardeiros, gente de ordenança e oficias) aos quais se entrega trigo, em Azamor, e em Novembro de 1513, nos deparamos com apenas 4 de Vila do Conde. Este é, de resto, o número mais elevado de indivíduos desta vila registados num só livro.

[401] A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 14, fl. 40-43v.

delle he seu filho Manuel Gaio Folgueira tanben lhe tinha feitos muitos serviços he acompanhou a ell Rei noso senhor dom Sebastião na inffelice jornada que fez a Afriqua na qual foi cativo depois de ser ferydo na batalha he sendo asim catyvo he levado a Fez elle Antonio Martins Gayo seu pai o resgatou de sua propria fazenda he despois de resgatado por sertos empedimentos o não deyxarão vir he elle seu filho por sua industria he a conta de sua fazenda fogio he se veo a este Reyno..."[402].

Do resgate de um cativo de nomeada, Gaspar Carneiro, sobrinho do bispo de Malaca, D. João Ribeiro Gaio, natural de Vila do Conde, e irmão de Beatriz de Couros, aí residente, fala-se ainda num outro documento em que o bispo envia 400 cruzados para ajuda do resgate do referido cativo, de quem, em Fevereiro de 1580, não se tinha ainda notícias[403]. Cativos em África, na sequência da mesma "infeliz jornada", encontravam-se quatro outros moradores da vila, um sapateiro, um pedreiro, um mareante e um outro, solteiro, sem profissão declarada, todos incorporados sob a bandeira do capitão Belchior de Castro da Silva, por quem intercedem mulheres e pais no sentido de solicitar ao rei o seu resgate[404]. Trata-se, afinal, de casos isolados que ilustram, com pormenores, um quadro do qual não conseguimos traçar as linhas de força essenciais.

O Oriente é outra das áreas de averiguação da presença militar de naturais da vila em espaços ultramarinos. São, de resto, conhecidos os investimentos régios nos recrutamentos massivos, por todo o país, de agentes que deveriam incorporar as armadas com esse destino, em particular desde os anos 70 de Quinhentos. Aqueles que conhecemos para Vila do Conde assumem, porém, a forma de apenamentos de homens do mar, e a eles já nos referimos. É certo que as tripulações poderiam assumir também funções militares em caso de ataque, mas aquilo que em particular procuramos identificar, neste *item*, são homens de armas. Fonte privilegiada para a sua identificação são as cartas de "serviços" da Índia, nomeadamente aquelas em que os seus signatários descrevem feitos guerreiros, nos quais se baseiam para solicitar recompensas ao monarca. As indicações que fornecem, ao comportar descrições de eventos militares, em terra ou no mar, invocações de anos de serviço, prestados em África e/ou no Oriente e, por vezes, a inclusão de referências a prévios préstimos de seus antepassados, invocados para reforço de pedido de recompensas, são suficientemente elucidativas para as erigirem em documentação privilegiada para a abordagem da matéria que nos ocupa.

A globalidade deste corpo documental, disseminado pelo Corpo Cronológico, Gavetas e Núcleo Antigo (Cartas Missivas) da Torre do Tombo, selectivamente publicado por Luís de Albuquerque e José Pereira da Costa[405], enferma, porém, de algumas limitações: por um lado, do facto de evidenciar maioritariamente feitos daqueles que

---

[402] Idem, lv.9, fl. 154-154v.
[403] Idem, lv. 9, fl. 211v.-212v.
[404] Idem, lv. 10, fl. 95-96.
[405] ALBUQUERQUE, Luís de e COSTA, José Pereira da - *Cartas de "Serviços" da Índia (1500-1550).* "Mare Liberum", vol. 1, Lisboa, 1990, pp. 309 - 396.

ocupam cargos mais elevados, deixando na obscuridade uma imensa massa de anónimos; por outro lado, da circunstância de não mencionar a naturalidade dos agentes envolvidos. Pesquisados, por amostragem, os fundos citados, mostraram-se incapazes de responder à nossa abordagem.

Por sua vez, a consulta de cerca de três dezenas de livros do Núcleo Antigo em que se discrimina o pagamento de soldos a gente de guerra no Oriente não se revelou mais eloquente. Aí se menciona a remuneração paga a indivíduos que prestam serviço nas armadas da carreira da Índia ou do Índico, em particular no estreiro de Ormuz, entre 1506 e 1531[406], mas também aos moradores e fronteiros de várias praças fortes e feitorias orientais: Goa, Cochim, Cananor, Ormuz, Socotorá, Pacém, Sofala e Coromandel, entre 1505 e 1532[407]. Neles se discrimina, com frequência, ainda que de forma assistemática, a naturalidade dos que estavam a soldo ou recebiam mantimentos. Da sua análise resulta o seguinte quadro: de Vila do Conde identificámos uns meros seis indivíduos, dos quais quatro são marinheiros das armadas régias[408], um é morador, provavelmente, em Goa[409] e apenas um aparece indicado como "fronteiro" na praça de Goa, no ano de 1525[410].

Em suma, encontramo-nos perante a mesma exiguidade de participação militar de gentes recrutadas em Vila do Conde que já havíamos evidenciado para o território do Norte de África no mesmo período de tempo. Esta constatação, válida em termos globais, não invalida a existência de registos esporádicos, e individiuais, que remetem, em particular, para feitos protagonizados por alguns ilustres membros de casas fidalgas de Vila do Conde, aquelas, afinal, com reconhecidas extensões a Viana, à cidade do Porto, e mesmo a Lisboa. Nesse grupo se incluem:

1. Francisco de Faria, moço de câmara d'el-rei, a quem se concede, em 1581, o título de cavaleiro fidalgo, e a respectiva tença, atendendo aos serviços prestados nas partes da Índia, tendo sido armado cavaleiro no cerco de Chaúl pelo vice-rei D. Francisco de Mascarenhas[411]. Dele se diz, ainda, num registo de 1586, ser escuso de servir na companhia de João da Maia Madureira, capitão-mor em Vila do Conde, por estar provido de uma capitania nas partes da Índia[412];

2. Amador Taborda Veloso, de igual modo elevado a cavaleiro fidalgo em 1585, com tença compatível, tendo sido armado cavaleiro nas partes da Índia, onde se

---

406 N.A. 596/ 609/ 620/ 701/ 703/ 704/ 705/ 761.
407 N.A. 595/ 610/ 615/ 616/ 622/ 623/ 702/ 704/ 756/ 758/ 760/ 774/ 800/ 801/ 802/ 803/ 804/ 805/ 806/ 807/ 808.
408 N.A. 622, fl. 15 e 22 (Ano de 1532); N.A. 701, fl. 37v. (Ano de 1506); N.A. 804, fl. 78 (Ano de 1516).
409 N.A. 622, fl. 118. A fonte, referente ao ano de 1532, não discrimina qual a praça a que se refere. Elementos paralelos indiciam Goa como forte probabilidade. O indivíduo em causa chama-se João Fernandes e insere-se numa listagem de 552 "fronteiros".
410 N.A. 616, fl. 6v. de folhas de "fronteiros". Trata-se de Gonçalo de Faria, membro de uma casa de reconhecidos cavaleiros fidalgos da vila e familiar de Francisco de Faria que surge em 1581 como agraciado pelo rei por feitos militares praticados no mesmo espaço. Deste falaremos de seguida.
411 A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 346-347.
412 A.M.V.C. - Lv. 22, fl. 482 (Registo de 10.04.1586).

encontrava, nessa data, havia 10 anos[413]. Em 1591, numa petição que apresenta à câmara para ser escuso de pagar fintas, declara ter sido aí capitão[414] ;

3. Vicente Folgueira, falecido na Índia, a serviço régio, irmão do já referido Manuel Gaio Folgueira, cativo na jornada de África, filho de António Martins Gaio e de Maria Folgueira que em 1605, sendo já viúva, declara ter pago, às custas da família, tanto o resgate de Manuel Gaio, a que já nos referimos, quanto tudo o necessário para sustentar os seus dois filhos na prestação dos referidos serviços militares. A mesma Maria Folgueira transfere, por doação, para seu filho João Folgueira Gaio, todos os benefícios que lhe fossem devidos, como universal herdeira de seus filhos, pelos serviços militares por eles prestados[415];

4. Agostinho da Maia Madureira, filho de João da Maia Madureira, juiz da alfândega da vila, e de Leonor Mendes de Vasconcelos, já falecido em 1617, cujos méritos por serviços prestados a Sua Magestade na Índia se transferem, através de sua mãe e universal herdeira, para seu sobrinho, João de Mendonça de Vasconcelos[416]. Neste, como no caso precedente, encontramo-nos perante a outra dimensão dessa realidade: a "patrimonialização" das mercês devidas ou esperadas pela prestação de serviços militares no ultramar, as quais se transferem, por herança, em linha familiar, ou por doação em vida, a terceiros;

5. Um dos filhos, não nomeados, de Mateus Folgueira, citado numa carta de mercê de 1625, o qual partira para a Índia havia mais de 25 anos, sem outras notícias, em atenção do qual, mas também dos serviços prestrados há 47 anos pelo pai, Mateus Folgueira, se transfere para António Maio, seu cunhado, a mercê de ser nomeado nos ofícios de escrivão das sisas dos panos, marçaria e sal da alfândega de Vila do Conde[417].

Trata-se, em qualquer dos casos referenciados, de membros de famílias nobres ou nobilitadas da vila. Esta realidade, suficientemente ilustrada através das notícias precedentes, é ainda perceptível em documentação forjada em períodos posteriores àqueles que definimos como datas limite da nossa abordagem. Referimo-nos aos registos insertos nos Livros de Matrículas e nas chamadas Portarias do Reino[418], da Torre do Tombo. As datas em que compulsámos estes documentos estendem-se de 1642 a 1660, invocando-se, porém, em muitos deles, serviços prestados pelos próprios ou seus

---

413 A.M.V.C. - Lv. 122, fl. 260v.-261.
414 Ibidem, fl. 260.
415 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 5, fl. 41-42.
416 Idem, 1ª sr., lv. 30, fl. 12-13v.
417 A.N.T.T. - Chanc. Filipe III, lv. 39, fl. 262v.
418 Uma das mercês mais vulgarmente atribuídas nos registos contidos nas "Portarias do Reino" é a de concessão de hábitos de ordens militares, pelo que uma pesquisa, para tempos coevos e anteriores, nos livros de chancelaria dessas ordens militares se apresenta como uma via alternativa de identificação de agentes responsáveis pela prévia prestação de serviços militares. A global ausência de menções à naturalidade desses agentes nos respectivos índices e a morosidade exigida por uma pesquisa directa das referidas fontes levaram-nos, porém, a abandonar esta pista de trabalho.

antepassados em períodos que remontam, no tempo, a vinte e mais anos e que por isso aqui recenseamos numa simples listagem numerada de processos:

1. Francisco do Couto de Azevedo recebe o hábito de Santiago ou Avis com promessa de 12.000 reais de pensão, "... *havemdo respeito aos serviços que (...) tem feito a esta corroa* (sic) *servindo de soldado e capitão nas partes da India por tempo de 12 annos...*" [419];

2. O Padre Simão de Lima recebe, a par de outras mercês, a promessa de 15.000 reais de pensão afecta a umas das comendas da Ordem de S. Bento de Avis "...*tendo respeito aos serviços que (...) antes de tomar o habito sendo secular fez nas partes da India desde o anno de 1627 em que pasou a ellas na armada do conde de Redondo e nas de remo daquelle estado em que se embarcou alguns annos procedeu como bom soldado e nas occaziões que ouve de peleja ajudar a render navios de piratas e noutras armadas do reino que servio se portar da mesma maneira...*" [420];

3. Manuel Barbosa recebe o hábito de Cristo e a correlativa promessa de mercê pecuniária, por méritos próprios e por lhe pertencerem os relativos aos serviços prestados por seu filho, Manuel Barbosa, enquanto soldado e alferes nas armadas de alto bordo da Índia, entre 1622 e 1625, nas quais "... *foi morto de huma balla pelos olandezes brigando com elles no estreito de Urmos* *" [421];

4. António de Castro Pimentel é agraciado com a possibilidade de renunciar em pessoa apta e de sua eleição a feitoria de Baçaiam em que fora provido e na de nomear um filho como usufrutuário da pensão de 15.000 reais apensa a uma das comendas da Ordem de Santiago, de que tinha hábito, "... *tendo respeito a satisfação com que (...) se ouve na pelleja qua a nao são Boaventura em que elle veio embarcado da India o anno de 611 teve por espaço de huum dia com sinco naos de olandezes*"[422], para além dos serviços prestados como juiz da alfândega de Vila do Conde;

5. Martim Teixeira Coelho recebe, como mercê, o julgado de Teixeira, invocando, para tal, os serviços por ele prestrados na Província de Entre-Douro-e-Minho, bem como "... *os muitos serviços de seus avos por baronia feitos em Africa e na India e outros que pla via materna forão donatarios de Filgueiras e tambem militarão na India muitos anos...*" [423].

Utilizando-se a carreira militar na Índia para a atribuição de mercês, já não em função de serviços prestados, mas tendo como fundamento a promessa de serviços a prestar, Baltasar Carneiro da Costa, natural de Vila do Conde é, em 1642, tomado por escudeiro fidalgo e logo acrescentado a cavaleiro, com a condição de ir à Índia, onde se

---

[419] A.N.T.T. - Portarias do Reino, lv. 1, fl. 98.
[420] Idem, fl. 305v. - 306.
* Sic. Por Ormuz.
[421] Idem, fl. 338.
[422] Idem, fl. 373v.-374.
[423] Idem, lv. 3, fl. 260-260v.

armaria cavaleiro, o mesmo ocorrendo em 1660 com Luís de Sá de Meneses, filho de Manuel Barbosa de Sá[424].

De igual modo bem documentadas nas primeiras décadas de Seiscentos, estão as campanhas militares desenvolvidas em Angola e no Brasil, decorrentes das investidas holandesas nesses dois espaços coloniais, as quais por igual se reflectem nas mercês registadas nos citados Livros de Matrículas e nas Portarias do Reino, reportando-se estas, com frequência, a cronologias imprecisas, na medida em que invocam ocorrências vagamente situadas no tempo. Na ausência de dados suficientes para ensaiarmos qualquer distribuição cronológica, prosseguiremos, de novo, numa remissão casuística. No que se refere a Angola são dois os registos que se reportam a campanhas aí efectuadas. O primeiro é de 1617 e consubstancia uma certidão de serviços prestados por Francisco Gonçalves Galhão, o qual teria servido como alferes de uma companhia de gente do mar. De notar que os serviços que se consideravam dignos de mercê se resumiam a ter evitado deserções de um companhia de soldados que, durante três meses, aguardaram, já nos navios, a presumível viagem. É o que poderemos inferir do texto: " ... *o qual esteve com a Companhia por espaso de tres mezes pouquo mais ou menos de guarda aos navios em que o dito governador tinha metidos os solados que levou comsygo pera Bemgela sem em todo este tempo aver nos ditos navyos alevantamento algum nem fugida de soldados...*"[425], relato bem demonstrativo de uma das realidades mais sentidas no tempo: as insurreições e deserções provocadas pelos recrutamentos forçados de contingentes militares.

Diversos parecem ter sido os contributos de Manuel da Costa, ao qual é concedido em 1644 o título de escudeiro e depois de cavaleiro fidalgo, com a condição de integrar uma nova expedição militar ultramarina. Contabilizados estavam prévios desempenhos em Angola e Brasil, em que, desde 1627 e até 1641, se evidenciara, nomeadamente "...*ajudamdo a render hum navio de inimigos, e a pelejar com elles as vezes na terra assim em Angola, como na Bahia de Todos os Santos no anno de bixxbii quamdo os olandezes cometerão aquella prasa servindo sempre a sua costa...*" [426].

No mesmo quadro de confrontos marítimos e territoriais com holandeses se inserem os numerosos relatos de participação de gente da vila, nomeadamente como capitães, nas campanhas do Brasil. Nele se inscrevem, de resto, as provisões régias registadas no cartório municipal, uma de Lisboa, de 1633, outra dimanada de Madrid, em 1634, ambas solicitando total colaboração do concelho, a primeira para a constituição de uma armada de 20 galeões de socorro ao Brasil, a segunda para a formação de uma companhia de 200 homens, com destino à Baía, a qual João Guedes Alcoforado tinha

[424] A.N.T.T. - Livros de Matrículas, lv. 2, fl. 15v. e 291v.
[425] A.M.V.C. - Lv. 123, fl. 227.
[426] A.N.T.T. - Livros de Matrículas, lv. 6, fl. 76 e 156.

como missão recrutar em Entre-Douro-e-Minho[427]. No entanto, já em 1610 um registo notarial dá conta de uma mercê régia proporcionada ao capitão José Carneiro da Costa "... *avendo respeito aos serviços que (...) fes asi neste reino como nas partes do Brasill aonde foi em companha do governador Diogo Botelho como capitão de gente da melicia...*" [428].

Uma nova série de relatos de feitos gloriosos celebrados no mesmo espaço ultramarino pode ser referenciada a partir das verdadeiras "folhas de serviço" que se destacam dos processos integrados, quer nos "Livros de Matrículas", quer nas "Portarias do Reino".

Entre eles contam-se os de Francisco de Brito de Meireles, natural de Ponte de Lima, que aqui integramos por vir a ser capitão-mor de Vila do Conde, e familiar dos Vilas Boas, com reconhecidas extensões familiares na vila. Deles se destaca, entre 1631 e 1645, a sua integração em quatro armadas da costa e do Brasil; sete anos nas guerras do Brasil, nomeadamente na campanha de Pernambuco; a participação numa batalha naval com 16 navios holandeses; serviços prestados nas obras de fortificação do Recife e no Cabo de Stº Agostinho[429].

Citem-se, ainda, os feitos de Pedro Carneiro, filho de João Folgueira Gaio, praticados no ano de 1648, na sequência dos quais pereceu, contando-se entre eles os de "... *depois de pellejar esforçadamente na costa do Brazil com as naos Olandezas se rezolveu a dar fogo no seu galião de maneira que logo com outro navio dos inimigos que o tinhão embertido se abraçarão ambos (...) perecendo no incendio sua pessoa e juntamente por livrar o galião de vir as mãos dos mesmos inimigos e credito das armas portuguezas...*". Nessa sequência, revertem os seus méritos a favor de seu irmão, Manuel Gaio Carneiro, o qual é elevado a cavaleiro fidalgo da casa real, com 2.200 reais de moradia mensal[430]. A favor do mesmo revertem também os serviços de seu filho, Bartolomeu Folgueira Gaio, morto no decurso de uma acção guerreira, no ano de 1647, como membro da companhia do conde António Teles, general de uma armada do Brasil[431].

Da mesma dinâmica de transferência de méritos, julgados pelo Tribunal das Justificações, aufere D. Filipa Ribeira, viúva de Manuel de Figueiredo, falecido em 1650, depois de embarcar, em 1647, para o Brasil como capitão de mar e guerra no galeão S. Pantaleão e ter revelado, no decurso da viagem, e em confronto com três naus holandesas, manifesta valentia. Morrera, entretanto, no ano de 1650, no naufrágio do galeão em que retornava para o reino[432].

---

[427] A.M.V.C. - Lv. 123, fl. 337 - 338v. e 403 - 403v.
[428] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1ª sr., lv. 26, fl. 115-117.
[429] A.N.T.T. - Portarias do Reino, lv. 1, fl. 382v. - 383.
[430] Idem, lv. 4, fl. 81v.-82.
[431] Idem, lv. 2, fl. 221-221v.
[432] Idem, lv. 2, fl. 443-443v.

Reincidente na incorporação em armadas e companhias ultramarinas é o padre Fr. Simão de Lima, a quem nos referimos já em articulação com as jornadas da Índia, sendo então ainda secular, o qual embarca, em 1647, agora como capelão-mor na armada que nesse ano partia para o Brasil, assim incrementando a mercê que então pedia e fazia reverter para João de Lima de Abreu, seu sobrinho[433].

João Carneiro de Barros, natural da vila que estudamos, é também agraciado em 1655, para tal tendo contribuído, para além dos seus serviços pessoais, prestados no reino, entre os quais se contava a fortificação de Vila do Conde e Caminha, aqueles realizados por seu cunhado, Miguel Correia Cana, nomeadamente os prestados na capitania de Pernambuco entre 1634 e 1637, na sequência dos quais sofrera vários ferimentos, até ser morto pelos holandeses num confronto que visava a retoma de Porto Calvo[434].

Citemos, por fim, o *curriculum vitae* de Jerónimo de Faria de Figueiredo no ano de 1656, estante ao tempo no Brasil. É-lhe atribuído o hábito de S. Bento de Avis com 40.000 reais de pensão afecta a uma comenda que vagasse e a possibilidade de integrar os candidatos para capitão de uma de duas fortalezas de Angola. Tudo isso, "*...tendo respeito aos serviços (...) feitos nas gerras daquellas partes particularmente na Capitania de Pernambuco ate de todo ser recuperado o que os olandezes nella ocupavão sendo a principio soldado e plo tempo adiante sargento alferes ajudante do sargento mor por espaço de 23 anos...*"[435]. Pelo conteúdo da respectiva folha de serviços depreende-se ter sido companheiro do atrás citado Miguel Correia Cana.

Façamos, do exposto, uma avaliação de síntese, no intuito de atribuir aos números e ao elenco de casos apresentados algum significado contextual. Centremo-nos, em primeiro lugar, nos resultados obtidos a partir das séries documentais constituídas pelos róis de pagamento de soldo a gente de guerra no Norte de África e no Oriente nas primeiras três décadas de Quinhentos. A partir delas constatámos o carácter pontual da participação de gentes de Vila do Conde no desempenho de funções militares em qualquer um desses espaços. Todavia, quando abordados em situações inabituais ou específicas, como ocorre com a jornada de D. Sebastião a Alcácer Quibir, os números coligidos (lembremos que identificamos, então, sete ocorrências), por certo pálido reflexo da realidade vivida, apontam para uma maior participação relativa desta localidade. O mesmo se diga das campanhas militares em Angola e no Brasil, motivadas por conjunturais contextos de crise, criados pela presença holandesa nesses espaços, que importava desbaratar, nas quais é também assinalável o número de participações de homens vilacondenses.

---

[433] Idem, lv. 2, fl. 71.
[434] Idem, lv. 3, fl. 150v.
[435] Idem, lv. 3, fl. 266v.-267.

O que se pretende dizer é que a vila em estudo parece responder aos sucessivos recrutamentos régios efectuados com fins especificamente bélicos com uma "militarização" progressiva dos seus desempenhos ultramarinos. A própria emergência tardia daqueles que na vila são identificados como capitães, verificada apenas desde os anos 80 de Quinhentos, manifesta essa tendência, a qual se liga, de forma indissociável, a imperativos e a contextos nacionais.

Importa, de resto, perceber-se, que as próprias actividades de navegação passam a integrar uma cada vez maior componente militar, não significando aquilo que parece ser um maior comprometimento da vila com desempenhos guerreiros qualquer desarticulação com as sempre dominantes actividades de navegação. É, de resto, notável a circunstância de muitas das participações militares que individualmente relatamos se ligarem à incorporação em armadas régias, mantendo-se, portanto, a intensa ligação da vila à navegação, ainda que cada vez mais marcada pela vertente militar.

As próprias vias de promoção social proporcionadas pelos desempenhos guerreiros, e implementadas pelo poder régio como apelativo à integração voluntária de maiores contingentes armados nas expedições ultramarinas, não poderiam deixar indiferentes as gentes da vila em estudo. Com efeito, muitos daqueles que protagonizam os numerosos casos acima apresentados são filhos das mais ilustres e conceituadas casas da vila, os Faria, os Lugo, os Gaios, os Folgueiras, os Figueiredo, os Vasconcelos, os Barros e os Carneiros, os quais se servem dessas prestações de serviços militares no ultramar como uma das principais vias, não só de nobilitação, mas também de acesso a cargos, dignidades e tenças régias.

A incrementar esta tendência converge a patrimonialização dos bons serviços prestados por agentes individuais, os quais revertem, de facto, a favor, não só do próprio, mas de terceiros, no decurso da sua vida, ou após a sua morte, através de mecanismos de transferência por nomeação ou herança. A vulgarização destas estratégias, permitidas e incrementadas por um estado militarmente debilitado, e dependente da participação individual nas múltiplas frentes militares, antes e em particular depois da restauração da independência, motivam uma maior mobilização social para as actividades militares, tendência da qual Vila do Conde não é excluída.

Note-se, ainda, que muitas das famílias agora identificadas são as mesmas que encontrámos, em capítulos precedentes, envolvidas em actividades cambiais e de comércio ultramarino, para além de integrarem, entre os seus membros, prestigiados pilotos. Em suma, trata-se de linhagens que não descuram, antes complementam, de forma articulada, todas as formas de intervenção na expansão ultramarina, seja pela via militar, seja pela navegação e o comércio. Cremos, pois, estar perante o modelo mais acabado do "cavaleiro fidalgo" e perante estratégias familiares concertadas que não excluem nenhuma das vias de participação nos negócios e formas de implantação ultramarina enquanto meios de aquisição de riqueza e de promoção social.

Mecanismos de complementaridade funcional parecem estar, de facto, patentes, quer nas alianças matrimoniais, quer nos diferentes papéis assumidos pelos membros de uma mesma família. Exemplo acabado desta dinâmica é a linhagem dos Folgueiras Gaio, na qual encontramos pilotos, proprietários de navios, contratadores na construção de embarcações para a armada régia, mercadores de grosso trato e, como acabamos de ver, agentes militares, que associam aos seus desempenhos vários títulos de moços da câmara real e de cavaleiros fidalgos. Trata-se das mesmas linhagens, afinal, que acumulam esses desempenhos com os de depositários de cargos administrativos, de nomeação e confiança régia, os quais servem, quer na vila, quer no ultramar.

3.2. Funcionalismo

O desempenho de cargos ultramarinos por nomeação régia constitui, de facto, outra das áreas de investigação propostas pelo que representa em termos de fixação, ainda que temporária, em terras de além-mar, e pelos seus contributos para a formação e implementação de estruturas de poder através das quais se consubstancia a afirmação do estado português no exterior e se criam as bases administrativas de um império colonial.

Se é certo que, neste domínio, o universo de estudo privilegiado é constituído pelos corpos documentais ligados ao poder central, pela circunstância de esses desempenhos dependerem de formas de nomeação régia, também é facto que a pesquisa a esse nível se revelou globalmente ineficaz. Com efeito, a averiguação desta matéria a partir dos registos das chancelarias, em particular das centenas de cartas de ofícios ultramarinos passadas desde D. João II a D. João IV, não se revelou produtiva. A global ausência de menções geográficas inviabilizou os resultados esperados através de uma pesquisa onomástica. Coincidências neste domínio são, na verdade, frequentes, enquanto que uma busca por apelido de família não credita, também, capazmente quaisquer resultados. O que queremos dizer é que Barros, Carneiros, Vasconcelos, Farias, Gaios, Folgueiras, são estirpes que se encontram disseminadas por todo o Entre-o-Douro-e-Minho, e que marcam presença também em Lisboa, pelo que uma simples coincidência onomástica, envolvendo nome próprio e apelido de família, não garante qualquer fiabilidade a possíveis atribuições de naturalidade ou residência.

Limitamos, assim, ao fundo local, as pistas que aqui incluímos, as quais, longe de pretenderem qualquer exaustividade no recenseamento desses desempenhos, se afirmam como uma mera amostragem, a qual aponta, quer para uma presença disseminada destes indivíduos por vários espaços ultramarinos, com destaque para a Índia e o Brasil, quer para uma multiplicidade de atribuições, desde as especificamente técnicas, às administrativas, às financeiras e às judiciais.

Entre aquelas que poderemos reputar de técnicas encontra-se a de patrão - mor da ribeira de Pernambuco, cargo referenciado no fundo notarial desde 1590, como sendo

preeenchido por Manuel Gonçalves Travessão, piloto de Vila do Conde e, por delegação, pelo irmão deste, Gaspar Jorge, morador na Póvoa[436]. À falta de um regimento das Ribeiras que defina, com clareza, as atribuições deste cargo, o seu perfil permanece indefinido. A melhor aproximação a esta matéria encontra-se na carta de D. Manuel que investe nesse cargo Fernão Gomes, reconhecido armador e mercador lisboeta. Aí se explicita: *"... e o damos por patrão da Rybeira desta cidade pera ter carguo d'avyamento que for nescesaro pera nosas naos e navyos e outras cousas da dita Rybeira de que for por nos encarguado (sic)..."* [437].

De resto, Manuel Gaio surge, desde 1585, como outro titular do mesmo ofício, mas exercido desta feita na ribeira de Lisboa[438]. Uma década depois, nos anos de 1597, surge um outro patrão-mor da mesma Ribeira de Lisboa, António Fernandes Poeirinha, como parceiro de dois pilotos de Vila do Conde na aquisição e gestão da nau Nª Srª da Guia[439]. Desconhecemos se este é natural de Vila do Conde, facto, no entanto sugerido pela referida parceria. É certo que estes dois últimos cargos não correspondem, em essência, a desempenhos ultramarinos, mas relacionam-se directamente, pela natureza das suas atribuições, com a organização da logística naval que viabiliza as navegações com esse destino a partir da capital.

Desconhecemos o valor concreto da remuneração afecta a estes desempenhos, já que não foi possível identificar as respectivas cartas de nomeação. Poderemos, contudo, apontar, embora só como indicador de referência, que Bernardim Ribeiro d'Agram, patrão-mór da ribeira de S. Salvador da Baía foi empossado nesse cargo, em 1598, com 24.000 reais de vencimento anual, acrescidos dos respectivos "próis e precalços"[440], sendo atribuído ao cargo equivalente, exercido na cidade de Lisboa, em 1578, o vencimento de 12.000 reais e 2 moios de trigo[441]. A importância do cargo pode ainda ser aferida pela circunstância de este se constituir, com frequência, como alavanca para o exercício de ofícios de maior vulto e vencimento. É o que inferimos de dois registos, um de 1557, outro de 1574, nos quais se nomeiam, respectivamente, no cargo de "patrão-mor dos reinos" e de "piloto-mor da navegação dos mares de todos os reinos e senhorios" dois prévios titulares do ofício de patrão-mor da Ribeira, ao que cremos de Lisboa[442].

O carácter influente destes cargos pode também ser sugerido pelo conteúdo de um registo notarial em que Maria Dias Folgueira, irmã de Manuel Gaio, então patrão-mor da Ribeira de Lisboa, se propunha obter, usando da influência de seu irmão, uma

---

[436] Vd., entre outros, A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 17, fl. 41-43; lv. 19, fl. 5v.-8v.; lv. 22, fl. 22v.-23 e 63; lv. 24, fl. 95-97v.; 3ª sr., lv. 3, fl. 104-106; lv. 7, fl. 91-91v.
[437] A.N.T.T. - Chanc. D. Manuel, lv. 39, fl. 73v.
[438] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 11, fl. 81-83v.
[439] Idem, lv. 21, fl. 160-161.
[440] A.N.T.T. - Chanc. Filipe II, lv. 7, fl. 131v.-132.
[441] A.N.T.T. - Chanc. D. Sebastião, lv. 41, fl. 197.
[442] A.N.T.T. - Chanc. D. João III, lv. 71, fl. 346v. e D. Sebastião, lv. 31, fl. 322v.

"estrinca" em uma das naus da carreira da Índia [443]. Quanto ao poder económico associado ao desempenho do mesmo cargo, agora no ultramar, em concreto por Manuel Gonçalves Travessão, em Olinda, cremos poder aferi-lo, ainda que com alguns riscos, e de forma indirecta, pela menção aos bens que aquele aí deixou após a sua morte, entre os quais se contavam, como imóveis, três moradas de casas, na vila de Olinda, cujos aluguéis sua mulher, meeira desses bens, se propõe cobrar por procuração[444].

Entre os cargos de carácter administrativo, ainda que revestindo distintas projecções e níveis de importância, situam-se os de feitor e escrivão de uma nau da carreira da Índia, desempenhado, aquando à sua morte, por Manuel de Santiago[445]; o de escrivão da Fazenda Real em Pernambuco, de que era titular, em 1615, Manuel Mendes de Vasconcelos[446]; e ainda o de Secretário do Estado da Índia, desempenhado, num período anterior a 1591, pelo licenciado João de Faria[447]. Note-se, de resto, que ao desempenho destes ofícios, nomeadamente dos que requerem fixação, ainda que temporária, equivale, com frequência, a deslocação da própria família. Assim, além do dito licenciado encontrava-se na Índia, onde morrera, um filho seu, Gonçalo de Faria, ao mesmo tempo que nos foi patente um registo em que a madre abadessa e freiras do Mosteiro de Stª Clara providenciavam a saída do convento de D. Filipa de Castro, que aí se encontrava recolhida, para ir para o Brasil consumar com Manuel Mendes de Vasconcelos prometido casamento[448] .

No grupo dos ofícios que se ligam, directamente, a actividades comerciais e de controlo financeiro situam-se os afectos às feitorias do Oriente, em concreto, Malaca e Baçaim. Titulares desses cargos, naturais de Vila do Conde, são a viúva de Francisco Carneiro da Costa, desembargador do Paço, a quem teria sido atribuída, em 1596, por três anos, a feitoria da fortaleza e cidade de Malaca, para ajuda de dote de uma de suas filhas[449], e António de Castro Pimentel, titular da feitoria de Baçaim, como se presume da portaria de 1646 que o autoriza a renunciar desse cargos a favor de um terceiro[450].

Entre aqueles ligados a estruturas judiciais encontram-se, por fim, os de juiz da alfândega do Goa, de que Francisco de Faria de Lugo surge como depositário em 1605, por renúncia de um terceiro[451] e, para um período mais tardio, o de desembargador da Relação da cidade da Baía, o qual é referenciado em finais do século, tendo como

---

443 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 13, fl. 127-130v.
444 Idem, 3ª sr., lv. 7, fl. 91-91v.
445 Idem, lv. 3, fl. 4v-6v. O registo é do ano de 1603, mas refere-se a eventos prévios.
446 Idem, 3ª sr., lv. 12, fl. 43.
447 Idem, 1ª sr., lv. 16, fl. 181v.-183.
448 Idem, lv. 31, fl. 1-3. Retornaremos a este registo na última parte desta dissertação, aquando da análise das consequências sociais, na vila, da expansão ultramarina.
449 Idem. lv. 19, fl. 165v.-167.
450 A.N.T.T. - Portarias do Reino, lv. 1, fl. 373v.-374.
451 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 23, fl. 122v.-123.

titular o Dr. Francisco Lopes da Silva, o qual teria sido previamente ouvidor geral em Angola[452].

Os dados apresentados configuram, de novo, os Carneiros, os Barros, os Gaios, os Vasconcelos, os Faria de Lugo como detentores dos mais importantes desses ofícios e revelam que a vila, através destas e de outras figuras salientes se encontrou ligada, também em termos de desempenhos técnicos, administrativos e judiciais, à construção do império ultramarino português.

Lembremos, ainda, a inclusão, em 1656, de Jerónimo de Faria de Figueiredo entre os candidatos à fortaleza de Anbarga ou Masango, em Angola[453], e o quadro fica completo com a inclusão de idêntico protagonismo na área de actuação militar. Das nomeações para cargos eclesiásticos falaremos no *item* referente à evangelização do além-mar e, quanto ao desempenho de cargos de natureza náutica, que já referimos, apenas nos limitamos a salientar o estatuto de piloto-mor da carreira da Índia, que vimos preenchido por Gaspar Manuel, piloto vilacondense.

Se esta área de projecção ultramarina, ilustrada aqui a partir de uma limitada amostragem de casos, tem que ser avaliada em termos de protagonismo individual e decorre, em grande medida, de poderosos jogos de influência na corte, e junto ao rei, aquela que de seguida analisaremos, a fixação de gentes da vila em espaços ultramarinos a partir de estratégias de colonização, remete para dinâmicas que têm um cunho, já não individual, mas colectivo, e inscreve-se em circuitos de emigração em que Vila do Conde se situa com maior ou menor vigor.

Note-se, porém, que o exercício dos ofícios apontados não invalida práticas concomitantes de intervenção económica nos espaços a que se reportam envolvendo, portanto, também formas de colonização. A testemunhá-lo estão os bens aí acumulados, em que o caso de Manuel Mendes de Vasconcelos é disso paradigmático. Aquando da sua morte e, por seu testamento, feito em Vila do Conde, em 26 de Março de 1649, depois de um outro redigido, por ele e sua mulher, no Brasil, na Baía de Todos os Santos, ficamos a saber que ele aí possuía as casas em que vivia, ao que cremos em Olinda, três outras moradas de casas, uma das quais com quintal e pomar, a quinta da Rosa, junto da mesma cidade, um curral de vacas no Rio de S. Francisco, a par de uma roça, na capitania do Rio Grande, junto à Ribeira do Seara[454].

De igual modo, e a título meramente exemplificativo, também o Dr. Francisco Lopes da Silva, que lega à Misericórdia, para instituição de uma capela, 675.500 reais em dinheiro provindo da Baía, manifesta, no seu testamento, o exercício de actividade

---

[452] A.S.C.M.V.C. - Colecção 2ª. Capitais em dinheiro, mç. 10. O registo refere-se à instituição de uma capela, em 1697.
[453] A.N.T.T. - Portarias do Reino, lv. 3, fl. 266v.-267.
[454] A.S.C.M.V.C. - Maço de papéis avulsos. Documento apenso a uma sentença régia sobre a herança de Manuel Mendes de Vasconcelos.

mercantil de grande vulto envolvendo, como pólos de transação, Angola e o Brasil. Além de uma carga de 13 "corges" (sic) de roupa da Índia, referem-se uma série de "carregações", a partir de Angola, que cremos serem de escravos. Tem, para além disso, negócios e contas com mercadores do Porto e uma sociedade comercial com Vicente Gomes, mercador de Lisboa. No total, e como valor referenciado a bens móveis, dinheiro e mercadorias aplicadas em transacções em curso, apurámos cerca de 4 contos de réis, mais precisamente, 3.969. 796 reais[455].

Menos afortunados teriam sido, porém, muitos dos que engrossavam movimentos migratórios impostos por outras motivações. Deles falaremos de seguida.

3.3. Colonização

À falta de um *corpus* documental que permita averiguar, de uma forma sistemática e consistente, as tendências globais desse fenómeno, continuaremos a limitar a nossa abordagem ao recenseamento de casos identificados em múltiplos núcleos documentais: o paroquial, o notarial, o da Santa Casa da Misericórdia da vila, os tombos de propriedades do Mosteiro de Santa Clara, os processos do Tribunal da Inquisição ou os relativos aos bens de defuntos que pudemos compulsar no Arquivo das Índias, em Sevilha. O carácter heterógeneo destas fontes e das suas motivações não pode deixar de interferir nos níveis de representatividade dos resultados apurados.

Algumas questões básicas orientaram a nossa análise, a saber: - Quem emigra e que motivações lhe assistem? Quais as curvas de evolução tendenciais? Quais os espaços que mais aglutinam as apetências daquele que sai? Como se definem, no tempo, essas preferências geográficas? Através de que mecanismos se processa essa fixação? Que resultados financeiros decorrem das actividades exercidas no exterior?

Recorremos, para responder a estas questões, à sistematização dos dados disponíveis segundo critérios de distribuição cronológica, espacial e profissional, evidenciados em representações estatísticas e gráficas que constituem a base desta exposição. O universo recontituído nos quadros organizados exclui os agentes eclesiásticos que sabemos ligados à actuação evangelizadora, de quem trataremos em *item* específico, apenas os integrando aqui enquanto agentes com reconhecida intervenção económica, o mesmo acontecendo com aqueles que sabemos ligados ao funcionalismo do sistema colonial.

Ainda no que se refere à representatividade específica de cada um dos núcleos documentais identificados, representada no quadro 76, importa salientar que os dados relativos à fonte notarial, exaustivos até à década de 1610-20, deixam de o ser nas subsequentes, pelo que uma pesquisa na totalidade dos livros notariais para esse período

[455] A.S.C.M.V.C. - Coleção 2ª. Capitais em dinheiro, mç. 10, fl. 28 e segts.

faria subir significativamente, ao que cremos, os números apresentados. Em segundo lugar, as 80 referências a óbitos de agentes masculinos, com identificação explícita dos espaços de fixação, que coligimos no fundo paroquial, poderiam ser acrescidas de 60 outras menções a óbitos de "ausentes", sem que todavia saibamos, em concreto, onde se encontrariam aquando do óbito ou, sequer, se essa ausência seria temporária e motivada por viagens de navegação ou outras, pelo que os não contabilizamos na nossa amostragem. O mesmo se diga dos dados que coligimos no "Tombo Novo" do Mosteiro de Stª Clara, no qual foram detectados cerca de mais duas dezenas de ausentes, sem menção de destino.

Quadro 76

Fixação em espaços ultramarino - Evolução cronológica. A representatividade das fontes.

Décadas	Fundo Notarial	Fundo Paroquial	Fundo da Misericórdia	Tombos de Propriedades de Stª Clara	Processos da Inquisição	Arquivo Geral das Índias	Total
<1560						1	1
1560-1570	12		1				13
1571-1580	13		2				15
1581-1590	33						33
1591-1600	21		3		5	1	30
1601-1610	43		3		3	2	51
1611-1620	83	15	1			4	103
1621-1630	11	28				1	40
1631-1640		38	1	20			59
Total	**216**	**81**	**11**	**20**	**8**	**9**	**345**

Fontes: A.D.P. Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.; Fundo Paroquial.V. Conde. Óbitos, lv. 1 e 2; Fundo Monástico - lv. 4801.
A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra, proc. 1979/8026; A.S.C.M.V.C. - *passim.*
A.G.I., Indif., 2074, n. 22; Contrat., 5576, n. 21; 384, n. 1, r. 10; 513B, n. 4, r. 6; 941B, n. 12; 273, n. 13; 5317, n. 1, r. 38; 237, n. 3, r. 1; 526, n. 1, r. 1; 506, n. 5; 950, n. 28; 523, n. 16; 313A, n. 2.

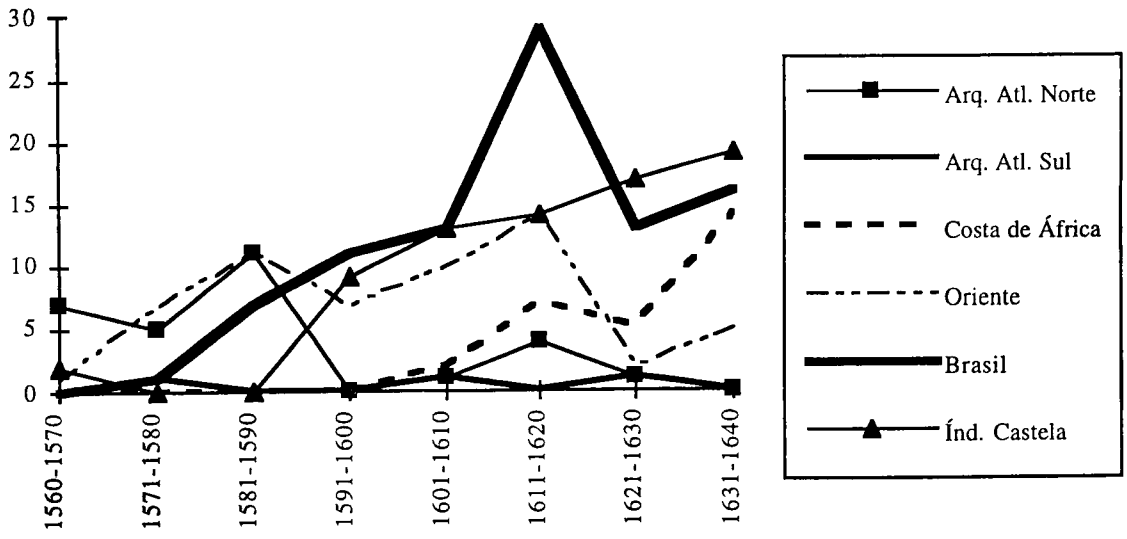
A despeito do atrás enunciado acerca das limitações das fontes utilizadas, algumas aquisições resultam inequívocas, entre as quais a definição de uma tendência claramente ascendente de saídas para o exterior, numa linha de ocorrências que regista na década de 1620 o seu mais alto expoente. De acordo com o já exposto, é provável que os dois decénios subsequentes revelassem uma curva descendente bem menos marcada, ou porventura inexistente, se incluídas todas as referências a extrair da totalidade dos registos notariais. Para iso apontam os dados coligidos a partir do fundo paroquial e do tombo de Stª Clara, sendo este compilado entre os anos 1629 e 1635. Ambos apontam os decénios de 1620 a 1640 como momentos salientes do processo de emigração para o além-mar.

Tomando, em bloco, a totalidade das ocorrências que remetem para fixação em espaços ultramarinos, projectada no apêndice A.39 e gráfico 79, os quais ensaiam

uma distribuição cronológica dos dados, verificamos que, quando comparado com a curva evolutiva dos números apurados para os actos de navegação (quadro 53), esta apresenta traçados divergentes, nomeadamente no que se refere à década de 90. Enquanto o número de actos de navegação, a par do número de náuticos recenseados (apêndice A. 20) apontam para uma nítida tendência de inflexão, com relativa recuperação na década seguinte e, de novo, refluxo em 1610-1620, neste último gráfico é patente, não só um aumento efectivo do número de ocorrências, como a afirmação de uma tendência que parece ser irreversível.

Gráfico 79

Fixação em espaços ultramarinos. Distribuição cronológica por áreas



Fonte: Apêndice A.39

Significa isto que a fixação permanente em espaços externos emerge como alternativa estratégica, enquanto busca de novas oportunidades num momento de crise vivida no domínio das navegações, actividade que aglutinava, como vimos, uma fatia sobremaneira considerável da população activa? Aquilo que adiante desfibraremos acerca das profissões exercidas por esses agentes parece confirmar esta hipótese, já que muitos daqueles que emigram são identificados como "mareantes". É certo, por outro lado, que a linha definida no gráfico 79, pelo menos no seu traçado mais fiável até 1620, acompanha tendências migratórias que são nacionais, integrando-se, pois, num movimento que transcende a vivência interna da vila.

É certo também que, de acordo com o que se conhece da realidade do reino e, em particular de Entre-Douro-e-Minho, o destino preferencial e claramente maioritário desse movimento era o Brasil, facto que igualmente decorre do nosso universo de análise, apresentando-se, porém, as Índias de Castela como destino igualmente marcante no

período da união dinástica. Não cremos que esta seja, no que respeita a Vila do Conde, uma especificidade. As pesquisas efectuadas no Arquivo Geral das Índias, em Sevilha, parecem, de resto, confirmar esta ilação. A global falta de estudos acerca da presença portuguesa nas Índias de Castela não a tem, porém, evidenciado para outros portos do reino.

Quanto aos demais destinos de emigração, o apêndice A. 39 revela que a presença nos arquipélagos do Atlântico Norte (Madeira, Açores e Canárias), globalmente pouco significativa, conhece alguma expressão nas décadas de 60 a 80 e um quase desaparecimento nas posteriores, com excepção para os Açores, arquipélago no qual se assinalam entre 1611 e 1620 quatro presenças. Neste espaço insular, as referências às Ilhas Terceira e de S. Miguel são na prática paritárias: ambas com seis menções, sendo, curiosamente, a Ilha do Faial aquela que aglutina maior número de registos: 10, quatro dos quais são comuns a um outro espaço de referência: a Ilha Terceira, o que significa que o agente em causa exercia actuação simultânea nesses dois espaços insulares. Já os arquipélagos do Atlântico Sul, com manifesta representatividade como destino de navegação, surgem, neste universo, como marginais, tendência compreensível à luz do que se conhece das estratégias de exploração destes espaços coloniais.

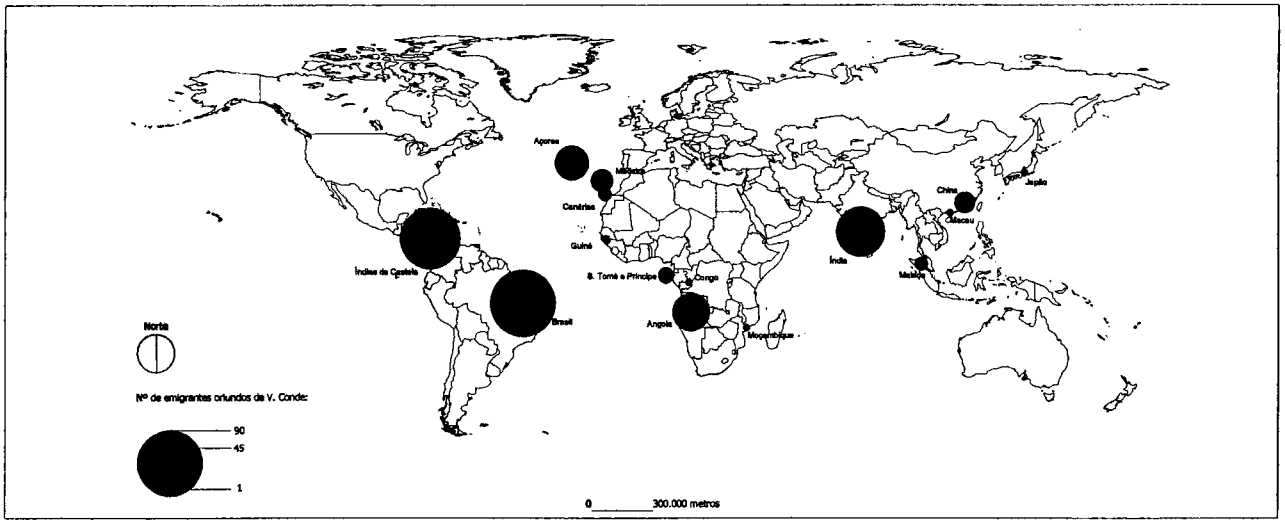
Na costa de África, com referências expressas a Angola, Moçambique e Rios da Guiné, só o primeiro espaço conhece alguma expressão, em particular desde a década de 1610, e com claro reforço na de 1630. Note-se que esta cronologia coincide também com o período de maior instabilidade vivida neste espaço colonial, podendo as referências a indivíduos aí fixados decorrer das próprias campanhas militares em que se envolveram, como vimos já, um número significativo de vilacondenses. Mas poderá corresponder também a alguma viragem nas estratégias de aproveitamento global das suas potencialidades, matéria sobre a qual não dispomos de informações concludentes.

O Oriente parece afirmar-se, nesta amostragem, como um pólo constante de fixação, maioritário nas décadas de 60 a 80 em relação ao Brasil e às Índias de Castela, mas claramente minoritário desde então. Note-se, de resto, que a partir de 1610, as linhas de evolução destes dois blocos espaciais, Oriente e Américas, são tendencialmente contrárias. Avaliando as áreas concretas de fixação no Oriente, destaca-se a prevalência do Estado da Índia, sendo de assinalar uma notória presença em Goa e em Cochim (6 e 5 referências, respectivamente)[456], mas também aquelas recenseadas, desde 1580, em Malaca, Macau, China e Japão, num claro acompanhamento dos percursos comerciais portugueses no Oriente (cf. fig. 22).

A despeito da representatividade dos números totalizados por estes espaços orientais, são, sem dúvida o Brasil, com 90 menções, e as Índias de Castela, com 75, os pólos de atracção privilegiados e claramente maioritários, desde a década de 80, no caso

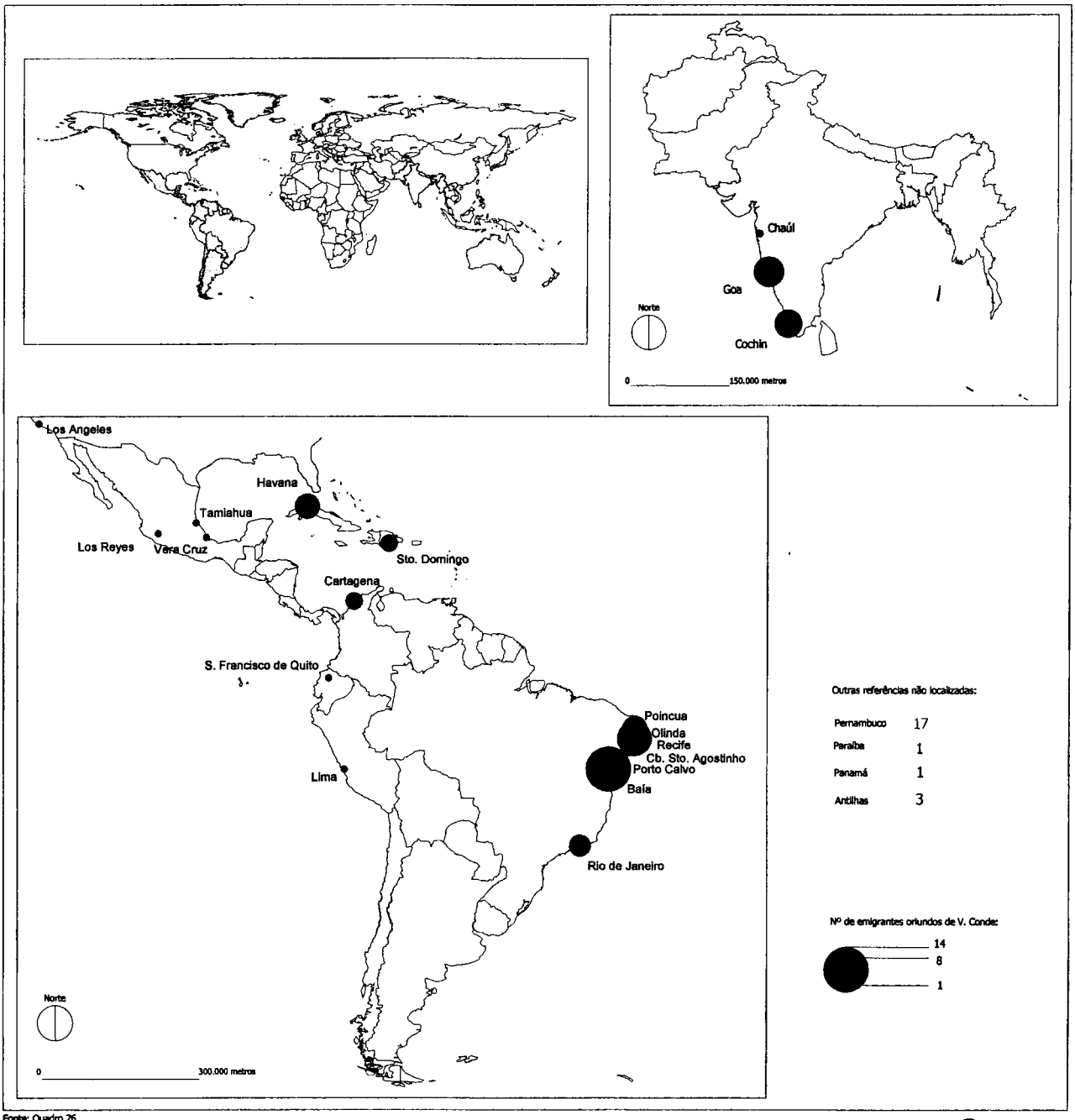
[456] As restantes menções à Índia não especificam locais concretos de fixação.

Figura 22 - Rotas de emigração (1560 - 1620)



Fonte: Quadro 76

Pólos de fixação ultramarina (1560 - 1620)



Fonte: Quadro 76

FLUP
SOI/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

do Brasil e, de 90, no das Índias Castelhanas. Em termos de locais concretos de fixação, apontam-se, no Brasil, a capitania de Pernambuco como absorsora da maior percentagem de residentes no Brasil (33 em 52 menções específicas a localidades de residência, ou seja, 63,5% das menções) destacando-se, nesta, alguns topónimos, nomeadamente Olinda, com 8 menções específicas, o Cabo de St° Agostinho, Recife, Porto Calvo e a freguesia de Poínqua, onde se refere a exploração, por vilacondenses, de um engenho de açúcar, enquanto Paraíba é citada apenas uma vez, em 1615. Só a cidade da Baía se aproxima, com 14 menções, dessoutro número, 11 das quais referenciadas desde 1600, figurando o Rio de Janeiro apenas desde 1606 e com apenas 3 menções. Um pedido feito em 1605 pela Casa da Misericórdia de Vila do Conde, visando a conclusão das obras da igreja, e dirigido à comunidade fixada na cidade da Baía de Todos os Santos confirma a concentração, nessa área e período, de naturais daquela vila[457].

Os pólos de fixação referidos, e a apetência pelas áreas citadas, não só acompanham a consabida precoce e intensa ocupação do Brasil a partir da capitania de Pernambuco e da linha costeira, como também as posteriores progressões para Sul e para o interior[458]. Do mesmo modo, a significativa quebra observada no gráfico 79 na década de 1620, consequente, embora, da falta de representação exaustiva dos actos notariais, não pode ser alheia ao clima de instabilidade e de confrontos militares vivido, na própria capitania de Pernambuco, na sequência das investidas holandesas.

Quanto às Índias de Castela, as menções expressas a localidades de fixação apontam as Antilhas como o pólo mais significativo, com 7 referências, 4 das quais especificamente a Havana; o México, com 5 referências (Vera Cruz, Los Angeles, St° Domingo e Tamiahua); o Perú, também com 5, uma das quais a Lima; Cartagena, na Colômbia, com 2 e, por fim, o Panamá, o Equador (Quito) e as Honduras (Trujillo)[459], todas com uma menção. Três menções globais à "Nova Espanha" conclui o enunciado específico que a documentação apresenta, o qual se projecta na figura 22.

Fazendo incidir sobre estes dados uma leitura cronológica, apresenta-se como mais precoce a emigração para as Honduras, desde 1558, para as Antilhas, desde 1560, e para o Perú, com menções desde 1598. As restantes áreas são referidas desde 1600 e, no caso da "Nova Espanha", área que compreende, na toponímia coeva, a fatia do continente americano que vai do istmo de Tehuantepec até à "Terra Firme", Colômbia e Venezuela, incluíndo algumas das zonas mineiras fronteiriças, mas que é com frequência confundida,

---

457 A.D.P. - Fundo Notarial, 1° cart., 1ª sr., lv. 24, fl. 6-6v.

458 Quanto a estas questões, que cremos não ser pertinente desenvolver, por conhecidas, vd., entre outros, COUTO, Jorge - *A construção do Brasil*, Lisboa, Ed. Cosmos, (1995) e JOHNSON, Harold e SILVA, M. Beatriz Niza da - *O império luso-brasileiro. 1500-1620*, vol. 6 da "Nova História da Expansão Portuguesa", dir. Joel Serrão e A.H. Oliveira Marques, Lisboa, Ed. Estampa, 1992.

459 A menção que atribuímos a esta área de colonização refere-se especificamente à cidade de Trujillo, topónimo que é igualmente identificável na Colômbia, Perú e Venezuela. A data do óbito a que se reporta, 1558, fez-nos, porém, apontar como mais provável a sua localização nas Honduras, pela sua proximidade da área de fixação então dominante: as Antilhas. Não será, no entanto, de excluir o Perú como probabilidade.

em documentação institucionalmente menos precisa, com todo o espaço continental de conquista, apenas surge referida, enquanto tal, na nossa documentação, desde 1630. Este elenco patenteia, de novo, a evolução conhecida para os destinos de emigração preferenciais para as Índias Castelhanas, com uma primária e intensa fixação no Mar das Antilhas e uma progressiva ocupação do espaço continental incluíndo a costa do Pacífico, em particular o Perú, em directa associação com a cronologia de exploração das minas da prata.

De notar, ainda, a partir da representação cartográfica dos dados, o facto de a maior parte das localidades mencionadas se situar junto à costa, com excepção do Quito, e a circunstância de acompanhar, globalmente, os rumos de navegação atrás apontados. Estas constatações prendem-se, directamente, com duas outras vertentes de análise que importa equacionar: a das profissões exercidas por aqueles que emigram e a das vias de fixação, matérias de que a seguir trataremos.

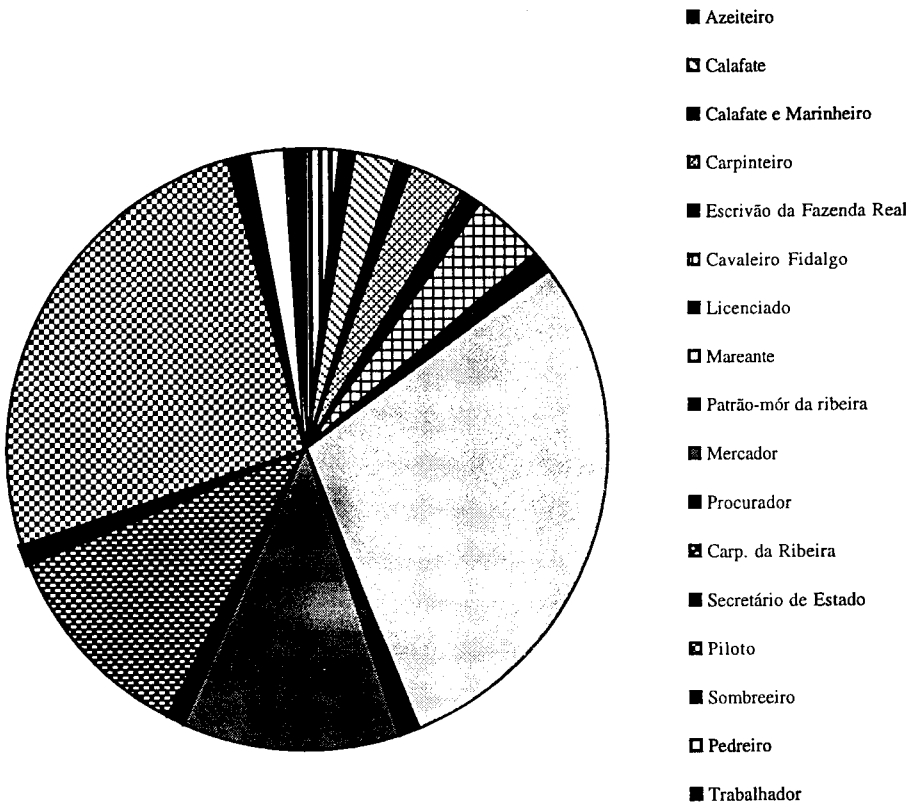
A primeira aproximação encontra-se condicionada pelas pouco abundantes referências a desempenhos ou estatutos profissionais desses emigrantes. Os dados coligidos encontram-se sistematizados nos quadros 77, 78 e 79, apontando os primeiros para uma específica distribuição de quadros profissionais por espaços geográficos e cronológicos, enquanto o terceiro referencia actividades económicas, expressas ou depreendidas, a que o grupo em análise se encontrava ligado.

A distribuição que ensaiámos nesses quadros aponta alguns traços que importa salientar. Atentemos, desde já, nos totais obtidos pelas profissões referenciadas. Os grupos de maior representatividade numérica integram pilotos, mareantes e mercadores, logo seguidos dos carpinteiros da ribeira e calafates. Em suma, estamos perante a presença maioritária dos segmentos que sabemos ser dominantes na estrutura social da vila, aqueles ligados ao comércio, navegação e construção naval. Com efeito, apenas os agentes directamante ligadas a tarefas de navegação somam cerca de 54% do total, enquanto os ligados à construção naval ostentam uns significativos 11% e os agentes de comércio uns expressivos 12%. Em conjunto, estes segmentos que definimos, até agora, como lideres na vida económica da vila detêm, de *per se,* 77% do grupo daqueles que conhecemos como residentes em espaços ultramarinos, o que os coloca também em posição de destaque nestoutra área nuclear da expansão ultramarina portuguesa. Aquilo que importa destacar é, pois, que não são os segmentos minoritários ou menos expressivos da estrutura socioprofissional interna que buscam na emigração novas oportunidades, mas ainda aqueles que pertencem a grupos profissionalmente maioritários. Saber se este facto decorre de conjunturas de crise vividas no sector, ou de estratégias de promoção e ampliação de actividade, utilizando-se, para tanto, o espaço territorial ultramarino, é algo que decorrerá de uma exposição que tenha em conta as motivações presumíveis deste fenómeno. Centremo-nos, por ora, nos restantes grupos representados.

Note-se que, em conjunto, aqueles que parecem associar-se ao desempenho de ofícios mecânicos, excluídos os directamente ligados à construção naval, não excedem os 8 indivíduos, meros 8% desta amostragem, enquanto que, de novo, os cavaleiros fidalgos, e aqueles ligados ao exercício de cargos públicos, com reconhecidas extensões a outras actividades rentáveis exercidas em proveito próprio, conhecem algum significado, expresso nos 8% que anexam. A representatividade relativa destes grupo encontram-se expressa no gráfico 80.

Gráfico 80

Fixação no Ultramar. Distribuição profissional



Fonte: Quadros 77 e 78

Quando ensaiada uma distribuição cronológica dos dados (cf. quadro 77) resulta inequívoco que o fluxo de emigração é engrossado desde a década de 90, para tal contribuíndo decisivamente as aportações dos mareantes, grupo em que 25 dos 29 contabilizados são registados desde esse período, e dos pilotos, em que algo de semelhante acontece com 17 dos 26 mencionados. Esta tendência é, de resto, seguida pelos segmentos dos oficiais mecânicos e daqueles ligados à construção naval, facto que delineia as linhas ascensionais desenhadas a partir dessa década.

Quadro 77

Fixação no Ultramar - Distribuição profissional por décadas

Profissões Estatutos	1560-1570	1571-1580	1581-1590	1591-1600	1601-1610	1611-1620	1621-1630	1631-1640	Total	%
Alfaiate			1		1				2	2
Azeiteiro								1	1	1
Calafate								2	2	2
Calafate e Marinheiro						1			1	1
Carpinteiro				1				2	3	3
Carp. da Ribeira				1	5	2		3	11	11
Cavaleiro Fidalgo		2	2						4	4
Escrivão da Fazenda Real					1				1	1
Licenciado					1				1	1
Mareante	3	1		5	5	9		6	29	29
Mercador		2	3	3	3	1			12	12
Patrão-mor da ribeira						1			1	1
Pedreiro				1				1	2	2
Piloto		1	8		4	6	6	1	26	26
Procurador				1					1	1
Secretário de Estado				1					1	1
Sombreeiro						1			1	1
Trabalhador					1				1	1
Total	**3**	**6**	**14**	**13**	**21**	**21**	**6**	**16**	**100**	**100**

Fontes: A.D.P. Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.; Fundo Paroquial. V. Conde. Óbitos, Lv. 1 e 2; Fundo Monástico - Lv. 4801
A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra, proc. 1979/8026; A.S.C.M.V.C.- *passim*
A.G.I., Indif., 2074, n.22; Contrat., 5576, n. 21; 384, n. 1, r. 10; 513B, n. 4, r. 6; 941B, n. 12; 273, n. 13; 5317, n. 1, r. 38; 237, n. 3, r. 1; 526, n. 1, r. 1; 506, n. 5; 950, n. 28; 523, n. 16; 313A, n. 2

A questão que com pertinência se coloca é a da possível articulação destes dados com o contexto de crise vivida no sector das navegações, desde a década de 90, na globalidade do reino, e averiguada no universo interno da vila a partir das tendências salientes do estudo do número de náuticos e do movimento das navegações ultramarinas que efectuámos em II.A.3.2. e no capítulo referente às rotas de navegação (II.B.1.1.). Será a tendência que agora identificámos uma consequência desses mesmos contextos, drenando para o exterior contingentes de navegadores cujas expectativas profissionais e sociais não encontravam já resposta no próprio reino? Assim se compreeenderia que

aqueles que eram, basicamente, técnicos de navegação, passem a buscar outras oportunidades em áreas de intervenção económica que se prendem com a fixação, e já não com as navegações ultramarinas.

A curva definida pelo número de oficiais de construção naval poderá colher de idênticas explicações, tanto mais se atendermos ao já exposto sobre os níveis de actividade dos estaleiros da vila e acerca da projecção, no exterior, desse grupo profissional[460]. Diversa parece ser a situação dos mercadores, com extensões ultramarinas compreensivelmente reconhecidas desde a década de 70 e até 1620, ou com os cavaleiros fidalgos, cuja presença na amostragem incide nas primeiras décadas consideradas.

Quadro 78

Fixação no exterior - Distribuição profissional por áreas

Profissões/ Estatutos	Arquipélagos do Atlântico Norte	Arquipélagos do Atlântico Sul	África	Oriente	Brasil	Índias de Castela	S/I	Total	%
Alfaiate		1			1			2	2
Azeiteiro						1		1	1
Calafate					1	1		2	2
Calafate e Marinheiro						1		1	1
Carpinteiro				1	2			3	3
Carp. da Ribeira			1		4	5	1	11	11
Cavaleiro Fidalgo	3			1				4	4
Escrivão da Fazenda Real					1			1	1
Licenciado					1			1	1
Mareante	1	1	1	2	6	10	8	29	29
Mercador	4		1		5	1	1	12	12
Patrão-mór da ribeira					1			1	1
Pedreiro					2			2	2
Piloto	3	1	3	5	3	7	4	26	26
Procurador					1			1	1
Secretário de Estado				1				1	1
Sombreeiro					1			1	1
Trabalhador						1		1	1
Total	**11**	**3**	**6**	**10**	**29**	**27**	**14**	**100**	**100**

Fontes: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.; Fundo Paroquial. V. Conde. Óbitos, Lv. 1 e 2; Fundo Monástico - Lv. 4801
A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra, proc. 1979/8026; A.S.C.M.V.C. - *passim.*
A.G.I., Indif. 2074, n. 22; Contrat., 5576, n. 21; 384, n. 1, r. 10; 513B, n. 4, r. 6; 941B, n. 12; 273, n. 13; 5317, n. 1, r. 38; 237, n. 3, r. 1; 526, n. 1, r. 1; 506, n. 5; 950, n. 28; 523, n. 16; 313A, n. 2.

A distribuição espacial dos mesmos dados, apresentada no quadro 78, esclarecerá, porventura, esta última tendência. Com efeito, três dos quatro cavaleiros

[460] Vd. capítulo sobre construção naval (II. A. 1.4.).

fidalgos localizam-se nos arquipélagos atlânticos, nomeadamente nos Açores, espaços que aglutinam um maior número de referências, precisamente nas décadas referenciadas. Quanto aos mercadores, agentes nucleares de companhias com extensões ao reino e mesmo a outros espaços ultramarinos e europeus, destacam-se, também eles, desde cedo na nossa amostragem e numa multiplicidade de espaços comericais: Madeira, Canárias, Angola, Brasil e Índias de Castela. O carácter predominantemente mercantil das economias dos espaços coloniais portugueses, e a intensa participação de toda a comunidade mercantil do reino no tráfico de escravos, que de Angola se estende ao Brasil e às Índias de Castela explicam, ao que cremos, essas tendências, assim como os números apresentados para cada um destes espaços.

A distribuição geográfica dos dados exprime outras linhas que importa destacar. O Brasil e as Índias de Castela aglutinam, de facto, o maior número de agentes que são, na documentação, identificados como mareantes e como oficiais ligados à construção naval: 16 em 29 mareantes e 12 em 14 calafates e carpinteiros da ribeira aí se situam. Já o grupo dos pilotos dissemina-se segundo uma diferente orientação, sendo notória a sua presença quer em África, em Angola, quer no Oriente. Destes, apenas 10 em 26 se localizam naqueles outros espaços: Brasil e Índias de Castela, os quais aglutinam, ainda, 7 dos 8 oficiais mecânicos identificados nas fontes.

Quadro 79

Actividades exercidas no Ultramar

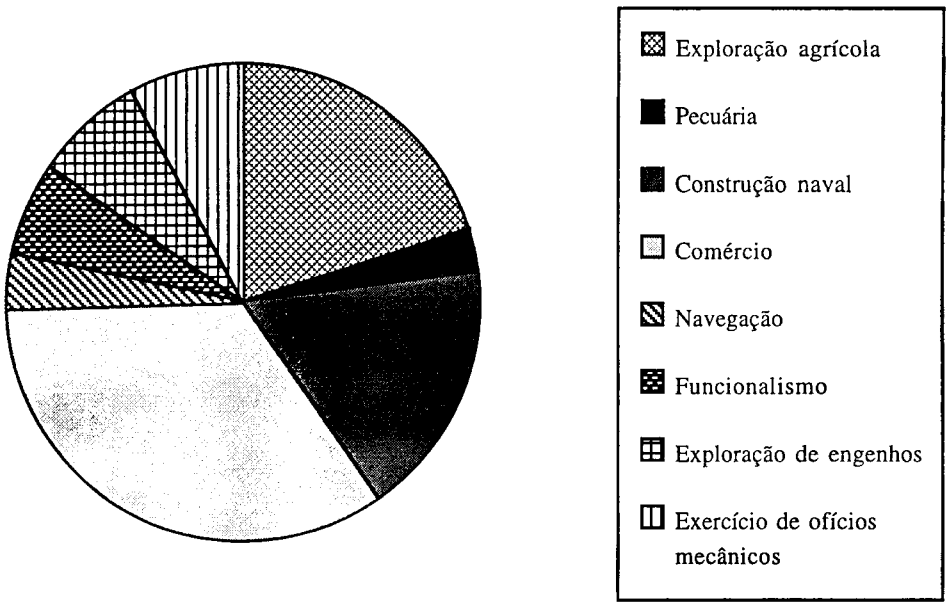
Actividade em exercício	Madeira	Açores	Canárias	S. Tomé	Angola	Oriente	Brasil	Índias de Castela	S.l.	Total	%
Exploração agrícola	2	14								16	20,3
Pecuária								2		2	2,5
Construção naval					1		5	7	1	14	17,7
Comércio	2	3	1		5	2	10	4		27	34,2
Navegação						1		2		3	3,8
Funcionalismo						1	4			5	6,3
Exploração de engenhos							6			6	7,6
Exercício de ofícios mecânicos				1		1	3	1		6	7,6
Total	**4**	**17**	**1**	**1**	**6**	**5**	**28**	**16**	**1**	**79**	**100**

Fonte: Vd. Quadro 78

Atente-se, porém, que as específicas menções a estatutos profissionais não definem áreas de actividade, podendo ocorrer a a alteração *in loco* de prévios estatutos e desempenhos. No elenco pesquisado de documentos são, no entanto, numerosas as situações em que não é possível definir a actividade de efectivo exercício profissional, e outras em que o seu articulado apenas o indicia. Tomando as menções expressas e aquelas deduzidas, foi possível apurar o conteúdo do quadro 79 e gráfico 81.

Gráfico 81

Actividades exercidas no Ultramar



Fonte: Quadro 79

Algo que se torna de imediato notório é a discrepância entre o número recenseado de mareantes e pilotos, 55, e os desempenhos que conseguimos associar, de forma inequívoca, a actos de navageção, apenas 3. O desconhecimento concreto de muitas das actividades de facto desempenhadas constitui explicação a levar em conta, mas aquilo que cremos ser determinante é a efectiva deslocação entre ramos de actividade. Assim, muitos dos pilotos registados surgem ligados a actos de comércio, enquanto que, no universo dos mareantes, sendo globalmente desconhecidas os seus desempenhos económicos concretos, há também ocorrências de desvios em relação à actividade que lhes atribuiu o estatuto com que são referenciados na vila de que são naturais.

Assim, poderemos esclarecer que um dos que surge identificado, na fonte, como marinheiro e calafate se encontrava ligado, em Havana, apenas à construção naval[461]; e que um outro, que é identificado como mareante, na procuração que, a partir de Vila do Conde, requer o retorno dos seus bens, quando defunto, surge identificado como albardeiro no processo de transferência dos bens a partir de Los Reis, no Perú, onde

[461] A.G.I., Contratación, 5317, n. 1, r. 38 e Indiferente, 2074, n. 22.

residia [462]. Estes exemplos parecem confirmar a alteração *in loco* dos prévios estatutos profissionais. Pelo contrário, Bartolomeu Gonçalves, que, em 1558, morre em Trujillo, permanecia marinheiro ao serviço de um Luís del Puerto (talvez do Porto) exercendo, enquanto tal, uma outra actividade paralela: o comércio. Com efeito, entre os bens que se inventariam após a sua morte encontra-se certa quantidade de cacau que negociava[463].

A mesma acumulação de actividades é recenseável noutros casos, como o de Francisco Barroso, que apresentámos já como piloto e mercador envolvido no tráfego de escravos. O processo de transferência dos seus bens, após a sua morte, no ano de 1605, apresenta-o, quer no exercício dessa actividade, de que resulta o envio, para Sevilha, de 8.000 pesos relativos à venda de um carregamento de escravos, mas também como residente no Puerto del Callao, perto de Los Reyes, Perú, onde possuía casa própria, a par de outros investimentos imobiliários[464].

Tendo ainda o quadro 79 como referencial de análise destaquemos, por áreas, os principais eixos de actividade. Aquelas ligadas ao comércio surgem como notoriamente maioritárias, disseminadas, como já notámos, pelos vários espaços coloniais. Mercadores e pilotos, residentes nesses territórios ultramarinos, encarregam-se dessa área de acção, na qual o comércio de escravos com o Brasil e as Índias de Castela assume uma significativa parcela. O considerável peso de desempenhos ligados à construção naval é em tudo coerente com o número de oficiais já identificados. A sua particular presença no Brasil e nas Índias de Castela encontra-se em directa ligação com a necessidade, nesses mercados, desse tipo de prestação de serviços. Lembremos tudo quanto se sabe acerca da dinamização dos estaleiros navais no Brasil, em particular em Pernambuco, como ampliação e alternativa à actividade desenvolvida nos estaleiros do reino, numa época em que as necessidades de construção, nomeadamente para as armadas régias, transcendiam as capacidades e a qualidade de resposta dos estaleiros da Ribeira das Naus, em Lisboa.

Quanto às Índias de Castela, com reconhecido movimento marítimo e comercial, não dispensava abundantes quadros ligados à fábrica naval, em particular para assegurar a manutenção e conserto das numerosas frotas imperiais anualmente enviadas, de forma organizada e calendarizada, para esses espaços. O testemunho de Pedro Ferreira, calafate natural de Vila do Conde, com residência fixa em Havana confirma, de resto, que a actividade aí exercida transcendia a simples reparação naval: "... *he estado y residido en la ciudad de la Havana los dichos doze años husando el dicho oficio de calafate en todas las naos y ocasiones que se oferecian y ultimamente en la fabrica de galeones que se an hecho en el dicho puerto...*" [465].

---

462 A.G.I., Contratación, 941B, n.12.
463 A.G.I., Contratación, 5576, n. 21.
464 A.G.I., Contratación, 384, n.3, r.10.
465 A.G.I., Contratación, 5317, n. 1, r. 38, fl. 1.

Detenhamo-nos, por fim, nas áreas de actuação que se ligam à exploração económica associada ao sector primário, domínio chave das estratégias de povoamento e colonização ultramarinas. Esta área de intervenção conhece três segmentos básicos: a exploração agrícola, indiciada pela posse de bens de raiz rústicos e por referências a contratos de arrendamento e respectivos pagamentos de foros; a criação de gado; e a exploração de engenhos de açúcar. É, de resto, possível localizar, em espaços geográficos, estas formas de intervenção. A primeira regista-se nos arquipélagos da Madeira e dos Açores; a segunda em Índias de Castela, corporizada por dois colonos que, possuíndo fazendas de gado, também o negociavam nesses espaços de colonização; a terceira, naturalmente, no Brasil, onde, na freguesia de Poínqua, na capitania de Pernambuco, Gaspar Fonseca Carneiro possuía um engenho de açúcar, onde igualmente trabalhavam indivíduos naturais de Vila do Conde e arredores.

Centremo-nos no significado da extensão da colonização agrícola, em particular no arquipélago dos Açores, a qual assume, aí, um muito maior significado do que no da Madeira. Com efeito, ela surge associada à presença de algumas casas senhoriais da vila que aí possuíam propriedades, nomeadamente os Bicudos, os Gaios e os Folgueiras. Vê-se, de facto, que Pedro e António Bicudo, André Afonso Folgueira, Vicente Folgueira, Manuel Folgueira (tio e sobrinho) e António Martins Gaio são nomes salientes desta dinâmica.

A destacar, destas notícias, a fixação geracional nesses espaços. António Bicudo, filho de Pedro Bicudo, cobra, na Ribeira Grande, na Ilha de S. Miguel, rendas de bens que pertenceram já a Catarina Bicuda, sua bisavó[466]; enquanto Manuel Folgueira é filho de André Afonso Folgueira e Mecia Folgueira, aí anteriormente residentes, cujos bens herdou em parte[467]; e António Martins Gaio é genro de Vicente Folgueira[468], também ele herdeiro daqueles e possuidor de bens rústicos na Ilha do Faial. O que se pretende sublinhar é que a popriedade de casas, fazendas e moínhos nesses espaços, referenciada desde a década de 60 de Quinhentos, não parece corresponder a estratégias de investimento e fixação nesse arquipélago, antes decorre da transmissão, por herança, de bens e propriedades de remota geração. De resto, alguns dos documentos coligidos remetem para a venda desses direitos de propriedade, atendendo às dificuldades de cobrança dos seus rendimentos[469]. Isto é, a sugerida fixação no arquipélago dos Açores aponta, por vezes, para administração delegada de bens e regista estratégias de desistência no que se refere à fixação nesse espaço ultramarino.

O mesmo parece ocorrer na Madeira, a julgar por um instrumento de venda, de Cristóvão Mendes de Vasconcelos e sua mulher, Maria de Lugo, a Gaspar de Teive,

---

466 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1ª sr., lv. 14, fl. 129v.-132.
467 Idem, 3ª sr., lv.1, fl. 87- 89.
468 Idem, 1ª sr., lv. 4, fl. 201-203.
469 Idem, 1ª sr., lv. 14, fl. 40-43v.

por intermédio de seu irmão, António de Teive, compreendendo parte da fazenda que possuiam, na Ribeira Brava, os seus sogros e pais, Álvaro de Lugo e Maria Rodrigues, a qual herdaram, por sua vez, de Jerónimo Rodrigues e Graça Dias[470]. A transmissão geracional de bens de ancestral propriedade e a desistência da sua posse são, de novo, vectores salientes deste contrato, que envolve, como vimos, uma das mais prestigiadas famílias ligadas à exploração da cana sacareira e ao comércio do açúcar da Madeira, os Teives, cuja presença é também reconhecida em Vila do Conde, onde possuíam bens de raiz urbanos.

Já a menção à exploração de engenhos de açúcar por agentes da vila é mais tardia e episódica. Em 1612 regista-se a recepção de um legado testamentário no valor de 600.000 reais, deixado por um Manuel Nunes, ex-proprietário do Engenho "Os Três Reis Magos", na Capinariba (sic), capitania de Pernambuco[471], e em 1620 Gaspar da Fonseca Carneiro é citado, de igual modo, como proprietário de um engenho, no outeiro de Poínqua, da mesma capitania[472]. Em 1647, as suas filhas, já residentes em Vila do Conde, requerem o pagamento de dívidas e a remissão do procedido da venda de todos os bens de raiz possuídos pelos seus pais na capitania de Pernambuco, referindo-se, em particular, o engenho da Pindova[473], podendo este corresponder ao antes citado, ou evidenciar a posse de vários engenhos, cumulativa ou sequencialmente.

Na mesma área de actividade, correspondente ao sector primário, integram-se os dois casos registados de envolvimento na criação de gado, desta feita na América Espanhola. Ambos localizados perto das cidade de Los Angeles e Vera Cruz, no Perú, referem-se a dois momentos diferentes, 1591 e 1614. No primeiro desses registos menciona-se a posse de uma fazenda de gado, em Malacate, por Baltasar Pires, o qual residia nesse espaço colonial há mais de 15 anos[474] e, no segundo, idêntica propriedade é depreendida, envolvendo, desta feita, Domingos João, natural de Vila do Conde e residente em S. João de Chocoman[475].

De qualquer uma das actividades, navegação, comércio, construção naval, exploração agrícola, criação de gado ou produção e transformação de cana sacareira resultam bens e níveis de fortuna cuja dimensão importa aferir. Sendo difícil apreender a sua totalidade, há, todavia, alguns índices a que poderemos recorrer, nomeadamente aqueles disponibilizados pelos valores mencionados nas procurações para cobrança de bens ou nos inventários de bens de defuntos. Pelo carácter fragmentário desses dados não se nos afigura pertinente delinear qualquer quadro que procure sistematizar, por ramo de actividade, valores médios desses eventuais retornos. Não contámos, de igual modo, com

---

470 Idem, 1ª sr., lv. 2, fl. 51 - 52v.
471 Idem, 3ª sr., lv. 7, fl. 75-76v.
472 Idem, 3ª sr., Lv. 15, fl. 124-125v.
473 Idem, 4ª sr., lv. 4, fl. 16v.-18v. e 20v.-24.
474 A.G.I., Contratación, 237, n. 3, r. 1.
475 A.G.I., Contratación, 526, n. 1, r. 1.

menções a envios episódicos de dinheiro para dotação de familiares, provimento de suas casas e famílias, e nem sequer com aqueles correspondentes a parcelas pouco significativas de heranças, pelo facto de nenhum destes indicadores nos revelar níveis objectivos de fortunas adquiridas.

Quanto aos restantes, as áreas coloniais melhor documentadas são, sem dúvida, o Brasil e as Índias de Castela. Neste espaço, os autos de bens de defuntos constituem documentação privilegiada para a avaliação dos montantes globais que se transferem para o reino. A variabilidade dos totais impera, definida em função quer da actividade exercida, quer dos anos de fixação ultramarina. Isso mesmo se depreende do enunciado dos casos estudados:

1. Em 1560, Bartolomeu Gonçalves, mareante, efectivo agente de navegação, havia granjeado apenas cerca de 50 pesos, ou seja, 400 reales castelhanos, equivalentes a cerca de 14.000 reais[476]. Destes, reverteram aos seus herdeiros, depois de descontados gastos com funeral e processos administrativos, cerca de 26 pesos, correspondente a 53% do montante total[477].

2. Em 1606, da morte de Manuel Alvares, também mareante, resulta, dos bens inventariados, um total de 2578 reales castelhanos, ou seja, cerca de 91.000 reais[478]. Aos seus herdeiros chegaram apenas 1244 reales, 48,3% do valor base.

3. Em 1603, Marcos Pires, conhecido em Vila do Conde como mareante, mas apresentado na documentação das Índias como albardeiro, teria, em bens e fazenda, o equivalente a 189.630 maravedis, isto é, cerca de 80.000 reais. Diz-nos a documentação que se teria ausentado da vila havia muitos anos, sem, todavia, os quantificar[479].

4. Em 1597, Francisca Fernandes, viúva de Domingos Luís, carpinteiro da ribeira, efectua uma procuração para que recebam, na Casa da Contratação de Sevilha, uns 1162 reales castelhanos, cerca de 41.000 reais, para aí transferidos por óbito de seu marido[480].

5. Em 1613, totalizavam os bens de Gonçalo Fernandes, sem profissão mencionada, escassos 59.154 maravedis, o equivalente a cerca de 25.000 reais, dos quais recebe sua mulher e mãe, na ausência de descendentes, 57.785 maravedis[481], valor que corresponde a 97,7% da totalidade.

6. Em 1591, após a morte de Baltasar Pires, proprietário de uma fazenda de gado, apura-se, da venda de seus bens, cerca de 1200 pesos, ou seja, aproximadamente

---

476 Para o estabelecimento desta equivalência seguimos a informação prestada pela própria documentação que atribui ao peso, moeda a que habitualmente se referem os documentos, o valor de 8 reales. Para a correspondência entre reales castelhanos e reais portugueses seguimos Frédéric Mauro - *Portugal, o Brasil e o Atlântico*, vol. II, pp. 157 e segts., que faz corresponder a um reale castelhano, 35 reais e 2 ceitis. As restantres conversões serão efectuadas segundo a mesma base de cálculo.

477 A.G.I., Contratación, 5576, n. 21.

478 Idem, 273, n. 13.

479 Idem, 941 B., n. 12.

480 A.D.P. Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart.,1ª sr., lv. 21, fl. 10v.-13.

481 A.G.I., Contratación, 513 B., n. 4, r. 6.

340.000 reais. Destes apenas chegam a Vila do Conde 750 pesos, correspondente a 62,5% do valor base. Encontrava-se o defunto a viver nas Índias de Castela há mais de 15 anos[482].

7. Em 1626, Domingos João, aparentemente ligado à mesma actividade, teria acumulado bens num valor claramente inferior, 372 pesos, ou seja, cerca de 105.000 reais[483].

8. Em 1630, Francisco Barroso, reconhecido piloto vilacondense, ligado ao comércio de escravos com destino às Índias de Castela, depois de ter enviado para Sevilha letras no valor de 8000 pesos (cerca de 2.250.000 reais), resultantes da comercialização de uma carga de escravos, morre no Perú, tendo aí deixado bens no valor de 2500 pesos (cerca de 700.000 reais). Destes, recebem os seus herdeiros apenas 667 pesos, isto é, só 26,7% do total[484].

9. Já em 1617, os herdeiros de Francisco João, que cremos ser piloto, dão quitação de 4.000 cruzados, 1.600.000 reais, da herança que ficara por sua morte, a qual ocorrera na cidade de Córdoba, no reino do Perú. Desconhecemos se tal montante se refere a bens pessoais aí existentes, ou ao procedido de alguma outra eventual armação de escravos[485].

Da exposição casuística, que consideramos relevante para a elucidação precisa desta problemática, algumas ideias parecem poder sublinhar-se. Em primeiro lugar, parece claro que o desempenho de simples funções de navegação ou de ofícios mecânicos não gera fortunas consideráveis. Note-se que os valores de retorno mais elevados se encontram associados, quer ao exercício de actividades ligadas ao sector primário, nomeadamente à criação de gado, quer ao comércio, em particular às armações de escravos.

Em segundo lugar, e pelo que se infere das diferenças apresentadas entre valores totais apurados e valores de retorno ao reino, os níveis de riqueza acumulados não têm uma directa projecção nos benefícios que deles se poderão colher no reino. Com efeito, do cotejo dos dados acima apresentados, e excluindo o caso, porventura excepcional, de Francisco Barroso, fica claro que os valores de reembolso corresponderiam, com frequência, a montantes próximos dos 50% a 60% do total. Pretendemos dizer com isto que, quando avaliados os retornos e a sua projecção na vida económica e social de Vila do Conde, têm que ser considerados estes desfazamentos. As diferenças, resultantes dos gastos com o processo de transferência de bens e dos mecanismos burocráticos envolvidos, devem-se ainda a gastos com a doença que causa o óbito e com os procedimentos fúnebres normais em tais ocorrências, previstos por vezes

---

[482] Idem, 237, n. 3, r. 21.
[483] Idem, 526, n. 1, r. 1.
[484] Idem, 384, n. 3, r. 10. A perda de cerca de 75% dos bens deve-se a uma penalização legal de que adiante falaremos.
[485] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 30, fl. 19-21.

em testamento prévio. Note-se, de resto, que a estes valores, mencionados nos autos de bens, se deveria subtrair ainda a comissão, que desconhecemos, praticada pelos mediadores que viabilizam a sua efectiva cobrança em Sevilha e entrega em Vila do Conde aos familiares.

Confrontemos os montantes mencionados com aqueles que pudemos apurar para outros espaços coloniais, começando pelo reino do Congo, onde, em 1615, Sebastião Gonçalves Colão deixa, após a sua morte, bens no valor de 425.000 reais, os quais, cobrados por Tomé Pires Miela, piloto, revertem a favor de seus pais[486].

É, todavia, no Brasil, que se registam as maiores fortunas, ainda que apenas calculadas por indicadores indirectos. O enunciado de ocorrências esclarecerá o que dizemos:

1. Em 1612, D. Isabel de Carvalho envia, de Pernambuco, a suas irmãs, moradoras em Vila do Conde, 600.000 reais que seu marido, e tio delas, lhes deixara em legado testamentário. Presume-se, do exposto, que esta corresponderia a uma pequena verba da imensa fortuna que possuíria o defunto, Manuel Nunes, proprietário do engenho "Os Três Reis Magos". Estes Nunes e Carvalho são, de resto, nomes de famílias de cristãos novos que vimos serem visados pelos processos da Inquisição de que já falámos[487], pelo que não excluímos, neste caso, essa provável associação.

2. Em 1619, Maria Coelha, filha de Manuel António e Maria Coelha, defuntos, ex-residentes na Baía de Todos os Santos, é dotada pelo seu tutor, para entrada em religião, com 690.000 reais do conto de réis que lhe cabia de legítima por morte de seus pais. Desconhecemos o número total de descendentes, não nos sendo assim possível calcular o valor total da fortuna. O montante apresentado funciona, pois, como meramente indicativo da fracção de um total que desconhecemos[488].

3. Em 1647, as duas filhas e herdeiras de Gaspar da Fonseca Carneiro, um dos já citados donos de engenho na capitania de Pernambuco, passam procuração para cobrança dos bens que aí ficaram por óbito de seus pais, neles entrando, quer o procedido da venda do referido engenho e demais fazenda e bens de raíz, quer as dívidas por saldar. Entre estas cita-se a contraída por um outro proprietário de engenho, no valor de 12.000 cruzados, ou seja, 4.800.000 reais[489]. É facilmente presumível qual seria o valor total da fortuna adquirida.

4. Citemos, por fim, o já mencionado caso de António Francisco do Porto, reconhecido mercador de grosso trato, morador em Vila do Conde, mas residente "*nas partes do Brasil* ". Aquando da sua morte, Maria Folgueira, sua mulher, passa procuração, em 1596, a Marcos Folgueira, seu filho, para cobrança da fazenda, escravos,

---

[486] Idem, 3ª sr., lv. 11, fl. 74-74v.
[487] Idem, 3ª sr., lv. 7, fl. 75-76v.
[488] Idem, 3ª sr., lv. 15, fl. 31v.-33v.
[489] Idem, 4ª sr., lv. 4, fl. 16v.-18v.

dinheiro, letras de câmbio, ouro, prata e bens de raíz que lhe pertencessem[490]. As recomendações que envolvem essa remessa, desde a feitura de seguros ao preferir não arriscar reinvestir em mercadorias, a par do clausulado que prevê a possibilidade de não haver tanta quantidade de letras quantas as necessárias para o envio do total apurado, indicam, com grande probabilidade, a dimensão dos montantes em causa.

5. Lembremos, ainda, que na fortuna pessoal adquirida por Manuel Mendes de Vasconcelos, escrivão da Fazenda Real na capitania de Pernambuco, ao tempo em que a tomaram os holandeses, contavam-se, entre os bens que deixara no Brasil, as casas em que vivia, em Olinda, três outras moradas de casas, a quinta da Rosa, junto a Olinda, um curral de vacas no Rio de S. Francisco e uma roça, na capitania do Rio Grande, contígua à Ribeira do Seara[491]. Em estimativa, essa fortuna, se cobrada sem litígios, orçaria os 5.000 cruzados[492].

Os percursos conhecidos desses bens até a sua efectiva cobrança apontam para uma outra realidade que importa fazer sobressair: a das contingências a que estavam sujeitos móveis e imóveis adquiridos nesses espaços ultramarinos. Em carta de 15 de Agosto de 1665, Diogo Dias da Costa, enviado do Provedor da Casa da Misericórdia para saber da situação dos bens do referido Manuel Mendes de Vasconcelos, parte dos quais pertenciam, por legado, a essa Casa, esclarece: 1°. que, no tempo do ataque dos holandeses, todos os papéis deixados pelo referido escrivão da Fazenda Real se haviam perdido, num momento em que os moradores de Olinda tinham fugido em massa em direcção à Baía, sendo difícil apurar a situação dos seus haveres; 2°. que as casas em que vivera e as casas térreas que lhe eram contíguas tinham sido, então, destruídas, e invadidas pela vegetação; 3°. que as terras que possuía na Capitania do Rio Grande estavam completamente despovoadas, sendo possível que se recomeçassem a povoar, com a crescente busca de terras para pasto e criação de gados; 4°. que o curral de gado que detinha no Rio de S. Francisco tinha sido assenhoreado pelos holandeses, e se encontrava completamente perdido e sem possibilidades de reabilitação[493].

Neste universo restrito de indivíduos com actividade registada no Brasil, sobressaem dois agentes-tipo: aqueles ligados ao comércio de grosso trato, e os que apostaram na exploração de engenhos, duas vias que se prefiguram como responsáveis pela criação das maiores fortunas. De novo dele emergem os Carneiros, os Folgueiras e os Vasconcelos, a par dos cristãos novos, como titulares privilegiados de posições de investimento nos negócios ultramarinos e peças-chave na dinâmica de projecção para o exterior, ao mesmo tempo que surgem como parte do grupo daqueles que maiores

---

[490] Idem, 1ª sr., lv. 19, fl. 135-139v.
[491] A.S.C.M.V.C. - Maço de documentos avulsos. Documento apenso a uma sentença régia sobre a herança de Manuel Mendes de Vasconcelos.
[492] Idem - Lv. 2° de Registos, fl. 36v., 151-152v. e 167v.-168.
[493] Idem - Maço de documentos avulsos, fl. 64-65.

investimentos fizeram, e maiores retornos obtiveram, de práticas económicas que têm o universo ultramarino como espaço de relação nuclear.

Desta amostragem estão, porém, ausentes os níveis intermédios da escala socioprofissional, mercadores de médio trato, agentes de navegação ou ligados à construção naval, ou aqueles associados ao exercício específico de ofícios mecânicos. Os valores angariados por estes indivíduos, oscilantes em função de vivências e contingências particulares, estariam, por certo, longe dos até agora sugeridos. A ideia corrente, aquela que se configura na psicologia colectiva projecta, porém, de forma persistente, grandes expectativas na sorte dos que estão ausentes. Assim ocorre, por exemplo, num processo que envolve um legado testamentário de uma Margarida Antónia, mulher de António Domingues, mareante, ausente do reino há muitos anos, a qual, à falta de filhos, lega à Misericórdia os seus bens. No processo, depois de declarado não se saber se o marido se encontrava vivo ou morto, nem onde parava, afirmam o provedor e irmãos da Misericórdia que criam que o viúvo estaria nas Índias de Castela "... *e tinha muito dinheiro e fazenda de seu...*"[494].

A Misericórdia é, de resto, uma das maiores beneficiárias destes processos, tanto directamente, através de legados testamentários de defuntos, ou de legados em vida daqueles cuja sorte no exterior era sobejamente bafejada para poderem disponibilizar parte dos seus bens para uma instituição de assistência que de igual modo lhes assegurava prestígio e reconhecimento social; como indirectamente, motivando a falta de descendentes, devido às ausências prolongadas e a consequente instituição de capelas ou o legado de bens que tinham a Misericórdia como administradora ou directa proprietária. Destas, e de outras implicações internas da fixação prolongada no exterior, que agora estudamos, falaremos à frente, ao avaliar o impacto do processo expansionista na vida interna da vila.

Citemos, desde já, porém, algumas ocorrências que apontam precisamente a Casa da Misericórdia da vila como beneficiária e que remetem para dinâmicas cuja génese se colhe em fenómenos de colonização ultramarina, nomeadamente no Oriente. Assim ocorre com a edificação de uma capela na Igreja da Misericórdia, cujo contrato de obra de pedraria é de 1578, a qual Sebastião Alvares da Fonseca, "... *morador que foi nesa villa que falleceo nas partes da Índia manda fazer de seu dinheiro e fazenda* "[495], ou com o vultuoso legado de Amador Carvalho, residente em Cochim com sua família, o qual doa, em testamento, a sua Quinta do Torno à Misericórdia da vila, a par de numerosas outras verbas que deixa a familiares residentes em terra vilacondense[496].

A fortuna deste último afigura-se, de resto, vultuosíssima, se atentarmos nos donativos que destaca da sua terça de alma. Para além de bens imóveis, entre os quais se

---

494 Idem - Col. 1ª, mç. 19.
495 Idem - Papéis pertencentes ao Casal de Ansêde.
496 Idem - Lv. de Capelas e Obrigações (ano 1579), fl. 86 - 89 e Maço de Testamentos Antigos.

situa a referida quinta, contam-se esmolas a instituições religiosas no valor de cerca de 400 xerafins, 300 patacões e 10 pardaos, assim como legados a leigos, familiares e serviçais, que orçam em 300.000 reais e 100 xerafins. Entre os bens que possuía em Cochim, destacam-se, ainda, de entre aqueles discriminados, quatro casas, avultada quantidade de prata, jóias, peças de ouro e nove a dez escravos.

Anote-se, por fim, a doação, em vida, feita por Belchior de Figueiredo, a partir da Índia, "*onde andara muitos anos* ", no valor de 900.000 reais, os quais ele próprio cobrará depois de retornado ao reino e à vila de onde era natural. O valor em causa aponta para a aquisição de uma fortuna muito mais vultuosa, confirmada, de resto, pelos sucessivos investimentos em bens imobiliários, urbanos e rústicos, de que é protagonista aquando do seu retorno[497].

A realidade que aqui se patenteia aponta para um procedimento ordinário no contexto coevo, accionado na altura do envio de bens e heranças a partir do Oriente: a transferência de Misericórdia a Misericórdia dos bens a remeter tendo, no reino, a de Lisboa como epicentro. Belchior de Figueiredo utiliza precisamente a Misericórdia da capital do reino como intermediária para a entrega à de Vila do Conde do referido legado . O documento notarial que referencia este facto sumaria, em paralelo, uma outra realidade que importa destacar: a da dificuldade de cobrança de bens adquiridos e frequentemente deixados, por morte, no Ultramar.

No caso vertente, por embargos do Juiz da Casa da Índia, a cobrança não pôde ser efectuada. Outros processos, em particular os coligidos nos fundos documentais do Arquivo das Índias, em Sevilha, apontam outros factores que determinam a inevitável morosidade dos processos de cobrança. Atente-se, antes de mais, na normalidade processual. Os autos de ocorrência do óbito, inventariação e venda pública dos bens ocorrem no espaço ultramarino em causa, transitando depois para a Casa da Contratação de Sevilha onde, após ser sumariado, se dá sequência efectiva às diligências e, em particular, à publicitação da sua morte no local declarado de naturalidade do defunto. Segue-se a habilitação de herdeiros, com declarações do pároco e das justiças locais, confirmadas notarialmente, cujo sinal é de igual modo confirmado por dois ou três outros notários mais. Transita o processo para o Juízo dos Defuntos em Sevilha, que, depois de avaliado, entrega, por fim, o numerário ao procurador entretanto credenciado para o efeito pela família . A transitação do valor apurado está, por fim, condicionado aos mecanismos de transferência de valores entre espaços nacionais. Acresce a tudo isto que, em casos,

---

[497] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1°cart., 4ª sr., lv. 1, fl. 25v.-27. As aquisições referidas encontram-se disseminadas por vários livros de registo notarial e registadas nos livros de sisas sobre bens de raiz. Delas falaremos aquando da análise das estratégias de investimento de fortunas adquiridas através das ligações ao ultramar.
Doação igualmente vultuosa é ainda a que faz o Dr. Francisco Lopes da Silva, desembargador do Brasil, anterior ao ano de 1699. Trata-se de um legado, em dinheiro, no valor de 675.500 reais a que atrás já nos referimos (A.S.C.M.V.C. - Col. 2ª. Capitais em Dinheiro, mç. 10).

aliás frequentes, de existência de menores, há todo um processo moroso, no reino, de inventariação de bens e nomeação de tutores para esses orfãos.

Como resultado, apurámos, no *corpus* documental referenciado, intervalos cronológicos entre a ocorrência da morte e a conclusão administrativa do processo que oscilam entre os 2 e os 12 anos, sendo o prazo dominante de 5 anos. A complexidade processual pode ainda ser aferida pelo volume atingido pelos referidos processos, de que é exemplo paradigmático o de Francisco Barroso, com 343 folios.

Assim se compreende a declaração de promessa contida num dos livros de registo da Casa da Misericórdia de Vila do Conde, aí registada em 1627:

" *Dizemos Francisco do Couto d'Azevedo e Manoel Ribeiro moradores nesta Villa de Conde que de huma herança que compramos a Catarina Luis Maria Luis e Antonia Luis moradores na freiguesia de Minhotains a qual esta na misericordia de Guoa trazendo a Deus a salvamento a este reino prometemos de esmolla a Sancta Casa da Misericordia desta villa des mill reaes e pera lembrança disto se fes este que logo asinamos em 24 de Março de 627*"[498].

O procedimento aqui plasmado, a venda de heranças cuja efectiva cobrança, por problemática, se afiguraria impossível aos seus beneficiários, é sobremaneira elucidativo das dificuldades inerentes a estes mecanismos, sentidas, em particular, por agregados interiores e agrícolas, que teriam de recorrer, sob comissão, a agentes especializados nesses procedimentos, e cuja mobilidade geográfica facultaria o acesso aos espaços e instituições imprescindíveis para a sua cobrança. Encontramo-nos, de novo, perante o recurso à intermediação nas cobranças como mecanismo fundamental. Sobre ele já nos debruçámos com suficiência.

Delineados os quadros globais de referência para a compreensão da matéria que nos propúnhamos dilucidar, outras questões permanecem por responder, as quais se prendem com os mecanismos legais de fixação que assistem a essa projecção para o exterior; com as motivações básicas daqueles que emigram; com o perfil ou perfis dos emigrantes referenciados; com o tipo de emigração e fixação a que assistimos: individual ou familiar, definitiva ou temporária, gregária ou isolada. Procuraremos, de seguida, aduzir alguns contributos para o esclarecimento destas questões, tentando perceber, antes de mais, quem sai da vila com intuitos de fixação ultramarina.

Dos dados coligidos resulta claro que esse universo é maioritariamente masculino, ainda que possam ser identificados casos de emigração familiar, de que adiante falaremos. Do ponto de vista etário, parecem pevalecer, no grupo dos agentes masculinos, aqueles que saem já em plena maturidade, facto que pode ser aferido pela circunstância de serem casados. Com efeito, no nosso universo de dados, 68% daqueles

498 A.S.C.M.V.C. - Lv. 2° de Registos, folha colada no final do volume.

cujo estado civil é mencionado ou depreendido com segurança, são casados[499]. As consequências em termos de células familiares são óbvias, e interferem com taxas de natalidade; formas de provimento ou falta de provimento de quem fica; abandono familiar; segundos casamentos, resultantes de actos de bigamia; óbitos supostos, mas sem confirmação; práticas de habilitação à cobrança de legítimas daqueles que se crêm mortos. Destas matérias falaremos, porém, na última parte deste trabalho.

Entre os que emigram contam-se também jovens solteiros em busca de novas oportunidades. Este segmento corresponde a 30,6% do universo daqueles cujo estado civil, à data da saída, é expresso ou depreendido. Entre estes, assiste-se, com frequência, à emigração conjunta de vários irmãos, ou de pais e filhos. Alguns exemplos confirmarão o que dizemos. Em 1578, Camila Cardosa, viúva, menciona numa procuração para cobrança de bens, a residência, de seu filho e de um irmão, "nas partes da Índia", onde ocorrera também o óbito de seu marido[500]. Em 1595, os irmãos e sobrinhos de Baltasar e Gaspar, os quais, sendo solteiros, se haviam ausentado para as Índias de Castela havia treze ou catorze anos, sem voltar a dar notícias, requerem a partilha das suas legítimas[501]. Em 1597, Maria Vaz, cristã nova, de 46 anos, referencia a residência de seus dois irmãos, genro e um filho no Brasil, tendo este último ido juntar-se a seus tios, encontrando-se um terceiro irmão nas Antilhas[502]. Em 1601, Gracia de Medeiros, também cristã nova, menciona que Manuel, de 22 anos, Francisco, de 24 e Paulo, de 40 anos, seus filhos, residiam, ao tempo, em Índias de Castela[503]. Em 1607, Salvador Gonçalves e seu filho, Domingos Fernandes, ambos carpinteiros da ribeira, encontravam-se no mesmo espaço colonial. Em 1612, Simião Luís, mareante, requer que o declarem universal herdeiro dos bens de seus pais, já que os seus três irmãos se encontravam há mais de 20 anos ausentes do reino, sem dar notícias, tendo sido declarados mortos abintestados[504]. Em 1616 processo idêntico se desenvolve na sequência da morte, na Índia, de Francisco Dias, casado, Jacome Dias e Cristóvão Dias, todos irmãos[505]. No mesmo ano, Beatriz Francisca, viúva, e Ana Francisca, sua irmã, afirmam-se como únicas herdeiras de Lourenço, Luís, António, Manuel e Pedro, seus irmãos, os quais "... *erão auzentes ha mais de trinta anos e delles não avia novas nem noticias antes se tinhão per mortos e abintestados a ellas soplicantes pertensia suas legitimas...*" [506].

---

[499] Excepcionais são os casos de viúvos, contabilizados em apenas duas menções. Para uma cabal delimitação da representatividade dos números fornecidos, importa que se perceba que os casos em que pudemos apurar o estado civil do emigrado correspondem a apenas 45,6% da totalidade do universo de dados.

[500] A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 8, fl. 44v.-46v.

[501] Idem, lv. 19, fl. 9v.-13v.

[502] A.N.T.T. - *Inquisição de Coimbra*, proc. 1979.

[503] Idem, proc. 8026.

[504] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 7, fl. 30v.-32v. Note-se que estas habilitações a heranças pressupõem serem os ausentes solteiros aquando da emigração, assumindo-se a manutenção desse estado civil, à falta de notícias.

[505] Idem, 1ª sr., lv. 29, fl. 22v.-24v.

[506] Idem, lv. 29, fl. 43v.-45v.

Note-se que em muitos destes casos se explicitam ocorrências de emigração familiar conjunta com um mesmo destino, facto que nos coloca perante estratégias de fixação no exterior, resultando plenamente confirmada a existência de pólos de fixação, onde se criam e fortalecem laços de parentesco e de solidariedade que têm a naturalidade como eixo gregário. Assim se compreende a iniciativa da Misericórdia de Vila do Conde de enviar um procurador a fazer um peditório à Baía de Todos os Santos, cidade onde existia, reconhecidamente, uma significativa comunidade de vilacondenses[507], ou a predominante fixação em Cochim, de naturais desta vila, ou ainda a circunstância de, a partir do engenho de Gaspar da Fonseca Carneiro se promover o casamento, por procuração, entre um indivíduo português que aí trabalhava com uma noiva de S. Miguel de Argivai, freguesia limítrofe do concelho de Vila do Conde[508].

A importância das relações de parentesco, compadrio, amizade e vizinhança, assim como as eventuais redes informais de solidariedade e de acolhimento aos recém chegados deverão ser accionadas para a compreensão deste vector estruturante das formas de fixação, que funcionam, frequentemente também como meio de reagrupamento familiar em espaços exteriores. Com efeito, se os dados até agora apresentados apontam para emigrações de agentes masculinos, outros remetem para a mobilidade de células familiares íntegras, envolvendo, necessariamente, os elementos femininos. Ainda que não identificada no que se refere à emigração para o Oriente ou para as Índias de Castela, essa realidade pode ser confirmada, quer nos espaços insulares da Madeira e dos Açores, onde são detectadas, como vimos, verdadeiras linhagens familiares, quer no Brasil, onde importará determo-nos de seguida.

Referimos já o caso de D. Filipa de Castro, promitente noiva de Manuel Mendes de Vasconcelos, nomeado escrivão dos feitos reais no Brasil, cuja saída do Mosteiro de Stª Clara, onde se encontrava recolhida, providenciada pela respectiva madre abadessa e freiras, visava a sua ida para o Brasil, para aí consumar o prometido casamento com o notável nubente[509], facto que ocorreu, como se comprova por notícias posteriores, sendo referida a existência de um testamento conjunto, redigido em Olinda[510].

Anotemos, em paralelo, três outros casos confirmativos de ocorrências de emigração familiar. Tal é recenseável no caso de Manuel Nunes, proprietário de um engenho em Pernambuco, aí residente com sua mulher, D. Isabel de Carvalho[511]; com a família de Manuel António e Catarina Coelha, ex-moradores na Baía de Todos os Santos, cuja filha, após o óbito dos pais, retorna a Vila do Conde[512]; ou ainda com o já citado

---

507 Sobre esta matéria já nos referimos atrás.
508 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 15, fl. 124-125v.
509 Idem, 1ª sr., lv. 31, fl. 1-3. Retornaremos a este registo aquando da análise do impacto social, na vila, da expansão ultramarina (II.C. 3.3.).
510 A.S.C.M.V.C. - Maço de Documentos Avulsos. Sentença sobre a herança de Manuel Mendes de Vasconcelos.
511 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 7, fl. 75-76v.
512 Idem, lv. 11, fl. 5v.-6v.

Gaspar Fernandes Carneiro, também ele proprietário de um engenho, cuja família consigo residia em Pernambuco, tendo, de igual modo as suas duas filhas, Úrsula Carneira e Eugénia da Fonseca, retornado à vila de origem após o óbito dos seus progenitores[513]. As duas últimas ocorrências referenciadas remetem-nos, de resto, para a existência de um provável modelo de comportamento das descendentes femininas de famílias emigradas, em particular quando detentoras de avultadas fortunas, como acontece, indiscutivelmente, com as duas referenciadas, o qual aponta para o seu retorno ao reino, após o desaparecimento, por morte, das células familiares de integração e à falta de outras que entretanto se constituíssem. A mesma constatação coloca-nos perante um outro *item* de discussão: o que se prende com o tempo de permanência dos agentes emigrados nos espaços de fixação exterior, matéria de que trataremos adiante.

Todos os casos apontados, comprovativos de formas de emigração familiar, situam-se, porém, num segmento cronológico posterior a 1600, e parecem articular-se com formas de colonização perene, associadas à posse de bens fundiários, como é o caso dos engenhos. Cremos faltar-nos base segura para estender estas constatações a períodos anteirores e, particularmente, a formas de fixação articuladas com práticas de comércio ou de exercício de ofícios mecânicos. São, na verdade, muito mais numerosos os exemplos daqueles que, residentes em espaços coloniais, aí morrem sós, ficando as suas famílias no reino.

De resto, a opção por emigração familiar ou individual prende-se também com a idade de quem emigra. Assim, Amador Carvalho, que já citámos como residente em Cochim, filho ilegítimo de um clérigo, emigra jovem e, ao que cremos, solteiro, tendo, porém, família aí constituída aquando da sua morte[514]. De igual modo, Pedro Ferreira, marinheiro e calafate que se fixa em Havana, casa com uma viúva procedente das Canárias e aí desenvolve a sua vida familiar[515], assim devendo ter acontecido com um número significativo daqueles que partem jovens e permenecem 15, 20, 30 anos sem dar notícias, sendo declarados pelas autoridades locais como mortos e, à falta de outras informações, solteiros, o que garante aos seus ascendentes ou colaterais a possibilidade de se erigirem como herdeiros de suas legítimas, ou de outros bens que lhes pertençam na vila.

Outra das situações que importa não esquecer, e que interfere directamente com a matéria de que agora tratamos, é a da emigração individual que pressupõe uma família que fica no reino, constituindo-se depois segundas células familiares nesses outros espaços, alicerçadas em práticas de bigamia. Destas ocorrências falaremos com maior pormenor na última parte desta dissertação. Note-se, de resto, que, a partir dos tempos de ausência declarados nos processos a que nos foi possível aceder, e dos quais resultava,

---

513 Idem, 4ª sr., lv. 4, fl. 16v.-18v. e 20v.-24.
514 Cf. A.S.C.M.V.C. - Maço de Testamentos Antigos. Testamento de Amador Carvalho.
515 A.G.I. - Contratación, 5317, n. 1, r. 38 e Indiferente, 2047, n. 22.

com frequência, a morte sem retorno ao reino, estes emigrantes individuais passariam mais tempo longe da sua família, do que com ela, embora isso não correspondesse, por norma, a um abandono efectivo dos familiares que ficam. Com efeito, um levantamento das ocorrências em que os períodos de ausência, ao tempo em que se formula determinado testemunho, são identificados, apontam para afastamentos muito prolongados, quando não definitivos. Assim, são sete as alusões a ausências que se situam entre os 4 e os 10 anos; cinco as que as colocam entre os 11 e os 15 anos; seis as referentes ao intervalo de 16 a 20 anos de ausência; três as que mencionam saídas há mais de 20 anos e oito as que apontam para mais de 30 anos. Registam-se, além destas, 32 referências a períodos não contabilizados, mas que se dizem ser de " muitos anos". Os casos de óbitos ocorridos no ultramar apontam também para actos de emigração que acabam por ser, intencional ou acidentalmente, definitivos.

Há também aqueles que voltam, ou com fortunas muito consideráveis, como ocorre com o já citado Belchior de Figueiredo, retornado da Índia, e as filhas dos emigrados para o Brasil que já identificámos, ou impulsionados pelo infortúnio, como se documenta no caso de António Manuel, mareante, que, depois de desbaratados os bens de que fora provido para as Índias de Castela, retorna ao reino para de novo se aventurar na gesta da fixação ultramarina[516]. Um pedido de autorização ao juiz ordinário da vila para se poder vender umas medidas de pão apresenta algumas das consequências decorrentes dessas estratégias. O seu teor é o seguinte: "*Dis Catarina Velha molher de Antonio Manuell mareante morador nesta villa que ho dito seu marido foi pera as Indias de Castella avera dezouto annos e neste tempo que avera nove annos veo a esta villa e a sua caza todo desbaratado sem couza allguma e se tornou pera as ditas* ..... * *nestes dezouto annos a não tem provido* ..... * *gastou muito pera se tornar a ir buscar vida...*"[517]. Neste caso, ao provimento de quem sai a angariar lucros em negócios que envolve a emigração ultramarina corresponde a penúria dos que ficam.

Centremo-nos, por fim, no móbil de toda esta movimentação que procurámos, ao longo do capítulo, dilucidar: as motivações que impulsionam estes homens a optar pela via da emigração ultramarina. A sua compreensão é, naturalmente, solidária do perfil profissional daqueles que se fixam em espaços coloniais, assim como das actividades concretas por eles aí exercidas, matérias de que já tratámos. Entre elas contam-se, para além do exercício de cargos ultramarinos que implicam fixação e consequentes investimentos económicos, aquelas directamente accionadas por contextos religiosos. Referimo-nos, em particular, aos casos de cristãos novos que saem do reino

---

516 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 28, fl. 123v.-126v.

* Texto truncado.

517 Ibidem.

para não serem alvo de perseguições religiosas protagonizadas pelas actuações inquisitoriais.

A propriedade de bens de família em espaços insulares, como ocorre nos arquipélagos da Madeira e dos Açores constitui-se como motivação paralela, para além da persistentemente procurada expansão de negócios que têm os espaços ultramarinos como pontos estratégicos. Daí o envolvimento de mercadores de grosso trato na dinâmica que estudamos.

Porventura minoritária, mas não despicienda pelo seu significado sociológico, será ainda a saída do reino em busca de novos espaços de promoção social e financeira, dos filhos segundos das casas nobres ou enobrecidas da vila, ou, mais sintomaticamente, dos filhos ilegítimos. São dois os casos que podemos invocar como ilustrativos desta última realidade: o de Francisco João, morto nas Índias de Castela e filho de uma mulher solteira da freguesia de S. Miguel de Arcos, limítrofe do concelho de Vila do Conde[518], e o do próprio Amador Carvalho, residente em Cochim, e filho de um eclesiástico, o padre Aires de Carvalho[519].

A vertente mais estruturante desse movimento será, todavia, por certo, a consabida busca de melhores condições de vida e de maiores proventos por parte daqueles cuja situação económico-social se definia em bases precárias, entre os quais se integram os oficiais mecânicos. O testemunho de um pedreiro, patente num dos registos do arquivo da Misericórdia da vila resume, em breves palavras, o que afirmamos: " *Dis Goançalo Joam pedreiro morador nsta vila que elle cazou pobremente como Vosas Merses sabem e que ora esta de caminho pera o Brasil no navio de Joam Afonso e não tem dinheiro pera se forneser e porque ora os mestres da Misericordia lhe estam devendo huns vinte e quatro dias e meo (...) e porque o navio se pode partir antes que elles qua tornem e elles não lhe podem pagar sem Vosas Merses lho darem pede a Vosas Merses lhe mandem pagar em esmola...*" [520].

O significativo número de pilotos e mareantes envolvidos em actos de colonização sugere que os próprios actos de navegação, que colocavam esses agentes em contacto directo com os espaços coloniais, se constituiriam como apelativo à fixação, promissora de melhores condições de vida, em particular em ciclos conjunturais negativos no que se refere ao exercício da sua actividade profissional básica. O exemplo de Pedro Ferreira, marinheiro e calafate que se fixara em Havana, no decurso de uma escala de uma viagem que iniciara em Angola, ilustra o que dizemos. Explica-se no início do seu processo de pedido de naturalização: "*Pedro Ferreira mariñero y calafate y natural de Villa de Conde en el Reyno de Portugal digo que yo ha que passe al puerto de la Hauana mas*

---

518 Idem, 1ª sr., lv. 27, fl. 80 - 81.
519 A.S.C.M.V.C. - Maço dos Testamentos Antigos. Testamentos de Amador de Carvalho e de Aires de Carvalho.
520 Idem - Col. 1ª. Bens de Raiz. Pasta 1, mç. 1, fl. 88.

de doze anos pera via de Angola que fuy por mariñero y calafate en la nao de Gaspar Suarez que fue con registo y despacho pera los Rios de Angola y de alli a las Indias y por haver me cassado en (...) Havana con Juana Gonçalvez viuva y natural de la ysla de la Palma he estado y residido en la dicha ciudad de la Havana los dichos doze anos husando el dicho oficio de calafate... " [521].

Este relato, efectuado após a sua prisão e envio a Sevilha, em consequência do reconhecimento da sua situação de emigrante ilegal, comprova, de facto, uma das vias privilegiadas para a fixação em Índias de Castela, aquela não autorizada nem evidenciada pelos numerosíssimos processos de pedidos de passaporte emitidos pela Casa da Contratação de Sevilha. Com efeito, pesquisados estes no Arquivo das Índias, não identificámos qualquer acto de emigração de gente de Vila do Conde com esse destino, a qual se encontra, todavia, inequivocamente documentada nos processos de transferência dos bens de defuntos.

Ilegal era ainda, claramente, a situação de Francisco Barroso, piloto e armador de escravos, a quem já nos referimos, o qual, por não ter a sua situação legalizada através de um processo de emigração autorizada, vê penalizados os seus bens em cerca de 75% do seu valor: dos 2500 pesos apurados apenas 667 retornam ao reino e à posse dos seus legítimos herdeiros. Uma vez mais, o tráfego de escravos, actividade de trânsito, teria conduzido a formas de fixação por via ilegal. Ao que cremos, essa seria a situação da maior parte da comunidade de vilaconcenses, e de portugueses em geral, que residiam nesses espaços coloniais. Isso mesmo atesta, de resto, uma comunicação do Cabido de Santo Domingo, em 1588 : " *Vuestra Magestad tiene, muchos dias há, ordenado que los portugueses que a esta ciudad viniesen, arribados o por Guinea, se vuelvan en los proprios navíos y de ningún modo queden en estas partes; y esto no se cumple, antes han quedado y están tantos en esta ciudad que son ya más que los naturales y tienen Tierra, quitando a los naturales lo que con tanta rázon les es debido, además de que algunos de ellos son hombres de malas contrataciones y de quien se entiende de que en cualquier ocasión de paz o guerra no procurarán el aprovechamiento; y lo proprio acontece en Caracas, Cumaná y la Margarita* " [522].

Motivação igualmente indutora de actos de fixação em espaços ultramarinos, por vontade própria, ou por imposição institucional e confessional, é a evangelização. Vila do Conde pontua, também neste domínio, com algumas personalidades marcantes. Dela falaremos de imediato.

---

[521] A.G.I. - Contratación., 5317, n. 1, r. 38, fl. 1.

[522] A.G.I., Santo Domingo, 73. Cit. SERRANO MANGAS, Fernando - *La encrujilada portuguesa. Esplendor y quiebra de la unión ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*, Badajoz, Disputación Provincial, 1994, p. 18-19.

3.4. Evangelização

No entendimento que aqui subscrevemos de evangelização, esta transcende a específica área da missionação, e integra a presença e a acção, em espaços ultramarinos, de clérigos regulares e seculares, naturais de Vila do Conde. Matéria, de resto, das menos bem documentadas da nossa investigação, não só pelo facto de os múltiplos corpos documentais consultados disponibilizarem pouca informação sobre este assunto, como pela circunstância de a bibliografia pertinente, potencialmente elucidativa, apresentar uma informação lacunar e assistemática. Com efeito, crónicas de ordens religiosas, histórias de missões, ou mesmo a historiografia sobre esses espaços ultramarinos, de frequente autoria de agentes religiosos e identificadora da sua própria actuação civilizacional, surgem omissas de índices onomásticos e/ou geográficos que permitam respigar, com brevidade, referências a vultos cimeiros ou anónimos que, sendo naturais de determinada localidade, projectam a sua actuação em espaços de evangelização ultramarina.

A despeito destas limitações, algumas referências persistem, porém, como emergentes dessa realidade, porventura bem mais vasta na sua efectiva representatividade. Discorrendo a partir de um simples enunciado de religiosos naturais de Vila do Conde, de actuação algo proeminente, de obra mais ou menos reconhecida, única via que se nos afigura possível para a abordagem desta matéria, referiremos algumas personalidades, agrupando-as cronológica e geograficamente. Partindo destes critérios, o espaço sem dúvida mais saliente é o do Oriente, porventura também o mais estudado e documentado por abordagens de reconhecido valor historiográfico[523]. Neste espaço, destaca-se, desde logo, o vulto de Fr. João de Vila do Conde, eminente missionário franciscano, companheiro de S. Francisco Xavier.

O reconhecimento do seu valor e protagonismo como evangelizador, nomeadamente no Ceilão, pode ser aferido pelas múltiplas obras e artigos que a ele se referem. Citemos, a título ilustrativo, Fr. Paulo da Trindade, que dele diz: "*Em Ceilão viram os nossos muitas vezes ir diante deles, matando com o seu cajado muitos mouros, o bem-aventurado fr. João de Vila do Conde, religioso da nossa Seráfica Ordem, que foi o primeiro que naquela ilha pregou a nossa Fé aos naturais dela* " [524].

---

523 Vejam-se, entre outros, os trabalhos de António da Silva Rêgo - *O padroado português no Oriente. Esbôço histórico*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940; *O padroado português no Oriente e a sua historiografia (1838-1950)*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1978 e a mais recente publicação: *Congresso Internacional de História. Missionação portuguesa e encontro de culturas. Actas,* 4 vols., Braga, Faculdade de Teologia da Universidade Católica Portuguesa, 1993.
Refira-se, ainda, publicações de importantes corpos documentais, de que destacamos os *Documenta Indica*, insertos nos *Monumenta Historica Societatis Iesu*, Roma, 1948-1988; a *Documentação para a história do padroado português do Oriente*, coligida e anotada por António da Silva Rego, 10 vols., Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1949-1953 ; os vários volumes das *Cartas de Affonso de Albuquerque*, publicadas por Bulhão Pato (*op. cit.*); ou as *Cartas dos Jesuítas do Oriente e do Brasil (1549-1551)*, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1993.

524 TRINDADE, Fr. Paulo da - *Conquista espiritual do Oriente ...*, introd. e notas de Fr. Félix Lopes, O.F.M., I Parte, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962, p. 71. Para além desta obra

Com actividade reconhecida na Índia desde os anos 40 de Quinhentos[525], são significativas as actividades apostólicas que lhe são imputadas, com particular destaque para as suas missões como embaixador junto ao rei de Cândia, e outros reinos da ilha do Ceilão, onde, depois de alguns primeiros insucessos, conseguiu converter o sucessor do rei de Kote. O seu prestígio coevo pode ser cotejado pelas estreitas relações que mantinha com S. Francisco Xavier, e até pela circunstância de ser um dos quatro religiosos que se encontravam junto ao leito de morte de D. João de Castro, a par do Padre Pedro Fernandes, Fr. António de Casal, e do próprio Padre Francisco Xavier[526]. Ainda que a sua paternidade e datas de nascimento, óbito e tomada de votos sejam desconhecidas, o seu nome encontra-se indissociavelmente ligado à vila que estudamos pelo apelido que adoptou.

Personalidade igualmente destacada no Oriente é D. João Ribeiro Gaio, bispo de Malaca. Natural de Vila do Conde, João Ribeiro Gaio é filho de Filipa Martins Gaia e irmão de Beatriz de Couros e de Gaspar Carneiro[527], pai de vários filhos ilegítimos[528], entre os quais, a julgar por um registo de 1604, Manuel Ribeiro, que tinha, por sua vez, um filho ilegítimo, "balo"[529]. Licenciado em Direito Canónico pela Universidade de Coimbra, governador do bispado de S. Tomé, foi provido na administração do Rio de Janeiro e depois nomeado desembargador da Casa do Cível. Foi ainda chanceler do Tribunal da Relação de Goa e Presidente da Justiça da mesma cidade e nomeado bispo da diocese de Malaca em 1578, para onde transitou[530]. Diz-nos Fortunato de Almeida que

---

citemos, como bibliografia referencial sobre o missionário que estudamos, SOUSA, Manuel de Faria e - *Ásia Portuguesa*, trad. Manuel Busquets de Aguiar, Porto, Liv. Civilização, (1948), vol. IV, p. 196; SANCEAU, Elaine - *D. João de Castro*, Porto, Liv. Civilização, (1946), p. 391, assim como os artigos que a ele foram dedicados nas seguintes publicações periódicas: Jornal *Renovação*, de Vila do Conde, nº 196, 10.Outubro.1942 (Artigo de Eduardo de Campos da Costa (Carcavelos)); *Idem*, nº 1246, de 31. Julho. 1965; *Idem*, nº 1758 e 1761, de 27.Dezembro.1975 e 27.Fevereiro.1976. Veja-se, ainda, o artigo de síntese que sobre ele escreveu FERREIRA, José - *Fr. João de Vila do Conde*. "Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde", Nova Série, nº 15/16, Junho/Dezembro 1995, pp. 54-79.

525 Fr. Félix Lopes situa a data da sua partida para o Oriente em 1543 (cf. TRINDADE, Fr. Paulo da - *op. cit.*, p. 228, nota 1) Diz-se num artigo publicado no jornal *Renovação*, de Vila do Conde (nº1761, de 27.Fevereiro.1976) que o seu nome figura, em 1565 num rol de contribuintes de um subsídio extraordinário mandado lançar por D. Sebastião, pelo que se infere a sua presença em Lisboa, nesse mesmo ano.

526 SANCEAU, Elaine - *op. cit.*, p. 391.

527 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª sr., lv. 10, fl. 10-12v. e lv. 9, fl. 211v.-212v . Sendo sua mãe casada, em primeiras núpcias com António Alvares Ribeiro e, em segundo casamento, com Pedro Afonso Leça, cremos, tal como Eugénio da Cunha Freitas (*D. João Ribeiro Gaio, bispo de Malaca*, Porto, 1943. Separata do " Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto"), até pela coincidência do apelido, ser o bispo filho do primeiro marido de Filipa Martins Gaia. A partir dos dados fornecidos por este documento, e seguindo a sua pista nos registos de baptismo, não conseguimos, porém, apurar a data do seu nascimento, ou sequer da de seus irmãos. A única menção que a ele se faz nesse corpo documental é como proprietário de um escravo negro, que baptiza em 8 de Setembro de 1569 (A.D.P.- Paroquiais. V. Conde. Baptismos, lv. 1, fl. 221).

528 GAYO, Manuel José da Costa Filgueiras - *Nobiliário das famílias de Portugal*, (ed. fac-similada da 1ª edição de Braga, Agostinho de Azevedo Meireles e Domingos de Araújo Affonso, 1938), Braga, Ed. de Carvalhos de Basto, 1992, tomo X, p. 38.

529 Trata-se, ao que cremos, de um neto do bispo, de ascendência malaia, resultante, por certo, de alguma ligação do seu filho com uma representante dos malaios, raça que povoa, como se sabe, Malaca, Samatra e grande parte da Oceania.

530 Para o enunciado destas informações cotejámos uma carta de sua autoria ao rei, datada de 1588, de onde

residia, três anos depois, em Goa, onde se encontrava, de novo, entre 1597 e 1600, dado serem más as condições de residência na sede do seu bispado[531]. Com efeito, pelos anos 1588, solicita ao rei o retorno ao reino, que lhe havia sido prometido no termo de seis anos de residência na Índia. Após dez anos de fixação no Oriente confessava-se o bispo "... *muito doente e velho*"[532]. O seu óbito só ocorre, porém, em 1601, e na sede do seu bispado[533].

O que se sabe do seu envolvimento nos assuntos temporais de Malaca, dela tendo sido capitão interino por tempo de dez meses, de Maio de 1587 a Fevereiro de 1588[534], e do seu comprometimento com os assuntos político-militares do reino de Achém, sultanado que pretendia aniquilar militarmente, considerando os interesses políticos portugueses na ilha de Samatra e as dificuldades vividas pelo Império Português no Oriente, mostram-no como um profundo conhecedor do terreno, assim como dos contextos diplomáticos e político-militares do espaço envolvente do seu bispado. Isso mesmo se pode inferir do *Roteiro das Cousas de Achém*, de que é co-autor, composto pela primeira vez em Malaca em 1584[535] sob o título *Roteiro pera El-Rei Nosso Senhor que Dom João Ribeiro Gaio Bispo de Malaca fez com Diogo Gil e outras pessoas das cousas do Achem*. Do seu conteúdo se infere, na verdade, um profundo conhecimento da vida político-militar do Oceano Índico e do Mar da China, mas também um incondicional posicionamento favorável à expansão militar dos portugueses no Índico, contrário aqueles que pugnavam por soluções de índole negocial e de base comercial, conciliadoras, afinal, com os sultanados orientais, nomeadamente malaios, concorrentes e, frequentemente, inimigos dos portugueses.

Independentemente do seu concreto posicionamento no jogo de forças e nos jogos de poder e influência que se debatiam no Oriente, importa que retenhamos a sua particular apetência pela intervenção em assuntos temporais, quando comparada com iniciativas de pendor religioso, que não parecem ter feito eco em torno da personalidade

---

se extraem dados biográficos (A.G.S., Sec. Provinciales, Leg. 1551, fl. 416, publ. LOPES, Fr. Félix - *Os franciscanos no oriente português de 1584 a 1590*. "Studia", nº 9, Janeiro 1962, pp. 134-135) ; SOUSA, Manuel de Faria e - *Ásia Portuguesa*, Porto, 1946, vol. IV, p. 200 e *Anuario da Universidade de Coimbra. Anno lectivo de 1878 a 1879*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1878, p. 250.

531 ALMEIDA, Fortunato de - *História da Igreja em Portugal*, Porto, Liv. Civilização, 1968, Tomo II, Parte 2, p. 1030.

532 Carta de D. João Ribeiro Gaio a Filipe I (Malaca- 4.Dezembro.1588). A.G.S., Sec. Provinciales, Leg. 1551, fl. 292, publ. LOPES, Fr. Félix - *Os franciscanos no oriente português de 1584 a 1590 . loc. cit.*, pp. 134-135.

533 Isso mesmo se depreende do seu testamento, em posse de Eugénio Andrea da Cunha Freitas, redigido a 10 de Novembro de 1600, na fortaleza de Malaca, onde o bispo se encontrava acamado.

534 Carta de D. João Ribeiro Gaio ao Rei (Malaca, 15.12.1588), já citada.

535 Manuscrito publicado por ALVES, Jorge M. dos Santos e MANGUIN, Pierre-Yves - *O Roteiro das Cousas de Achém de D. João Ribeiro Gaio: Um olhar português sobre o norte de Samatra em finais do século XVI*, Lisboa, C.N.C.D.P., 1997, pp. 57-103, a partir do exemplar existente no Service Historique de la Marine, em Vincennes. Note-se que esta obra vinha sendo erradamente citada, por certo a partir de Barbosa de Machado, como *Roteiro das Costas de Achem*. O mesmo autor atribui-lhe, ainda duas outras obras: *Coplas de armas da Nobreza de Portugal* e *Relacion de Luchen, escrita a El-Rei*, obra em 16 capítulos, in-4°, existente ao tempo na biblioteca do Marquês de Vilhena (Cf. *Bibliotheca Lusitana. Historica, Crítica, e Cronológica...*, Lisboa, Officina de Ignacio Rodrigues, 1747, pp. 735-736).

que analisamos. Tal perfil de actuação, que o perspectiva, na posteridade, mais como político do que como pastor, é documentado, quer pelas críticas que por esse facto lhe são tecidas em Goa, em 1580, pelo inquisidor-mor Bartolomeu da Fonseca, ou em Malaca, em 1588, pelo ouvidor do rei[536], quer ainda pela circunstância de assumir, em Malaca, um protagonismo político, frequentemente transcendente dos próprios capitães "... *aos quais disputava o estatuto de máxima autoridade na cidade* "[537].

A sua projecção na vida interna de Vila do Conde passa pela interferência em assuntos temporais, mas de índole familiar, e revelam-no, mesmo quando ausente, preocupado com os problemas vivenciais da sua estirpe, e como agente possidente que, de forma solidária, disponibiliza parte dos seus bens pessoais a serviço de terceiros. Assim, em 1580, Beatriz de Couros procura cobrar 400 cruzados por ele enviados para ajuda do resgate do irmão de ambos, Gaspar Carneiro, cativo em África ou, em caso de ocorrer a morte deste antes de ser resgatado, para dotação, em ordem ao casamento ou ingresso em religião, de uma das suas filhas[538]. De igual modo, em 1592, esta dota Mecia Carneira, sua filha, com 6.000 cruzados, 3.000 dos quais doados por D. João[539]. Este já figurava, de resto, como fiador de um outro dote de casamento, em 1576, o de Maria Folgueira, filha de Manuel Gaio Folgueira, num valor superior a 700.000 reais[540], e como motivador de uma doação de herança a uma familiar de sua mãe[541]. Encontramo-lo, por fim, ainda ausente, a comprar, através de intermediários, em 1585, parte de um campo[542] e, em 1586, a vender um casal[543]. Com efeito, em nenhum dos documentos citados o bispo se encontra presente, excepto no baptismo de um dos seus escravos, em 1569[544], permanecendo a dúvida acerca da sua fiança presencial, em 1576, dados que confirmam a sua suposta estadia em Goa e Malaca desde cerca de 1577.

Ligado ainda ao envio de bens para o reino encontramos Fr. Manuel de Monte Olivete, o qual, em 1607 remete para sua mãe, residente em Vila do Conde, através de um Fr. Custódio "... *dose semeanas e hum negro e tres rosairos de cristaes e ho mais que se achar...*" [545]. Dele ainda se diz que ensinou Filosofia, em Goa, tendo depois enveredado pela actividade missionária no interior da Índia[546], onde, segundo se afirma, num estudo atribuído a Jorge de Faria, se perdera[547].

---

536 Cartas de Bartolomeu da Fonseca (Goa, 20.12.1580) e do ouvidor de Malaca ao rei (Malaca, 17.12.1588), cit. ALVES, Jorge M. dos Santos e MANGUIN, Pierre-Yves - *op cit.*, p. 18, n. 35.
537 Idem - *ibidem*, p. 18.
538 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 9, fl. 211v.-212v.
539 Idem, lv. 18, fl. 140-145v.
540 Idem, lv. 9, fl. 152v.-154.
541 Idem, lv. 10, fl. 10-12v.
542 A.M.V.C. - Lv. 1734, fl. 21-21v.
543 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 12, fl. 185v.-188.
544 Cf. nota supra.
545 A.D.P.- Fundo Notarial.V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 25, fl. 30v.
546 *Diário do Norte*, n° 46, 15.Agosto.1956. Suplemento.
547 FARIA, Jorge de - *Marinheiros e Mariantes de Vila do Conde,* V. Conde, 1942

O padre João Luís Barbosa encontra-se também entre aqueles que prestaram serviço no Oriente. Cónego da Sé de Malaca, é de igual modo apresentado como Vigário Geral de S. Tomé, e dele se sabe ser filho de Manuel Monteiro, ao que cremos, o piloto com esse nome, e Ana Barbosa, que efectua, após a morte do primeiro marido, casamento com Brás Esteves, mercador de grandes capitais, a quem já nos referimos atrás. Sabe-se que em 1604, no momento das partilhas dos bens que ficaram por morte de sua mãe, se encontrava ainda na Índia, onde igualmente estanciava em 1605, ano em que passa uma procuração à Casa da Misericórdia da vila para que possa cobrar, e guardar, as fazendas que lhe cabiam por morte de seus pais, assim como as peças de ouro e prata que lhe pertenciam, dando, no momento, aquela instituição, uma esmola de 15.000 reais[548].

Sendo, em 1619, apresentado como Vigário de S. Tomé, encontramo-lo plenamente envolido no comércio ultramarino, já que passa, em Malaca, a 19 de Janeiro, uma procuração a quatro moradores de Vila do Conde para que lidassem, no reino e fora dele, com "... *toda sua fazenda dinheiro pesas ouro prata escravos e escravas e dividas que lhe devidas forem...*", e ainda para poderem "... *arequadar enpregar vender troquar e escambar e fazer partidos consertos tratos e destratos avensas e compensas transasoes amigaveis composisois e tudo poderão arisquar por mar e terra nas embarqasois naus navios e mais vazilhos que qizerem e por bem tiverem tudo a risquo delle constetuinte...*"[549]. Dele é, de igual modo, a carta autógrafa transcrita em apêndice documetal, a qual confirma o seu envolvimento em múltiplos negócios, bem como a posse de bens no reino e no Oriente[550].

Estamos perante, afinal, um clérigo-mercador, que uma vez mais surge na documentação através de desempenhos temporais, sem nada sabermos acerca da sua prática pastoral. Dos eclesiásticos que a seguir evocaremos, pouco mais sabemos, também, para além do nome e filiação conventual. Ainda com exercício registado no Oriente encontra-se Fr. Manuel, da Ordem de S. Francisco, que envia, em 1595, um legado, através da Misericórdia de Lisboa e da de Vila do Conde, a seus familiares, no valor de 160.000 reais[551]. Cremos tratar-se do mesmo, que é referenciado, em 1596, como Fr. Manuel dos Santos, familiar de um António Gonçalves, "o Esquerdo", carpinteiro da Ribeira, que espera o envio de alguma fazenda ou dinheiro para reforçar o dote de sua filha, devendo essa doação proceder de " *Manuel dos Santos frade da ordem de São Francisco residente nos estados da Indea de Portugal...*" [552]. Encontramo-lo, em 1594, em Ceilão, a baptizar um dos reis locais[553].

---

548 A.S.C.M.V.C. - *Lv. 1º dos Registos*, fl. 178. Informação gentilmente cedida pelo Dr. Eugénio Andrea da Cunha Freitas, já que, quando consultámos o referido arquivo esse livro não foi encontrado.
549 A.S.C.M.V.C. - Colecção 1ª., mç. 42, fl. 56-57v.
550. Vd. Apêndices C. Documento nº 25.
551 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 3ª sr., lv. 2, fl. 9-10v.
552 Idem, 1ª sr., lv. 20, fl. 70-72.
553 Vd., sobre este episódio, *Documentação para a história do padroado português do Oriente*, vol.V, pp. 416-417.

De Goa procediam ainda os bens que ficaram, antes de 1587, por morte do clérigo de missa Gonçalo Gonçalves, natural de Vila do Conde, filho de Beatriz Anes e de Gonçalo Afonso, pedreiro, cujo terço de alma fora legado à Misericórdia da vila[554]. Na Índia, onde fora martirizado, residia ainda Fr. Rafael da Madre de Deus, frade agostinho, segundo nos informa o suposto estudo de Jorge de Faria, sem que possamos aferir cronologias ou outros informes mais consistentes[555].

O Brasil constitui-se como outro espaço privilegiado de intervenção apostólica de eclesiásticos da vila, os quais se nos apresentam em número diminuto, que certamente cresceria se este universo ultramarino se encontrasse mais extensamente estudado deste ponto de vista. Anotemos os nomes de Fr. Estevão de Azurara, porventura natural, não de Vila do Conde, mas do lugar que o nome identifica, citado por Jorge de Faria, sem outra menção, senão a do registo do seu óbito no Brasil[556].

Apontemos, ainda, Fr. Mâncio dos Mártires, que D. Gabriel de Sousa aponta como deputado para examinador dos noviços da Ordem de S. Bento, em 1592, nas partes de Pernambuco[557]. Citemos um Fr. Baltasar, professo na Ordem de S. Bento, o qual, num documento de 1597 é indicado como estante no Brasil, aí surgindo a cobrar bens, em Pernambuco, onde residia, por procuração de um seu cunhado, residente em Vila do Conde, devendo enviar o dinheiro por letra, ou aplicado em açúcares[558].

Indiquemos Manuel Alvares Lobo, clérigo secular, filho de Brás Esteves, mercador, o qual vimos já ser padrasto do Padre João Luís Barbosa, cónego na Sé de Malaca. Por testamento de 1659, redigido no Recife, institui capela de 30 missas anuais na Misericórdia de Vila do Conde, depreendendo-se, dos cerca de 500.000 reais que regista como montantes de que lhe estão em dívida, uma fortuna não despicienda, estando ainda documentado o seu envolvimento com o produto por excelência do tráfego brasileiro: o açúcar[559].

Familiar do Padre João Branco da Costa, clérigo de missa e capelão da Misericórdia, natural do bispado de Santiago de Compostela e residente em Vila do Conde, para onde sua mãe os trouxera havia sete anos, em fuga da grande fome que oprimia o reino da Galiza, era ainda Domingos Rodrigues, também clérigo, assistente na cidade da Baía no ano de 1671[560].

Com registo ainda na segunda metade do século XVII refiramos, por fim, D. Fr. Estevão dos Santos, cónego regrante de Stº Agostinho e nomeado bispo da Baía em

---

554 Idem, lv. 14, fl. 90v.-92v.
555 FARIA, Jorge de - *op. cit*
556 Idem - *ibidem.*
557 SOUSA, Gabriel de, D. - *O Mosteiro de Rendufe na Congregação Beneditina Portuguesa*, Braga, 1981 (Sep. da Revista "Bracara Augusta", vol. XXXV, fasc. 79(92), Jan.-Dez. 1981), pp. 17-18.
558 A.D.P. -Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 3ª sr., lv. 3, fl. 62v.-64.
559 A.S.C.M.V.C. - Lv. de Obrigações e Capelas (1679), fl. 153 - 159 e Colecção 1ª., mç. 38, fl. 68-69.
560 Idem - Colecção 2ª, mç. 8, fl. 12-14 : Testamento do padre João Branco da Costa.

1669, onde chegara a 15 de Abril de 1662[561]. Dele nos diz Fortunato de Almeida que faleceu a 6 de Junho do mesmo ano, sendo, por isso limitada a sua actuação pastoral nesse contexto apostólico[562].

A África é outro dos espaços ultramarinos com actividade reconhecida de clérigos da vila da foz do Ave. Já indicámos que o próprio D. João Ribeiro Gaio, bispo de Malaca, teria protagonizado desempenhos prévios como administrador do bispado de S. Tomé[563]. D. Francisco de Santa Maria, coadjutor do arcebispo de Braga, cujo óbito ocorre em 1596, surge, por sua vez, como bispo de Fez, ainda que não residente[564]. Encontramo-lo, precisamente, em Vila do Conde, a testemunhar um acto notarial, em 1585[565]. Anotemos, por fim, uma outra indicação, não referenciada, de Jorge de Faria, a um Fr. José de Azurara, frade capucho que fora cativo em Cabo Verde e na Guiné[566].

O rol de eclesiásticos que desfiámos não consegue, é certo, criar um quadro de conjunto, nem detectar qualquer dinâmica cronologicamente evolutiva, nem conseguiu, porventura, apontar, senão em casos pontuais, comportamentos de zelo apostólico e de abnegação religiosa. Cremos, todavia, ter identificado casos suficientes para tornar indesmentíveis os contributos de Vila do Conde para o processo de evangelização e encontro de culturas e crenças, para além daquele, não menos importante, de assegurar a vida espiritual de guerreiros, mercadores e colonos portugueses que se deslocavam para espaços ultramarinos.

---

561 *O arcipestrado de Vila do Conde e Póvoa do Varzim na evangelização do Além-mar português*, Braga, Comissão Diocesana dos 5 Séculos de Evangelização e Encontro de Culturas, 1991, p. 18.
562 ALMEIDA, Fortunato de - *op. cit.*, t. III, parte 3, p. 968.
563 Cf. *supra.*
564 ALMEIDA, Fortunato de - *op. cit.*, t. V, p. 675 e FONSECA, Teotónio da - *O Concelho de Barcelos de Aquém e Além Cávado*, Barcelos, s.n., 1948, vol. II, p. 353.
565 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 3ª sr., lv. 2, fl. 56-57v.
566 FARIA, Jorge de - *op. cit.*

C. O IMPACTO

Introdução

Dos condicionalismos políticos e administrativos, da configuração dos espaços, das potencialidades e dos constrangimentos que assistem à existência de Vila do Conde nos tempos que estudamos surge, afinal, o apelo e o recurso que para as gentes da urbe constituía a vida marítima, o chamamento encarnado pelas actividades, primeiro extractivas de recursos naturais, através da exploração de salinas e da pesca, depois de navegação, de médio e de longo curso, de que se destaca a atracção pela expansão ultramarina.

Das navegações e comércio, directamente articuladas com a experiência da projecção para o exterior de todo um povo, destacaram-se áreas de intervenção específicas em que os agentes económicos da vila intervieram não apenas segundo mecanismos globais, mas também a partir de vocações e limitações específicas. Dessas actividades, desses comprometimentos, que se corporizam fundamentalmente num exterior vasto que integra espaços marítimos e territoriais ultramarinos, decorrem os níveis de participação e os ciclos de projecção já estudados. Destes, resultam inevitáveis incidências no espaço físico e social da própria vila. São as interconexões geradas entre uma dinâmica externa, que vive da projecção para universos ultramarinos, e uma existência interna, que integra os que ficam e que reintegra os que ciclicamente voltam, que procuraremos estudar na última componente desta dissertação. Com efeito, avaliados os factores que condicionam a projecção ultramarina, e aferida, na sua especificidade, essa mesma dinâmica, importa, por fim, medir o impacto desses fenómenos internamente, como nos capítulos imediatos se procurará, numa perspectiva de síntese.

CAPÍTULO 1.

ESPAÇO URBANO

Cremos ter provado que, pelas suas configurações territoriais, populacionais e socioprofissionais, Vila do Conde se apresentava, no século XVI, como um espaço urbano. A atribuição desse estatuto a uma unidade territorial é tributária, segundo padronizações clássicas e globalmente aceites, de três componentes essenciais: o quantitativo, o funcional e o mental[1]. Pelo número de habitantes albergados no seu restrito espaço, pela forma como ocuparam e socializaram esse espaço, pelo perfil socioprofissional dominante, pela estrutura administrativa implementada, vertentes já estudadas ao logo deste trabalho, Vila do Conde é, no século XVI, uma localidade indiscutivelmente urbana.

Urbana, antes de mais, porque sede de um poder político e administrativo que se alicerça num espaço sem significativas extensões, sociológicas ou económicas, de índole rural. Trata-se, é certo, de uma urbe atípica, porque lhe falta um território sobre que exerça domínio, poder e influência. Urbana, também, do ponto de vista demográfico, já que nos deparámos com índices que revelam um grande dinamismo populacional, aferido não só através dos eventos demográficos que condicionam o saldo vital, mas também a partir de movimentos de imigração que manifestam o alto grau de atracção exercido pelo núcleo urbano sobre as freguesias rurais envolventes, e mesmo sobre outros espaços, do litoral e do interior. A despeito dos ciclos de crescimento e decréscimo populacional identificados, pudemos sublinhar, como decorrência, uma forte concentração populacional no restrito espaço urbano, manifesta nas elevadas densidades humanas, que chegam a ultrapassar os 10.000 habitantes/Km^2.

Evidenciámos, ainda, lembremo-lo, aquando da análise da estrutura socioprofissional da população da urbe, o peso significativo assumido, na grelha classificativa, quer pelos sectores voltados para as actividades marítimas e de transporte, quer por aqueles vinculados às áreas de comércio e serviços, índice tomado, então, como indiscutível traço de urbanização. O próprio afluxo de mercadores de cidades e vilas do interior, a par de tripulações, nacionais e estrangeiras; a concentração, aí, de indivíduos e células familiares da Galiza; e a própria presença, esporádica, é certo, mas multiplicada, de agentes económicos estrangeiros, em particular franceses, ingleses e irlandeses, de que demos conta, conferem à vila um carácter cosmopolita que, sem poder rivalizar com Lisboa, o Porto, ou mesmo Viana do Castelo nos seus tempos áureos, a confrontam com experiências vivenciais díspares, contribuíndo para a sua abertura a outros espaços e mundos, que integra, de forma temporária ou perene, no seu próprio universo espacial.

---

[1] Veja-se, sobre esta matéria, entre outros, BAIROCH, Paul - *De Jéricho à Mexico. Villes et economies dans l' Histore*, Paris, Gallimard, 1985 e MATTOSO - *Introdução à história urbana portuguesa. A cidade e o poder.* " Cidades e História. Ciclo de Conferências promovido pelo Serviço de Belas-Artes em Novembro de 1987", Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Serviço de Belas Artes, (1992), pp. 9 - 20.

Se o burgo se apresenta como núcleo urbano a partir de avaliações centradas em critérios numéricos e funcionais, é-o também, ao que cremos, por razões do foro estritamente espacial e urbanístico. Rede viária, topografia, toponímia, núcleos axiais, tecido habitacional e monumentalidade confirmam, afinal, um estatuto que lhe pode ser atribuído por outros indicadores, do foro demográfico, institucional ou sociológico. Aquilo que pretendemos demonstrar, ao longo deste capítulo, é que essa construção urbana, que ainda hoje marca, de forma indelével, o centro histórico da cidade constitui, em essência, uma aquisição quinhentista e reflecte, a partir de nexos causais perfeitamente compreensíveis, a dinâmica económica e social que caracterizou essa época. Com efeito, a construção dos espaços urbanos, componente essencial da civilização material de qualquer localidade, encontra-se indissociavelmente ligada, antes de mais, a níveis de riqueza, a índices de projecção interna, a formas de apropriação e de valorização do espaço, à afirmação de símbolos exteriores de riqueza, que conduzem à projecção e revisão de infra-estruturas e ao enquadramento e reenquadramento espacial dos homens. É isso que pensamos ter ocorrido em Vila do Conde no decurso do século XVI, numa directa articulação com a vivência socioeconómica e cultural que cremos ter sido nela nuclear: a experiência da expansão ultramarina, sentida e intensamente protagonizada por gentes da urbe.

O que se intenta provar é, pois, que essa construção do espaço urbano é, por um lado, de traça quinhentista e que, por outro lado, se encontra directamente associada a essa projecção para o exterior, de que temos vindo a falar como componente nuclear da existência dessa comunidade humana.

1.1. Construção monumental quinhentista

Um dos símbolos visíveis dessa dinâmica são, sem dúvida, os seus monumentos. Ora, à excepção da capela de Nª Srª da Guia, ermida que com o hagionímico de S. Julião se crê existir já desde o século XI; da capela de Stª Catarina, do séc. XV; e do Mosteiro de Santa Clara, construção do século XIV, mas de *facies* trecentista irreconhecível após as profundas alterações a que foi sujeito pela intervenção arquitectónica do século XVII, nada mais parece restar dos anteriores marcos arquitectónicos da vila. O castro de S. João, estrutura enquadrante de comunidades que viviam, antes do século XI, ainda alcandoradas em promontórios afastados da instabilidade costeira infligida por normandos e por outras gentes do Norte, desapareceu sem deixar rasto. A primitiva igreja de S. João, primeira matriz da vila, aí de igual modo localizada, desapareceu também por completo, depois de, durante algum tempo ter persistido a par da nova igreja matriz. Os precedentes paços do concelho são, da mesma

Igreja Matriz



Capela dos Mareantes





Paços do Concelho

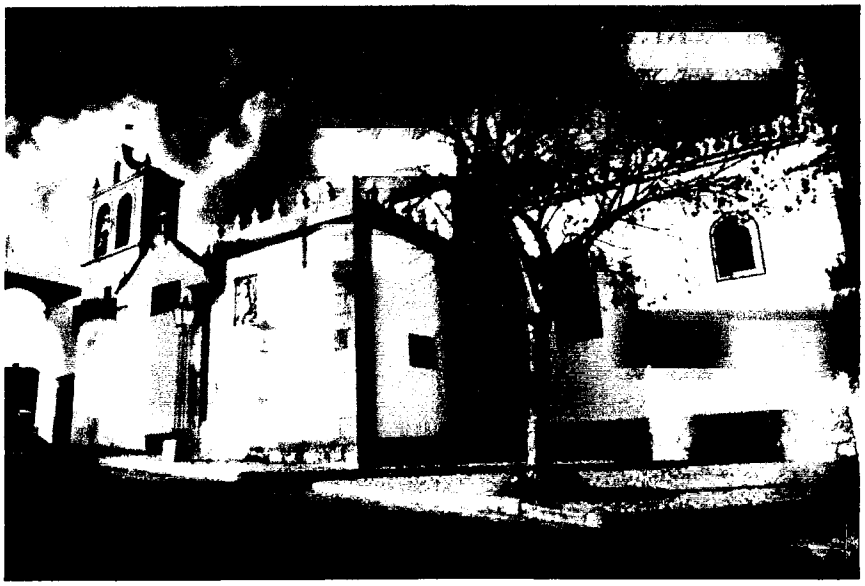


Pelourinho



PLIP
SDI/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

Convento de São Francisco





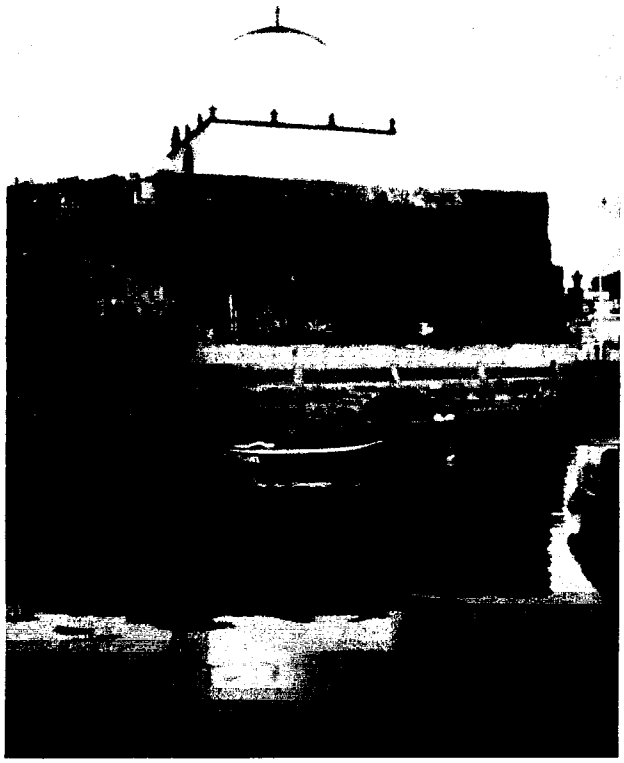
Casa e Igreja da Misericordia



FLUP
BGI/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

Capela do Socorro

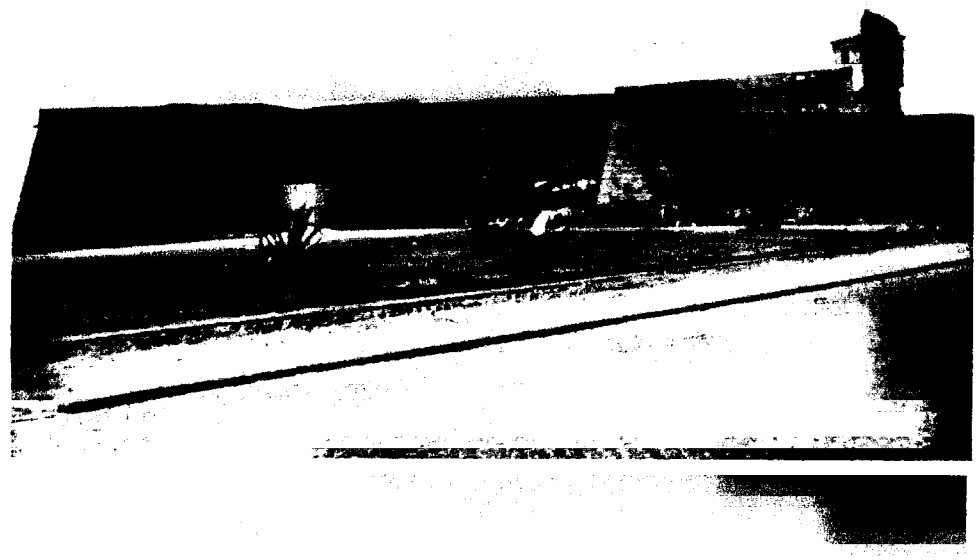


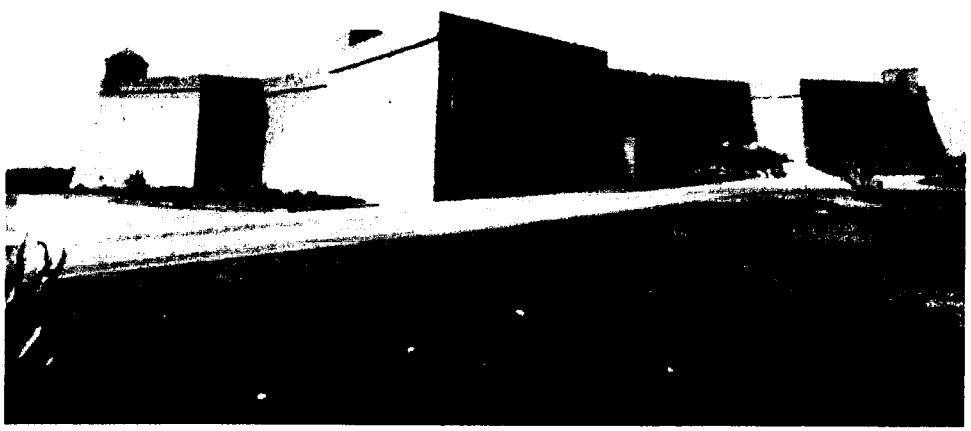


Capela de São Roque



Castelo de São João Baptista





FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

forma, ilocalizáveis entre os edifícios que constituíam a chamada "Praça velha"[2]. A primitiva capela de S. Sebastião parece ter sido desalojada pela planeada construção do novo templo da urbe, após 1502. Por fim, o velho hospital, incapaz de responder já às necessidades de uma vila em franca expansão, desaparece também sem deixar marcas, após a construção do actual Hospital de Nª Srª da Conceição, no séc. XVII[3].

Em suma, são praticamente inexistentes os testemunhos monumentais anteriores ao século que estudamos e isto, antes de mais, porque esses foram substituídos, tendo a vila sido, do ponto de vista monumental, reconstruída e ampliada ao longo do século XVI, como se a imagem que era então a dela não reflectisse já a nova realidade vivida. Vejamos como isso aconteceu...

A construção da nova Igreja Matriz, para substituição da outra bem mais modesta, situada como vimos, no castro de S. João, foi impulsionada pelo próprio rei D. Manuel no ano de 1502, após a sua passagem pela vila[4], e constitui-se como a primeira peça de um conjunto vasto de edificações. A ela teríamos que acrescentar, como marcos significativos, os Paços do Concelho, ainda hoje sede da administração municipal, ou o pelourinho que lhe fica fronteiro.

Não poderíamos, também, deixar de citar a construção da Casa e Igreja da Misericórdia, pelos anos subsequentes a 1525, em substituição de instalações anteriores, tidas como insuficientes, ou a do Convento de S. Francisco, cujo início parece poder situar-se no ano de 1522. A este elenco teríamos ainda que acrescentar a Capela de S. Roque, construída após o violento surto de peste de 1579/80, ou a Capela do Socorro, edificada em 1603 e sugestivamente situada numa pequena elevação sobranceira ao rio.

Entre os edifícios civis, citemos ainda a construção da casa da alfândega régia, de edificação subsequente à criação de uma alfândega própria na vila, em 1487[5], a qual surge, de igual modo, como marco do progressivo desenvolvimento do tráfego naval e do

---

[2] São referenciadas pelo menos duas sedes dos paços do concelho anteriores àquela que se tornaria até hoje, definitiva. Os imediatamente anteriores à edificação quinhentista situavam-se, segundo se sabe, na chamada "Praça Velha" (actual Largo Antero de Quental), sem que tenha sido possível estabelecer uma localização exacta. Dos anteriores nada se sabe, a não ser que teriam sido substituídos pelos anos 1509, já que nos livros de receita e despesa do concelho desse ano são referidos os gastos com as escrituras dos então novos paços do concelho, e com a respectiva reparação, o que pressupõe que nesse ano se teriam abandonado as precedentes instalações (A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 204v.).

[3] Eugénio da Cunha Freitas identificou-o, porém, com o edífico fronteiro à Casa da Misericórdia (FREITAS, E. A. da Cunha - *Subsídios para uma monografia de Vila do Conde*, pp. 5 - 8).

[4] Acerca da cronologia e das circunstâncias da visita de D. Manuel à vila, a que nos vimos referindo de forma repetida, pelo impacto que tal evento parece ter tido na vida da urbe, vd. o que atrás já sumariámos, a par do contributo de SANTOS, A. Monteiro dos - *A visita de D. Manuel. As crónicas. As actas da câmara de Vila do Conde* . "Boletim Cultural da C. M. de V. Conde", Nova Série, nº 18, Dezembro/1996, pp. 7-11.

[5] A criação da alfândega encontra-se patente na carta D. João II de 27.Fevereiro.1487 (A.N.T.T. - Chanc. D. João II, lv. 19, fl. 68. Publ. PEREIRA, J. Cordeiro - *Para a história das alfândegas em Portugal ...*, p. 204). Quanto à construção do edifício, esta deve ter sido praticamente subsequente, já que em 1500 D. Pedro de Castro, vedor da fazenda, manda pôr em pregão "*... huum chaão d'El Rey nosso senhor que esta detras da sua alfandega da dita villa que foy comprado com huum chaão da dita alfandega...*" (A.N.T.T. - *Leitura Nova, Além-Douro*, lv. 1, fl. 27-28). Este documento encontra-se já citado por PEREIRA, J. Cordeiro - *op. cit.*, p. 48, nota 27.

movimento comercial da terra. Assim se compreendem, também, as beneficiações a que foi sujeito o edifício no reinado desse mesmo monarca. São ainda dos séculos XVI e das primeiras décadas de Seiscentos os melhoramentos, ou construção de raiz, dos cais da vila, e do forte de S. João Baptista, que seria a sua principal estrutura defensiva [6].

A edificação deste conjunto urbanístico quinhentista, que por simples enumeração apresentamos, projecta, pela sua envergadura, duas realidades que importa destacar: em primeiro lugar decorre, inevitavelmente, de uma pujança numérica e social do agregado populacional e, em segundo lugar, implica uma forte injecção de capital que, por sua vez, pressupõe a existência de uma notória projecção económica da localidade no decurso do século XVI. Da primeira realidade temos provas no domínio da própria vida religiosa, espelho da dinâmica social, com a criação da colegiada da igreja matriz, em 1518[7] e a instâncias de D. Manuel. Assim o esclarece o documento da sua instituição pelo arcebispo de Braga, no qual essa determinação é justificada, "... *vendo o crescimento do povo da dita villa, e como fizera nella, e edificarão a dita Igreja as suas custas melhor em edificio que outra parochial que haja no Reyno, com seu coro, e apta para ser collegiada, e como he sufficiente em rendas pera o ser; e assim por El-Rei meu senhor me escrever certas vezes* ..."[8].

Quanto às receitas mobilizadas, parecem ter sido de dois tipos: réditos públicos, provenientes de fontes de financiamento concelhias, de impostos lançados sobre o consumo e dos sobejos das sisas, e contribuições privadas, ambas confluindo, cremos que em quase paridade, para a concretização de projectos que envolvem grossas somas monetárias. Detenhamo-nos um pouco mais em pormenor sobre esta matéria, já que ela se prende directamente com os índices de desenvolvimento interno e com os níveis de riqueza de todos quantos para ele contribuiram.

1.1.1. Fontes de financiamento: receitas públicas e contributos privados

A chamada "imposição da Igreja", isto é, a imposição aplicada ao consumo de vinho e carne, lançada a partir de 1502, por determinação de D. Manuel e dirigida,

---

[6] Acerca da edificação dos cais da vila e do forte de S. João já falámos em pormenor em exposição prévia, para a qual remetemos (Vd. I.2.2.3. e 2.3.1.2.).

[7] É problemática a rigorosa datação da fundação da colegiada da igreja de S. João Baptista. Com efeito, a sua criação ocorreu em 1518, tendo sido, porém, revogada, em 1519, na sequência de contendas movidas entre o Mosteiro de Stª Clara e o abade Pedro de Faria. Em 1524 assiste-se, todavia, à confirmação papal da sua erecção. Acerca destas matérias, assim como da sua estrutura, dotação financeira, cargos e funções a ela adstritos vd. AMORIM, Manuel - *A antiga colegiada de Vila do Conde* . "Boletim Cultural da C.M.V. Conde", Nova Série, nº 2, Julho/1998, pp. 5-14.

[8] Este documento, já publicado pelo padre Manuel Amorim no artigo atrás citado, encontra-se também no fundo documental do Mosteiro de StªClara, em duas versões, ambas certidões, a primeira de Vila do Conde, de 2 de Agosto de 1633; a segunda de Braga, de 8 de Maio de 1642 (A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 34, mç. 4, s.n.) Existem, ainda, duas cópias não autenticadas do mesmo in Idem, cx. 47, mç. 20, s.n.

primeiro à construção, depois à manutenção do edifício, fábrica e culto da igreja matriz[9] é, sem dúvida, a mais importante fonte de financiamento. Através da sua colecta foi paga, como já afirmámos, a edificação da igreja, dos novos paços do concelho e do pelourinho[10], ao mesmo tempo que contribui parcialmente para o custo da Fonte das Donas[11]. Deparamo-nos, em simultâneo, com os sobejos das sisas a financiar os arranjos dos arruamentos, a construção do cais e mesmo do forte de S. João Baptista, o que significa, em última instância, que os vizinhos da vila pagaram, através de impostos directos sobre o consumo, as mais importantes obras arquitectónicas da urbe.

Para além da igreja matriz planeada por D. Manuel, cujas obras se estendem desde 1502 até, pelo menos, 1573, data em que se encontra em construção a torre dos sinos, última componente a edificar[12]; dos paços do concelho, decorrente entre 1538 e 1555[13]; da transferência do Pelourinho, em 1540[14]; da Fonte das Donas, infra-estrutura de abastecimento de água que em 1547 se encontrava ainda inacabada[15]; do forte de S. João Baptista e dos cais da vila; assistimos ainda à aquisição de sucessivas casas da cadeia[16].A todos eles empreendimentos financiados por receitas públicas, importará juntar o financiamento directo e integral, pelo povo, da construção da Capela de S. Roque, ex-voto a assinalar a peste de 1580[17], devendo-se esta, e a edificação de muitos outros monumentos, à iniciativa de particulares.

Assim acontece, desde logo, na própria igreja matriz, na qual são construídas duas capelas laterais do transepto. Uma delas remonta a 1542, foi dedicada pelos mareantes da vila a Nª Srª da Boa Viagem e edificada através de um tributo de 0,5% aplicado a todos os seus rendimentos (5 por cada 1000 reais ganhos)[18]; a outra invoca S. Miguel o Anjo, e foi erguida a expensas de Vicente Folgueira e sua mulher, Beatriz

---

9 Acerca deste imposto, suas incidências e abrangência, falámos em I. 1.3.2., para onde remetemos.
10 Vejam-se as verbas discriminadas in A.M.V.C. - Lvs. 1581 a 1587 e 1597.
11 Idem - Lv. 1587.
12 Idem - Lv. 21, fl. 157. Para uma abordagem mais pormenorizada dos vários passos que assistem à construção da Igreja Matriz, vd. "Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde. Igreja Matriz. 500 anos. Edição comemorativa", Nova Série, nº. 18, Dezembro/1996.
13 É difícil estabelecer, com rigor, as datas limite da sua construção . Em 1538 a empreitada de pedreiro é adjudicada (A.M.V.C. -Lv. 17, fl. 88-89), e em 1550 são vendidos os paços velhos, pelo que se presume a mudança (Idem - Lv. 18, fl. 279v. - 280). Em 1552, porém, ainda se delibera sobre a construção da escada do Paço (Ibidem, fl. 408 - 409) e em 1555 ordena-se a conclusão do ladrilhamento da entrada da porta (Idem - Lv. 19, fl. 9v.).
14 Idem - Lv.17, fl. 136v.
15 Idem - Lv. 1587, fl. 13v.
16 Idem- Lv. 16, fl. 17v.; Lv. 3, fl. 41-41v., 43v. e 280v.
17 Isso mesmo se comprova pela inscrição feita na sua parede exterior, do lado poente: "*Feita pelos devotos d'esta villa pela peste de 1580*".
18 A notícia de todo o processo encontra-se inserta nuns autos judiciais despoletados em 1692, aquando da aposição de um retábulo na referida capela, os quais se encontram transcritos por A. Monteiro dos Santos in "Boletim Cultural da C.M. Vila do Conde", Nova Série, nº 12, Dezembro 1993, pp. 49-62. Aí se afirma que o acórdão da confraria que o determina data de 1538. Todavia, um registo de chancelaria, do reinado de D. João III, de 8 de Março de 1537 ratifica, sob a forma de carta de confirmação, um prévio acordo, que constitui idêntica deliberação, mas aplicada aos gastos gerais da confraria. Aí se explicita: " *Aos mareantes de Vila do Conde: confirmação de um acordo que antre sy fizeram (...) prometerom de todo o que ganhassem cinquo por milheiro pera as despesas da confraria do Corpo Santo*". (A.N.T.T. - Chanc. D. João III, lv. 23, fl. 26).

Folgueira[19]. Assim acontece também no Convento de S. Francisco, cuja fundação se deve à iniciativa particular, tendo sido erigido, por volta de 1522, por D. Isabel de Mendanha, mulher de D. João de Meneses, cujas ligações com Vila do Conde passam por relações familiares com D. Pedro de Meneses, de quem aquele era irmão[20]. O interior da igreja foi, por sua vez, valorizado com a construção da capela-mor, por iniciativa de Manuel Dinis, abade de Brufe; bem como da capela de Santo António, financiada por D. Catarina Pereira e Estevão Ferreira d'Eça, cavaleiro fidalgo, e da capela de S. Brás, de propriedade do capitão Francisco Freire, e construída já em meados do século XVII[21].

O mesmo ocorre com a Casa e Igreja da Misericórdia, construídas em terrenos doados por Álvaro Fernandes da Rua, datando a sua construção, feita a expensas de Pedro Anes, abade da Retorta, a um período subsequente a 1525[22]. Também a igreja, para a qual foram mobilizados, num segundo momento, capitais públicos[23], foi amplamente financiada com os donativos de Jerónimo Veloso, prior de Seixo Amarelo, eclesiástico que valorizou o seu pecúlio através de investimentos comerciais[24], e com a fortuna de Sebastião Alvares da Fonseca, provinda da Índia. O valor orçamentado, em 1599, para a sua reedificação, 700.000 reais[25], é bem demonstrativo da envergadura destas

---

[19] A.M.V.C. - Lv. 19, fl. 145-146.

[20] Sobre esta matéria vd. NEVES, Joaquim Pacheco - *Notícia breve sobre o Convento de Nª Srª da Encarnação* . "Jornal de Vila do Conde. Suplemento. Caderno de Cultura", nº 166, 18 de Novembro de 1982 e FREITAS, E. A. da Cunha - *O Convento de Nª Srª da Encarnação, em Vila do Conde* . "Boletim Cultural da C.M. Vila do Conde", Nova Série, nº 9, Junho 1992, pp. 17-41. Acerca das ligações de D. Pedro de Meneses com Vila do Conde e, em particular, das suas pretensões à respectiva jurisdição vd. I. 1.1.1. e 1.1.3.

[21] Acerca da instituição destas capelas vd. A.N.T.T. - Convento da Encarnação de V. Conde, lv. 2. Sobre a capela e sepultura do abade Manuel Dinis, vd. OZORIO, João de Noronha - *A capela mor de S. Francisco de Vila do Conde* . " Boletim Cultural da C. M. de Vila do Conde", Nova Série, nº 12, Dezembro 1993, pp. 20-41.

[22] Sobre esta matéria, vd. a "Lembrança" inserta in A.S.C.M.V.C. , Col. 1ª, mç. 1; FERREIRA, Mons. J. Augusto - *op. cit.*, p. 28 e FREITAS, E. A. da Cunha - *Subsídios para uma monografia de Vila do Conde*, pp. 5-8.

[23] Vd. deliberação camarária de 20.Maio.1604, na qual, por ordem régia, se decide destacar 200.000 reais do dinheiro que estava destinado às obras de encanamento de água para a praça, para aplicar na conclusão da igreja da Misericórdia (A.M.V.C. - Lv. 25, fl. 88-88v.).

[24] Veja-se o que sobre este eclesiástico ficou dito no *item* referente a investimentos a perda e a ganho (II. 2.3.).

[25] Cf. Instrumento de contrato e obrigação de 10.Março.1599, celebrado entre o Provedor e Irmãos da Misericórdia e Gregório Lourenço, Gaspar Gonçalves, António de Sousa e Pantaleão Brás, pedreiros do Porto (A.S.C.M.V.C., Col. 1ª. Bens de Raíz, Pasta 1, mç. 1, fl 50-56 e 74-79).
Ainda que prospectos de divulgação turística datem o início da construção da igreja da Misericórdia de 1559, não encontrámos, nos seus arquivos, nenhuma informação que o confirmasse. Em primeiro lugar, não se trataria, por certo, de uma edificação, mas de uma reedificação. Com efeito, o que apurámos é que, em data subsequente a 1525, Pedro Anes, abade da Retorta, manda edificar a Casa da Misericordia com a respectiva igreja, construindo-lhe nave, capela, sacristia e coro (Cf. "Apontamentos" *cit.*). Um outro assento, de 1599, resultante de uma reunião plenária dos irmãos do Cento considera que, apesar de o legado do Ldº Jerónimo Veloso ser aplicado à erecção de outra nave na igreja, se entendia que tal não compensava, técnica e financeiramente, pelo que se deliberava fazer de novo "*casa e igreja tudo de huma só água*", parecendo seguir-se, para tal, como modelo, a Misericórdia do Porto (A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, Pasta 1ª, mç. 1, fl. 58-60). O próprio perfil arquitectónico do templo parece datá-lo de finais do séc. XVI, princípios do séc. XVII, facto que é confirmado pelo desvio dos referidos 200.000 reais dos dinheiros concelhios, em 1604, para a sua conclusão.
O ano de 1559 parece, pois, resultar de uma imprecisão inserta na obra do Mons. José Augusto Ferreira, o qual atribui ao Licenciado Jerónimo Veloso o legado que suscitou a edificação da igreja nos moldes

contribuições particulares directamente ligadas a fortunas comerciais, uma delas de inequívoca proveniência ultramarina.

Citemos, ainda, a construção do novo hospital da vila, em 1617, para substituir o já velho e insuficiente Hospital do Espírito Santo, fruto da doação, para esse fim, de vultuosos capitais, por Diogo Pereira, mercador de grosso trato e cristão novo, natural da Galiza e morador na cidade do Porto. Vimos já que Vila do Conde se constituiu como local de eleição para este grande mercador, a ponto de aí se decidir fundar um padroado para a criação do hospital, ao qual deveriam ser vinculados bens que lhe permitissem uma renda anual de 400.000 reais, com a qual se fundou[26] .

Por fim, a Capela do Socorro, de traçado aparentemente inspirado nos pagodes indianos, decorre da iniciativa e financiamento exclusivo de um vilacondense quinhentista, Gaspar Manuel, cujo nome se encontra associado à gesta dos descobrimentos, quer como piloto da carreira da Índia, quer como autor de roteiros de navegação a que já nos referimos.

1.1.2. Contributos artísticos exteriores

Em suma, capitais públicos e privados financiam, com largos milhões de reais, a edificação monumental de Vila do Conde na era de Quinhentos e nas primeiras décadas de Seiscentos. Só um grande vigor financeiro suportaria as exigências de tais empreendimentos. Com essas fontes de financiamento foram ainda viabilizadas as participações artísticas, de reconhecido valor, que sabemos ter marcado, do ponto de vista arquitectónico, escultórico e pictórico tão vasto conjunto monumental. Citemos, entre os mais destacados, os contributos de artistas de Braga e biscaínhos já estudados pelos trabalhos do Dr. Eugénio Andrea da Cunha Freitas elaborados a partir de uma aturada investigação nos fundos documentais do município.

Com efeito, inserindo-se numa sensibilidade que tendia a generalizar-se no arcebispado de Braga, e que acabou por se reflectir nas intervenções feitas na própria sede episcopal, assim como em numerosos outros templos do Alto Minho, entre os quais a igreja matriz de Caminha e a de Vila do Conde[27], mestres biscaínhos encontram-se nesta vila, desde finais do séc. XV, associados ao projecto da obra de pedraria da igreja matriz que povo e vereação teriam deliberado levar a cabo em substituição da antiga igreja de S. João, por pequena e certamente deslocada dos mais recentes epicentros da vida da urbe[28].

---

actuais, mas data a reunião plenária, que determina a sua construção, de 7 de Março de 1559, quando esta ocorre, de facto, em 1599, sendo o testamento daquele do ano de 1598 (Idem - Col. 1ª, mç 3 . Capela de Jerónimo Veloso).

[26] Desta matéria falámos já em II.B.2.2.

[27] Acerca da difusão da obra de mestres biscainhos, associada à implementação do plateresco e do estilo manuelino no Alto Minho vd. ALVES, Lourenço - *Arquitectura religiosa do Alto Minho. Igrejas e capelas do Alto Minho. Séc. XII ao séc. XVII*, Viana do Castelo, 1987, pp. 259-312.

[28] Acerca deste projecto, prévio em relação aquele que viria a implementar-se após a intervenção de D.

João de Rianho, Sancho Garcia, em 1500 e Rui Gracia, entre 1509 e 1511, são nomes que neste contexto se destacam e cuja presença se encontra documentada em Vila do Conde. Do mesmo modo, João de Castilho encontra-se associado às alterações efectuadas ao plano da matriz idealizado por D. Manuel, estando a sua presença na vila testemunhada entre 1511 e 1513[29]. Biscaínho era também Pedro Baião, mestre pedreiro encarregado pela câmara da construção da forca da vila, em 1502[30]. Ainda como mestre de pedraria, desta feita nacional, surge, ligado à construção da torre dos sinos da igreja, empreitada iniciada apenas em 1573, João Lopes, porventura o mestre com o mesmo nome natural de Lamego[31].

Associadas, desta feita à ornamentação interior do templo, destaca-se ainda a presença dos pintores Jacome Carvalho, em 1547, Manuel Diniz Vaz e Amador Matoso, em 1560 e de Manuel Arnau, reconhecido pintor bracarense, de actividade documentada em Vila do Conde entre 1560 e 1567, todos eles associados à pintura do retábulo da capela mor, cuja iconografia se centrava na representação do patrono da igreja, S. João Baptista. Nesta mesma dinâmica se deverá inserir a presença de Francisca Correia, pintor portuense, na igreja de Azurara, onde lhe é atribuído o retábulo de Nª Srª do Rosário, que pintara por volta de 1575[32].

Entre os artistas cujo trabalho se sucede à obra de pedraria e carpintaria da matriz de Vila do Conde, contam-se ainda os numerosos sineiros e relojoeiros que contribuiram para a conclusão da obra da matriz. Em Braga eram residentes Gonçalo Martins, Francisco Fernandes e Gonçalo de Aguiar, sineiros que em 1550, 1556 e 1579 e 1591 refundem e fazem novos sinos para a igreja, os primeiros dos quais, à falta da torre a eles destinados, se encontram instalados em infra-estruturas provisórias. De Guimarães era o relojoeiro Paulo Gomes, o qual fora, em 1590, contratato pela Câmara, sendo de Braga Fernão Gonçalves que em Julho do mesmo ano vistoria o relógio já concluído, e

---

Manuel, e que se consbstancia no presente edifício da igreja matriz, bem como das contingências de realização que o envolvem, vd. FREITAS, E. A. da Cunha - *Mestres biscainhos na Matriz de Vila do Conde* ... . "Anais da Academia Portuguesa de História"; II Série, Vol. XI, Lisboa, 1961, pp. 177-196; NEVES, J. Pacheco - *A igreja matriz de Vila do Conde* . " Boletim Cultural da C. M. Vila do Conde", Nova Série, nº 3, Julho de 1988, pp. 19 - 22 e COSTA, Marisa - *A construção da igreja matriz de Vila do Conde* . "Idem", nº 13, Junho de 1994, pp. 32-46.

[29] Vd. FREITAS, E. A. da Cunha - *Mestres biscainhos na Matriz de Vila do Conde...* e, do mesmo autor, *João de Castilho e a sua obra no Além-Douro* . "Colóquio", nº 15, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Outubro 1961, pp. 6-9.

Para a compreensão do exposto, importa que se esclareça que a carta régia que viabiliza, institucional e financeiramente, a construção da igreja matriz, é acompanhada de uma planificação minuciosa do que se pretende venha a ser a estrutura dito templo (cf. A.M.V.C. - A/3), projecto que virá, contudo, a sofrer sérias alterações, as mais importantes das quais parecem ser da autoria do conceituado João de Castilho.

[30] Idem - Lv. 16, fl. 100-100v.

[31] FREITAS, E. A. da Cunha - *Artistas de Braga na matriz de Vila do Conde* (Séc. XVI), Braga, Ed. Bracara Augusta, 1954.

[32] Vd. ARAÚJO, Maria Augusta - *Francisco Correia. Pintor portuense em AZurara (1573-1575).* "Boletim Cultural da C. M. de V. Conde", Nova Série, nº 19, Junho/1997, pp. 58-73.

Manuel Fernandes, que em 1598 repara a mesma peça. Da mesma cidade era ainda o vidraceiro que em 1556 se responsabiliza pela factura dos vitrais da igreja[33].

Se a obra da matriz cataliza a panóplia de artistas que acabamos de enumerar, e que não esgotará, por certo, os contingentes de facto envolvidos, outros agentes, destacados ou não no seu tempo, associam a sua presença a outras realizações ou projectos. O arquitecto Filipe Tércio é um desses nomes, ligado, como elucidámos, ao projecto de construção de um molhe para a barra da vila. Salientes são ainda as menções aos pintores Pantaleão Marques[34], Manuel d'Anvers[35] e Francisco d' Anvers, estes de pressuposta ligação aos Países Baixos, que em 1596, 1568 e pelas décadas de 1610 a 1650, respectivamente, se encontam em Vila do Conde. O último aí reside, na Rua de S. Bartolomeu[36], nela se assinalando o nascimento de seus filhos[37] e a sua participação na Casa da Misericórdia[38]. A presença deste artista na vila, já não transitória, mas permanente, revelará porventura a vitalidade subjacente a uma dinâmica cultural em que solicitações públicas e privadas justificariam e compensariam a fixação de um pintor com toda a sua família.

1.2. Planificações e intervenções urbanísticas

No despoletar de todo este processo de edificações, cuja primeira peça foi, como dissemos, a igreja matriz, está o próprio monarca, D. Manuel, o qual, após a já referida passagem pela vila em 1502, se liga de forma determinante à sua renovação urbana. Com efeito, o seu protagonismo transcende, em muito, a viabilização da construção da matriz, através de um donativo de 30.000 reais e de uma dotação financeira permanente que passava, como vimos, pela aplicação de uma imposição ao consumo, especificamente com esse fim. O envolvimento do monarca assume, na verdade,

---

33 Cf. ibidem. Todas as referências compulsadas foram identificadas pelo autor nos livros de registo das sessões camarárias dos anos supracitados.
Especificamente sobre o pintor Manuel Arnao vd. CORTEZ, Russel - *Pintores quinhentistas do norte de Portugal (3). Manuel Arnao e Manuel Diniz Vaz* . " O Primeiro de Janeiro", 19.Agosto.1987.

34 Não poderemos garantir que a presença deste pintor na vila em 1596 o ligue a qualquer empreendimento específico. É, pelo contrário, notório o seu envolvimento na vida social quotidiana. Veja-se, por exemplo, a sua presença, como testemunha, num acto notarial que envolve apenas agentes de Vila do Conde (A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 19, fl. 135).

35 Deparamo-nos com uma única referência a este indivíduo, aparecendo como testemunha de um dote de casamento da filha de um piloto, João de Chaves, documento de 10.Janeiro.1568 (Idem, lv. 4, fl. 119v.), aí sendo identificado, e assinando como "Manoell d' Imves", pintor, morador em Aveleda. Essa é também a forma como na documentação coeva é frequentemenete identificado, em data posterior, Francisco d' Anvers.

36 A.D.P.- Fundo Paroquial. V. Conde. Baptismos, lv. 2, fl. 143v. e 153v.

37 Idem, lv. 2, fl. 102,115v., 123v., 128, 138v., 143v., 153v. Aí se regista o baptismo de sete dos seus filhos, de que era mãe Maria Nova: João, em 1615; Maria, em 1619; Francisca, em 1621; Luzia, em 1622; Paulo, em 1626; Francisco, em 1628 e Ana, em 1631.

38 Entra para irmão do Cento em 26 de Dezembro de 1622, com a contrapartida de "*...emcarnar a sua comta o Crysto da meza da irmanda* (sic) *e o que esta no alltar mor da yrmandade e comsertar alguas cousas ao crosofysyo gramde ...*". (A.S.C.M.V.C.- Livro de admissão de Irmãos com início em 1602, fl. 91v.).

contornos de uma autêntica concepção de reordenamento urbano, de que a matriz é apenas uma peça. A pertinência da matéria exige um esclarecimento mais circunstanciado.

O primeiro dado da questão passa pelo facto de o diploma régio que viabiliza a construção da matriz, dado em Arrifana de Stª Maria, a 5 de Dezembro de 1502[39], incluir uma planificação da estrutura e dimensões do templo, evidenciando a vontade do monarca de lhe conferir uma dignidade e grandeza que correspondessem, porventura, à imagem que ele próprio havia construído da vila.

O segundo factor que nos elucida acerca de uma atitude interventiva do rei corresponde aquilo que cremos ser uma re-localização da igreja. Sendo facto adquirido que se encontrava um templo em construção, desde data anterior a 1500, de cuja obra de pedraria se encarregaram os biscaínhos João de Rianho e Sancho Garcia, aquilo que se nos afigura é o monarca ter ordenado o recomeço da obra num outro local. Só assim se compreendem as deliberações do diploma relativas à sua localização: " *Item primeiramente mandamos que a dita igreja se faça no campo e lugar honde ora esta ha igreja de sam Sabastiom por nos parecer mais pertemcente pera ello ...* " [40]. Só assim se compreende a justificação do lançamento da imposição :" *Item avemdo nos respeito a como a povoo da dita villa tem ja muito dinheiro pago per a dita Igreja que ja esta começada e he nela despeso e tornandose agora a fazer outros lançamentos como se dantes fazia lhe serya gramde opresom e fadiga ....* " [41]. E, por fim, só assim se compreendem as estipulações em torno das desapropriações necessárias à concretização da obra: " ... *e asy se tomem os quyntaes e chãoos que se ouverem mester per a dita Igreja vir na maneira aqui apomtada e se pague a seus donos do dinheiro da dicta Igreja per avaliação...*"[42].

De resto, e como se disse, a matriz é apenas uma peça de um programa mais vasto, que inclui o planeamento de uma praça "... *quadrada [...] que tera quinze braças em cada quadra e sera feita em maneira que da dita praça possam ver a dita porta principal da dita Igreja e a dita rua vira ter na metade da dita praça* "[43]. A rua a que o documento se refere é aquela que se prevê que venha a ligar a Rua dos Mourilheiros e a Rua da Cruz, desembocando na praça defronte da igreja. As alterações topográficas são óbvias, e mais notórias se tornam num outro documento de 1503 em que se descrevem os 10 prédios, chãos e casas, a desapropriar para a edificação da igreja e praça adjacente[44].

O planeamento daquela que será conhecida como Praça Nova constitui, de facto, uma das mais significativas intervenções urbanas do século XVI, a qual acabará por ficar globalmente configurada com a construção dos Paços do Concelho e a colocação fronteiriça do novo pelourinho, o que ocorrerá, como vimos, no decurso dos anos 40.

---

[39] A.M.V.C. - A/3.
[40] Ibidem, fl. 1.
[41] Ibidem, fl. 3.
[42] Ibidem, fl. 2v.
[43] Ibidem. Discordamos daqueles que fazem corresponder o traçado inserto na carta à Rua Nova, hoje Rua do Lidador, a qual ligava a Rua da Cruz à zona ribeirinha.
[44] Idem - B/31. Autos de avaliação dos chãos onde se deveria construir a igreja nova

Figura 23 - Evolução da estrutura viária em Vila de Conde
Século XVI - Século XX (1995)



Fonte: C. M. Vila do Conde, Ortofotomapas (escala 1:10.000)

FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

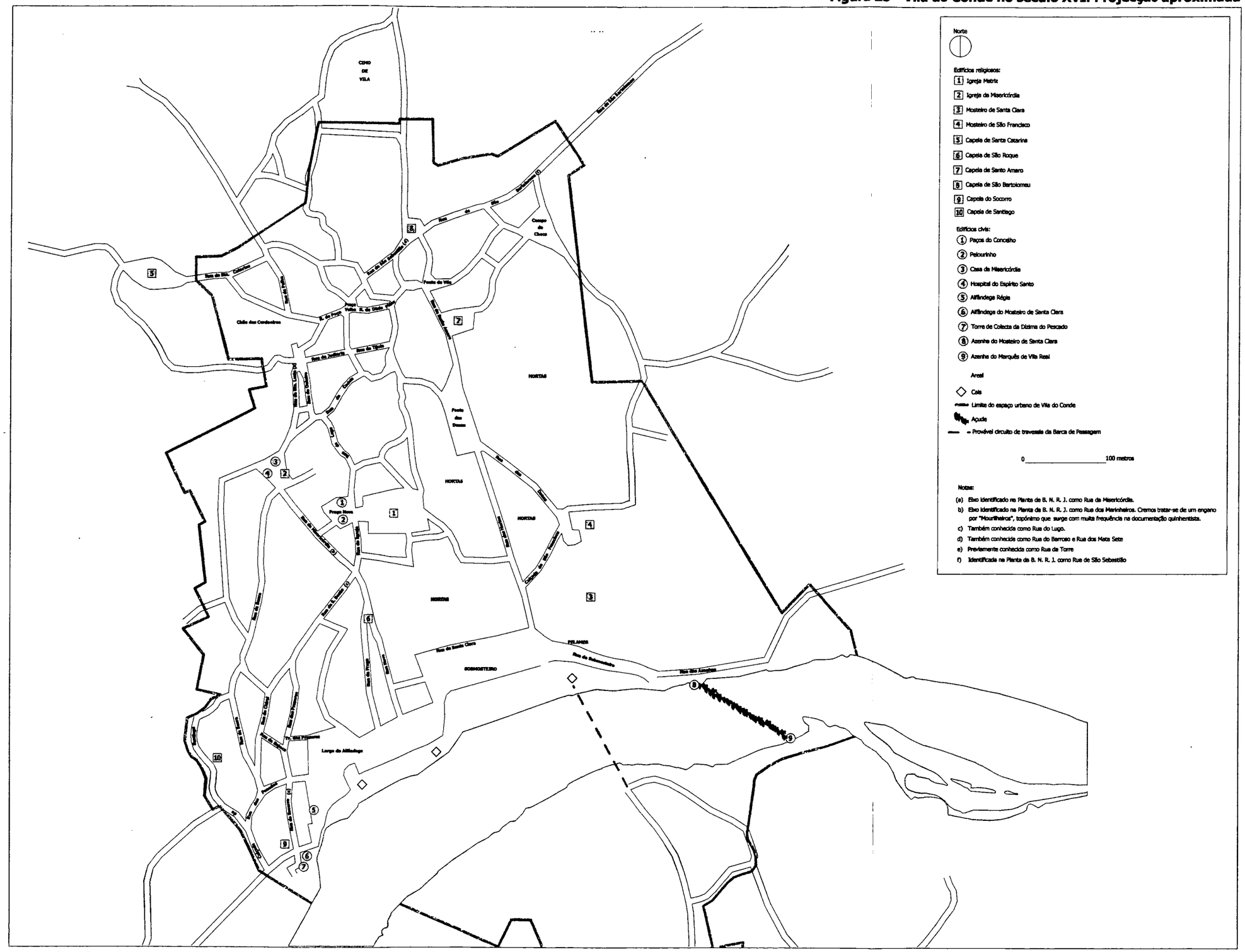
Figura 24 - Vila do Conde e Azurara no século XVI. Principais eixos de circulação



Fonte: Vid. Figura 25

FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

Figura 25 - Vila do Conde no século XVI. Projecção aproximada



Fonte: Base cartográfica construída a partir dos traçados da planta de B. N. R. J. (século XVI), da planta de Miguel de Lescott (século XVII) e da planta de José Francisco de Paiva (século XIX)
Inclusão de todas as informações topográficas e toponímicas disponibilizadas pelos fundos documentais consultados
Colaboração do gabinete de Arquitectura da C. M. de Vila do Conde e do Dr. Eugénio A. da Cunha Freitas

FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

Para além desta, outras intervenções haverá, porém, que assinalar. Antes de mais, a consubstanciada naquela que é chamada a Rua Nova, designação sugestiva da sua recente abertura, a qual liga, afinal, dois dos epicentros da vila, a nova praça e a zona ribeirinha, indo desembocar no Cais da Lavandeira.

A construção do cais novo, na alfândega; as suas sucessivas ampliações; a edificação do cais da Lavandeira e do Cais da Meia Laranja, com a abertura de ruas de serventia adjacentes; as obras no cais da barca; o encouraçamento de Sobmosteiro, empreitadas de que já falámos, corporizam outra tantas significativas intervenções em zonas nucleares da topografia urbana.

O desenvolvimento populacional deveria ser factor responsável por outras reconhecidas alterações, de que a documentação dá provas. Entre elas, assinale-se a abertura de uma rua , em 1550, a qual se destinava a ligar a Fonte das Donas à casa de um Gonçalo Alvares, carpinteiro, prevendo-se a construção de habitações de um e outro lado do caminho[45]. Uma outra via é aberta em 1576, para ligar a Misericórdia à Rua da Laje[46]. Acreditamos, porém, que no essencial, e para além destas intervenções que conseguimos identificar, a topografia de Vila do Conde teria mantido o seu traçado medieval, conservando, na própria toponímia, a marca desses outros tempos.

1.3. Topografia: estratificação e dinâmicas vivenciais

Procuraremos, através de uma projecção aproximada, reproduzir o que seria o traçado urbano do burgo nessa era de Quinhentos (cf. fig.24 e 25), assim como o seu crescimento ao longo dos tempos (cf. fig. 23). Recorreremos, para tal, em primeiro lugar, aos dados fornecidos pela planta, datada de cerca de 1568-1570[47] a que já nos referimos,

---

[45] Idem - Lv. 18, fl. 329.

[46] A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 1, s.f. O documento que o noticia, datado de 26.Novembro.1576, é um instrumento de doação à Casa do valor correspondente a um dos chãos expropriados.

[47] Esta é a data que lhe é atribuída no catálogo da exposição em que se inseriu (*A Arquitectura militar na expansão portuguesa*). Os motivos dessa datação foram-nos explicados por Rafael Moreira, co-coordenador da exposição, fazendo-a entroncar nas iniciativas levadas a cabo pelo Cardeal Infante D. Henrique, regente do reino, no sentido de serem efectuados levantamentos topográficos nos vários portos do reino para aí se implantarem estruturas defensivas. A planta em causa, porque truncada, faltando-lhe a zona ribeirinha, não responde, porém, e ao que cremos, a essa intencionalidade. O levantamento que é feito corresponde a um traçado rigoroso e pormenorizado da rede urbana e não da topografia do litoral, única estritamente necessária à edificação de estruturas de defesa. Os elementos nela representados, em termos, quer de monumentalidade, quer de toponímia, não contraditam, porém, a sua datação da década de 60. A confirmá-la estão as menções às "Hortas de Francisco Carneiro", as quais encontramos citadas, enquanto tal, pelo mesmo período de tempo, noutros fundos documentais, tendo sido Francisco Carneiro juíz de fora em Sintra em 1571. A representação, por outro lado, da Fonte das Donas, que sabemos estar inacabada ainda em 1547, e a inexistência da rua, aberta em 1578, que ligava a Misericórdia à Rua da Laje leva-nos a datar essa planta, em termos limites, entre a década de 50 e a 70, configurando-se os anos 60 como forte probabilidade. Outros argumentos, aduzidos no catálogo da referida exposição para essa datação, nomeadamente a representação da igreja matriz já com a capela de S. Miguel, de 1561 (*A arquitectura militar na expansão portuguesa*, Porto, Castelo de S. João da Foz, Junho-Setembro 1994, Lisboa, C.N.C.D.P., 1994, p. 153) corroboram essa forte possibilidade.

existente na Biblioteca do Rio de Janeiro[48], que aqui de igual modo inserimos como figura 27. Procuramos, porém, projectar, na reconstituição ensaida, para além das informações topográficas e toponímicas dessa planta, todas aquelas que a documentação consultada nos proporcionou. Reduzimos, todavia, a sua projecção cartográfica à expressão mais simples e nuclear, o que significa que vielas, travessas ou eixos secundários de localização e traçado problemático foram por nós excluídos nesta representação.

Importa então que se perceba quais são, na vila, do ponto de vista topográfico, as áreas nucleraes e as franjas marginais. Destaquemos, antes de mais, as confinações do espaço urbano. O areal a poente constitui uma vasta zona interdita à construção e à própria exploração agrícola, pelas características do solo. As áreas de S. Bartolomeu e de Santiago apresentam-se como confinações naturais da vila, assim como ocorre com Stª Catarina e o Campo da Choca, confinantes com o seu restrito termo. Cimo de Vila é já parte integrante desse mesmo termo.

O seu núcleo central, centro político, religioso e, por certo, social, era sem dúvida a Praça Nova e as ruas que lhe são adjacentes: Rua da Cruz, Rua Direita, Rua da Senra, Rua da Laje, Rua dos Mourilheiros e Rua da Misericórdia. Entre esse núcleo urbano e a área a nascente parecem dominar ainda os espaços verdes, em particular hortas, disseminadas pela vasta área localizada por detrás da matriz, e pelo chamado "Vale das Hortas", hoje correspondente à Avenida José Régio. Esse espaço hortícula parece separar o centro político-social da urbe do seu outro centro religioso, o qual se situa no "Monte do Mosteiro", onde se concentram as duas únicas casas religiosas da vila, ambas de filiação franciscana. As calçadas que permitem aceder a essas duas instituições, a Rua do Monte do Mosteiro e a Calçada de S. Francisco, são, de novo, espaços intensamente habitados, como o são as articulações ribeirinhas, consubstanciadas na Rua de Sobmosteiro, Rua de Santa Clara, ou do Cais de Stª Clara, Rua do Cais da Lavandeira, Rua da Torre. Por sua vez, a Rua da Fraga e a Rua Nova surgem como eixos de ligação fundamental entre dois dos epicentros da vila, a Praça Nova e a zona ribeirinha. Transcendendo aquilo que na planta se prefigura, algumas ideias-chave serão de destacar, enquanto linhas de força que enquadram o traçado esquemático que representamos.

Referimo-nos, em primeiro lugar, à prévia deslocação dos epicentros da vila. Se já no período medieval a urbe desceu no sentido do rio, deixando parcialmente o castro de S. João (local onde se situa agora o Mosteiro de Santa Clara e o de S. Francisco, e em que se situava, até ao séc. XV, a igreja matriz), em direcção á "Praça Velha" onde estavam instalados os antigos Paços do Concelho, no século XVI, a "Praça Nova" configura-se como o epicentro da localidade, após a construção da igreja matriz, do edifício dos paços do concelho, da transferência do pelourinho, e da abertura da Rua

[48] B.N.R.J. - CAM. 4-2 (nº1).

Figura 26 - Vila do Conde no século XVI. Implantação topográfica dos cais de embarque e de estaleiros de construção naval



Fonte:Informações coligidas nos vários fundos documentais consultados

FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

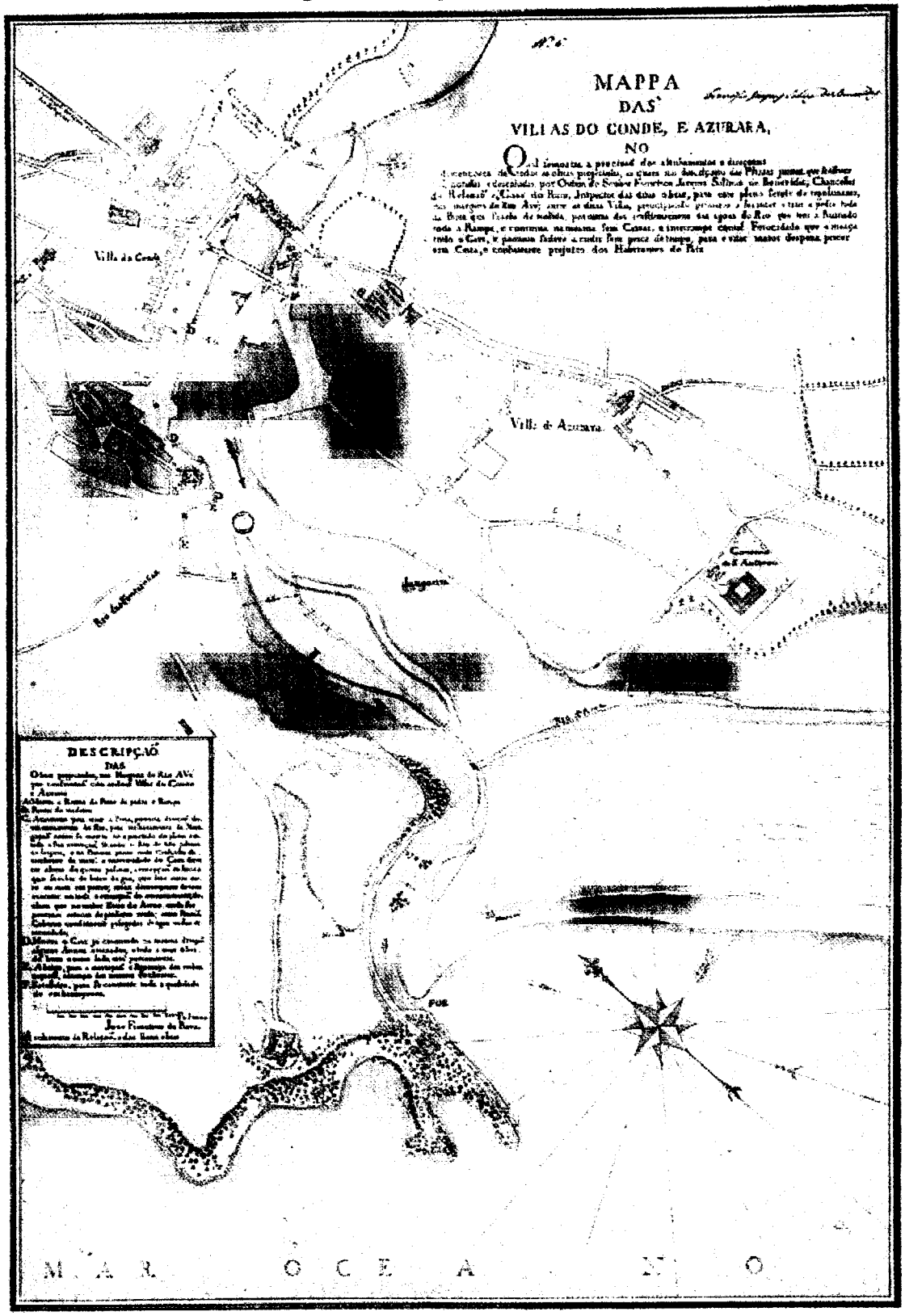
Figura 27 - Planta de Vila do Conde (século XVI)



Fonte: B. N. R. J. - CAM. 4 - 2 (n.º 1)

FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

Figura 28 - Mapa de Vila do Conde e Azurara (século XIX)



Fonte: PAIVA, José Francisco de - Mappa das Villas do Conde e Azurara... (1821-1824). B. P. E. Hem. II, 4 / Arm. 15-16. Est. 4

FLUP
SIIC/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

Nova, a qual liga este novo centro à circulação ribeirinha. Esta deslocação corresponde, como se constata na planta, a uma descida no sentido sudoeste.

Referimo-nos, em segundo lugar, à orientação da malha urbana para o rio, através de um traçado de ruas que lhe é prependicular e que faz confluir todos os circuitos de circulação da vila para a zona ribeirinha, a qual, em termos de ocupação habitacional, congregava grupos profissionais de perfil mais modesto, como são os marinheiros, pescadores ou oficiais mecânicos, muitos deles ligados à construção naval, como veremos.

Referimo-nos, em terceiro lugar, à concentração, nessa zona, dos principais focos de actividade da vila. Se o centro político e religioso se radicara na "Praça Nova", era à zona ribeirinha que todos afluíam no desempenho das actividades profissionais dominantes. Aí se encontravam o cais de embarque/desembarque, único elemento de ligação com a margem sul do rio. Aí se situavam, num perímetro próximo, as duas alfândegas (a régia e, até 1550, a do Mosteiro de Stª Clara)[49], e também o edifício de colecta da dízima do pescado[50]. Aí afluía a população para fazer moer o seu pão em azenhas sitas no rio (as da margem Norte, edificadas já no séc. XII, pertencentes ao Mosteiro de Santa Clara, hoje inexistentes, e as ainda persistentes na margem Sul, de construção quinhentista). Aí, ainda, os estaleiros de construção naval, disseminados ao longo da margem, consolidando uma actividade que ao longo dos séculos mais caracterizou e definiu o perfil ribeirinho da vila, ainda que hoje associada a uma imagem de degradação e desarticulação urbana em vias de recuperação (cf. figs. 25 e 26). Aí se situavam, finalmente, as únicas estruturas defensivas da vila, corporizada a primeira, desde cedo, pela ermida de S. Julião, e a segunda pelo Forte de S. João Baptista, ainda não concluído, como vimos, no ano de 1640, e hoje pólo referencial da costa de Vila do Conde.

Se os marcos monumentais e as actividades económicas diferenciam o espaço, o mesmo ocorre com as áreas de residência, da definição das quais decorrem critérios de diferenciação social, pelo que importará, desde já, aferir a eventual existência de uma estratificação topográfica, mesmo num pequeno território de cerca de 0,5 km^2, como era o da área habitada de Vila do Conde de então. O critério profissional é aquele que elegemos

---

[49] A única referência que conhecemos acerca da localização da alfândega do Mosteiro, inscreve-se no Tombo de Stª Clara de 1518, e nela se declara: " *Item mais tem e ha o ditto mosteiro da dita Vila de Comde na ribeira della huma casa d'allfandega do dyto mosteiro pera as mercadorias da dizima da dita allfamdegua que parte do norte com casal d'Amdre Luis e do sull com caminho que vay da ribeyra da vila pera Samtiaguo e Tore e da tera resyo e rio e he de lomguo face da ribeyra d'abrrego agiam em comprido doze varas e de largo da tera pera o mar seis varas e duas terças e esta casa serve d'allfamdegua do dito mosteyro*" (A.D.P.- Secção Monástica, Lv. 4797, fl. 36). Partindo deste articulado, concordamos com João Cordeiro Pereira, quando este afirma que "*... a alfândega do mosteiro ficava a jusante da alfândega real e dela distava cerca de centena e meio de metros*" (*op. cit.* p. 43). Tal inferência destaca-se da sua proximidade com o edifício da torre de colecta da dízima do pescado expressa na citação *supra.*

[50] Situada também sobranceira ao rio e junto à ribeira da vila, localizada sobre um "*piniçal de pedra viva*" situa-se, com efeito, a torre de colecta da dízima do pescado. O edifício teria 6 varas de quadratura (A.D.P.- Secção Monástica, lv. 4797, fl. 35v.).

para aferir essa realidade, testada em algumas fontes seleccionadas: os róis de lançamento da derrama das sisas de 1568 e de 1570; os tombos de Stª Clara, de 1518 e 1629; os livros de sisas sobre bens de raiz, de 1581 a 1622; e o livro de lançamento da décima de 1643. Em qualquer uma destas fontes é, naturalmente, discutível a representatividade das menções a profissões, sendo numerosos os registos em que estas são omissas. O nosso universo de referência confina-se às menções existentes, independentemente da sua representatividade relativa.

Da sua análise, particular e comparada, não pudemos chegar à definição de uma clara estratificação socioprofissional do espaço. Com efeito, os vários grupos profissionais encontram-se disseminados territorialmente, sem pré-existir qualquer tipo de arruamentos por actividade. É certo que alguns marcos toponímicos remetem, de forma indiscutível, para o exercício de determinadas profissões. Do mesmo modo que o Vale das Hortas ou a Rua das Azenhas define o espaço do ponto de vista do seu aproveitamento, também os topónimos da Travessa da Cordoaria ou da Rua dos Pelames são, *de per se*, sugestivos das actividades aí desenvolvidas. A proximidade desta última rua do rio não deixa margem para dúvidas de que ali se localizavam os postos de curtição de peles, de fundamental utilização pelos sapateiros. O Tombo de Stª Clara, de 1629 confirma isso mesmo, através da descriminação de 18 "aloques" dos quais pagavam foro 12 sapateiros[51].

Para além destes topónimos, existem ainda algumas tendências que se percepcionam. Referimo-nos, em primeiro lugar, a uma nítida concentração espacial de pescadores em áreas imediatamente confinantes com o rio, nomeadamente na Rua do Cais, na Rua da Torre ou em áreas que com estas directamente se articulam, do mesmo modo que numerosos tanoeiros, calafates e alguns carpinteiros são referenciados à Rua de Sobmosteiro. Detentores de cargos administrativos, tabeliães, licenciados, escrivães, inquiridores, juízes dos órfãos e da alfândega, a par de cirurgiões, concentram-se maioritariamente na área nuclear da vila, englobante da Rua Nova, Rua da Fraga, Rua da Senra, Rua da Laje, Rua da Misericórdia, mas também na Rua do Sidral e na Rua de S. Bartolomeu. Alfaiates, sapateiros, pedreiros, carpinteiros ou ferreiros parecem afastar-se das zonas ribeirinhas, instalando-se ora no núcleo da vila, ora nas suas franjas mais interiores, na Rua de Stª Luzia, Fonte das Donas, Stº Amaro, Stª Catarina, ou nas Calçadas do Monte do Mosteiro de Stª Clara e de S. Francisco.

Quanto aos grupos que mais directamente são estudados por este trabalho, pilotos, mareantes e mercadores, ainda que não existindo uma diferenciação nítida na sua distribuição espacial, afigura-se-nos que os grandes mercadores se concentram, fundamentalmente na Rua da Laje, Rua da Senra e Rua Nova; já os pilotos, disseminados embora por toda a vila, parecem privilegiar dois pólos residenciais, as artérias que ligam o

[51] A.D.P.- Fundo Monástico, Lv. 4801, fl. 21-24v.

centro da vila ao rio, a Rua da Fraga e, particularmente a Rua Nova, e o território sobranceiro a este, consubstanciado na Rua de Sobmosteiro e Rua da Torre.

Do elenco que compulsámos de elementos relativos à residência de pilotos, estes apresentam-se, porém, como moradores em ruas que vão desde a Praça Velha á Rua da Igreja, Rua dos Mourilheiros, Rua da Misericórdia, à Rua de S. Roque, Rua do Cais, Rua da Torre, Rua de Sobmosteiro, Rua de Stº António, para além dos dois núcleos prevalecentes, constituídos pelas ruas Nova e da Fraga. Nota-se, ainda, a sua ausência de zonas mais interiores e marginais da vila, como são Stª Catarina, Stº Amaro ou as calçadas do Mosteiro e de S. Francisco.

As localizações de famílias de mareantes mostraram-se, diversamente, menos alargadas e, para além dos arruamentos centrais, constituídos pelas ruas da Igreja, Senra, Mourilheiros, encontramo-los também na Rua do Sidral, Rua dos Prazeres, Rua de S. Bartolomeu mas, muito particularmente, centrados na Rua do Cais, Rua do Sobmosteiro e Rua da Torre.

A despeito da pequenez do território, e da proximidade de todos os pontos em relação à zona ribeirinha, parece ser indiscutível que existe uma particular apetência dos grupos marítimos, pescadores e mareantes, pela proximidade do rio, o que também se compreende pelo facto de aí se situarem, estrategicamente, os locais de armazenamento de aprestos navais e pesqueiros. É, de resto, esse fim que encontramos reservado ao edifício da alfândega do Mosteiro, desactivado após a anexação da aduana pela fazenda régia, em 1550[52]. Já os pilotos parecem definir outros jogos de poder e influência, instalando-se aí, mas também em áreas socialmente mais valorizadas, ainda que o seu espaço de implantação privilegiada pareça ser, de forma notória, e como já afirmámos, a Rua Nova, a meio termo, afinal, entre os dois mais fortes epicentros da vila.

Se não existe uma nítida estratificação profissional do espaço, há, sem dúvida, uma hierarquização social do mesmo, que consubstancia níveis de valorização imobiliária diferencial. Isso mesmo se presume de uma declaração feita no decurso de um processo de partilhas de bens, no qual se declara: "... *as casas da Rua da Lagem por estarem na Rua mais publica desta villa e por donde passão todas as porsisoins e festejos della e serem das milhores que em si tem valem por justo e comum preço duzentos e quarenta mil reis* ...." [53]. Isso mesmo se confirma através da análise dos registos das sisas de bens de raiz, dos quais se destaca que as casas, sobradadas, que atingiam valores mais elevados se situavam, precisamente, na Rua do Lugo (actual Rua de S. Bento), na Rua da Senra e na Rua da Laje.

---

[52] Vd. A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª sr., lv. 13, fl. 85v.-87v. Trata-se de um dote de casamento, de 1586, em que um dos bens dotados são umas casas, a que chamam "a alfândega", das quais o dotador reserva uma parte, a que fica fronteira ao rio, "... *pera nella agazalhar o fato de seus barcos...*".
[53] A.S.C.M.V.C. - Col.1ª, mç. 48, fl. 73.

Nesse pressuposto, e dado que pilotos e mercadores, a par das figuras mais destacadas da fidalguia da vila, aí residiam, isso implica que as suas actividades fossem suficientemente rentáveis, e que a aplicação de capitais derivados da exploração de recursos marítimos ou ultramarinos incluísse, como critério, o investimento em formas de promoção social, ou mesmo em símbolos exteriores de riqueza. Disso trataremos no capítulo referente às práticas e mentalidades económicas.

1.4. Habitação e transacções imobiliárias

1.4.1. Tecido habitacional

Da topografia, e das dinâmicas que ela enquadra, voltemos ao edificado, monumental e habitacional. Dele se destaca uma considerável coerência estilística referenciada aos traços característicos do estilo manuelino, patente, no caso de Vila do Conde, na arquitectura civil e religiosa, envolvendo espaços políticos, religiosos e sociais: igrejas e capelas, paços do concelho, alfândega e construções domésticas. Se atendermos à dimensão do espaço urbano da vila, esta concentração de marcos arquitectónicos afins a esse estilo marcante da arte portuguesa, ele próprio estigmatizado por símbolos da vivência marítima, atribui-lhe alguma peculiaridade no contexto do NW português.

No estrito domínio da arquitectura doméstica, muitas residências ainda hoje persistem como marcos arquitectónicos dessa época, identificando habitações, senão sumptuosas ou luxuosas, pelo menos com uma dignidade de traça e de envergadura compatível com a vida desses homens quinhentistas, muitos dos quais cristãos novos, de intensa actividade, envolvidos no negócio, e comprometidos com uma mentalidade mercantil. Como testemunho desse tecido habitacional podemos identificar, ainda hoje, um número significativo de habitações dos séc. XVI, dispersas por todo o centro histórico, mas concentradas, em particular, nas ruas adjacentes à Igreja Matriz e à Câmara Municipal, compondo um núcleo urbanístico coerente, resultado de uma política de preservação adequada.

Estas habitações, de alvenaria, corresponderiam, porém, a tipologias habitacionais minoritárias. Importa, numa aproximação ao tecido habitacional coevo, que percebamos o carácter excepcional e elitista dos exemplares ainda hoje persistentes. Com efeito, para além dessas casas de pedra, outras, de menor custo e envergadura de traça, existiam. Antes de mais as chamadas casas "palhaças" ou colmaças", isto é, aquelas de construção efémera, cobertas, respectivamente, com palha ou colmo. Estas habitações, como tal identificadas nos tombos de propriedades do Mosteiro de Santa Clara, surgem como excepcionais num tecido habitacional de *facies* muito mais urbana. Em concreto,

Casas quinhentistas





FLUP
SIG/Cartografia
Miguel Nogueira / 99

essas emergências esporádicas constituem apenas 2,3% de todas as casas recenseadas em 1518[54] e 0,5% das inventariadas em 1629[55].

Como seriam, então, predominantemente construídas as residências dos habitantes quinhentistas do burgo? Cremos que em madeira, em estruturas perecíveis ao tempo, sendo nelas o taboado dominante. Alguns indícios, que importa especificar, conduzem-nos a essa conclusão. Partamos de uma referência de 1503, inserta nos autos de avaliação das casas e chãos a tomar para a construção da matriz. Aí se descreve uma casa sobradada, situada entre duas outras, da qual se diz "... *que esta taboado em meio com a sobredicta....*"[56] . Note-se que aqui a expressão "paredes meias" ou "paredes em meio" é substituída por "tabuado em meio", o que inequivocamente identifica uma estrutura de madeira.

De igual modo esclarecedores são alguns depoimentos inclusos em processos inquisitoriais, que configuram formas de vigilância entre vizinhos permitidas pelas frestas existentes entre as divisórias das respectivas casas. Atenhamo-nos aos pormenores de descrição das fontes.

Diz, num processo de 1542, Beatriz Dias, viúva: "...*vyvemdo (...) em huma casa taboado em meo com a ditta Cezilia Cardosa (...) na camara homde a ditta Cardosa dormya se acendia lume o quall lume e cllaridade alumeava a cozinha della testemunha polas fisguas do taboado o quall taboado em antes hera barado com baro ou carafetado com pannos e veose a desfazer o tapamento per homde se via a ditta cllarida<de> a ditta sesta feira ...*"[57].

Se as técnicas e materiais de construção configuram os níveis socioeconómicos dos seus utilizadores e usufrutuários, as tipologias que envolvem o número de pisos das habitações remetem para diferentes formas de aproveitamento e apropriação do espaço urbano. Analisemos, pois, esta matéria, a qual se articula, de resto, com a questão, já debatida, da densidade populacional. Os índices de densidade urbana já apresentados oscilam, como vimos, entre os 5200 hab./Km^2 em 1513 e os 12000 hab./Km^2 em 1602.Tais ponderações têm subjaventes taxas de ocupação intensivas, e exigem, à partida, estratégias de rentabilização do solo disponível, as quais passam por duas opções: loteamentos com dimensões reduzidas e construção em altura.

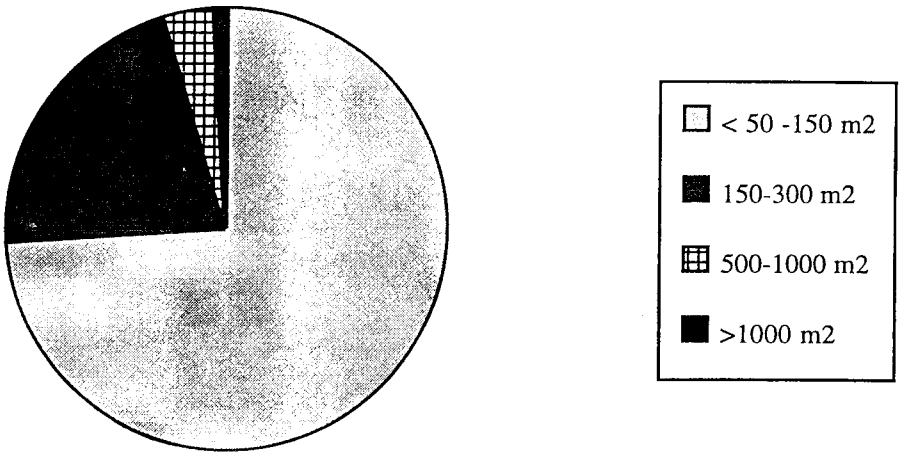
No que se refere às dimensões dos lotes, os dados fornecidos por um dos tombos de propriedades do Mosteiro de Stª Clara, o chamado Tombo Verde, de 1518, no qual se faz a medição, em varas, da largura e comprimento da casa e respectivo quintal, quando existe, definindo-se, como tal, a superfície total do lote, permitem-nos chegar à distribuição patente no apêndice A. 40 e no gráfico 82.

---

[54] Cf. A.D.P.- Secção Monástica, lv. 4797.
[55] Idem, lv. 4801.
[56] A.M.V.C. - B/31, fl. 1v.
[57] A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra, proc. 796, fl. 102.

Gráfico 82

Distribuição dos lotes de terreno por superfícies



Fonte: Apêndice A.40

De imediato se constata o nítido predomínio de lotes de pequena e muito pequena dimensão, corporizados os segundos nos 14,8% correspondentes a superfícies inferiores a 50m^2, e os primeiros em loteamentos que vão até aos 150 m^2. Somados uns e outros, temos configurados 74,1% da amostragem. Lotes entre os 150 e os 300m^2 prefazem, como se vê, apenas 19,6% do total, enquanto superfícies superiores aquele limite não atingem mais do que sete ocorrências, correspondentes a apenas 6,4%. O quadro é por suficiência elucidativo acerca do perfil dominante da ocupação habitacional do solo, apontando para um parcelamento de pequenas ou mesmo diminutas dimensões, único capaz, afinal, de permitir a instalação de um significativo número de habitantes num espaço urbano que não ultrapassa os 0,5 Km^2.

Para averiguar as opções tomadas em termos de estratégias de construção, em extensão ou em altura, utilizaremos dois índices de análise: os registos dos citados tombos de propriedades do Mosteiro de Santa Clara, e as verbas da cobrança de sisa sobre os bens de raiz. Os resultados apresentam-se no apêndice A. 41 e no gráfico 83.

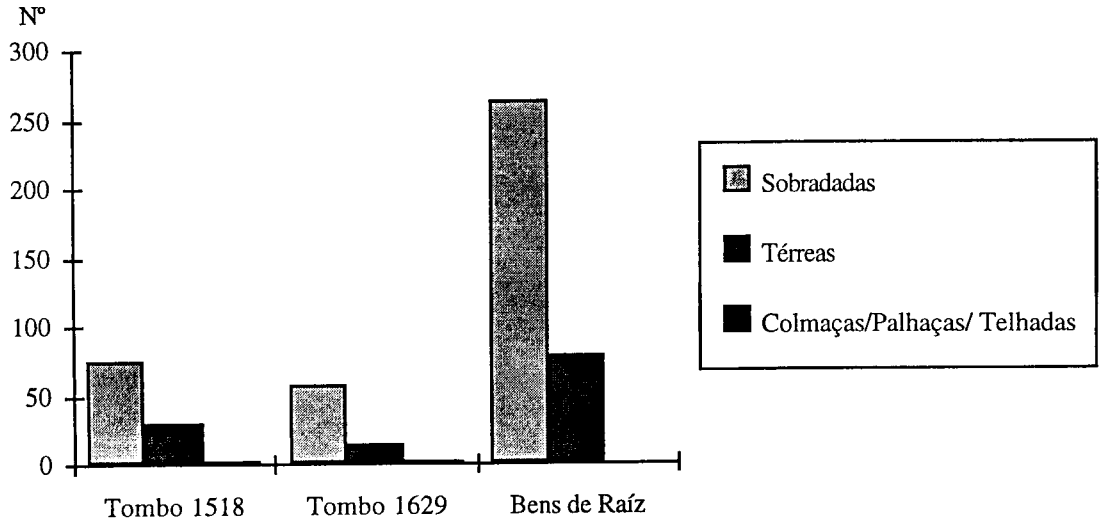
No primeiro é perceptível que, independente da abrangência da amostragem de habitações cuja tipologia é expressamente mencionada, a discrepância percentual entre casas sobradadas e térreas mantem-se próxima, a despeito das variações cronológicas. Assim, em 1518 deparamo-nos com uma ponderação de 70% de casas sobradadas, enquanto em 1629 o seu valor ascende a 76%, mantendo-se essa percentagem na ordem dos 76,5 nas sisas aplicadas a bens de raiz registadas entre 1581 e 1622.

Em suma, torna-se notória a prevalência numérica das casas de sobrado, a qual se apresenta na ordem dos 3/4 do tecido habitacional, o que define com clareza o tipo de ocupação do solo, através de construção em altura. Ocorrem, em paralelo, ainda que de

forma não generalizada, as menções a dois e a três sobrados, sem que se nos afigure que essa tipologia corresponda genericamente a loja e habitação.

Gráfico 83

Tecido habitacional - Tipologias de casas



Fonte: Apêndice A.41

Esse tipo de organização habitacional aplica-se a casas agrícolas, que não dominam este espaço urbano, ou a oficinas artesanais. Ora, os ofícios mecânicos, presentes na vila nas ponderações estudadas, estão longe de esgotar a sua estrutura profissional. Carpinteiros da ribeira, calafates, cordoeiros, mareantes ou pilotos, por exemplo, não utilizam a residência como espaço de trabalho, pelo que uma franja significativa da população não tem necessidade de loja integrada na residência. Com isto queremos dizer que se nos afigura que os sobrados a que se refere a tipologia "casas sobradadas" correspondem predominantemente a pisos de habitação e identificam formas de construção em altura. Nestas, as habitações de 2 pisos configuram as ocorrências dominantes.

Será que deveremos dar, neste contexto, algum significado à evolução das percentagens referidas, de 70 a 76% desde 1518 a 1629, passando por 76,5% como média dos cerca de 40 anos que medeiam 1581 e 1622? Isto é, estaremos, na verdade, perante uma tendência que aponte para o incremento da opção pela construção por pisos, tornando-se as casas térreas cada vez menos apetecíveis num contexto em que aumento populacional e estratégias de prestígio, afirmadas por símbolos exteriores de riqueza, exigem o aumento e a dignificação do tecido habitacional da vila? Em termos quantitativos isso poderá ser aferido através de dois outros procedimentos: a comparação do número de casas recenseadas pelos atombadores do Mosteiro, em 1518 e em 1629, e a evolução das

transações imobiliárias, aferidas pelo volume de compras/vendas de habitações, registado nos livros de sisas sobre bens de raiz.

1.4.2. Transacções imobiliárias

"Item tem ho dito mosteyro desta Villa de Comde sobre o rio da vila no fim da rua do quais de Samta Clara hum lanço de casas e chãos de casas que foy e se mostra ser emprazado em sendo chãos em monte e mato per a abbadessa dona Lianor Pereyra a hum Pero Gonçallvez procurador que entam era da dita abbadesa e mosteyro [...] o qual prazo foi feito na era de mil e quatrocemtos e trinta e cimco annos e as casas e chãos e bemfeitorias que ora esta no dito lamço são as seguyntes ..."[58]. Seguem-se, discriminados, dezasseis *itens*, dos quais sete correspondem a casas sobradadas, oito a casas térreas e três a chãos; o que significa que, no espaço que medeia o ano do emprazamento e a feitura do tombo, se tranformou um " chão de monte e mato", segundo o dizer do documento, num espaço loteado em que se construiram 15 habitações, e isto precisamente numa das zonas-chave do espaço da vila, a zona do cais, o qual cremos ser o cais da barca. Este é um assento do tombo do Mosteiro de Stª Clara, de 1518, o qual aponta um crescimento real do tecido habitacional, entre 1397 e a data do atombamento.

Antes de prosseguirmos a análise deste e do tombo de 1629 importa, porém, que se perceba a que universo correspondem, de facto, os registos desses atombamentos. Que casas eram neles integrados e que tributos pagavam os seus proprietários? Já tivemos oportunidade de nos debruçarmos sobre esta matéria, que agora retomamos[59].

No foral de D. Manuel, dado em 1516, regista-se o pagamento de um tributo ao Mosteiro de Stª Clara, o *ferrolho*, aplicável a *"...cada pessoa que tiver alguma propriedade de terra ou casa na dita villa ..."*[60]. Não cremos, porém, ter sido este tributo o que esteve na base do atombamento das casas, mas antes o registo das que eram foreiras ao Mosteiro. Isso mesmo se depreende de um dos cadernos do Tombo de 1629 em que se diz que alguém paga determinado foro *"... por constar em como todas as cassa desta rua são de prazo fatiozim do convento ..."*[61], do que se pode presumir que o fossem nessa particular rua, e não noutras.

Em segundo lugar, quando comparadas as 129 casas registadas no tombo de 1518 com os 905 fogos apontados no censo de 1527/32, o desfasamento é óbvio. Por fim, um olhar pela distribuição espacial das casas atombadas permite apurar que as ruas com maior número de moradas registadas são as de Santa Clara, Sobmosteiro e Outeiro,

---

[58] A.D.P.- Secção Monástica, lv. 4797, fl. 30.
[59] Cf. conferência proferida em Vila do Conde a 24 de Junho de 1995, publicada com o título:*Vila do Conde no século XVI. Reflexões sobre alguns índices de desenvolvimento urbano* . " Boletim Cultural da C. M. Vila do Conde", Nova Série, nº 14, Dezembro 1994, pp. 47-64.
[60] A.M.V.C. - Lv. 15, fl. 2v.
[61] A.D.P.- Fundo Monástico, lv. 4832, fl. 14v.

correspondendo as duas primeiras à zona ribeirinha, e sendo a última uma das mais antigas ruas recenseadas na toponímia da vila. Com efeito, nestes três arruamentos concentram-se, no tombo verde, de 1518, 55% do total das casas recenseadas, enquanto a zona envolvente da Praça Nova regista, em comparação, uma percentagem muito menos significativa de habitações. Lembremos que, por esta altura, a matriz se encontrava ainda em construção, não tendo a Praça Nova o vigor e a capacidade atractiva que veremos atingir poucas décadas depois.

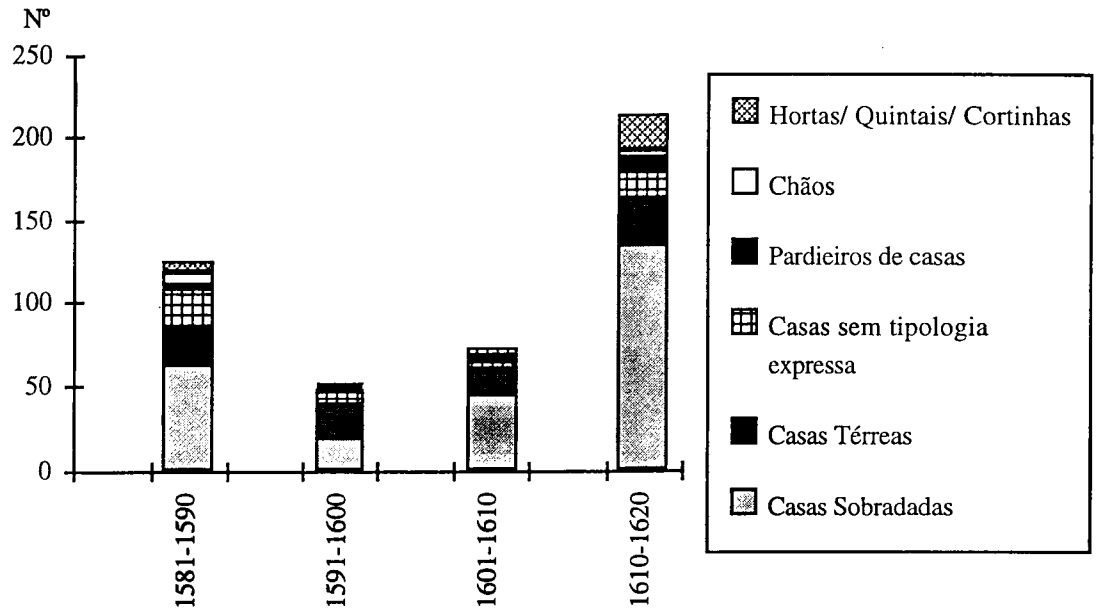
Se estas questões se colocam quanto à representatitividade do Tombo Verde, de 1518, altura em que a jurisdição da vila estava em posse do Mosteiro, como o próprio foral o reconhece, elas assumem maior acuidade aquando da redacção do Tombo Novo, entre 1629/35, altura em que as freiras haviam já perdido a jurisdição há cerca de um século e, com ela, muitos dos privilégios e rendimentos com que anteriormente contavam, o que significa que crescem as possibilidades de o universo retratado pelo Tombo Novo revelar uma parcela pouco significativa das habitações da vila. Para testar esta hipótese confrontamos os dados deste tombo com os do livro da décima de 1643: os resultados apurados são irrefutáveis: às 165 casas registadas no Tombo Novo contrapõem-se as cerca de 680 do rol da décima. Quando confrontada uma das ruas em que o levantamento do Tombo parece ser mais sistemático, a Rua de Sobmosteiro, encontramos, porém, dados praticamente idênticos: 25 casas no Tombo Novo e 26 na décima.

Isto significa que as conclusões a que chegarmos em torno do crescimento do tecido habitacional formuladas a partir dos referidos tombos religiosos são válidas apenas para o universo restrito do espaço foreiro atinente a Santa Clara, o qual parece circunscrever-se, em grande medida, à zona ribeirinha e às mais antigas áreas residenciais, já com intensa ocupação habitacional nos séculos medievos. Aí, assistimos a um crescimento habitacional da ordem dos 28%, decorrente da diferença entre as 129 e as 165 casas registadas, respectivamente, no Tombo Verde e no Tombo Novo. Muito mais significativo seria o incremento da ocupação habitacional quinhentista nas zonas "novas", aquelas articuladas com a Praça da Igreja e a Rua Nova, ou as que resultaram da criação de novos arruamentos, áreas que catalizariam, por certo, camadas com projecção e prestígio social na era de Quinhentos. Aí passaram a construir as suas habitações os homens enriquecidos com o tráfego ultramarino, capitães, pilotos, mestres e mercadores que se fixam nas imediações do núcleo da igreja matriz e na própria Rua Nova, área de implantação privilegiada, como vimos.

Procurando agora aferir, já não o crescimento habitacional em termos absolutos, mas o dinamismo do mercado imobiliário, verifiquemos as percentagens relativas atingidas, entre 1581 e 1622, pelos actos de compra e venda de propriedades. A discriminação ensaidada será, em simultâneo, cronológica e tipológica, como se projecta no gráfico 84 e no apêndice A.42.

Gráfico 84

Movimento imobiliário - Compras e vendas



Fonte: Apêndice A.42

O que deles se pode inferir prende-se com dois níveis de observações. Um tem a ver com o perfil eminentemente urbano das transacções: 80% da totalidade dos actos reporta-se a compra e venda de casas, terrenos susceptíveis de construção (chãos) e pardieiros de casas, isto é, locais de casas muito danificadas ou em ruínas, distribuindo-se os restantes 20% do modo explícito no gráfico. Note-se a diminuta percentagem de transacções de hortas, quintais e cortinhas, sendo, pelo contrário, dominante a negociação de casas com os respectivos quintais. Os cerca de 13% correspondentes a transacções de bouças, leiras, campos e casais evidenciam o pouco peso que este tipo de propriedades assume na globalidade do território da urbe. De resto, a maior parte destas transacções ocorrem, não no espaço da vila, mas no seu termo, em Cimo de Vila, no Monte da Crespa, em Mata, Regufe e Pena.

O segundo tipo de considerações prende-se com a distribuição cronológica das transacções. A análise desta matéria está, contudo, condicionada pelo facto de o número de anos cobertos pela documentação estar longe de ser homogéneo. Assim, na década de 80 temos cinco anos cobertos pelas fontes, na de 90 apenas dois anos, no decénio de 1600, cinco anos e, entre 1611 e 1622, dez anos, o que de imediato se traduz no volume de negócios efectuados. A única forma de nos aproximarmos, com algum rigor, à análise da questão, passa pelo estabelecimento de médias de ocorrências anuais. Chegaríamos então à seguinte distribuição: 1581/1590 - 28,2; 1591/1600 ou, mais concretamente, 1591/92 - 29; 1601/1610 - 18,6; 1611-1622 - 24,4 transacções anuais.

Do exposto parece depreeender-se que o volume das operações imobiliárias se mantém estável entre a década de 80 e os primeiros anos da de 90 (atente-se no facto de só os dois primeiros anos desse decénio estarem registados); sofre um decréscimo considerável na década de 1600 a 1610, eventualmente já anunciado no segundo quinquénio de 1590; e conhece uma relativa reabilitação no decénio subsequente. Estas linhas gerais parecem confirmar, através de outros critérios, a existência de um período de crise global, que não podemos dissociar das conclusões a que chegámos acerca do tráfego marítimo, onde assinalámos o avolumar do clima de crise, neste sector, precisamente nos mesmos anos de 1590 e 1600.

Anotemos, ainda, o número das casas arruinadas que são vendidas na década de 1610-20, o qual pode decorrer de uma maior cobertura cronológica das transacções ou, hipótese para que mais nos inclinamos, resultar do abandono de habitações decorrente de um fenómeno de quebra demográfica, o qual comprovámos no capítulo sobre a população, e da realidade, concomitante, da emigração, para o ultramar ou para Lisboa. Estes movimentos, responsáveis por um relativo despovoamento da vila, conduziriam ao abandono de residências, que se transformavam, assim, em "pardieiros". A sua aquisição por terceiros deverá ser entendida, não através de uma eventual necessidade acrescida de casas, mas a partir dos baixos preços a que se disponibilizavam essas casas arruinadas. O mesmo panorama se destaca, aliás, do rol de lançamento da décima de 1643, onde emergem 10 casos que documentam o abandono de casas por parte de quem se fixa no exterior.

Atente-se, por fim, que no decurso da década de 1600, aquela em que a perca de vigor do mercado imobiliário é mais sentida, se assiste a uma subida relativa das transacções de bens rústicos, constituídos por bouças, campos, leiras e casais, as quais passam a atingir mais de 20% do total, numa duplicação das percentagens anteriormente registadas. Se cruzarmos estes dados com aqueles fornecidos pela demografia, os quais apontam estas décadas como caracterizadas pelo aumento de influxo de casais do termo a Vila do Conde, será que se assiste a uma certa "ruralização" da economia da vila, importando-se padrões do exterior, e apostando-se mais fortemente numa economia de perfil um pouco mais rural como resposta à crise vivida no sector naval, aquele que mais desviava, afinal, contingentes agrícolas, e lhes incutia práticas e mentalidades de pendor marítimo e mercantil ? Não temos para esta questão uma resposta concludente.

Da exposição precedente, que centrámos no perfil urbanístico de Vila do Conde e nas suas componentes monumental e habitacional, destaca-se um indiscutível dinamismo, de construções monumentais, de construções/transacções de bens imobiliários, a par de intervenções nucleares no espaço urbano, de que resultaram infra-estruturas religiosas (conventos, igrejas e capelas), políticas (paços do concelho, forca,

pelourinho), sociais (Casa da Misericódia, hospital, Praça Nova), militares (o forte de S. João Baptista), económicas (a alfândega régia e os cais) e habitacionais que marcaram de forma indelével o rosto arquitectónico da vila. O que afirmamos é que tal vitalidade urbanística está necessariamente ligada a uma dinâmica socioeconómica em que o envolvimento das gentes da vila nos percursos da expansão ultramarina desempenharam papel nuclear.

Tal comprometimento inculcou na vida interna da comunidade outro tipo de implicações, de natureza demográfica, familiar e social que de seguida explanaremos.

CAPÍTULO 2

COMPORTAMENTOS DEMOGRÁFICOS

Avaliados que foram os ritmos de projecção marítima, e os ciclos de emigração ultramarina, cremos estar em condições de reavaliar a questão demográfica, já não do ponto de vista da simples evolução populacional, vertente já estudada, mas da específica articulação entre uma dinâmica vivencial resultante de uma intensa ligação ao mar e às navegações e fixação ultramarina, e os comportamentos demográficos. O caminho que nos propomos seguir procura aferir, numa perspectiva articulada, de que modo factores sociais, económicos e culturais decorrentes dessa vivência afectam as variáveis populacionais e os comportamentos demográficos. Não esquecemos, é claro, que a relação inversa também é testável, podendo os factores demográficos constituir-se em vectores de influência de variáveis sociais. Não é esta, porém, a perspectiva que de momento nos interessa perseguir.

2.1. Ritmos de evolução populacional

A primeira variável que importa testar é a relativa à correlação estabelecida entre os ciclos até agora estudados, e definidos, em torno da navegação, do comércio, e da colonização ultramarina, e aqueles aferidos aquando da análise da evolução populacional. A questão a que importa responder prende-se, pois, com a articulação entre os ritmos de crescimento económico suscitados pelas navegações e o comércio ultramarino, discutidos em II. B. 1 e 2, e os ritmos de crescimento, ou decréscimo demográfico, avaliados em I. 3.1. Teremos que remeter, neste caso, para algumas representações gráficas que sintetizam os resultados da investigação então desenvolvida. Aqui apelamos, pois, à comparação entre os gráficos relativos à evolução do número de registos de baptismo (gráfico 12), do número de homens de navegação identificados, por décadas (gráfico 43), e aqueles que apresentam linhas evolutivas dos actos de navegação (gráfico 59B) e dos actos de comércio ultramarino (gráfico 78). Do seu cruzamento algumas teses poderão ser sustentadas.

Na verdade, ainda que não totalmente sobreponíveis, as curvas relativas à evolução demográfica e aos contingentes e actos de navegação parecem definir uma mesma linha de tendência central, que se apresenta, inclusive, em consonância cronológica. Deste cruzamento de informação parece ser claro que na década de 90 um ciclo de declínio, populacional e de actividades de navegação, parece estar instalado na vila. A possibilidade de existirem nexos causais entre estas duas variáveis é, a nosso ver, lícita, afigurando-se-nos que o declínio demográfico resultará de dois factores de actuação conjugada: a fuga de contingentes demográficos que, através da emigração interna e externa, buscam melhores condições de vida noutros espaços[62] e a diminuição sentida na

[62] A questão da emigração será aferida mais adiante através da análise da taxa de masculinidade.

entrada de novas gentes na vila, as quais, através da imigração, alimentaram, na longa duração, os seus contingentes demográficos.

Constatámos, de facto, na I Parte deste trabalho, que a população da vila era vitalizada, em volume significativo, por contributos exteriores que, através da imigração em idade jovem e adulta, reforçava os seus quadros populacionais. Assim explicámos os desfasamentos verificados entre as baixas taxas brutas de natalidade e as taxas de crescimento demográfico aferido a partir de estimativas populacionais globais[63]. Ora, momentos de crise interna seriam, por certo, responsáveis pelo decréscimo de atractividade da vila em relação ao espaço envolvente e, consequentemente, pela diminuição dos seus contingentes populacionais. Se atendermos ainda, que grande parte dessa imigração resultava em casamentos, como de igual modo provámos no mesmo lugar, a equação mental é simples: perca de atractividade da vila = diminuição da imigração = diminuição do número de casamentos = diminuição do número de nascimentos, aferido este pela projecção da tendência dos registos de baptismo.

A mesma relação causal não parece poder ser estabelecida entre o movimento de comércio ultramarino e a evolução populacional, já que as suas curvas tendenciais parecem ter sentidos inversos. Já aqui explicámos os contextos e os condicionalismos que accionam os negócios ultramarinos neste período de tempo, sublinhando então o papel de capitais exteriores, nomeadamente de cristãos novos da cidade do Porto, nessa dinâmica, o que explica a não necessária existência de correlações directas de tendências. Por outro lado, se as navegações, em particular através dos fretamentos, são negócios que envolvem múltiplos agentes produtivos, quer ligados à construção naval, quer à constituição de tripulações, do comércio ultramarino resultam benefícios directos que envolvem um número muito menor de agentes, ainda que, indirectamente, accionem também a actividade das navegações. Vimos já, porém, que não são os mercadores da vila os mais directos impulsionadores desse sector económico. O que queremos provar é que uma crise no sector das navegações pode afectar de forma significativa uma sociedade cuja estrutura socioprofissional é dominada pelos "homens do mar", sem que uma pujança relativa do limitado sector do comércio ultramarino seja suficiente para superar essa tendência.

Do exposto cremos ser perceptível e explicável a correlação que, em tese, aqui defendemos. Outras áreas há, contudo, em que esse tipo de articulações se podem aferir.

2.2. Sazonalidade dos eventos demográficos

No pressuposto, já provado, da existência de uma ponderação maioritária de "homens do mar" em relação aos "homens da terra", e baseando-nos na hipótese, que

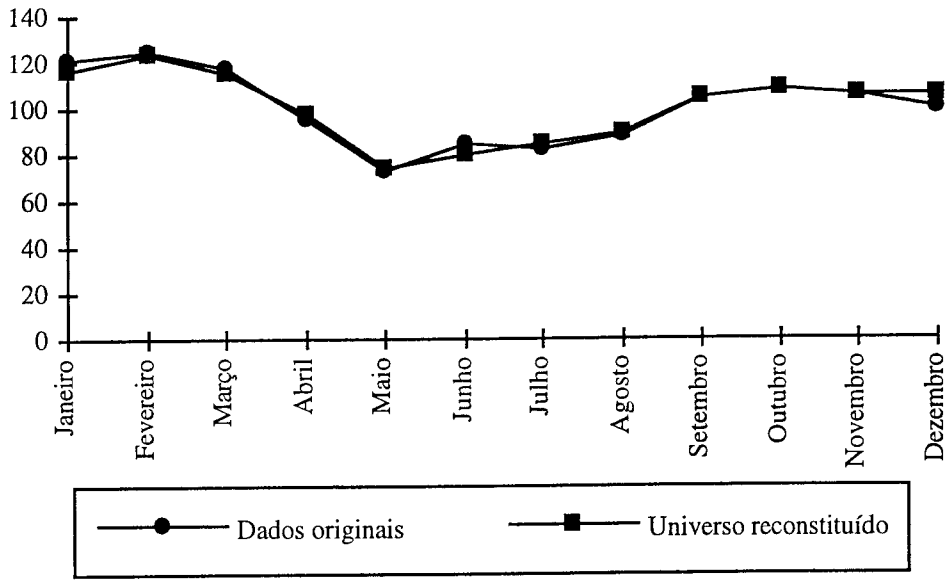
[63] Vd. I. 3.1.3.

estudámos aquando da avalição dos contingentes de homens de navegação[64], de que essa ponderação é diferencial nas várias décadas consideradas, as variáveis que nos propomos avaliar de seguida prendem-se com a sazonalidade dos nascimentos, casamentos e óbitos, no intuito de averiguar de que modo os calendários de navegação e das ausências masculinas interferem nos comportamentos demográficos[65].

Para uma comparação proporcional dos números seguiremos a metodologia proposta por Henry[66] para a apreensão do peso de um mês em relação aos restantes meses do ano[67], corrigindo factores de distorsão introduzidos pela existência de diferente número de dias em cada mês. Os resultados apurados apresentam-se no apêndice A.43 e nos gráficos 85, 86 e 87[68].

Gráfico 85

Sazonalidade dos baptismos



Fonte: A.D.P.- Fundo Paroquial, Baptismos, lv. 1 e 2

64 Vd. I. 3.2.1. e II. A. 3.1.

65 O trabalho relacional a desenvolver de seguida confronta, em paralelo, os dados tal como são disponibilizados pelas fontes e aqueles apurados após a reconstituição de eventos. Ao utilizarmos, na reconstituição dos universos de dados, o factor "peso médio mensal ", cremos ter evitado qualquer distorção nas tendências, pelo que aqui os incluímos também.

66 HENRY, Louis - *Técnicas de análise em demografia histórica*, trad. e notas de J. Manuel Nazareth, Lisboa, Gradiva, (1988), p.69.

67 Para tanto, efectuámos a seguinte operação, proposta por Louis Henry: somados os eventos mês a mês, dividimo-los pelo número de dias desse mês, aplicando a Fevereiro o valor 28,25, obtendo-se o número de nascimentos/dia. Em ordem a tornar esses números proporcionais, e assim ultrapassar os diferentes números de dias/mês, seguimos o seguinte raciocínio, consubstanciado na aplicação de uma regra de três simples: o número de nascimentos/dia mensal está para 1200 (índice 100 mensal x 12 meses do ano), assim como x (valor mensal proporcional) está para a soma anual dos totais de eventos/dia por mês. Nessa base construímos o apêndice A-43 e as representações gráficas que nele se baseiam.

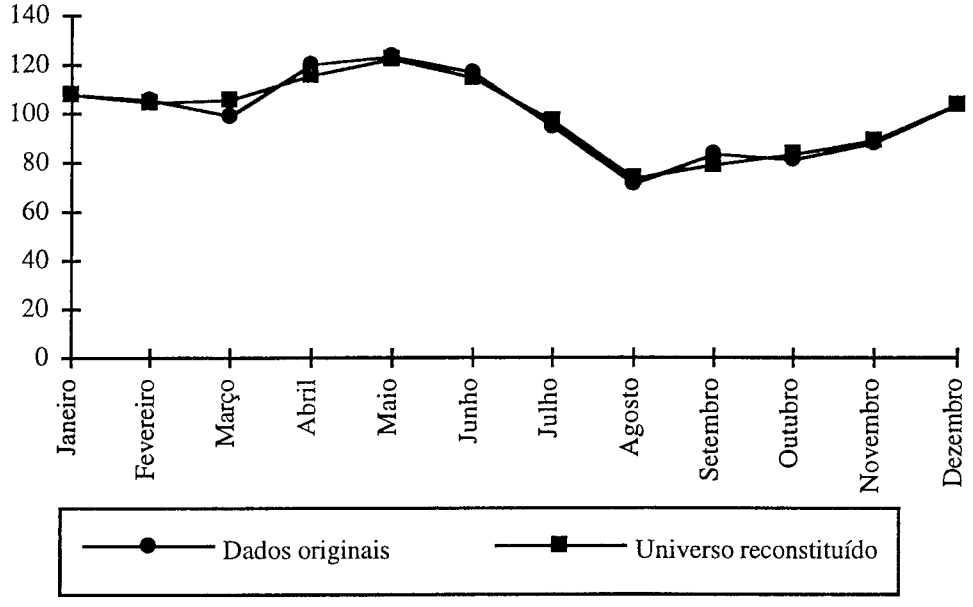
68 Uma vez que uma distribuição desses dados por décadas, previamente ensaiada, não apresentou variações de tendências consideráveis, optámos por veicular valores médios para todo o período considerado em cada um dos tipos de eventos, os quais foram obtidos através do somatório de todos os índices específicos, produto que depois é dividido pelo número efectivo de meses em que existe registo.

No que se refere à sazonalidade dos baptismos, o primeiro desses gráficos evidencia a tendência: os meses de maior incidência de nascimentos situam-se no Inverno, entre Janeiro e Março, evidenciando-se uma curva ascendente, ainda que de menor significado, de novo, de Outubro a Dezembro, o que equivale a afirmar que os meses de Maio a Setembro são aqueles em que o número de baptismos é, na longa duração, menos incidente[69].

Convertendo este calendário de nascimentos em calendário de concepções, aquele que de facto importa aferir, e sabendo que o baptismo ocorria, maioritariamente, nos 8 dias subsequentes ao nascimento, obtemos o traçado patente no gráfico 85A. Nele é notória uma quebra no número de concepções nos meses que medeiam Julho e Outubro, inclusive. No nosso universo de trabalho os meses de nítido decréscimo de concepções são, pois, aqueles privilegiados para a navegação, porque correspondentes aos meses de Verão, retomando-se um maior ritmo de concepções em Novembro, data de retorno das tripulações.

Gráfico 85 A

Sazonalidade das concepções



Fonte: Apêndice A.43

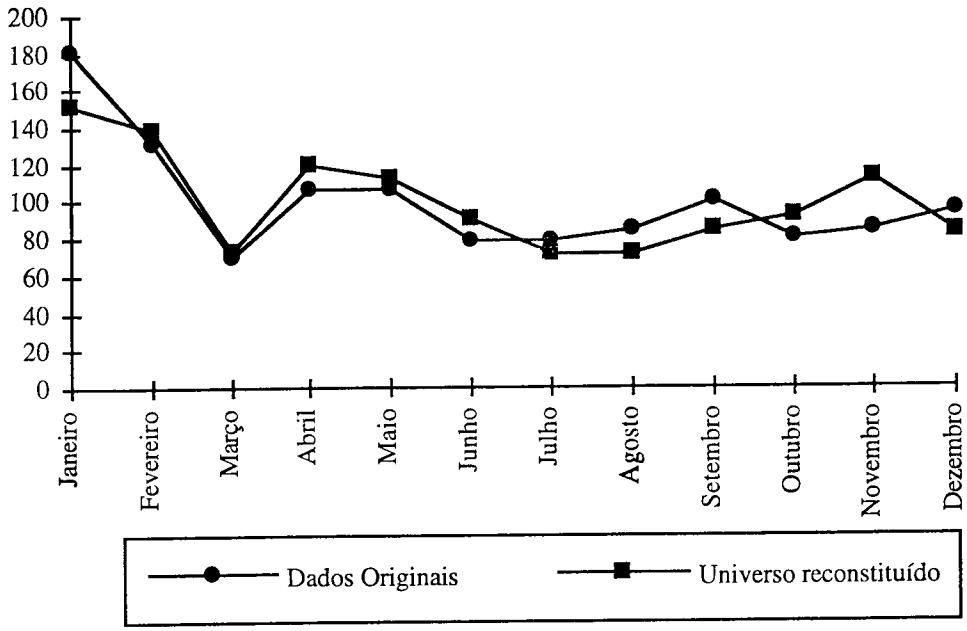
Note-se, ainda, que as armadas da Índia têm, nos seus dois calendários alternativos, datas de partida de Lisboa, precisamente em Março/Abril, meses em que as concepções em Vila do Conde são ainda numerosas, mas também em Setembro, em que estas são já menores, sendo meses de chegada Março/Abril do ano seguinte,

[69] Constituímos, nos registos de baptismos, várias séries cronológicas, precisamente para provar que as tendências são firmes ao longo do tempo, não se detectando oscilações cronológicas da tendência central.

pressupondo-se a partida do Oriente em Setembro e uma duração média de 6 meses de viagem[70], pelo que os dados apresentados podem ter duas leituras diversas: 1. a participação dos navegadores de Vila do Conde na carreira da Índia não é tão significativa que possa ter projecção no calendário de concepções; 2. o incremento das concepções nos meses de Abril a Junho corresponde, precisamente, às datas de retorno dessas viagens, sabendo nós que ao longo do século XVI e século XVII dificilmente se cumpria o primeiro calendário de partida, que pressupunha a saída de Lisboa nos meses de Março e Abril, tornando-se, pela dificuldade de constituição de armadas, frequente a data de partida alternativa, em Setembro, aquela que aproveitaria, no Índico, a monção pequena.

Gráfico 86

Sazonalidade dos casamentos



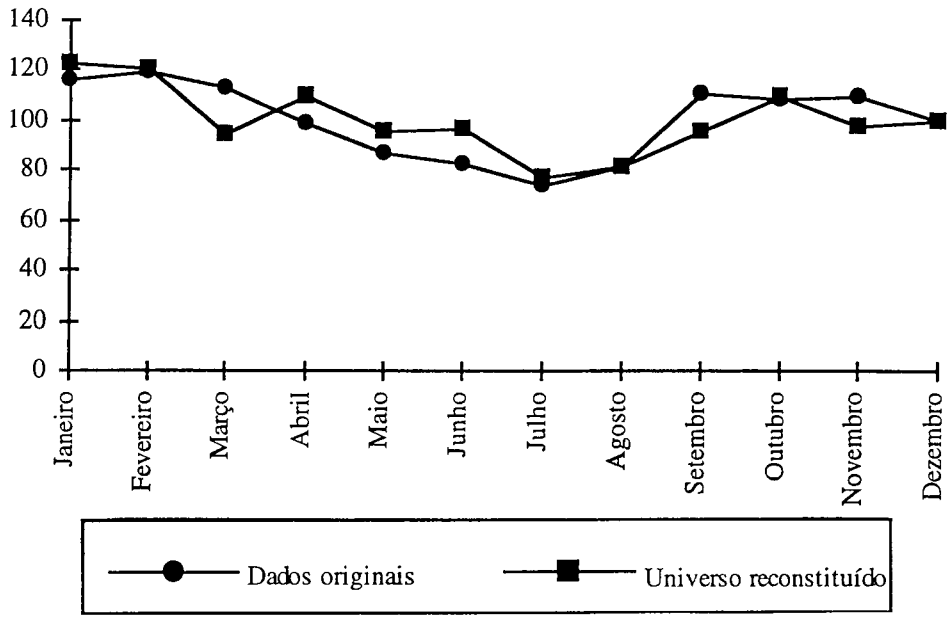
Fonte: Apêndice A.43

[70]Vd., sobre esta matéria, entre outros, GODINHO, V. M. - *Os descobrimentos e a economia mundial*, vol. III, pp. 43 segts.; DOMINGUES, Francisco Contente e GUERREIRO, Inácio - *A evolução da carreira da Índia até aos inícios do séc. XVII* in " Os Portugueses no Mundo", dir. Luís de Albuquerque, Lisboa, Alfa, (1989), vol. 4 , pp. 105- 130; ALBUQUERQUE, Luís de - *Escalas da carreira da Índia* , Lisboa, Junta de Investigaçao Científica Tropical, 1978 (Série "Separatas", nº 110); AMES, Glenn Joseph - *The carreira da India. 1668-1682: Maritime enterprise and the quest for stability in Portugal's Asian empire*. "The Journal of European Economic History", Vol. 20, nº 1, Spring 1991, pp. 7-27; LOPES, António; FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo - *O movimento da carreira da Índia nos séculos XVI e XVII*, Lisboa, 1992 (Separata da Revista *Mare Liberum*, nº 4, 1992, 78 págs.); MATOS, Artur Teodoro de - *As escalas do Atlântico no século XVI*. Saparata da "Revista da Universidade de Coimbra", vol. XXXIV, 1988, pp. 157-183; RAU, Virgínia, e outros - *Les escales de la "Carreira da Índia" (XVIe-XVIIe siécles)*. Separata de "Les Grands Escales (Temps Modernes)", Bruxelles, Ed. de la Librairie Encyclopédique, 1972.

Cotejando estas linhas com a de realização de matrimónios, as conclusões parecem ser homólogas (vd. gráfico 86), o que reforça a nossa tese acerca da existência de uma correlação entre a incidência de eventos demográficos e os calendários de navegação. Com efeito, o maior número de casamentos ocorre, de novo, entre Janeiro e Maio, com uma nítida inflexão em Março, explicável por motivos religiosos, já que esse é o mês em que predominantemente incide a Quaresma, sendo todo o Verão assinalado por uma clara inflexão no número de eventos matrimoniais celebrados. As coincidências entre os calendários que pretendemos correlacionar são, uma vez mais, óbvias.

Gráfico 87

Sazonalidade dos óbitos



Fonte: Apêndice A.43

Quanto à distribuição mensal dos óbitos, os saldos parecem ter, acima de tudo, um significado fisiológico, com baixas assinaláveis nos meses de Primavera/Verão, e correlativa tendência de alta nos meses de Inverno. A questão que se coloca, a que o gráfico 87 não responde só por si, é a de saber até que ponto a chegada das armadas, com a correspondente notícia de óbitos de ausentes, afecta este calendário. A limitar esta leitura, assinale-se, porém, as circunstâncias a que já nos referimos de, por um lado, suspeitarmos vivamente de práticas de subregisto desses eventos e de, por outro lado, serem frequentes as menções incompletas, dizendo-se que o óbito ocorreu fora, sem que contudo se especifique onde. O número destas ocorrências nos cartórios notariais torna, de resto, clara a subavaliação de óbitos ocorrido no exterior verificada nos livro de registo paroquial. As 103 notícias de mortes em espaços ultramarinos, extraídas da primeira fonte

entre 1595 e 1620, período em que os paroquiais apenas noticiam 85 óbitos de ausentes[71], dos quais só 22 são identificados como tendo ocorrido em espaços ultramarinos, provam sobejamente o que dizemos.

Os dados compulsados sobre esta matéria, entre 1595 e 1640, nos registos paroquiais, distribuem-se da seguinte maneira: de 191 referências, 60 não mencionam o local de óbito, limitando-se a indicar que ocorreu no exterior; 80 são atribuídas a espaços ultramarinos; 18 a viagens marítimas, 10 das quais ocorridas no espaço marítimo nacional, sem que saibamos qual o itinerário da viagem; 1 ocorre em cativeiro; 4 em Espanha, das quais 2 em Sevilha; e 28 no reino, das quais 11 em Lisboa. Se é certo que, em termos absolutos, estes quantitativos não se revelam determinantes na estrutura geral dos óbitos, correspondendo a pouco mais de 10% do total, eles não deixam de ser preciosos, até para consolidar as teses que temos vindo a apresentar sobre emigrações, internas (vejam-se os números relativo a óbitos em Lisboa) e ultramarinas, assim como à circunstância de as viagens constituirem um importante componente na compreensão da estrutura dos óbitos.

A análise da sua distribuição, baseada num somatório mensal de ocorrências no período coberto pelos registos de óbito, 1595 a 1640, coloca-nos perante o seguinte quadro:

Quadro 80

Distribuição mensal dos registos de óbitos de ausentes (1595-1640)

Meses	Nº
Janeiro	31
Fevereiro	25
Março	12
Abril	22
Maio	15
Junho	4
Julho	5
Agosto	26
Setembro	8
Outubro	16
Novembro	18
Dezembro	8
Sem menção	1
Total	**191**

Fonte: A.D.P.- Fundo Paroquial. V. Conde, Óbitos, lv. 1

[71] Note-se que os registos de óbitos apenas se iniciam em 1595.

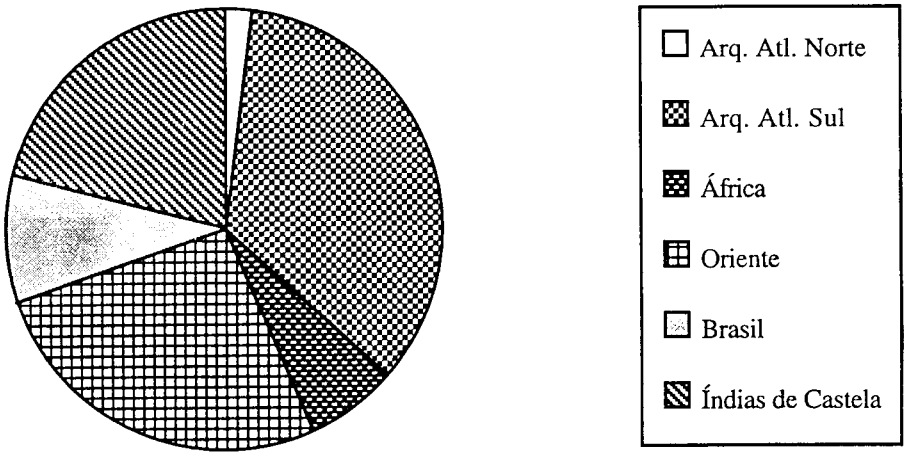
Torna-se, pois, manifesto que são os primeiros meses do ano, entre Janeiro e Maio, aqueles que aglutinam uma maior percentagem de eventos: cerca de 55% do total, ainda que não exista um calendário que com rigidez demarque os momentos de registos e, supostamente, de notícia desses óbitos, assim denunciando, por exemplo, chegadas periódicas de armadas. Se as notícias de Março e Abril, poderão denunciar a chegada de armadas do Índico, na medida em que coincidem com o seu calendário de retorno, já a sua distribuição, igualmente significativa, pelos meses de Maio, Agosto, Outubro e Novembro, denuncia uma navegação diversificada e constante ao longo do ano. Se cruzarmos estes dados com aqueles que apresentámos acerca de destinos maioritários das navegações das gentes da vila, em que S. Tomé, o Brasil e as Índias de Castela assumem papel de relevo, rotas que não conhecem calendários restritivos, antes são condicionadas, fundamentalmente, por condições climatéricas mais ou menos propícias, estamos perante um panorama coerente.

É, todavia, indiscutível que as notícias, e consequentes registos destes óbitos reflectem os calendários de navegação, até pela menção conjunta de várias mortes consecutivas, algumas das quais explicitamente identificadas como óbitos conjuntos. Assim acontece com o registo de 10 mortes ocorridas na sequência de um naufrágio defronte de Fão. Outros indicadores apontam eventos congéneres que afectam colectivamente indivíduos e, em consequência, as suas famílas. A título de exemplo, podemos invocar os meses de Agosto de 1602 e de 1607, altura em que se mencionam 7 e 10 óbitos de ausentes, respectivamente; o mês de Fevereiro de 1603, com 10 ocorrências; Janeiro de 1610, com 17 menções; ou o mesmo mês de 1639, altura em que se registam, sucessivamente, 5 eventos.

O mesmo panorama se depreeende dos já citados registos notariais. A menção, em sucessivas procurações para cobranças de bens, à embarcação e ao respectivo mestre ou piloto tornam inequívoco esse fenómeno de óbitos multiplicados por uma mesma ocorrência, a qual pode corresponder a doença colectiva ou a um qualquer acidente de navegação. Dos registos compulsados nesse fundo documental para o período compreendido entre 1560 a 1620, fica, de resto, clara essa articulação: 66% dos registos de óbitos ocorridos em espaços ultramarinos reportam-se a acontecimentos ligados a viagens marítimas. Mais ainda: uma distribuição dos dados que contemple os locais de óbito aponta para uma maior presença de eventos ocorridos em espaços orientais, e naqueles que ligam o reino a S. Tomé e às Índias de Castela (cf. apêndice A. 44 e gráfico 88). Estas linhas tendenciais poderão ser explicadas, quer pela significativa incidência das navegações para esses espaços, que já documentámos, quer pelos maiores riscos envolvidos pelas viagens que os viabilizam, pelo que devem ser sublinhadas, neste quadro explicativo, as contingências que assistem às viagens para o Oriente, ou mesmo para as Índias de Castela.

Gráfico 88

Óbitos no Ultramar - Distribuição por áreas

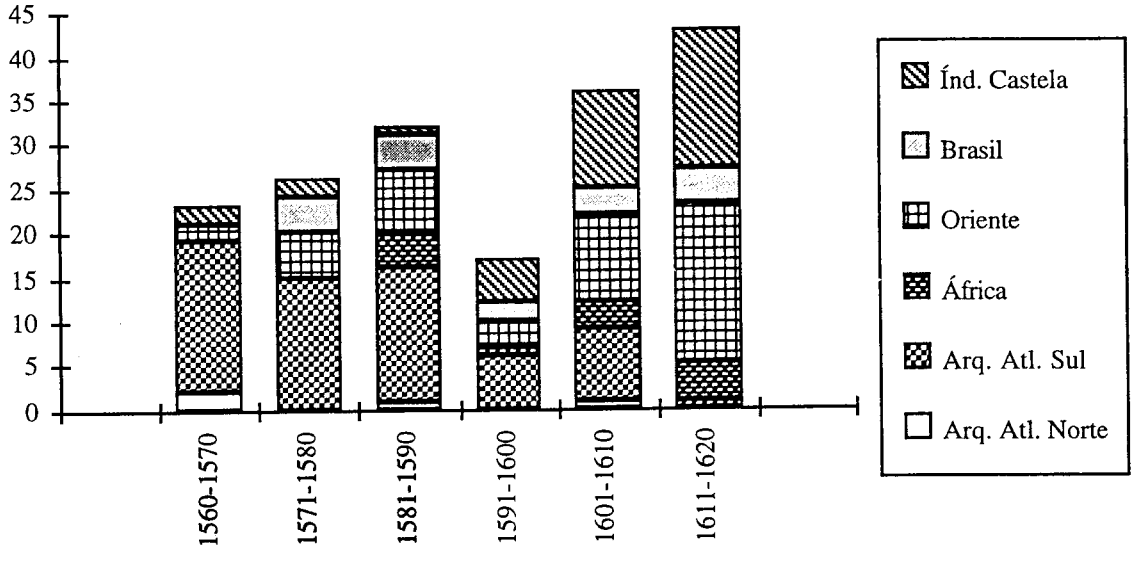


Fonte: Apêndice A.44

Do mesmo modo, o calendário de óbitos que destes registos se pode inferir (cf. apêndice A. 45 e gráfico 89) acompanha de perto as tendências migratórias de que falámos em capítulos anteriores, pelo que mais uma vez a estrutura dos óbitos reflecte as tendências de projecção para o exterior, nomeadamente ultramarino, decorram estas de actos de navegação ou de estratégias de fixação.

Gráfico 89

Óbitos no Ultramar - Distribuição cronológica por áreas



Fonte: Apêndice A.45

2.3. Taxa de masculinidade e movimentos migratórios

Procurando avaliar o peso dos movimentos migratórios na estrutura populacional da vila, poderemos agilizar, à falta de indicadores directos precisos, outras vias de aferição: a primeira passa pela chamada "equação de concordância", a segunda pela comparação da taxa de masculinidade à nascença, plasmada nos registos de baptismo, com aquela registada à morte, indiciada pelos registos de óbito.

A equação de concordância parte do pressuposto de que o saldo migratório (imigração-emigração) é evidenciado pela diferença entre o crescimento entre dois censos e o crescimento natural (nascimentos-óbitos)[72]. A nossa maior limitação para a realização desse exercício decorre do facto de só podermos aplicar essa equação ao período que medeia 1602 e 1640, único em que dispomos em simultâneo, das três variáveis exigidas pelo cálculo, ao que acresce o facto de o indicador demográfico global de 1602 ser aquele que, de todos, nos merece menos confiança. Contas feitas, S.M.= (2964-6000)[73] - (2230-1784), ou seja, o saldo migratório seria de -2590, correspondente, no pressuposto da validade do cálculo, a uma emigração controlada, já que esse valor, dividido pelos 38 anos que medeiam 1602 e 1640, equivaleria a cerca de 68,15 saídas anuais, o que corresponde a uma taxa média de emigração anual da ordem dos 2,4% ou, numa outra leitura, a 1% da população em 1602, e a 2,3% em relação a 1640.

Ainda que grosseiro, este valor alerta para a importância de uma avaliação mais profunda desta questão. Prossigamo-la, pois, através da análise comparativa das taxas de masculinidade aferidas através dos registos de baptismo e de óbitos, no pressuposto de que o segundo valor só diminuirá de forma considerável se os contingentes do universo masculino tiverem sido, entretanto, artificialmente debilitados. Desenvolveremos este cálculo tendo como base os pressupostos e critérios de trabalho que de seguida explanamos:

1. As taxa serão calculadas aplicando-se a seguinte fórmula: número de baptizados ou óbitos masculinos / número de nascimentos ou óbitos femininos x 100;

2. Aferiremos as taxas encontradas em confronto com as tabelas que nos são fornecidas por Louis Henry[74], as quais contemplam: a. os limites de confiança da relação de masculinidade calculados em função do número de nascimentos; b. as taxas por faixas etárias do universo masculino, para uma população com uma esperança de vida à nascença de 30 anos, submetida a uma mortalidade constante e sem movimentos migratórios significativos[75];

---

[72] Em termos concretos, a fórmula é a seguinte: S.M. = (Cx+n-Cx) - (N-O), sendo S.M. o saldo migratório (imigração-emigração), Cx o primeiro recenseamento, Cx +n o segundo censo, N o número de nascimentos cumulativos aferidos pelo registo de baptismos e O o número de óbitos nesse mesmo período (cf. NAZARETH, J. Manuel - *op. cit.*, pp. 302-303).

[73] Aplicamos ao número total de fogos mencionado o coeficiente 4.

[74] HENRY, Louis - *op.cit.*, p. 27.

[75] O primeiro quadro fornece-nos os seguintes indicadores:

3. Não existindo uma discriminação etária no nosso universo de dados, facto que diminui significativamente o rigor dos cálculos, balizamo-nos nos seguintes pressupostos: nos nossos dados não existem registos de óbitos de menores, de forma expressiva, até 1621, pelo que assumimos que os indivíduos até aí registados se situam no universo dos adultos ou, de qualquer modo, no dos maiores de 14 anos. Para o período subsequente subtraímos as específicas menções a óbitos de menores, calculando a taxa de masculinidade exclusivamente sobre os restantes;

4. Para validação, por confronto, dos resultados, tomamos, da tabela de Henry, os valores correspondentes aos intervalos etários dos 30 aos 54 anos, ou seja, tendo como valores limites 105,6 e 106,2, referentes ao peso do universo masculino sobre o feminino, assumindo os riscos inerentes a esta opção, e sabendo que em modelos demográficos de Antigo Regime a taxa baixa consideravelmente até aos 20 anos, em função de uma sobremortalidade masculina, relação que se inverte aquando da idade de procriação feminina, devido ao aumento de óbitos por parto, sendo nas idades mais altas a sobremortalidade masculina, ponderação que só se inverte, de novo, em níveis etários superiores, após os 60 anos, faixa em que o número de mulheres é maior por morrerem os homens mais cedo[76].

Os correspondentes cálculos dão-nos, em distribuição cronológica, os indicadores contidos no quadro 81. Quando comparados com os valores referenciais apresentados em nota de rodapé, duas conclusões emergem sem dificuldade: no que se refere à taxa de masculinidade à nascença, o valor médio obtido, 101,1, ainda que inferior ao valor médio consagrado, 105, situa-se dentro das margens de fiabilidade apresentadas no quadro que aí inserimos, e isto apesar de, em alguns dos intervalos cronológicos

Nº nascimentos	Limites de confiança da taxa de masculinidade
100	86 - 128,5
400	95 - 116
900	98 - 112
1600	100 - 110,5
2500	101 - 109,5
3600	101,5 - 108,5
4900	102 - 108
6400	102,5 - 107,5
8100	102,5 - 107,5
10000	103 - 107

O segundo quadro, aponta a seguinte relação:

Faixas etárias	Taxa de masculinidade
À nascença	105
0-4 anos	102,3
5-9 anos	102,4
10-14 anos	102,8
15-19 anos	103,3
20-24 anos	103,9
25-29 anos	104,7
30-34 anos	105,6
35-39 anos	106,2

[76] Cf. HENRY, Louis - *op. cit.*, pp. 26-29.

considerados, nos depararmos com discrepâncias, para cima e para baixo, do valor de referência apresentado por Louis Henry.

Quadro 81

Taxas de masculinidade - Perspectiva comparada

Períodos	Taxa de masculinidade à nascença	Taxa de masculinidade à morte
1535 - 1540	92,3	
1541 - 1550	97,3	
1551 - 1560	99,3	
1561 - 1570	100,5	
1571 - 1580	113	
1581 - 1590	107,9	
1591 - 1600	92,5	44,3
1601 - 1610	89,2	63,4
1611 - 1620	96,9	59
1621 - 1630	111,7	77,4
1631 - 1640	131,7	65,9
Média Geral	**101,1**	**64,1**

Fonte: A.D.P. - Fundo Paroquial. V. Conde, Baptismos., Lv. 1 e 2; Óbitos, Lv. 1

Já quanto a essa mesma taxa, calculada a partir dos óbitos, os desfasamentos são de tal modo gritantes que cremos não restar dúvidas acerca da incidência, nesta particular estrutura demográfica, de fenómenos de significativos desvios de contingentes masculinos para o exterior, os quais se consubstanciarão, em grande medida, em fenómenos de emigração. Correndo os riscos inerentes a um cálculo grosseiro acerca da incidência percentual deste fenómeno sobre a totalidade da população masculina, cremos poder afirmar que ela rondaria os 30 a 40%[77].

É certo que estas ausências podem corresponder a viagens de longo curso, na sequência das quais ocorre o óbito, ou a fenómenos de emigração interna, de acordo com o que conhecemos da incidência da vertente profissional ligada às navegações e comércio ultramarino, e ainda dos destinos de fixação permanente ou prolongada em espaços ultramarinos. Cremos, porém, não incorrer em erro ao afirmar que, uma vez mais, essas dinâmicas são responsáveis por este tipo de interferência directa sobre a evolução populacional e a estrutura demográfica, na qual o elemento feminino ganha um peso acrescido sobre o masculino. Das implicações sociais deste fenómeno falaremos, porém, adiante.

[77] Os cálculos efectuados foram os seguintes: se 104,5 (=taxa média de masculinidade entre as idades consideradas, 30 e 54 anos) corresponde a um índice 100, os 64,1 (=taxa média encontrada para o nosso grupo de dados), corresponde a 61,3. Em hipótese, de 100 homens esperados à data da morte, apenas 61,3% morreram na vila, pelo que 39,7% estariam ausentes, temporária ou definitivamente. Prosseguindo caminhos cautelosos, demos já uma margem de erro de cerca de 10%.

Não avançaremos, no entanto, sem adiantar algumas observações sobre os eventuais destinos dessas migrações internas, as quais têm Lisboa como pólo de atracção privilegiado. Vários são os indícios que apontam nesse sentido, alguns dos quais já aqui noticiámos. Refiramos o que foi dito acerca de oficiais de construção naval, calafates e carpinteiros da ribeira, que se encontravam a laborar na Ribeira das Naus[78]. Relembremos que era em grande medida nessa cidade que grangeavam a sua vida pilotos e mareantes, aí sendo integrados em armadas régias ou em iniciativas de navegação comercial dinamizadas por particulares[79]. Tenhamos em conta que alguns dos mercadores de maior trato da vila aí tinham delegações comerciais constituídas, inclusive, por familiares directos[80]. O próprio Francisco Barroso, piloto natural de Vila do Conde, agente ligado a armações de escravos que comercializava nas Índias de Castela tinha residência, ao tempo da sua morte, em Lisboa, onde vivia toda a sua família[81].

A par destes indicativos, outros podem ser invocados. Vimos atrás que dos 28 óbitos de ausentes no reino noticiados pelos registos paroquiais, 11, isto é, cerca de 40% ocorreram em Lisboa[82]. Os restantes distribuem-se maioritariamente por espaços que constituem o *hinterland* natural de Vila do Conde, onde tinham as suas quintas, ou onde se deslocavam a visitar os seus familiares. O Porto, Leça, Matosinhos, Braga, Guimarães, ou outros centros mais distantes surgem, nessa amostragem, como muito pouco significativos e com registos que não ultrapassam a unidade.

Simultâneamente, das múltiplas referências que, de forma sistemática, extraímos dos registos notariais entre 1560 e 1620, por indiciarem mobilidade geográfica dentro do país, cerca de 70% têm essa cidade como destino. O outro pólo atractivo de gentes de Vila do Conde, constituído pela cidade do Porto, Massarelos e Matosinhos, totaliza apenas cerca de 1% do total. Os restantes distribuem-se, sem qualquer significado, por diversas localidades do país, de norte a sul. Entre os que, dentro desta amostragem, vão para a capital, sobressaem os oficiais de construção naval, mareantes, pilotos e mercadores, levando, em alguns dos casos consigo as respectivas famílias.

A circunstância de Lisboa se constituir como epicentro de um império comercial e marítimo é, por certo, para as gentes da vila um dos factores de convergência. Mas não só agentes comerciais e marítimos para aí se deslocam. A força centrípeta exercida pela capital é ainda reforçada pela circunstância de se apresentar omo terra de oportunidades. Assim se compreendem os repetidos assentos de esmolas dadas pela Misericórdia da vila para que agentes individuais ou famílias inteiras se desloquem para essa cidade[83]. Essa tendência não é, de resto, exclusiva de Vila do Conde, já que em 1573

---

[78] Vd. II. A. 1.4.
[79] Vd. II A. 3. 4.
[80] Vd. II. B. 2.2. e 2.3.
[81] Vd. II. C. 3.3.
[82] Vd. supra.
[83] Assim ocorre em 1573, ano em que a Casa dá esmolas a um pobre, a uma mulher com três crianças, e a um outro homem com sua mulher e quatro filhos, para irem para Lisboa (A.S.C.M.V.C. - Lv. Receita e

se regista que o provedor da mesma Casa"... *despendeo com hum omem e sua mulher e synqo filhos que veo de Caminha e vai pera Lixboa cento e cinquenta reaes*"[84].

Com efeito, em torno de Vila do Conde outras localidades enviam também gente para Lisboa. Encontramos documentada, nos registos notariais, a ida, para essa cidade, de gente de Azurara, Póvoa do Varzim, mas também de várias freguesias do termo de Barcelos: Formaris, Negreiros, Nabais, S. Cristóvão de Rio Mau, St° André de Parada ou Stª Eulália de Veiris. Situadas num meio rural, estas freguesias enviam fundamentalmente serviçais, em idade jovem, sendo geralmente identificados como mancebos solteiros, e de uma delas parte um jovem que em 1598 morre enquanto trabalhava na fortaleza de S. Julião da Barra.

Em suma, ciclos e calendários de navegação, assim como fenómenos de emigração parecem projectar-se nos movimentos demográficos da vila, em particular nas tendências de crescimento populacional, sazonalidade de eventos e taxas de masculinidade. A fecundidade, revelada no número médio de filhos por família, é outro dos domínios que não poderá ficar imune, quer aos ciclos e tempos de navegação, quer ao fenómeno de emigração.

2.4. Índices de fecundidade

Uma existência ligada a formas de projecção para espaços marítimos ultramarinos, pela integração em viagens de longo curso, por exemplo, pode afectar os índices demográficos de duas formas cumulativas: 1. pela diminuição da esperança média de vida dos que se deslocam para o exterior, aumentando as contingências ligadas à vivência marítima as probabilidades da ocorrência de óbitos mais frequentes e mais precoces; 2. pela alteração das taxas de fecundidade esperadas, correlativa do aumento dos intervalos intergenésicos. De ambas decorre a consequente diminuição do número médio de filhos por família, já que essas unidades familiares se encontram sujeitas, em simultâneo, às mesmas contingências que conduzem às elevadas taxas de mortalidade conhecidas nos modelos demográficos de Antigo Regime.

Com efeito, das deslocações para o exterior, motivadas por desempenhos técnicos, pelo desenvolvimento de negócios ou por actos de colonização, decorrem inevitáveis óbitos, acrescidos pelos perigos do mar, os riscos dos ataques de corso, as agruras do clima ou as patologias tropicais, os quais encontramos noticiados nos registos notariais, como móbil directo de procurações para cobrança de bens de defuntos. Afirmemos, pois, as tendências que daí se extraem quanto à matéria que nos propomos avaliar.

Despesa, Ano 1573, fl. 54 e 58).
[84] Idem, fl. 44v.

Não seja embora mencionada a idade à morte, alguns indicadores podem conduzir-nos à sua avaliação aproximada, nomeadamente através do estado civil mencionado ou presumido. Assim, num número total de cerca de 200 ocorrências, registadas nos cartórios notariais entre 1560 e 1620, das quais 30 não mencionam estado civil nem permitem depreendê-lo, 120 referem-se a óbitos de indivíduos casados, 46 a solteiros e 4 a víuvos. Ainda que minoritários na amostragem, o número de solteiros, correspondente a 27% do total daqueles cujo estado civil é identificável, apontaria para uma das ilações já extraídas, aquela que se refere à precocidade destes óbitos. Teremos, porém, que confrontar esta dedução com a percentagem habitual de celibatários definitivos, por norma não despicienda, não nos sendo assim permitido fazer corresponder a todos os solteiros segmentos etários necessariamente jovens.

A própria percentagem maioritária de casados, cerca de 70% do mesmo grupo, não identifica, necessariamente, idades avançadas de óbito, ficando apenas quatro ocorrências, as dos viúvos, em que poderíamos adiantar, ainda que com margens de erro, essa possibilidade. Em termos globais, e partindo destes indicadores, cremos ser perceptível que tal quadro, que consideramos corresponder a uma amostragem representativa, mostra de que modo essa vivência ultramarina poderá contribuir para o aumento da taxa de mortalidade em idades jovens, em relação aquilo que seria normal em populações-tipo.

Daqui decorrem, estabecendo nexos de coerência com o que foi dito, outras consequências, desta feita referentes ao número de filhos existentes à data do óbito. Os dados que apresentamos excluem, por motivos óbvios, os solteiros, apenas contemplando os casados e viúvos. A distribuição dos resultados dessa quantificação pode ser consultada no quadro 82.

Quadro 82

Número de filhos à data de óbitos de agentes masculinos ocorridos em espaços ultramarinos (1560-1620)

Nº de filhos	Nº de ocorrências	%
Sem filhos	21	24,7
1-2 filhos	50	58,8
3-4 filhos	3	3,5
> 4 filhos	1	1,2
Nº indefinido	10	11,8
Sub-Total	**85**	**100**
Sem Menção	39	31,5
Total	**124**	

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª e 3ª sr., *passim*

Note-se que o número de casos em que não existem filhos à data da morte, corresponentes a cerca de 25% do total, revela uma característica notável do perfil demográfico desta população, evidenciando, ou que o agente falecido integrava um casal ainda muito jovem e, portanto, sem filhos, ou que um número significativo de famílias de homens do mar se desmembrava, por morte de um dos cônjuges, sem deixar descendência.

Se somarmos a estes eventos aqueles em que apenas existem 1 a 2 filhos, correspondentes a 59% das ocorrências, a tendência adquire dimensões mais significativas. Os apenas quatro casos em que o número de descendentes era igual ou superior a 3 aponta para estruturas familiares exíguas na globalidade do grupo que estudamos, o dos homens do mar, tendência que poderá ser extensiva aqueles que exercem algum outro tipo de actividade em espaços ultramarinos.

Uma abordagem mais séria desta questão, que aqui apenas é indiciada, exige investimentos mais significativos na análise do universo dos registos paroquiais, focalizada nos índices de fecundidade, a partir de uma metodologia muito próxima da de reconstituição de famílias, mas que com ela não se identifica totalmente[85]. Não a seguiremos, na sua modelização plena. Em primeiro lugar, porque tal abordagem parte dos registos de casamento para dirigir posteriores consultas aos baptismos e aos óbitos, identificando a célula familar a reconstituir na sua origem, o matrimónio. Ora, no nosso universo de dados tal procedimento fica coartado por dois factores: 1. pela muita diminuta menção à profissão do noivo nos registos de casamento, não nos permitindo isolar famílias de "homens do mar" e de "homens da terra", um dos nossos objectivos prioritários; 2. pelo carácter tardio desses registos, com início apenas em 1566, quando dispomos de informações de baptismos desde 1535. Tomando como ponto de partida o matrimónio, perderíamos preciosos anos de informação sobre nascimentos.

O caminho metodológico que definimos, numa solução de compromisso entre as exigências científicas da demografia histórica e as virtualidades dos nossos dados, baliza-se nos seguintes critérios:

1. Procurámos isolar duas amostragens de famílias integradas nos dois grupos referidos, num espaço cronológico que medeia os anos 1550 e 1620, procurando, assim evitar cortes de eventuais registos de eventos. Atente-se que os registos de baptismo começam em 1535, sem que possamos saber em que data os matrimónios que produzem esses eventos se concretizaram. O risco que corríamos, recuando mais no

---

[85] O percurso que seguimos não coincide, de facto, com aqueles propostos pelos modelos clássicos, nomeadamente o sistematizado por HENRY, Louis e FLEURY, Michel - *Nouveau manuel de dépouillement et d'exploitation de l'état civil ancien*, Paris, Institut National d'Études Démographiques, 1965, ou sequer pelo seguido pelo mesmo autor, Louis Henry, em *Anciennes familles genevoises. Étude démographique: XVI-XX siécles*, Paris, P.U.F., 1956, no qual utiliza, como fontes, as genealogias, ou sequer aqueles sistematizados in *Reconstituição de famílias e outros métodos microanalíticos para a história das populações. Estado actual e perspectivas para o futuro. (Actas do III Congresso da Associação Ibérica de Demografia Histórica)*, vol. I, coord. David. Reher, Porto, Ed. Afrontamento, 1995.

tempo, era o de apanhar uma família a meio da sua produção genética. Avançando 15 anos temos algumas garantias de que antes dessa data não existiriam mais filhos, cujo nascimento pudesse ter ocorrido antes do primeiro ano de registo: 1535. A segunda fasquia temporal escolhida, 1620, pauta-se pelas mesmas preocupações de não interromper, por falta de registos, a descendência de uma dada célula familiar. Lembremos que estendemos a fasquia temporal do recenseamento deste tipo de dados ao ano de 1640;

2. Para a criação dessa amostragem partimos das profissões identificadas em registos de baptismos e, desde a sua emergência, em registos de casamentos, mas remetemo-nos também a uma multiplicidade de outros fundos documentais, em particular os notariais, ou os tombos de propriedades do Mosteiro de Santa Clara, desde que encontrada, simultâneamente, a menção à profissão do elemento masculino, e a identificação do respectivo cônjuge, reconstituindo, desta forma, unidades familiares que distribuimos por grupos profissionais. Seguimos, assim, como específicos critérios de identificação de células matrimoniais, os percursos enunciados aquando da reconstituição dos universos de pilotos, mareantes e mercadores, e daqueles constituídos pelos homens do mar e da terra do governo da vila, e para lá remetemos. Correspondência onomástica dos dois cônjuges, ascendência familiar, situação cronológica, registo profissional ou menção à titularidade de cargos em exercício são elementos de referência obrigatória, sempre que possível cumulativos, que assistem á reconstituição do universo de trabalho.

3. Partindo desta identificação, procurámos situar o respectivo matrimónio ou, na impossilidade de o fazermos, os registos de baptismo dos seus filhos, assim contabilizando o número de filhos por família e intervalos intergenésicos correspondentes. A fiabilidade dos resultados pode ser aferida pelo facto de não nos termos deparado, na pesquisa do fundo paroquial, senão casuisticamente (em percentagens que não ultrapassam os 0,1%), com registos de baptismo cuja cronologia desmentisse, por impossível, a reconstituição familiar estabecida.;

4. Procurando prevenir ocorrências de casamentos consecutivos de um mesmo agente masculino, quando viúvo, servimo-nos das indicações que, em particular os registos notariais nos fornecem, mas buscámos também informação, para cada um dos casais fichados, nos registos de óbitos e, no caso de identificado o óbito da cônjuge, nos registos de casamento subsequentes a essa data;

5. Apenas serão contabilizados os nascimentos legítimos, já que a inclusão dos nascimentos ocorridos fora do matrimónio em nada contribui para a avaliação das variáveis em estudo. Dessa matéria trataremos adiante.

Estamos cientes de que tais cautelas não previnem por inteiro possíveis distorsões dos resultados, podendo estas decorrer, fundamentalmente de três fenómenos: a consabida prática do subregisto de baptismos; as lacunas de registos de casamentos em

múltiplos anos sucessivos[86]; e a característica, que já documentámos, da forte mobilidade da população que vive em Vila do Conde na época em estudo, podendo uma estrutura familiar ter sido criada num espaço exógeno e transportada, já com nascimentos registados, para a vila[87]. O inverso pode, de resto, também ocorrer, em consequência de movimentos de emigração, significativos em todo o período estudado, em particular desde finais de Quinhentos. Conscientes das limitações deste procedimento, e até do carácter heterodoxo da metodolgia accionada, cremos, porém, que a importância das variáveis a testar, e os eventuais resultados, justificam o caminho que nos propomos seguir.

Note-se que ao enveredarmos pelo estudo da fecundidade nos moldes metodológicos que definimos não o fazemos em termos convencionais, envolvendo questões em torno da fecundidade natural e fecundidade dirigida ou dos factores fisiológicos que nela intervêm[88], antes procuramos isolar uma as variáveis de teor comportamental, a frequência de relações sexuais condicionada pelas ausências masculinas numa vila de vocação marítima, para discutir o seu impacto na definição de subestruturas demográficas, condicionadas por orientações profissionais. Partimos, quanto às restantes variáveis, do pressuposto de que se definem em moldes idênticos para os vários segmentos profissionais considerados.

O nosso ponto de partida são pois, duas amostragens aleatórias de famílias nucleares (marido/mulher) integráveis em grupos profissionais ligados, respectivamente, ao mar e à terra. A dos primeiros é constituída por 400 casais, e a dos segundos por 300. O diverso peso dos dois grupos pretende reflectir, de acordo com o que apurámos na análise da estrutura socioprofissional, o peso proporcional, na estrutura demográfica da vila, dos dois universos em confronto.

A primeira amostragem é constituída por pilotos e mareantes, assumindo os primeiros 65% da amostra e os segundos 35%. Esta opção, deliberada, pretende assegurar ao estudo maior fiabilidade por melhor conhecimento das oscilações familiares das células de pilotos, grupo profissional globalmente melhor documentado. A segunda amostragem parte de quatro componentes básicos: o dos mercadores, o dos homens da governança identificados como representantes dos "homens da terra", o dos oficiais administrativos e prestadores de serviços (juízes e escrivães dos órfãos, da alfândega, das sisas; médicos e boticários; tabeliães e licenciados) e, por fim, o dos oficiais mecânicos, abrangente de uma grande diversidade profissional que inclui, entre outros, sapateiros, alfaiates, pedreiros, carpinteiros, tanoeiros, ferreiros e ferradores, mas que congrega também moleiros, hortelãos e ourives.

---

[86] Vd. in I. 3.1.3. a parte relativa à crítica de fontes.
[87] Vd., sobre esta matéria, I. 3.1.4., onde tratamos da mobilidade populacional e, em particular, dos movimentos de imigração.
[88] Para a definição e estudo dessas variáveis vd., entre outros, HENRY, Louis - *Manuel de démographie historique*, pp. 78-97 e *Démographie. Analyse et modéles*, pp. 93-152.

Com excepção dos oficiais mecânicos, cujas células familiares respigamos nos próprios registos paroquais, pesquisando *a posteriori* todos os nascimentos dessas mesmas unidades, todos os restantes partem, pois, de indicações exteriores, as quais se pesquisam, por via informática directa, na totalidade dos registos de baptismos. Assim se explica que para uma parte de ambas as amostragens não sejam reconhecidos eventos. Essa pista é, de resto, só por si reveladora da realidade que pretendemos apreender.

Accionados os procedimentos metodológicos descritos, os resultados apurados patenteiam-se nos apêndices A. 46 e A. 47, o primeiro referente ao número de filhos por família de cada um dos grupos, o segundo aos respectivos intervalos intergenésicos.

Reflictamos, antes de mais, no significado do número de ocorrências de famílias sem nascimentos registados, correspondentes a 33% do universo dos homens do mar e a apenas 18,7% dos homens da terra[89]. É certo que não podemos afirmar que essas percentagens reflictam o real número de famílias sem filhos, podendo decorrer dos fenómenos já ventilados, entre os quais as lacunas de registo. Outro factor, também já mencionado, pode, porém, ter papel activo nesta realidade. Referimo-nos à instabilidade relativa dos dois grupos considerados, decorrente de uma maior ou menor mobilidade geográfica.

Neste pressuposto, o mais elevado índice conhecido, aquele apontado para o grupo dos homens do mar, pode revelar, tanto um maior número de famílias sem filhos, quanto a dificuldade de apreensão estatística de famílias que chegam e partem da vila a um ritmo significativo. Numa leitura *a contrario*, a menor percentagem de casos sem registo no grupo dos homens da terra apontaria para uma maior estabilidade vivencial dos seus protagonistas. Assim se compreende, por exemplo, que o gupo dos homens da governança seja quase totalmente reflectido, com actos recenseados, no nosso universo de pesquisa, o dos registos de baptizados. Pelo contrário, o grupo dos mercadores aponta para um perfil próximo do dos pilotos e mareantes, com um maior número de ocorrências sem registos correspondentes. Note-se, de resto, que entre estes agentes, uma parte, a

---

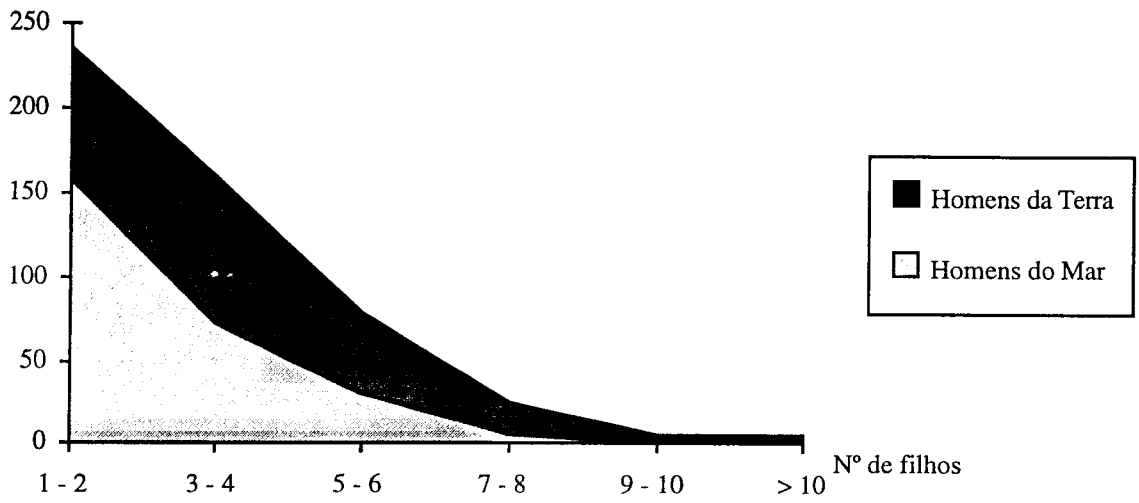
[89] A despeito do indesmentível significado dos valores apurados, procuremos confrontá-los com dados fornecidos para outros espaços, nomeadamente o de Guimarães, para um período que abarca, em particular, os séculos XVII e XVIII, mas se inicia já no século XVI. Dessa operação constatamos que a média apurada, em Vila do Conde, para os dois universos (homens da terra e do mar) em conjunto, que aponta para 25,9% de casais sem filhos, é sensivelmente superior aquela apontada por Norberta Amorim para aquele outro espaço: 20,8%. Este número reporta-se a valores apurados para a zona urbana e esquece os pesos diferenciais calculados, para o mesmo espaço urbano, em função das diferentes durações dos casamentos, a saber: 5 anos de casamento - 36% de casais sem filhos; 10 anos -19%; 15 anos - 26%; 30 anos - 13%. A mesma autora fornece uma leitura específica a partir da idade da mulher ao casamento, apontando valores que de seguida se explicitam: 20-24 anos - 6,8% de matrimónios sem filhos; 25-29 anos - 5,3%; 30-34 anos - 8,5%; 35-39 anos - 16,9%; 40-44 anos - 31%; 45-49 anos - 90,8%, os quais atestam a inevitável interferência das estruturas de idades das noivas nos caminhos da fertilidade. (Cf. AMORIM, Maria Norberta Simas Bettencourt - *Guimarães 1580-1819. Estudo demográfico*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1987, pp. 201-212).

dedicada ao comércio ultramarino, assume uma vivência próxima, em termos de ausências prolongadas, desses outros agentes profissionais.

Isolando esta variável, e centrando-nos apenas nas ocorrências com eventos registados, a distribuição numérica dos filhos pelas famílias em estudo reflecte um quadro sugestivo de comportamentos demográficos diversos entre os dois grupos (cf. gráfico 90). Assim, enquanto o universo dos homens do mar identifica, em cerca de 60% dos casos, famílias com 1 ou 2 nascimentos, e em mais de 85%, famílias que gerariam até 4 filhos, já o dos homens da terra concentra apenas 32% no primeiro intervalo e 67% no primeiro e segundo.

Gráfico 90

Número de filhos por família



Fonte: Apêndice A.46

O restante quadro é, de igual modo, expressivo, na medida em que nenhuma família cuja entidade paterna está ligada ao mar gera 9 ou mais filhos, limitando-se a evidenciar 2,2% de casos em que se recenseiam de 7 a 8 filhos, número máximo de ocorrências registadas. Pelo contrário, entre os homens da terra identificam-se cerca de 12% de famílias com 7 ou mais filhos, tendo 2% dessas células mais de 10 filhos e sendo o valor máximo registado o de 16 eventos.

Este panorama projecta-se de imediato nas médias a que chegamos, referentes ao número de filhos por família: 2,5 filhos no caso dos homens do mar e 4 (mais precisamente 3,9) no dos homens da terra[90]. Estes valores, a par do quadro até agora analisado, tornam irrefutável a existência de comportamentos demográficos diferenciais

[90] Confrontemos, uma vez mais, estes números com os fornecidos por Norbeta Amorim para o espaço urbano de Guimarães: 1,72 filhos ao fim de 10 anos de casamento e 3,87 filhos ao fim de 20 anos de casamento (cf. Idem - *ibidem*). Este valor aproxima-se da média obtida, em Vila do Conde, para os dois valores de referência: 3,2 filhos por família. O que aqui procuramos evidenciar são, porém, os comportamentos diferenciais de grupos que se distinguem segundo critérios profissionais.

entre os dois grupos, decorrentes, necessariamente, das distintas exigências ligadas às suas vivências socioprofissionais. Daí que não conseguíssemos apurar quaisquer especificidades entre os desempenhos de pilotos e mareantes no que se refere à frequência da natalidade, domínio em que estariam limitados pelas mesmas contingências profissionais.

Algo diverso parece ocorrer, porém, a nível dos segmentos que compõem a amostragem dos homens da terra. Numa análise mais fina dos dados, dirigida à captação de uma eventual natalidade diferencial, importa salientar algumas especificidades. Em primeiro lugar, assumindo comportamentos próximos de pilotos e mareantes, os mercadores são o grupo em que a situação de filho único é mais frequente (22,4% contra apenas 8,6% no grupo do funcionalismo e homens da governança e 15,5% no grupo dos oficiais mecânicos), sendo ainda de salientar que o segmento dos funcionários públicos, somado ao dos homens bons do concelho é aquele que revela a maior percentagem de nascimentos de valor igual ou superior a 7 (18,9% contra 10,5% dos mercadores e 9,9% dos oficiais mecânicos). Estas e outras ilações podem ser cotejadas no quadro 83, em que apresentamos essa análise diferencial.

Quadro 83

Número de filhos de "homens da terra". Leitura diferencial

Nº Filhos	Mercadores		Funcionalismo Homens da Governança		Oficiais Mecânicos	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1 — 2	27	35,6	15	25,9	36	32,7
3 — 4	27	35,6	23	39,7	37	33,6
5 — 6	14	18,4	9	15,5	26	23,6
7 — 8	4	5,3	9	15,5	6	5,5
9 — 10	3	3,9	—	—	3	2,7
> 10	1	1,3	2	3,4	2	1,8
Total de ocorrências com eventos registados	76	100	58	100	110	100
Ocorrências sem eventos registados	55		1			
Total	**131**		**59**		**110**	

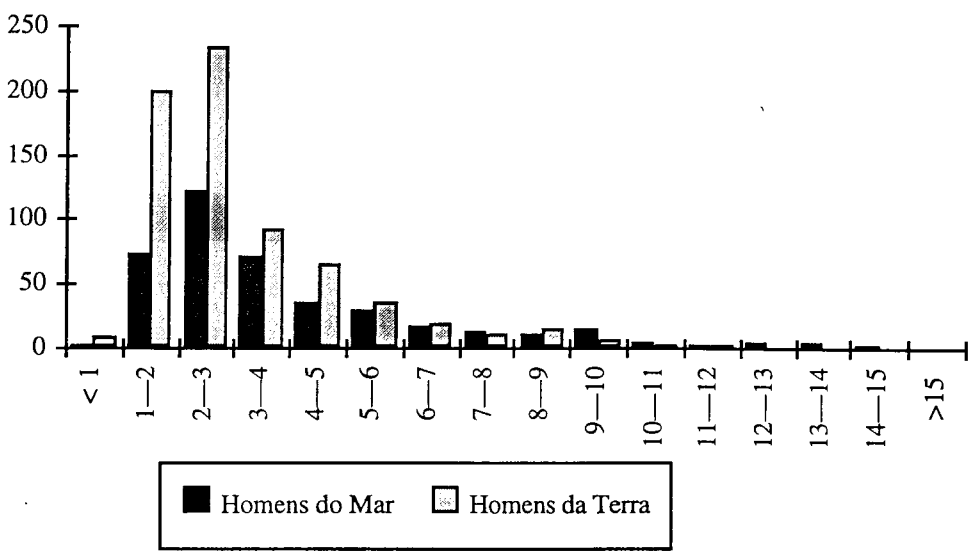
Esta última constatação apenas nos aproxima, de resto, do que se encontra averiguado pelos estudos de demografia histórica, os quais salientam a projecção das condições de vida na fecundidade, actuando os melhores níveis de vida como motivadores de mais precoces e mais altas taxas de fecundidade, as quais actuam a par de uma mais longa esperança de vida.

Retomando o nosso objecto de análise prioriário, o qual se concentra na comparação entre comportamentos demográficos de indivíduos ligados a profissões marítimas e a profissões terrestres, importa que articulemos o que acima dissemos acerca do número de filhos por família, com a análise resultante do estudo dos intervalos intergenésicos. As duas questões encontram-se, como se compreende, indissociavelmente ligadas, já que uma natalidade menos expressiva tanto pode resultar de um matrimónio interrompido pelo óbito precoce de um dos cônjuges, quanto de baixas taxas de fecundidade. Um dos factores condicionantes desta variável passa, necessariamente, pela frequência dos contactos sexuais entre os cônjuges. Assim sendo, as ausências dos homens do mar, impostas pela navegação de longo curso, constituem-se, ao que cremos, em pedra de toque no estudo desta matéria. Os resultados patentes no apêndice A. 47 demonstram como este factor actua no nosso universo de análise.

Aquilo que de uma análise comparativa ressalta é, desde logo, o carácter diverso dos respectivos valores. Se exceptuarmos os intervalos inferiores a 1 ano (correspondentes a 11 meses de intervalo entre dois nascimentos), excepcionais em ambas as amostras, o carácter oposto das tendências é o que pontua. Vejam-se os pesos diferenciais assumidos nas duas variáveis, a dos homens da terra e dos homens do mar, no que se refere, em particular, aos intervalos de 1-2 e de 2-3 anos (cf. gráfico 91A e B).

Gráfico 91A

Intervalos intergenésicos (em anos). Distribuição de ocorrências



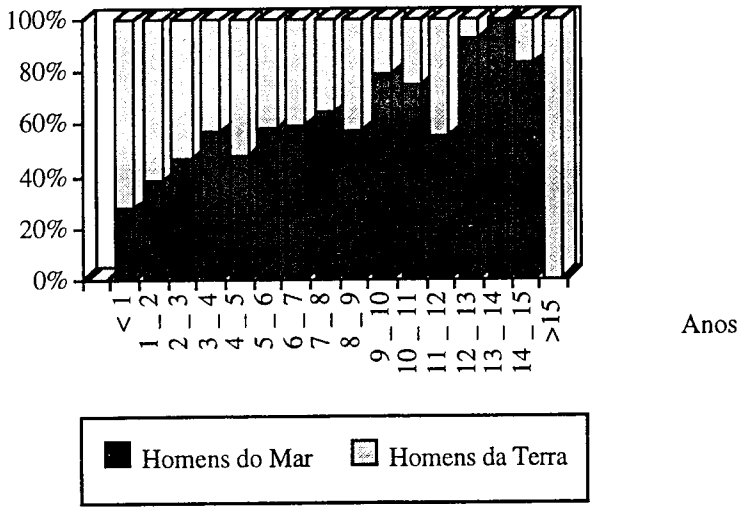
Fonte: Apêndice A.47

Importa que destaquemos as percentagens assumidas, individualmente, pelas ocorrências de 2 a 3 anos de intervalo. Como se lê no apêndice A. 47, elas atingem, para os homens do mar, 30,1% da respectiva amostragem, o que torna clara a prevalência de

intervalos de tempo suficientes para a concretização de viagens de navegação ultramarina, aos quais deveremos somar o tempo da concepção, 9 meses. É, pelo contrário, menos expressivo o peso atingido pelos intervalos de 1 a 2 anos, correspondente a apenas 17,9% desse mesmo universo. De maneira diversa, no caso dos homens da terra estão na prática a par as duas situações, de 1 a 2 e de 2 a 3 anos, com 200 e 234 registos, respectivamente, assumindo os intervalos de 1 ano um peso significativo neste universo. As diferenças são, uma vez mais, indesmentíveis.

Gráfico 91B

Intervalos intergenésicos (em anos). Pesos percentuais diferenciais



Fonte: Apêndice A.47

Torna-se ainda saliente, no caso dos homens do mar, o facto de mais de 50% das ocorrências identificarem intervalos entre nascimentos superiores a 3 anos e, mais ainda, a circunstância de 25% desse valor corresponder a intervalos iguais ou superiores a 5 anos. Os cerca de 3% de casos em que mais de 10 anos medeiam dois eventos, se constituem um valor absoluto baixo, adquirem um significado lato em sociedades sem recurso a planeamento familiar. Tornou-se, de resto, notório, na grelha de recolha de dados, que um período destes era frequentemente seguido, ou antecedido, de ocorrências de muito maior regularidade, identificando, porventura, longos períodos de ausência masculina, correspondentes a momentos de fixação no exterior, seguido de um presumível retorno ao reino.

Estes valores, esclarecedores por si próprios, ganham, porém, outro significado quando comparados com os encarnados pelas famílias encabeçadas por homens da terra. Nestas, os intervalos mais frequentes são os de 1 a 2 anos, somando estes, e os relativos a intervalos até 4 anos, 85% das ocorrências, contra os 75% daqueles com quem os comparamos. Em consequência, revelam-se percentualmente pouco

significativas as frequências assumidas por intervalos mais dilatados, apenas 13,8% no total, face aos 25% do outro grupo. Resumindo este quadro, as famílias ligadas aos homens do mar apresentam uma média ponderada de 3,5 anos de intervalos intergenésicos, enquanto as restantes apontam para 2,7 anos, valor claramente inferior e com projecções significativas num período normal de fecundidade e concepção.

Das duas variáveis analisadas, número de filhos por família e intervalos intergenésicos, resulta, pois, um quadro que confirma, com maior autoridade e consistência, algumas das conclusões já indicadas aquando da análise do número de filhos à data de óbito de agentes que desempenhavam funções ligada a actividades ultramarinas[91]. Afirmámos, então, e sustentamos agora, que os condicionantes profissionais conduzem a sérias consequências nas estruturas familiares, decorrentes quer do óbito precoce da figura paterna, por vezes somada à de outros elementos masculinos da família, quer do distanciamento entre as concepções. Daí decorre a constituição maioritária de famílias pequenas, por vezes mesmo de filho único, que a mortalidade infantil poderá vir a ceifar com o mesmo vigor com que incide sobre as maiores descendências daqueles que, porque ligados a actividades desempenhadas *in loco*, conseguem assegurar uma prole mais significativa[92].

Em suma, as famílias daqueles que se encontram, por negócio ou exercício de actividade técnica, ligados ao mar e sujeitos a ausências prolongadas e frequentes, apresentam-se como muito mais sujeitas ao desmembramento total e à interrupção da linha genealógica. Por morte precoce do pai e/ou devido à mortalidade infantil em famílias reduzidas, muitas dessas células familiares acabam sem descendência. Relembro o que atrás afirmamos partindo de uma amostragem de 200 ocorrências extraídas do fundo notarial: cerca de 25% daqueles que, casados, morriam no ultramar, não deixavam filhos. Não estarão, portanto, muito longe da realidade, os 33% de ocorrências sem registo de eventos que apurámos na pesquisa feita nos registos paroquiais de baptismo.

Esta circunstância, que cremos ser sustentável por simples critérios de razoabilidade, pode ainda ser atestada, quer pelo já exposto, quer por outras vias, que revelam, afinal, uma das extensões sociais deste fenómeno, o qual passa a transcender o domínio das estruturas e dos comportamentos demográficos. Com efeito, sem herdeiros forçados a quem transmitir os bens da família, marido e mulher vêm-se perante difíceis decisões a tomar quanto ao destino a dar a esses bens. Três possibilidades se configuram na documentação consultada : 1. o marido institui a cônjuge como sua universal herdeira, deixando à sua responsabilidade a decisão final a tomar[93]; 2. os bens são distribuídos por familiares indirectos, colaterais ou ascendentes, sob forma de doação em vida e/ou legado

---

[91] Vd. supra.

[92] Isto não podemos afirmar senão de forma relativa, já que se poderiam ponderar argumentos que apontem em sentido oposto, isto é, que procuram validar a tese da existência de uma incidência diferencial da mortaliade infantil em pequenas e grandes proles.

[93] Não nos deparamos com situações inversas, em que a mulher declare o esposo seu universal herdeiro.

testamentário; 3. os bens são anexos a uma capela e geridos por familiares ou pelo organismo em que aquela é instituída. A Casa da Misericórdia da vila apresenta-se como a principal beneficiária desta terceira estratégia. É no seu fundo documental que poderemos medir o peso daqueles que se encontram nessa situação.

Com efeito, entre aqueles que instituem capelas ou atribuem à Misericórdia os estatutos de herdeira e/ou testamenteira encontrámos, até 1620, doze casos em que se identifica, de forma inequívoca, total inexistência de descendência. Entre estes, deparamo-nos com apenas um elemento declaradamente ligado a profissões exercidas em terra, Francisco Ribeiro Carneiro, almoxarife da alfândega, que em 1593 elege a Misericórdia sua testamenteira, à falta de herdeiros forçados[94]. Quanto aos restantes onze, todos se integram entre os homens do mar, encabeçando famílias de pilotos ou mareantes.

Entre os primeiros contam-se Baltasar Alvares, casado com Ana de Sá[95]; Francisco Rodrigues Correia, piloto da carreira da Índia, casado com Luísa Correia[96]; João Gonçalves Marinho, o qual após dois casamentos, com Ana Fernandes e Maria Dias, continuava sem descendência, tendo deixado a Misericórdia como herdeira de seus bens, salvaguardado o usufruto em vida para sua mulher[97]; Amador Carneiro, também piloto da carreira da Índia, casado com Francisca Carneira, o qual morre sem descendência legítima, deixando a Misericórdia como parcial herdeira e legando grande parte dos seus bens a um filho ilegítimo, Francisco e, na morte deste, o que vem a ocorrer no decurso de uma viagem à Índia, à Misericórdia, que assim se constitui como herdeira da parte que lhe cabe nos bens do casal[98] e, por fim, Simão Afonso de Faria, casado com Isabel Gomes, os quais, à falta de filhos, criam uma menina de terceiros[99]. A estes, poderíamos ainda acrescentar Gaspar Pires, o Ouro, casado com Joana Manuel, casal que não recorrendo à Misericórdia ou a S. Francisco como seus herdeiros ou legatários de bens, morre também sem filhos, como se depreende do seu testamento, de 1575[100].

Entre os mareantes encontramos, em 1596, Antónia de Oliveira, casada com António da Costa, então ausente, o qual declara sua mulher como universal herdeira, instituindo esta uma capela na Misercórdia[101]; Manuel de Faria Pessoa, casado com Isabel Ribeira[102]; Domingos Gonçalves, casado com Margarida Antónia, o qual se encontrava

---

94 A.S.C.M.V.C. - Maço de Testamentos Antigos, fl. 35-42v. Testamento de Francisco Ribeiro Carneiro.
95 Idem, Col. 1ª, mç. 31.
96 Idem, mç. 10; Lv. de Capelas e Obrigações de 1679, fl. 48-60; Lv.de Capelas de 1629, fl. 10v.; Lv. 2° de Registos, fl. 98, 99v., 101v., 146-150.
97 Idem - Col. 1ª, mç. 11; Lv. de Capelas e Obrigações de 1679, fl. 69v.; Lv. de Capelas de 1629, fl. 8-30; Lv. 2° de Registos, fl. 109v.-112v.
98 Idem, col. 1ª, mç.11.
99 Idem, mç. 8; Lv. de Capelas e Obrigações de 1679, fl. 36-41; Lv.de Capelas de 1629, fl. 13v.-14; Lv. 2° de Registos, fl. 122v.-123v. e 126.
100 A.D.P.- Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 7, fl. 29-32.
101 A.S.C.M.V.C. - Col.1ª, mç. 24; B.M.V.C.- Fundo Viscondes de Azevedo - Testamento de Antónia de Oliveira.
102 A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 24; Lv. 2° de Registos, fl. 18-19.

desde longa data ausente em Índias de Castela[103]; Amador Pires, mareante da carreira da Índia, casado com Maria de Faria da Costa, os quais deixam a Misericórdia como sua testamenteira e universal herdeira[104]; Gaspar Pires, casado havia cerca de 20 anos com Jerónima Manuel e sem descendência[105] e, por fim, Domingos Brás, casado com Beatriz Machada[106].

Os exemplos aduzidos têm como pano de fundo uma realidade com reflexos socioeconómicos, para além de religiosos, que importa não esquecer. Em primeiro lugar, o recurso a instituições de assistência como testamenteiras, herdeiras ou legatárias de bens presume, ou uma estratégia religiosa direccionada à conquista da salvação, ou uma atitude de franca animosiade em relação aos demais familiares vivos, ascendentes ou colaterais, ou ainda a sua inexistência, traçando um quadro de grande desenraizamento destas células familiares. Esta dedução é, de resto, coerente com o que já dissemos acerca da significativa mobilidade geográfica de muitos destes homens do mar, os quais deixam, porventura, as suas raízes familiares em espaços externos.

Em segundo lugar, as estratégias de transmissão de bens referidas não podem deixar de ter repercussões económico-financeiras de vulto, deixando à responsabilidade de uma instituição com um perfil muito definido a gestão, ou mesmo a propriedade de bens e fortunas adquiridas no decurso de uma ou mais vidas ligadas a actividades de comércio e navegação. O que queremos dizer é que com esta estratégia se desviam significativos fluxos de capital de um natural reinvestimento nessas mesmas actividades, não se encontrando uma instituição como a Misericórdia vocacionada a gerir negócios, bens e capitais típicos dessa dinâmica.

Por último, a inexistência de filhos, e a circunstância, frequente de, morrendo o cônjuge masculino primeiro, a mulher ficar como universal herdeira dos bens do casal, coloca estas viúvas numa situação peculiar e privilegiada, enquanto detentoras e responsáveis directas pela gestão de fortunas consideráveis, o que lhes atribui um protagonismo cujas implicações importa averiguar[107]. Este decorre, de resto, também das frequentes e prolongadas ausências masculinas, fenómeno que, não o esqueçamos, constitui o ponto de partida, e de chegada, desta exposição. Deste vector, estruturante da vida interna da vila, decorrem, em paralelo, outro tipo de vivências com significativa projecção no universo social interno, que importa estudar. O próximo capítulo pretende avaliar algumas dessas incidências nas estruturas e nos comportamentos sociais, e questionar de que modo a sociedade se reestrutura a partir de respostas pertinentes e adequadas.

---

[103] Idem, Lv. Capelas e Obrigações de 1679, fl. 105-106.
[104] Idem, Col. 1ª, mç. 17; Lv. de Capelas e Obrigações de 1679, fl. 98-99; Lv. 2º de Registos, fl. 130.
[105] A.D.P.- Gov. Civil, lv. 164, fl. 32-33 e 227-227v.
[106] Idem, lv. 165, fl. 62v.
[107] Destas últimas questões trataremos em pormenor mais adiante.

CAPÍTULO 3.

SOCIEDADE

3.1. Mobilidade geográfica e marginalidade - a prostituição e os ilegítimos e expostos

De acordo com os vários quadros já traçados, aquilo que ressalta em termos de quotidiano vivencial aponta para uma intensa vitalidade, aferida por um significativo movimento urbano, portuário e comercial. Tal dinamismo, intrínseco a uma urbe que tem no seu porto um dos epicentros da sua existência, é correlativo de uma grande mobilidade populacional. Almocreves a negociar; pescadores da vila e do exterior que aí vendem o produto das pescarias; embarcações que chegam de outros portos do reino com cereais, sal e todo o tipo de mercadorias de importação (lembremos que a vila tem o mar como via de abastecimento privilegiada); navios provenientes de portos do Norte da Europa que accionam insistentemente a sua máquina alfandegária; partidas e chegadas da Madeira, Açores, Canárias, Cabo Verde, S. Tomé, Brasil e Índias de Castela; passageiros que embarcam e desembarcam; tripulações que se constituem e se desmembram, ou estão simplesmente em trânsito por uma vila de reduzida dimensão espacial, mas com um imenso dinamismo interno que lhe é quase desproporcional. Com efeito, tudo nela é concentrado: quer do ponto de vista espacial, quer do ponto de vista das actividades dominantes, voltadas, afinal, insistentemente, para o mar e para a projecção marítima para o exterior.

Gentes da vila e gentes de fora contactam, pois, de forma persistente, quase como se todos os dias fossem, para este tipo de vilas portuárias, dias de feira. Negócios, brigas, desentendimentos, paixões, encontros e desencontros são naturalmente despoletados por este tipo de vivências. Adicionemos a este quadro as tendências demográficas e vivenciais já sublinhadas, as que apontam para o incremento da população da vila através das aportações do exterior, num movimento que aí faz afluir gente não só em trânsito, mas com o intuito de se fixar; as que evidenciam as separações de média e longa duração como um dos traços mais marcantes das vidas das famílias de mareantes e de mercadores de trato ultramarino; aquelas que demonstram que a emigração, quer para Lisboa, quer para espaços ultramarinos, se configura como uma das linhas estruturantes das suas estratégias sociais, e teremos configurado um quadro em que a transitoriedade populacional e a mobilidade geográfica constituem traços marcantes.

Este dinamismo interno não poderia deixar de despoletar práticas de natureza demográfica e social que respondem aos desafios e às solicitações que coloca. Um desses fenómenos, de intrínseca correlação com a vida própria de uma vila portuária, indissociável de uma intensa presença de população masculina em trânsito é, sem dúvida, a prostituição. Actividade moralmente condenada, mas socialmente aceite e regulamentada, desde que não constitua qualquer tipo de ameaça, real ou idealizada, às estruturas sociais e à saúde pública, essa realidade acaba por motivar posicionamentos

normativos do poder autárquico, aqueles que nos permitem, afinal, configurar a dimensão do fenómeno e os contornos com que convive.

Com efeito, a primeira questão que a este respeito se nos coloca, a que passa pela averiguação da real dimensão do exercício dessa actividade, é matéria de muito difícil estudo, dado o seu carácter marginal, de que decorre a falta de registos objectivos, pelo que as directrizes camarárias são as únicas que apresentam algumas sugestões de análise. Nesse domínio é, antes de mais, perceptível que existe uma distinta atitude dos poderes públicos da vila perante o problema, conforme se avança no século XVI e se entra pelo século XVII. Na verdade, ou pelo incremento porventura excessivo dessa actividade, ou pelo accionar de códigos ético-religiosos mais rigorosos, e decorrentes de uma atitude de maior vigilância subsequente ao Concílio de Trento, e característicos das estratégias de reforma católica, afigura-se-nos que se passa de uma atitude mais tolerante a uma outra mais punitiva e restritiva. Especifiquemos o que dizemos.

Em 1502 a vereação decide enviar para fora da vila a "*manceba do partido* " invocando, porém, uma questão de saúde pública, já que o motivo aduzido prende-se com o facto de que "*... se queixam na vila por ter boubas...*"[108]. Em 1513 opta pela prisão de uma mulher de mau viver, por se fazerem em sua casa coisas desonestas[109], mas em 1550 pactua com a situação, optando, não pela repressão, mas pela integração normativa, decidindo-se o colectivo dos oficiais da câmara pelo arruamento da actividade em espaços marginais do tecido urbano, ao deliberar que "*... as moças molheres que ganham de comer por seus corpos e fazem prazer delle qumumente per dinheiro ou outras cousas nom vyvam em ruas direitas e pubrycas desta vylla e posam vyver em a Rua de Santa Catarina ou em o Campo da Xoqua ...* "[110]. Trata-se de espaços que situámos já nos limites do burgo (vd. fig. 25).

A mesma solução é apontada em 1599[111], mas o que parece prevalecer desde final do século e até 1640 é uma atitude repressiva que sucessivamente aponta para o arrolamento, prisão e/ou expulsão das mulheres que se prostituem[112]. Alguns dos motivos aduzidos para tais deliberações prendem-se, para lá do seu mau viver, com a sua associação à marginalidade, em particular ao albergar de prevaricadores e escravos fugitivos[113], e ao óbito de recém-nascidos[114].

O que das medidas enunciadas importa reter é, por um lado, a sugestão de que se multiplicariam aquelas que se dedicavam a essa actividade, importando reduzir esses contingentes e, consequentemente, a dimensão do fenómeno e, por outro lado, a

---

[108] A.M.V.C. - Lv. 16, fl. 75.
[109] Ibidem, fl. 360v.
[110] Idem - Lv. 18, fl. 346.
[111] Idem - Lv. 24, fl. 313.
[112] Veja-se, Idem - Lv. 26, fl. 297v.-298, 430; Lv. 28, fl. 238-238v.; Lv. 29, fl. 34v.-35, 36-36v., 36v.-37, 95-96.
[113] Idem - Lv. 26, fl. 297v.-298.
[114] Idem - Lv. 29, fl. 36v.-37 e 95-96.

existência de uma clara diferenciação entre as prostitutas que viviam na vila e as provindas de fora. O articulado normativo sugere, de facto, a entrada significativa de mulheres de freguesias limítrofes que na vila passavam a dedicar-se à prostituição. Daí a deliberação camarária de 21 de Julho de 1599 no sentido de se expulsarem as mulheres solteiras de mau viver que aí fossem residentes há menos de 4 anos[115].

Encontramo-nos, uma vez mais, perante a questão da mobilidade populacional como fonte de instabilidade interna, assim como perante a questão da projecção de Vila do Conde para o universo envolvente. Na verdade, a vila que estudamos oferece, tal como Azurara, um quadro vivencial manifestamente distinto do dominante no mundo rural das freguesias de Barcelos e da Maia que constituem a sua envolvência territorial. Por isso se afirmam como pólos de atracção, não só de população masculina, como já verificámos, mas também de contingentes femininos que propondo-se exercer profissões de serviçais, delas se desviavam, posteriormente, passando a dedicar-se à prostituição. Isso mesmo se depreende de uma acta de vereação de 1618, em que se decide a expulsão de todas as "... *molheres solteiras que vinhão de fora para esta villa e deixavam de servir hamos por solldada e se punhão a viver em casa per sy e a essa conta não achavam as pessoas desta villa quem os servissem ...*" [116].

Em suma, numa vila de forte pujança marítima, com vastos contingentes masculinos itinerantes, a prostituição parece configurar-se como uma actividade em franca expansão interna, motivadora até de fortes medidas repressivas que vão no sentido, quer do seu confinamento espacial, quer da restrição dos seus efectivos pelo afastamento daquelas, que provindas do exterior, desviavam as suas motivações profissionais primárias para uma actividade financeiramente mais promissora. No decurso do século XVI e nas primeiras décadas do séc. XVII estaríamos, por certo, muito longe da situação que é apresentada em 1502. À "manceba do partido", controlada, ao que tudo indica, pela própria câmara, parece suceder-se, em reposta à forte projecção interna e marítima da vila, um contingente de mulheres que se dedicam à prostituição fora de qualquer controle das autoridades administrativas ou sanitárias. Daí as sucessivas medidas tendentes à sua arregimentação pelo alcaide[117]; as visitas dos oficiais da câmara às ruas que frequentavam para as identificarem e listarem[118]; e as deliberações que visavam a sua expulsão, presentes nos artigos das próprias correições[119]. O ano de 1542 marca já uma fase intermédia nesta evolução, já que em vários processos inquisitoriais dessa data destacam-se frequentes referências a estas criaturas[120]. A evocação do seu estatuto surge, como se

---

115 Idem - Lv. 24, fl. 323v.-324v.
116 Idem - Lv. 26, fl. 297v.
117 Idem - Lv. 19, 279v.-280.
118 Idem - Lv. 24, fl. 447v.
119 Idem - Lv. 29, fl. 34v.-35.
120 A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra, proc. 9796, fl. 112; proc. 796, fl. 25-26v., fl. 82-83v. e fl. 90-90v.; proc. 586, fl. 86 e 88v.; proc. 2111, fl. 97 e 101v. Cada uma das referências reporta-se a testemunhas ligadas a alegadas práticas de prostituição.

compreende, sempre associado ao descrédito dos seus depoimentos e ao seu afastamento como testemunhas de processos em que a idoneidade é exigência fundamental.

No pressuposto, que cremos irrefutável, da permanência, com maior ou menor extensão, dessa actividade na vila, coloca-se a questão, já ventilada, da sua distribuição espacial. A persistência das medidas que vão no sentido da sua aglutinação num *gheto* apontam para uma anterior dispersão. Por sua vez, os topónimos acima indicados como locais em que se previa, em 1550, a sua futura concentração, a Rua de Santa Catarina e o Campo da Choca, constituem, como vimos, franjas marginais em relação ao núcleo urbano. Para além dos locais referidos, outros pontos seriam, por certo, privilegiados. Entre eles situam-se, sem dúvida, a zona dos cais da vila. A confirmar esse pressuposto podemos invocar a referência a uma esmola dada pelos irmãos da Casa da Misericórdia, em 1573: "*Despendeo que se deu a Isabel Francisca a puta d'allfandega que pario qorenta reaes*"[121].

Em paralelo, e de acordo com o que vemos projectado nos róis de pagamentos de sisas de 1568 e 1570, e da décima, de 1643, não se nos afigura que se tenha chegado a um verdadeiro "arruamento" desta actividade. É certo que nos primeiros livros citados, se regista, explicitamente, na Rua de Santa Catarina, uma cabaneira, Isabel Alvares, a par de uma outra mulher solteira e um número significativo de fogos encabeçados por mulheres, mas que se dizem ser viúvas, ainda que sempre a par de mareantes, pedreiros, carpinteiros, sapateiros e mercadores[122].

Já no livro de lançamento da décima de 1643 são as ruas da Calçada do Monte, a Rua dos Prazeres e, em particular, a Calçada dos Prazeres (cf. fig. 25) os arruamentos em que encontramos maior concentração de fogos encabeçados por mulheres, algumas identificadas apenas pelo seu nome próprio, o que é invulgar; muitas delas solteiras; uma sugestivamente chamada "Maria dos Meninos": todas situadas entre aqueles que nada pagam ou que apresentam uma contribuição mínima sob a justificação de serem pobres ou por não terem trato. Estas indicações não passam, porém, de pistas sugestivas de uma realidade virtual, que não conseguimos configurar com segurança. Não se nos afigura, porém, perante estes indicadores, que tenha, de facto, existido um espaço exclusivo dessa actividade que marcasse a toponímia e a topografia da vila, embora arruamentos menos centrais, quer do ponto de vista urbano, quer social, se configurem como espaços privilegiados de implantação.

O seu exercício surge, por outro lado associado, na documentação consultada, a duas outras evidências, a da morte dos recém-nascidos e a da multiplicação de filhos ilegítimos, duas faces, afinal, de uma mesma moeda. Esta última realidade, reconhecida pelo poder concelhio, é projectada em registos camarários de meados do século XVII, um dos quais agiliza o mesmo tipo de atitudes repressivas, em simultâneo contra as mulheres

[121] A.S.C.M.V.C. - Lv. Receita e Despesa. Ano 1573/74, fl. 22.
[122] A.M.V.C. - Lv. 1699, fl. 26-29v. e Lv. 1700, fl. 16v.-19.

de mau porte, as alcoviteiras e aquelas responsáveis pela morte de nascituros ou de recém-nascidos[123]. Estamos, sem dúvida, perante os que, na gíria popular, se chamam de "anjinhos" e as mulheres que lhes davam a morte ao nascer "fazedoras de anjos".

De igual modo indissociável é a articulação entre comportamentos dissolutos e a ilegitimidade, consuetânea da concepção de filhos de múltiplos progenitores. A citação que fazemos poderia ser multiplicada por todas quantas sobre esta matéria encontrámos nos processos inquisitoriais a que nos referimos. Gaspar Pires, clérigo de missa, declara : " ... *conhece muito bem a ditta Felipa Luis e que he molher solteira deshonesta e de maa fama e de maoo viver de seu corpo e obras e que tem filhos de deversos payes e que he molher soluta que se nom negua a ninguem...*" [124]. Em suma, prostituição e ilegitimidade constituem duas realidades por vezes confluentes, que convivem da mesma auréola de marginalidade.

A ilegitimidade, fenómeno paralelo ao abandono de menores, transcende, porém, o universo restrito da prostituição e estende as suas manifestações a vastas camadas socioprofissionais e económicas. Se a dissolução de costumes, a promiscuidade sexual entre amos e criadas ou escravas são dois dos factores desse fenómeno, também a intensa mobilidade geográfica e a transitoriedade populacional constante poderão estar na origem desses eventos. O pressuposto de que partimos é o mesmo que várias vezes afirmámos: uma sociedade informada de grande mobilidade e instabilidade populacional torna-se mais susceptível à emergência de fenómenos idiossincráticos que, presentes noutras comunidades coevas, adquirem nestas um maior significado e impacto. É nesta perspectiva que abordaremos, de seguida, a questão da ilegitimidade e da exposição de menores.

No que toca à ilegitimidade, encaramo-la, aqui, no seu senso mais lato, integrando sob essa classificação todos os baptismos registados que apontam para nascimentos fora do matrimónio, isto é, para concepções que ocorreram na ausência de uma ligação conjugal institucionalizada pelo sacramento do matrimónio. Sob essa tão ampla cobertura deparamo-nos, de forma inevitável, com situações de perfil muito diverso, e de significado social díspar. Na verdade, na pesquisa efectuada em registos de baptismo desde 1535 e até 1620, cremos poder identificar, à partida, quatro situações-tipo:

1. os nascimentos que decorrem fora do matrimónio, mas em que ambos os progenitores são solteiros. Trata-se da realidade da concepção pré-nupcial, tão vulgarizada em sociedades de Antigo Regime;

---

[123] Assim acontece com uma Catarina dos Reais, em cuja casa havia sido encontrado um recém-nascido morto, dentro de um alguidar (Idem - Lv. 29, fl. 36v-37. Vd também, no mesmo livro, fl. 95-96). Desconhecemos se esta prática se reporta exclusivamente à morte de recém-nascidos ou se se estende a nascituros.

[124] A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra, proc. 2111, fl. 97.

2. aqueles que resultam de qualquer tipo de relação anómala face às dinâmicas sociais vigentes, seja decorrente de relações extraconjugais, maioritariamente masculinas, seja de práticas de mancebia e prostituição, dificilmente captáveis na nossa base de dados[125]. Neste grupo, a grande maioria das protagonistas são mulheres solteiras, ainda que surjam excepcionalmente viúvas[126]e mulheres casadas[127];

3. as concepções que se prendem com progenitores religiosos, registando-se, neste domínio, 10 filhos de clérigos e apenas 1 de uma religiosa;

4. as que envolvem um grupo populacional muito específico, o dos escravos, os quais podem ocorrer em bases de total endogenia, ou estabelecer nexos com grupos que lhe são exteriores.

Em termos percentuais, o primeiro segmento agrupa 5,6% do total e o terceiro 4,4%, enquanto o segundo, mais englobante, mas também mais indefinido, assume 58,6% da totalidade dos casos. Neste, os critérios de identificação são díspares, podendo vir mencionada apenas a mãe (24,3%), a mãe e o pai, sem que o estado civil deste venha mencionado (25,9%), ou encontrar-se discriminado que o pai é casado e a mãe solteira (4%), o que aponta inequivocamente para relações extraconjugais. Cremos, porém, que grande parte das ocorrências em que não se menciona o estado civil paterno correspondem a essa mesma situação, ainda que tal não seja de forma explícita declarado. O simples conhecimento onomástico de muitos dos agentes envolvidos, alguns deles homens grados da comunidade, permite-nos subscrever essa possibilidade com alguma segurança.

Em termos globais, são claramente predominantes, neste grupo, os casos de mães solteiras, com 87,8% das menções, sendo algumas delas serviçais, sem que das restantes seja claro o estatuto no acto consumado, podendo participar de uma relação extra-conjugal episódica, incorrer numa situação de mancebia, ou integrar-se no submundo da prostituição. Cremos que é neste grupo que se situam os casos em que o pai é declarado como desconhecido.

Importa ainda anotar a situação, específica dos inícios da década de 80, de registo de três filhos de soldados castelhanos, ou uma outra, bem mais vulgarizada, e por demais sintomática, que se prende com abundantes menções a progenitores exógenos ao espaço em estudo. Se excluirmos os que vivem no termo jurídico da vila, em Formariz ou em Azurara, que pela sua proximidade, suscitam um convívio quotidiano com os habitantes do burgo, registam-se 20 outros casos em que o pai vive no exterior, contando-se entre eles indivíduos das freguesias limítrofes pertencentes ao concelho de Barcelos, a terras de Basto, mas também a outros provenientes da cidade do Porto, de Viana, de Sesimbra, de Atouguia da Baleia e do Algarve, para além de dois outros da Galiza. Estes

[125] Na verdade, deparamo-nos com apenas uma menção expressa a uma manceba, ainda que as referências a pais desconhecidos possam engrossar o número daquelas que geravam crianças em situações de mancebia.
[126] Registamos, nesta situação, apenas quatro ocorrências.
[127] Note-se que só encontramos uma referência expressa a um nascimento ilegítimo em que a mãe é casada, sendo o pai clérigo.

dados confirmam, uma vez mais, quer o impacto, na vila, dos significativos contingentes masculinos que por ela passam em trânsito, quer o carácter fundamental das ligações marítimas, já que muitos desses agentes são eles também provenientes de cidades e vilas portuárias.

Centremo-nos, por fim, no último grupo constituído, o dos escravos, o qual, pela sua especificidade, até jurídica, exige um tratamento próprio. Note-se que ao estudar estas emergências como casos de ilegitimidade, situamo-nos no posicionamento já definido, segundo o qual todos os casos que ocorram fora de uma relação consagrada pelo matrimónio, assumem esse estatuto. Ora, a totalidade das ocorrências que agora consideramos integra-se nesse perfil. Com efeito, num total de 79 referências, 29 identificam concepções entre casais de escravos, sem que se mencione a existência de qualquer ligação conjugal estável. Note-se que em três casos, aqui não contabilizados, uma outra situação é contemplada, identificando-se o baptismo do filho de dado indivíduo, escravo, e de sua mulher, informação que integra esse nascimento no universo da legitimidade e identifica a prática do casamento entre escravos, de que falaremos adiante. Os casos que agora analisamos não se integram, porém, nessa situação.

Atente-se, antes de mais, na responsabilidade relativa deste grupo na totalidade das ocorrências de ilegitimidade, a qual se reflete nos 31,5% apurados. Como ponto de comparação, tomemos o valor apontado para Coimbra, no mesmo período de tempo, 13,5%[128], valor notoriamente inferior à da realidade que aqui se reflecte. Para além das concepções entre escravos, porventura incrementadas até pelos seus proprietários, no sentido de aumentar o número dos serviçais sob sua tutela e propriedade, outras situações emergem neste universo, a saber: aquela, maioritária, em que apenas vem mencionada a mãe, escrava, sem qualquer indicação ao pai (33 casos, correspondentes a 41,8% deste subgrupo) e uma outra que aponta para claros contornos de miscigenação. Referimo-nos às ocorrências em que a mãe é escrava e o pai um homem branco, e livre, morador na vila ou não[129], eventualmente seu amo, situação corporizada pela expressiva ponderação de 17,7% dos casos. São, pelo contrário, minoritárias, as ocorrências em que o pai é escravo e a mãe uma habitante da vila, actuação que congrega a mínima, mas relevante, percentagem de 3,8%. Esta matéria, por demais importante pelas implicações sociais que acarreta, merecerá um tratamento específico num próximo ponto, tornando-se notória, pelos simples números apontados, a importância assumida, na vila, pelo segmento populacional preeenchido pelos escravos.

Estudadas as tipologias diferenciais da ilegitimidade, e sublinhado o peso que nela assume, quer o grupo dos escravos, quer a interferência de elementos exógenos à comunidade, quando por aí passam em trânsito ou em negócios, importa que avaliemos a ponderação global dos ilegítimos na totalidade dos nascimentos, aferidos estes pelo

---

128 OLIVEIRA, António de - *A vida económica e social de Coimbra* ..., vol. I, p. 223.
129 Com efeito, em dois dos casos registados os progenitores são de fora da vila.

número total de registos de baptismo. O valor encontrado aponta para 3,9% (259 eventos em 6600 baptizados realizados entre 1535 e 1620, inclusive)[130], percentagem que deverá ser cotejada com valores disponíveis para outros espaços do reino no mesmo período de tempo. Utilizaremos, para tanto, duas obras de referência: o trabalho de António de Oliveira sobre Coimbra no séc. XVI e a obra de Norberta Amorim sobre Guimarães, a qual abarca ainda o final da era quinhentista. Aguardamos os resultados da dissertação de Helena Osswald sobre a cidade do Porto no final da mesma centúria. O primeiro autor apura a percentagem de 4,1% no perímetro urbano, salvaguardando porém que haveria que subtrair a esse valor os nascimentos, na cidade, de ilegítimos cujas mães eram naturais de freguesias rurais[131]. Quanto a Guimarães, a investigadora citada aponta para valores da ordem de 8,6% na zona urbana e 16,1 no perímetro rural num período que medeia 1580 e 1739. A década de 1620, apresenta, porém, para toda a área administrativa de Guimarães, 18,4 como percentagem de ilegítimos na totalidade dos baptismos, percentagem que, em média, se mantém até à década de 60 desse século, descendo então para um valor oscilante entre os 10 e os 15% por década[132].

Quadro 84

Taxas de ilegitimidade (1535-1620)

Décadas	Nº ilegítimos / Nº total baptismos	Taxa de ilegitimidade
1535-1540	13 / 577	2,3%
1541-1550	19 / 889	2,1%
1551-1560	13 / 289	4,5%
1561-1570	48 / 1197	4,5%
1571-1580	25 / 612	4,1%
1581-1590	24 / 954	2,5%
1591-1600	23 / 823	2,8%
1601-1610	43 / 665	6,5%
1611-1620	51 / 594	8,6%
Total	**259 / 6600**	**3,9%**

Fonte: A.D.P. - Fundo Paroquial. V. Conde. Baptismos, lv. 1 e 2

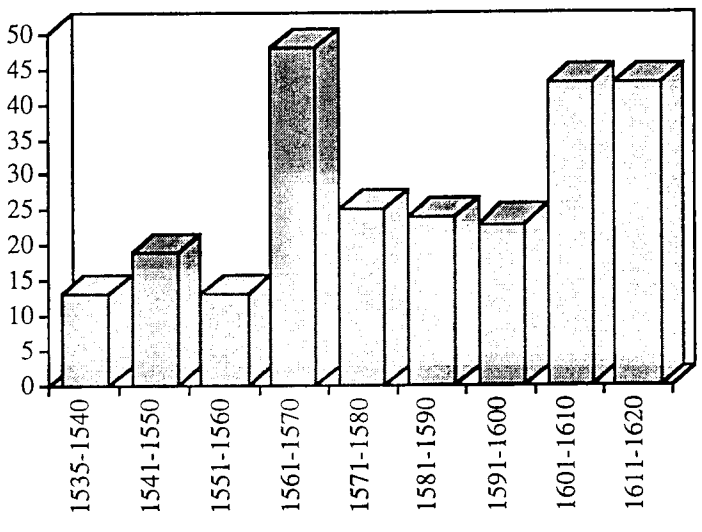
[130] Reportamo-nos a valores de referência da fonte, e não aqueles do universo reconstituído.
[131] OLIVEIRA, António de - *op. cit.*, vol. I, p. 222.
[132] AMORIM, Maria Norberta Simas Bettencourt - *Guimarães 1580-1819. Estudo demográfico*, pp. 227-229. Veja-se o tratamento comparativo de resultados obtidos para o espaço nacional, ainda que com mínima incidência no século XVI, apresentado por SÁ, Isabel dos Guimarães - *Abandono de crianças, ilegitimidade e concepções pré-nupciais em Portugal. Estudos recentes e perspectivas* in "Expostos e ilegítimos na realidade ibérica do século XVI ao presente (Actas do Congresso da Associação Ibérica de Demografia Histórica", vol. III, coord. Vicente Pérez Moreda, Porto, Ed. Afrontamento, 1996, pp. 37-58.

Perante a global falta de dados com que possamos cotejar os de Vila do Conde no século XVI, apenas é possível destacar a proximidade dos resultados com os apontados para Coimbra, e o seu manifesto afastamento face aos de Guimarães, espaço que lhe é geograficamente próximo, mas distinto do ponto de vista sociológico. Em comparação com qualquer um dos casos apontados, Vila do Conde apresenta-se com taxas de ilegitimidade muito controladas. Importa, todavia, que se perceba que este fenómeno não se distribui homogeneamente do ponto de vista cronológico. O quadro 84 e o gráfico 92 evidenciam isso mesmo.

Aí será de destacar, desde logo, o significativo impulso no número absoluto de ilegítimos que apuramos para a década de 60, quase quatro vezes superior ao da década anterior e o dobro da seguinte. Tal facto não parece ser tributário, porém, de um aumento de igual modo significativo da taxa de ilegítimos, os quais atingem apenas os 4% do total, antes se deve à circunstância de esta ser a década em que foram registados, em números absolutos, maior número de baptizados. Uma vez mais o sub-registo e as lacunas de informação interferem com o rigor dos cálculos ensaiados.

Gráfico 92

Evolução cronológica do número de ilegítimos



Fonte: Quadro 84

A despeito das limitações à análise dos dados, torna-se inequívoca uma tendência ascendente assumida pelos números e pelas percentagens relativas desses eventos, a qual se consolida nas duas primeiras décadas de 600, altura em que, lembremo-lo, a curva de nascimentos define um movimento claramente descendente. A evidenciar isso mesmo, apontemos as taxas de ilegitimidade apuradas, 6,5% e 8,6%, respectivamente, para essas duas décadas. Atente-se que tais valores, significativos na

estrutura demográfica, configuram uma sociedade de maior desregramento, em que as franjas de eventos marginais se multiplicam, e são consonantes com as sistemáticas preocupações do concelho, para que já alertámos, em torno das restrições ao exercício da prostituição e da repressão às práticas de morte de recém-nados.

Directamente articulada com a questão da ilegitimidade encontra-se a dos expostos, decorrente do abandono de crianças, geralmente recém-nascidas. Esta é uma realidade de díficil apreensão para a época, dada a precaridade documental sobre o assunto, pelo que propomo-nos aproximar ao problema por duas vias, a dos registos de baptismo e a dos livros de receita e despesa da autarquia, já que, como vimos na I Parte desta dissertação, a sua criação era paga a expensas do concelho, como, de resto se previa nas Ordenações Manuelinas, aplicáveis ao período em estudo[133].

Balizando-nos no primeiro fundo, não identificamos senão oito casos de baptismo de enjeitados entre as datas acima consideradas, o que aponta para uma percentagem insignificante, da ordem dos 0,1% do total dos eventos registados. Estamos autorizados a crer, por informações paralelas, que estes valores se encontram altamente deflacionados. Se a prática do sub-registo, ou da ausência de registo, pode afectar com maior incidência estes grupos marginais do sistema demográfico, cremos, porém, que a resposta para este panorama se encontra num outro domínio. Com efeito, a criação destas crianças era entregue, regra geral, a famílias de fora da vila, residentes nas freguesias rurais limítrofes, pelo que é possível que esses expostos fossem baptizados, não em Vila do Conde, por onde apenas transitavam, mas nas paróquias de acolhimento, pelo que o seu número diminuirá, consideravelmente, em registos de baptismo.

Dada a ancestral existência, no arquivo do concelho, de livros próprios de registo de expostos[134], dos quais nenhum chegou até nós, e o carácter assistemático do registo de despesas com a sua criação, patente nos livros de receita e despesa da câmara, a única pista consistente que nos resta reduz-se a uma declaração dos oficiais do concelho, proferida em 1546, aquando da solicitação de uma autorização régia para o lançamento de uma finta, invocando-se, entre outros gastos ordinários avultados, os motivados pela criação dos enjeitados:

"*...hos engeytados sam muitos na villa como elle Corregedor sabe que toma as contas cada anno e nam avião quem os crie por naão aver per onde lhes pagar jaa condenaram as molheres em pennas que hos criem e as metem na cadeea por iso como elle corregedor vyo per muitas vezes ...* " [135].

---

[133] Sobre o enquadramento institucional e jurídico da assistência a expostos vd. SÁ, Isabel dos Guimarães - *A assistência aos expostos no Porto. Aspectos institucionais (1519-1838)*, Porto, 1987. Dissertação policopiada apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto e *Abandono de crianças, infanticídio e aborto na sociedade tradicional portuguesa através das fontes jurídicas.* "Penélope", Lisboa, nº 8, 1992, pp. 75-89.

[134] Tal informação é explicitamente veiculada no livro de receita e despesa do concelho do ano de 1573. (A.M.V.C. - Lv. 828 A, fl. 34).

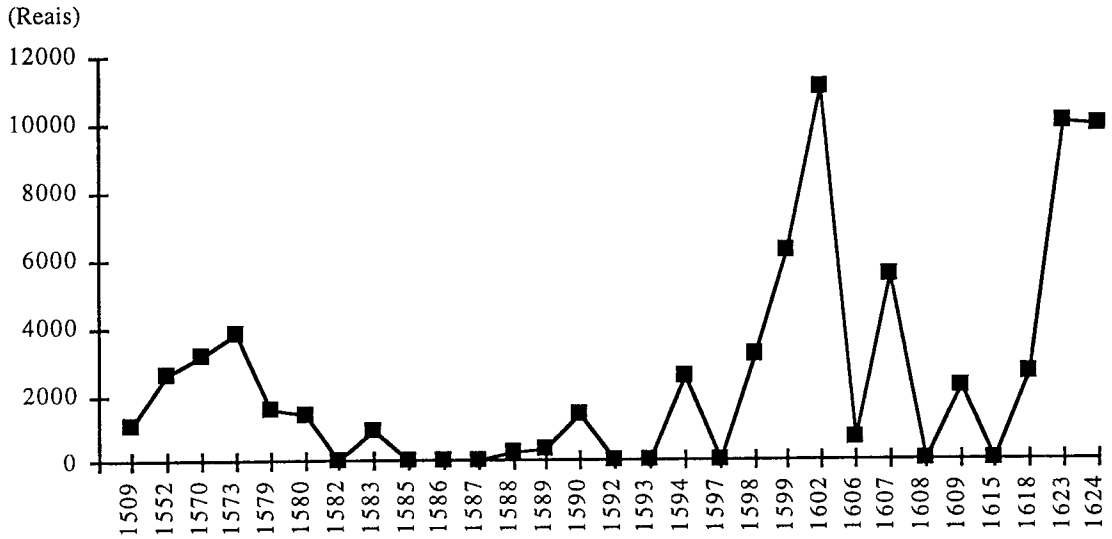
[135] A.M.V.C. - Lv. 121, fl. 169v.

A circunstância de, sob pena de cadeia, se obrigar à criação de expostos, a par do lançamento de uma finta com esse fim parece, de facto, indicar, para a década em causa, a existência de um número significativo de enjeitados, a cuja criação o concelho tinha dificuldades em prover. Talvez em resposta à dificuldade de encontrar, na vila, quem assumisse esse encargo, o concelho recorre, de forma sistemática a lares situados nas freguesias rurais envolventes da vila, como já indicámos. S. Simão da Junqueira, Estela e Balasar, são algumas das que se encontram referenciadas nas fontes.

Os montantes dispendidos com o sustento dos enjeitados foram já avaliados, juntamente com outras despesas concelhias do foro social, em I.1.3.2. Analisemos, de seguida, a sua específica linha evolutiva, procurando contabilizar valores totais anuais dispendidos com esse fim, e apurar o seu significado na totalidade das despesas concelhias. Remetemos, com tal propósito, para o apêndice A.48 e o gráfico 93.

Gráfico 93

Evolução anual dos gastos com expostos



Fonte: Apêndice A.48

Aí vemos esses gastos identificados desde 1509, desaparecer praticamente na década de 80 e emergir, de novo, com vigor acrescido, na de 90 [136]. A cortar o equilíbrio relativo desta linha evolutiva, atente-se nos valores assumidos pelos anos 1570 e 1573, indicativos de um impulso significativo, ou no próprio número de expostos, ou na regularidade do seu mantimento. Valores próximos dos que identificámos para esses anos só se configuram, de novo, desde 1607 e em 1623/1624, altura em que os primeiros valores são nitidamente ultrapassados. Ainda que os efeitos da inflação se fizessem sentir, facto que já deveria ter sido notado pelo menos desde a década de oitenta, estamos, ao que

[136] Vejam-se as representações gráficas que apresentamos em I. 1.3.2.

parece, perante uma outra dimensão dessa mesma realidade, e mediante um aumento significativo de ocorrências.

Esta linha evolutiva configura-se em paralelismo com o que apurámos para os ilegítimos, área em que também as décadas de 80 e 90 reflectem um certo decréscimo no número de eventos. A peste dos anos 80 e o abalo que provoca na estrutura demográfica e socioeconómica da vila não será, porventura, isenta de responsabilidades nesta particular evolução que remete ou para a diminuição drástica do número de expostos, ou para a total incapacidade do concelho para os manter. De novo o impulso projectado nos primeiros decénios de 600 e, em particular, nos anos 20 dessa centúria, enquadra-se no que estudámos a propósito do exercício da prostituição e da evolução do número de ilegítimos.

Prostituição, ilegitimidade e exposição de menores são pois práticas sociais que, não se confundindo, se interligam entre si, convivendo em níveis, ainda que diversos, de marginalidade social e reflectindo, cada uma a seu modo, desvios à norma. Ainda que qualquer um destes indicadores coexistam, de forma mais ou menos notória, em todos os espaços urbanos do reino, o traçado que em Vila do Conde assumem prende-se directamente com o perfil da sua estrutura populacional. Ora um dos segmentos nucleares dessa mesma estrutura, nos séculos XVI e XVII, é precisamente o dos escravos, cuja presença se liga directamente à dinâmica de expansão ultramarina da vila e nesta introduz alterações de vulto, quer especificamente no campo demográfico, como vimos, quer no domínio social como um todo. Dessa matéria trataremos de seguida.

3. 2. Inserção social de um novo segmento populacional. A presença dos escravos

A análise deste problema prosseguirá uma tríplice abordagem: uma inicial contabilização de contingentes, tentando perceber o seu peso relativo na globalidade da população da urbe; a definição dos papéis e funções socioprofissionais assumidos por este grupo populacional e, por fim, o esclarecimento de atitudes individuais e sociais que face a eles eram accionadas pelos seus amos e proprietários e pela comunidade envolvente. Enfrentemos, separadamente, cada uma destas questões.

No que à primeira se refere, é consabida a dificuldade de se efectuar o referido cálculo, face à inexistência de instrumentos estatísticos que nos permitam, com fiabilidade, estabelecer a ponderação da população escrava na população total. Servimo-nos, para o espaço em estudo, de três índices de abordagem, os registos de baptismo, de óbitos e de crismados. Contas feitas, partindo da razão entre o número de registos que envolvem escravos no número total de eventos, chegamos às seguintes percentagens: até 1620 encontramos um peso de 1,5% de escravos nos registos de baptismo e 2,6% no de

óbitos. Estamos, por certo, muito longe da ponderação de cerca de 10% que Vitorino Magalhães Godinho aponta, para a cidade de Lisboa, em meados do século XVI[137].

Importa, todavia, que se perceba que a percentagem obtida nos registos de baptismo de escravos e de filhos de escravos se reporta a um período que medeia 1535 e 1620, enquanto para os óbitos esse intervalo de tempo tem o seu marco inicial apenas em 1595. Será que se assiste a um aumento do peso médio à medida que se avança no tempo? Para testar essa possibilidade, fazemos um estudo diferenciado, por décadas, aplicado ao número dos baptismos. As conclusões a que chegamos, e que podem ser aferidas a partir do quadro 85, parecem apontar nesse sentido: partindo de uma taxa de 0,5% para o período de 1535-1540, verificámos um peso de 2,7% na década de 1611-1620, sendo a evolução intermédia de sentido ascendente, com um influxo notório apenas nas décadas de 1580 e 1590.

Quadro 85

Baptismos de escravos sobre número total de baptismos

Períodos	Baptismo de escravos / Baptismos totais	%
1535-1540	3 / 577	0,5
1541-1550	6 / 889	0,7
1551-1560	4 / 289	1,4
1561-1570	22 / 1197	1,8
1571-1580	15 / 612	2,5
1581-1590	9 / 964	0,9
1591-1600	10 / 823	1,2
1601-1610	16 / 665	2,4
1611-1620	16 / 584	2,7
1621-1630	28 / 613	4,6
1631-1640	37 / 413	9
Total	**166 / 7616**	**2,2**

Fonte: A.D.P. - Fundo Paroquial. V. Conde, Baptismos, lv. 1 e 2

De resto, se esta última percentagem é já próxima da dos registos de óbito (2,6%), ela parece crescer nas duas décadas subsequentes, às quais estendemos a nossa análise com o intuito de confirmar tendências. As percentagens detectadas, ainda no universo dos baptismos de escravos e de filhos de escravos, apontam para 4,6% na

[137] GODINHO, V. M. - *Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa*, 3ª ed., Lisboa, Arcádia, s.d., p. 84. A percentagem apontada refere-se ao ano de 1551 e baseia-se numa informação fornecida pelo *Summario* de Cristóvão Rodrigues de Oliveira. Sobre esta matéria veja-se também o excurso feito por PIMENTEL, Maria do Rosário - *Viagem ao fundo das consciências. A escravatura na época moderna*, Lisboa, Ed. Colibri, 1995, pp. 48-51.

década de 1621-30 e 9% em 1631-1640, números que assinalam uma irreversível evolução ascendente do número daqueles que passavam a integrar a sociedade de Vila do Conde nos séculos XVI e XVII. A confirmar esta mesma tendência surgem os valores encontrados nos registos de crisma, efectuados entre uma data indeterminada, mas próxima de 1625 e o ano de 1637. Nessa amostragem, em que os agentes em estudo emergem de forma notória, encontramo-nos perante uma taxa de 8% de escravos sobre a população total crismada.

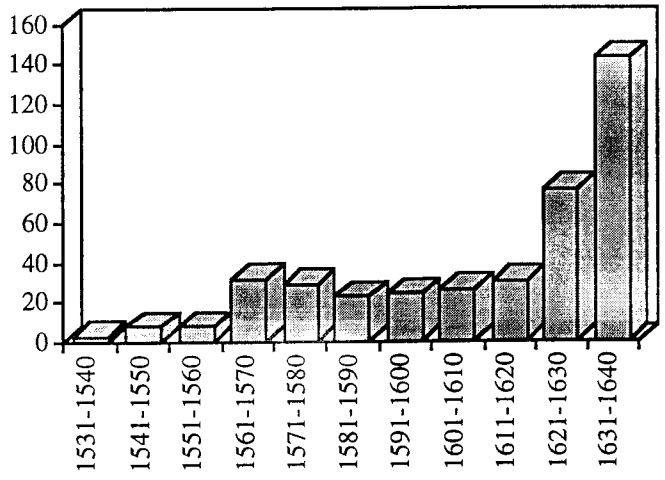
Do ponto de vista rácico, os elementos coligidos permitem confirmar aquilo que é consabido para este período de tempo: a convivência de múltiplas raças e etnias entre os escravos que chegam ao reino, com claro predomínio para os negros africanos. Na nossa amostragem, entre as parcas menções explícitas à sua raça, predominam, sem dúvida, os negros, com cerca de 65% do total, aos quais poderíamos ainda associar os cerca de 18% de mulatos, a par daqueles a quem chamam "chinos" e "bielos". A menção a um escravo "judeu" e a um proveniente da Índia, mas sem menção específica à sua origem étnica conclui um quadro em que a prevalência de negros de S. Tomé e da Guiné é um facto adquirido e em que Moçambique surge apenas a título excepcional.

Perante o prévio excurso, afigura-se-nos que nos encontramos, a menos que outro tipo de explicações o desmintam, perante um fluxo crescente de entrada de escravos na vila à medida que se avança no século XVI e se penetra no século XVII, sendo os valores obtidos para as décadas de 30 e 40 de Seiscentos sobremaneira significativos. Isso mesmo se confirma a partir de uma contabilização geral de indivíduos, os quais compulsámos a partir de múltiplas fontes, entre as quais se encontram os já citados registos de baptismo, crisma e óbitos, mas também os de casamento, os registos de pessoas enterradas pela Casa da Misericórdia, e ainda o dos escravos envolvidos em actos notariais e, por fim, os citados em testamentos ou inventários de bens.

Ainda que 1620 constitua o marco cronológico que elegemos como limite da nossa análise, cremos que se justifica a extensão dessa fasquia a 1640, já que a partir daquela data o incremento do número de agentes em estudo é notório, identificando uma tendência que importa captar. Assim, os dados compulsados distribuem-se, no tempo, da forma plasmada no gráfico 94. Para além do já citado aumento sistemático do número de indivíduos recenseados, e da já notada quebra relativa das décadas de 80 e 90, torna-se indesmentível a projecção do número anual de registos nas décadas de 1620 e 1630, de algum modo já anunciado, de resto, na década de 1610-20. É certo que a inclusão, naquele período, de uma fonte até aí inexistente, o registo de crismados, que se revelou profícua para a identificação de escravos, pode ter inflacionado os números apontados, mas o seu incremento é indesmentível, já que aquela fonte é responsável por apenas 90 dos 220 indivíduos contabilizados nesse período de tempo.

Gráfico 94

Evolução cronológica do número de escravos identificados



Fontes: A.D.P. - Fundo Paroquial. V. Conde, Baptismos, lv. 1 e 2; Casamentos, lv. 1 e 2; Óbitos, lv. 1, passim. A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim. A.S.C.M.V.C. - Lv. Rec. Desp. Anos 1573 a 1620; Colecção 1ª. Maços de instituição de capelas, passim.

A questão que com pertinência se coloca, aceitando esta tendência como uma projecção da realidade, é indagar o porquê de tal evolução, aparentemente paradoxal numa época que outros indicadores apontam como de crise. Crise de navegação, é certo, crise de actividades marítimas, sem dúvida, mas talvez não do comércio ultramarino, actividade que vimos florescer nas duas primeiras décadas de Seiscentos, à custa também da injecção de capital externo, nomeadamente da cidade do Porto. Lembremos, por outro lado, que um produtro preferencial desse comércio eram, precisamente, os escravos, os quais se comercializam no Brasil, mas também em Índias de Castela, não sendo de estranhar a sua aquisição mais generalizada também para serviços internos.

Por outro lado, e a assumir as teorias apresentadas pela tratadística clássica e contemporânea sobre esta matéria, uma das explicações dadas para o incremento da escravatura no reino é, exactamente, a necessidade de se colmatar a falta de mão de obra que a emigração faz sair em direcção a múltiplos espaços ultramarinos[138]. Ora, aquilo a que assistimos em Vila do Conde, à medida que se avança para o século XVII, e em consonância com algum declínio das navegações, é precisamente ao incremento das taxas

[138] Veja-se, entre os primeiros, CLENARDO, Nicolau - *Carta a Látomo*, Évora, 26 de Março de 1535 in CEREJEIRA, M. Gonçalves - *O Renascimento em Portugal*, Coimbra, Coimbra Editora, 1974, vol. I, pp. 253-254; LEÃO, Duarte Nunes de - *Descrição do reino de Portugal*, 2ª ed., Lisboa, 1785, pp. 149-150; FARIA, Manuel Severim de - *Dos remédios para a falta de gente* in SÉRGIO, António - "Antologia dos economistas portugueses (séc. XVII)", 2ª ed., Lisboa, Sá da Costa, 1975, p. 132. Entre os ensaístas contemporâneos, cite-se GODINHO, V. M. - *Os descobrimentos e a economia mundial*, vol. IV, pp. 152-153; TINHORÃO, José Ramos - *Os negros em Portugal. Uma presença silenciosa*, Lisboa, Ed. Caminho, 1988, p. 82, e ainda PIMENTEL, Maria do Rosário - *op. cit*, pp. 40-44. Veja-se, ainda, MAGALHÃES, J. A. Romero de - *Algarve económico durante o séc. XVI*, Lisboa, 1970, p. 33, em que o autor assume a relação inversa: a significativa entrada de escravos no Algarve teria incentivado a própria emigração dos algarvios.

de emigração com fixação permanente, ou de muito longa duração, como vimos, pelo que as duas linhas evolutivas poderão ser correlacionadas. A sociedade de Vila do Conde no século XVII parece ser, por outro lado, mais exigente de mão de obra. Lembremos o que foi dito acerca dos movimentos de imigração, e da conclusão a que chegamos acerca da revitalização desse movimento nas primeiras décadas de Seiscentos, com o aumento da imigração de contingentes femininos, tendência contrária à que tinha sido traçada nas décadas de 60 e 70 de Quinhentos. Lembremos, ainda, as queixas do concelho acerca da falta de serviçais femininas na vila, tornando-se muitas das que aí afluíam com esse destino, "cabaneiras", designativo que, remetendo para a vivência em células habitacionais precárias, se associa também à prática da prostituição. Recordemos, por fim, o aumento da taxa de serviçais e de oficiais mecânicos que identificámos no tratamento estatístico do rol da décima de 1643[139].

No pressuposto, ainda, de que o incremento do número de escravos de que falámos se deva à utilização da escravatura como forma de ostentação social, as eventuais fortunas geradas, quer através das actividades de navegação, quer através do comércio ultramarino, poderiam ter sido parcialmente aplicadas precisamente na aquisição desse símbolo exterior de riqueza, o qual se constitui, ao mesmo tempo, como meio de prestação de serviços a um segmento populacional que não encontre, numa população sangrada pela emigração, contingentes suficientes de serviçais, nomeadamente para as actividades domésticas. Uma mais profunda dilucidação destas ideias, que aqui apresentamos como possibilidade, passa pelo estudo de dois outros componentes desta complexa questão, aquele que envolve a identificação dos proprietários predominantes de escravos, e o que se refere às actividades exercidas por esses prestadores de serviços.

Uma identificação socioprofissional dos proprietários de escravos permite-nos apurar o panorama projectado no quadro 86[140]. Aí se evidenciam dois grupos de forte projecção: o dos pilotos e o dos mercadores, os quais, juntos com os escassos mareantes, congregam 70,7% das ocorrências. Note-se que o grupo dos cavaleiros fidalgos aqui se encontra deficientemente representado, com apenas 2,3%, valor claramente superado pelos religiosos, com 11,3% e, fundamentalmente, pelos representantes do funcionalismo administrativo, com 13,5% do total. A destacar, por fim, as emergências pontuais de um tanoeiro e de um fuzeiro como proprietários.

---

[139] Cf. I. 3.2.1.

[140] Note-se que são diminutas, nas fontes, as expressas menções profissionais. A identificação feita foi ensaiada por atribuição. Partindo do nome do proprietário e respectiva localização cronológica, cotejamos essa identidade com as prévias listagens de que dispunhamos de pilotos, mareantes, mercadores, homens bons do concelho e detentores de ofícios na vila, universo em que maioritariamente esperaríamos encontrar os amos desses serviçais. A despeito do relativo sucesso desta iniciativa, é ainda significativa a margem daqueles cuja profissão não conseguimos identificar, como se vê no quadro *supra*. Muitos dos proprietários cuja profissão ou actividade não é identificada são, porém, mulheres.
Ensaiamos, ainda, um tratamento diferencial desses dados até 1620 e até 1640. Não tendo encontrado diferenças significativas, optámos por apresentar os resultados abrangentes do maior período de tempo.

Quadro 86

Profissões de proprietários de escravos

Profissões	Nº de ocorrências	%
Piloto	47	35,3
Mercador	39	29,3
Piloto ou Mercador	5	3,8
Mareante	3	2,3
Capitão	1	0,8
Cavaleiro Fidalgo	3	2,3
Eclesiástico	12	9
Religiosa	3	13,5
Funcionalismo	18	13,5
Fuzeiro	1	0,8
Tanoeiro	1	0,8
Subtotal	133	100
Sem profissão atribuída	38	22
Total	**171**	

Fontes: A.D.P. - Fundo Paroquial. V. Conde, Baptismos, lv. 1 e 2; Casamentos, lv. 1 e 2; Óbitos, lv. 1; A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.; A.S.C.M.V.C. - Colecção 1ª. Maços de instituição de capelas, passim.

De notar que, com frequência, um mesmo indivíduo possui mais do que um só escravo, ainda que essa não seja a situação mais frequente. Em paralelo às 140 menções em que a um proprietário é vinculado apenas um escravo, sublinhem-se as 76 ocorrências em que estes são dois; as 27 em que são três; as 36 em que são quatro os escravos; as 40 em que são cinco; as 18 em que são seis e, por fim, as duas emergências de indivíduos com sete escravos registados. Entre estes multiproprietários continuam a sobressair os pilotos e os mercadores, ainda que possamos incluir também neste grupo alguns eclesiásticos de maior nomeada ou cavaleiros fidalgos e suas mulheres.

Há, de resto, uma característica que importa sublinhar como própria deste universo de proprietários de escravos. Referimo-nos à forte presença de mulheres. Com efeito, num total de 212 amos identificados, estas somam 53, isto é, 25% do total. Este traço está directamente articulado com o particular protagonismo assumido, na vila, pelo universo feminino, congregante de mulheres solteiras, casadas e viúvas, de que falaremos no próximo *item*.

Este conspecto, que apresenta os grupos-chave da expansão ultramarina, pilotos e mercadores, a par das mulheres, como peças-chave do sistema esclavagista na vila, exclui de imediato o exercício de determinadas profissões como próprias daqueles afectados com o estigma da escravatura. Com efeito, mediante este quadro, não

imaginamos estes indivíduos a exercer actividades agrícolas ou sequer ofícios mecânicos. Pelo contrário, e uma vez mais em directa ligação com o perfil marcadamente urbano da vila e da sua população, as actividades domésticas surgem como aquelas a que com maior probabilidade se associa este segmento social. Isso mesmo parece ser confirmado pelo facto de 275 em 403 escravos identificados serem do sexo feminino. Com efeito, ao assumirem 68,2% deste universo, estas serviçais parecem ligar-se directamente às lides da casa, as quais desempenhariam a custos bem mais baixos do que os exigidos por serviçais livres.

Esta área de actividade, de desempenho comprovado pelas poucas menções explícitas às efectivas ocupações desses agentes, não esgota, porém, os seus desempenhos, em particular os do universo masculino. Outras funções lhes estão, de igual modo, atribuídas nas fontes. Entre elas encontra-se a própria navegação. São os registos notariais os que em particular nos esclarecem sobre esta questão. Neles, a articulação dos escravos com a navegação ultramarina ocorre de duas formas distintas: através da prestação de serviços pessoais a pilotos ou mareantes, e através do efectivo desempenho de ofícios de marinhagem.

A primeira vertente pode ser elucidada através de dois documentos, um dos quais se reporta a Francisco Fernandes, o qual, falecido na nau Santo Amaro que no ano de 1619 vinha da Índia, deixa, entre os bens arrolados, um moço bielo, escravo, que trazia para seu serviço[141]. O segundo, por demais elucidativo, constitui uma procuração de Maria Baía, viúva de Manuel Barbosa, piloto, passada a Jacome Martins Seixas, igualmente piloto, para que leve um escravo seu, de nome Francisco, para vender no Brasil, ou nas Canárias ou Índias de Castela, salvaguardando que "... *podera ter o serviso delle durante a dita viagem fazendolhe bom tratamento...*"[142]. Num contexto em que, como é consabido, cabia a cada elemento da tripulação garantir a sua existência quotidiana no decurso de longas viagens, esse tipo de tarefas desempenhadas a bordo tornam-se da maior importância. Tendo escravos a preenchê-las obviam-se os inconvenientes de se depender de eventuais aprendizes da arte de marear, potenciais candidatos a estes desempenhos, ou de se despender somas avultadas para se levar um criado para serviço pessoal.

Distintas destas funções, as quais, desempenhadas em embarcações, não deixam de ser domésticas, e pessoais, e ainda que eventualmente com elas acumuláveis, são as especificamente de navegação, das quais decorre a cobrança de soldo. Em 1560 uma viúva exige de seu filho, mareante, que "...*lhe dese a metade dos ganhos he solldada que ho dito Joane seu espravo ganhase das viagens que fyzese...* "[143]. Em 1586, entre as atribuições delegadas por Sebastião Afonso Gaio, piloto, a Manuel António, mareante,

---

[141] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 15, fl. 116.
[142] Idem, lv. 29, fl. 34.
[143] Idem,lv.1, fl. 11v.

encontravam-se as de gerir o terço que lhe cabia na nau Nª Srª da Boa Viagem e, em paralelo, as de tomar conta das soldadas dos seus moços e escravos que iam na dita nau[144]. Por último, a viúva de Pedro Alvares Barcelos, piloto, passa procuração para que se recebam todas as soldadas e marinhagens que eram devidas a Pedro, seu escravo, de uma viagem de ida e volta que fizera, ao serviço de uma nau da cidade de Lisboa, à Ilha de S. Tomé[145].

Apresentamos, em suma, três emergências de uma realidade que deveria ser bem mais generalizada, pressupondo, porém, ao que cremos, como norma, a presença do proprietário nas viagens efectuadas. De outro modo, a liberdade de movimentos propiciada por este tipo de actividade geraria, por certo, a fuga. Assim parece ter ocorrido no último caso que invocámos, já que a referida viúva torna extensivos os seus poderes "... *pera se entregarem do dito Pero seu espravo he o fazerem vir a seu poder della constituymte por ser seu catyvo* ..." [146].

Em paralelo, e no próprio reino, as tarefas atribuídas a alguns escravos eram próprias de serviçais de confiança, como ocorre em 1596, em que Maria Carneira passa procuração a Belchior, seu escravo, para poder cobrar todas as suas dívidas e rendas[147]. Em qualquer dos casos, as relações com estes escravos, residentes no reino, pressupõem uma proximidade física, um convívio quotidiano, que torna o relacionamento com estes indivíduos, e as atitudes perante as suas pessoas e estatutos, manifestamente diversas das assumidas em relação àqueles que se possuem e gerem em espaços ultramarinos, nomeadamente os que se compram para venda, ou se administram na exploração de fazendas ou engenhos. São, precisamente, as atitudes perante os escravos residentes na vila, co-habitantes com os restantes moradores, as que de seguida nos propomos questionar.

As indagações a apresentar situam-se a dois níveis: o das atitudes sociais, as quais passam essencialmente pelo tratamento do escravo como elemento de uma sociedade cristã, e projectam a adesão dos seus proprietários às deliberações teológico-jurídicas sobre a escravatura e o dos posicionamentos pessoais, susceptíveis de propiciar índices de avaliação de formas de afectividade geradas entre os dois agentes do binómio.

Em resposta a deliberações normativas da Igreja católica, patentes em regulamentos específicos e em numerosas constituições diocesanas, particularmente pós-tridentinas e já contidas, em 1553, nos *Capítulos que per ordenança do Cardeal D. Henrique foram dados aos prelados do reino por mandado de D. João III* [148], o baptismo dos escravos e a sua catequização são procedimentos exigidos, de forma generalizada, a

---

144 Idem, lv. 12, fl. 101-102.
145 Idem, lv. 18, fl. 76v.-78.
146 Ibidem, fl. 77.
147 Idem, 3ª sr., lv. 3, fl. 102-103v.
148 B.P.E. - Cód. CIII/ 2-26, fl. 216 e segts.

todos aqueles que introduzem escravos no reino[149]. Vila do Conde insere-se, pois, nesta normatividade. Aí assistimos, desde cedo, ao registo de baptismos de filhos de escravos, mas também ao de escravos em idade mais avançada, jovem ou, porventura, adulta, que os seus amos submetem a esse sacramento aquando da sua aquisição e chegada à vila.

O mesmo zelo religioso, atitude facilmente controlada numa pequena comunidade como é a da vila, torna-se patente na admissão desses mesmos indivíduos ao crisma. Verificámos já que cerca de 8% daqueles que receberam esse sacramento entre cerca de 1625 e 1637 eram escravos, sendo que alguns dos seus padrinhos o eram também. É de facto notório que desde 1567 passemos a assistir à presença desses elementos em actos de baptismo que envolvem os seus congéneres, já não apenas na condição de baptizados ou seus progenitores, mas de padrinhos, o que pressupõe a existência de laços de sociabilidade gerados entre essa comunidade e não coarctados pelos respectivos amos e proprietários.

A mesma atitude de cumprimento do legalmente estatuído no tocante à vida religiosa encontramo-la nos registos de óbito. Aí, para além de mencionado o seu óbito, indica-se, de igual modo, e de forma frequente, a administração de sacramentos, ou a sua não administração, por morte súbita ou insuficiência de idade canónica para a sua recepção, o que pressupõe que, por princípio, esses indivíduos acediam, embora porventura de forma não totalmente generalizada, aos sacramentos de confissão, comunhão e extrema unção, no momento do seu passamento.

Sepultados ou pela Misericórdia, instituição em cujos livros de receita encontramos referências ao enterro de muitos deles[150], ou pelo pároco da matriz, os escravos são depositados nos adros das respectivas igrejas, não tendo acesso ao espaço sagrado dos templos. A esta regra encontramos, porém, apenas uma excepção, a relativa a uma mulata de Sebastião Alvares, enterrada, com todos os sacramentos, dentro da igreja matriz[151]. O enterramento de escravos pela Misericórdia implica, por sua vez, a dádiva, pelos seus proprietários, de uma esmola à Casa, a qual não é nunca muito generosa, oscilando entre os 50 e os 400 reais, sendo os valores de 130 a 200 reais os predominantes.

Mais expressivo é o facto de o seu enterro na matriz estar ocasionalmente associado à celebração de ofícios de defuntos e missas. Assim ocorre, em 1619, com a escrava de Tomé Pires, casada, por quem são celebradas cinco missas e dada uma oferta[152]; em 1620, com uma escrava e seu filhinho, por quem é dita uma missa e dada

---

[149] Parte integrante desta legislação são os regulamentos e provisões sobre a Casa dos Catecúmenos, sediada em Lisboa com a função de catequizar e integrar os recém-convertidos. Publ. SILVA, Andrade e - Colecção Chronológica de Legislação Portugueza, vol. 1, Lisboa, Imprensa de F.X. de Souza, 1854, pp. 83, 107, 141, 217 e 225-228.

[150] A.S.C.M.V.C. - Lv. Receita e Despesa. Anos 1573/74 a 1620/21.

[151] A.D.P. - Fundo Paroquial. V. Conde. Óbitos, lv. 1, fl. 96.

[152] Ibidem, fl. 57v.

uma oferta[153]; em 1621, com outra escrava de Gaspar Pais, por quem é celebrado um ofício com seis padres e dada uma oferta[154]; em 1622, com uma escrava de Frutuoso da Costa, a qual tem direito a uma missa[155]; em 1628, ano em que Luís Cambado, escravo de Maria Machada, é sepultado com um ofício celebrado por dez padres, sendo dadas duas ofertas à Matriz[156] ou em 1629, em que a escrava de Ana Dinis, entretanto alforriada, é enterrada com um ofício com quatro padres, quatro missas e uma oferta[157]. Notemos que os alvos destas manifestações religiosas são quase exclusivamente mulheres, certamente serviçais domésticas dedicadas, pelas quais, em anos de convivência, se passam a nutrir sentimentos de afectividade que esbatem os estigmas sociais correlatos à condição da escravatura.

Diversa atitude daquela que vemos assumida face ao baptismo, crisma ou morte, é a accionada em relação ao casamento. Com efeito, a celebração do matrimónio entre escravos parece constituir um procedimento excepcional. Na maioria dos baptismos de filhos de escravos, presumem-se meras ligações carnais esporádicas entre os progenitores, sem qualquer vínculo institucional definido, sendo, de resto, muito frequentes as ocorrências em que a mãe é escrava e o progenitor um qualquer agente da comunidade, seu amo, familiar deste, ou mesmo um agente exterior à própria vila. Assim se compreende que o universo dos escravos tanto tenha contribuído para as taxas de ilegitimidade encontradas.

Ainda que excepcional, o casamento ocorre, porém, ora entre escravos, ora entre estes e indivíduos livres. Os esparsos quatro registos de casamentos que os envolvem documentam as duas situações. Três dessas ocorrências correspondem a casamentos com elementos exteriores à comunidade dos escravos, dois deles naturais de fora da vila e uma outra serviçal de uma figura destacada da urbe. A única ocorrência de matrimónio entre dois escravos corresponde a indivíduos que são propriedade de um mesmo amo[158]. A precaridade dos laços que, por princípio, afectam a condição dos escravos, a possibilidade de serem alienados e a circunstância, que cremos verosímil, de se utilizarem para gerar mais indivíduos sujeitos à mesma condição justificarão, porventura, essa particular atitude face ao seu enlace institucional, assumindo esta situação, como vimos, expressões claramente minoritárias e excepcionais.

Os mesmos laços de afectividade que, a despeito dos pressupostos legais e sociais afectos ao sistema esclavagista, se geram entre escravos e os seus amos, podem ser aferidos através de iniciativas de alforria, que testamentos e actos notariais celebrados especificamente com esse fim documentam. São doze os actos que registamos com essa

---

153 Ibidem, fl. 64v.
154 Ibidem, fl. 67v.
155 Ibidem, fl. 72.
156 Ibidem, fl. 98v.
157 Ibidem, fl. 105v.
158 Idem. Casamentos, lv. 1, fl. 107, 203v., 227 e 228.

intenção, podendo, a partir deles, identificar três procedimentos verificados: aquele que presume a liberdade total e incondicional do escravo, imediata[159] ou, situação mais vulgarizada, após a morte do amo[160]; o que condiciona a liberdade que se atribui à prestação de serviços a um terceiro, cônjuge ou familiar, após cuja morte se concretizaria a alforria[161]; o que presume a compra e não a dádiva da condição de liberto. Detenhamo-nos nesta última vertente, já que as anteriores são de compreeensão imediata.

A situação descrita aponta para um quadro algo peculiar. Inês, escrava da Guiné havia sido alforriada por Isabel Ferreira, sua proprietária, em testamento, com condição de que servisse seu marido, em vida deste, e lhe criasse seus filhos. Este antecipa a desejada alforria, com a condição de que lhe sejam pagos 15.000 reais. O pagamento é feito por Martinho Pinheiro, comendatário do Mosteiro de S. Simão da Junqueira, com a condição de que aquela o sirva, de forma vinculativa, por pelo menos 12 anos, o que significa que a escrava se livra da sua condição legal de sujeita, mas não de uma sujeição efectiva por um longo período de tempo[162].

Outros mecanismos existiriam para se conseguir a alforria. Um deles é sugerido por um registo da Casa da Misericórdia, no qual se identifica a dádiva de uma esmola de 400 reais a uma escrava de Leça que assim procurava arranjar o pecúlio suficiente para comprar a sua condição de liberta[163].

A alforria não garantia, porém, em si, condições de subsistência, sendo frequentes as menções a indivíduos negros, forros, aos quais é associada, na documentação, uma profunda pobreza. Daí que no nosso conjunto de dados e em situações excepcionais se assista também à provisão daqueles que se alforriam. Assim acontece em 1617 com Madalena Ramires, solteira, a qual deixa à sua escrava, Catarina, após a sua morte, 10.000 reais para seu sustento, os seus vestidos e a cama em que dorme, a roupa de uso da testadora, uma casa térrea sita na vila, algum dinheiro mais "*para grangear sua vida*" e 10 medidas de pão/ano, enquanto viver[164]. Idêntica medida é tomada por Luísa Pereira que dota as suas duas libertas, mãe e filha, com 15 medidas de pão em vida da primeira e até à segunda fazer 12 anos[165].

Note-se que esta particular preocupação revelada ocasionalmente por amos mais zelosos não deixa de gerar alguns sentimentos de ambiguidade em quem tem que cumprir esse tipo de estipulações testamentárias. Desse tipo de sensibilidade nos dá prova o testamento de Pedro de Azevedo, abade de Bagunte, no qual se explicita: " *Pediame*

---

159 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 3, fl. 244v.-245.
160 Idem, lv. 16, fl. 167v.-170; lv. 33, fl. 89v.-94; 3ª sr., lv. 11, fl. 122v.-123 e 123v.-124v. e A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 37; mç. 22; Maço de Testamentos Antigos. Testamento de Madalena Ramires.
161 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 2, fl. 153-156 e lv. 22, fl. 8-9.
162 Idem, 1ª sr., lv. 3, fl. 212-214v.
163 A.S.C.M.V.C. - Lv. Receita e Despesa. Ano de 1585/86, s/ fl.
164 Idem - Maço de Testamentos Antigos. Testamento de Madalena Ramires.
165 Idem - Lv. de Capelas de 1629, fl. 48.

mais minha irmã deixasse a estas escravas alguma cousa pera poderem passar a vida porem na minha patria lhes não deyxo nada porque seria offender a meos irmaoes, porem resolvome a deyxar lhe huas cazas em Villa do Conde, que comprey na praça a Pedro Martins Correya, e lhas deyxo por fazer a vontade a minha irmã pois tanto me fes nesta vida, e porque a trinta annos so com estas me tenho achado, sofrendome impertinencias, achaques e mizerias..." [166]. Em suma, a dotação de escravos com bens de raiz poderia ofender sensibilidades àqueles que, recusando uma efectiva miscigenação social, atribuíam aos escravos um lugar inequívoco nas franjas marginais da sociedade.

O provimento de escravos, visando garantir o seu futuro, poderia, de resto, conhecer outras vias. Disso nos dá prova o testamento de Maria de Barros, solteira, do século XVIII, é certo, mas ainda assim pertinente para a análise da questão que nos mobiliza. Aí se diz : " *Declaro que tenho hum mulato Felis Antonio de Barrios o mandei e impus para o Brasil pera dai ir para as Minas ganhar sua vida, e depois lhe mandei carta de alforria por que lhe dava a liberdade...*" [167]. Estratégia para evitar choques de sentimentos, evitando a dotação do seu escravo com bens de raiz, ou sinal dos tempos, esta iniciativa de enviar um escravo a tentar a sua sorte em Minas Gerais, dispensando, ainda em vida, os seus serviços?

Se a miscigenação social, decorrente das cartas de alforria e da dotação de escravos não seria, ao tempo, uma situação generalizada, a miscigenação rácica fazia, pelo contrário, parte da existência quotidiana. As menções a escravos mulatos, a identificação de, pelo menos 17 baptismos, entre 1535 e 1620, em que um dos progenitores era escravo e o outro livre[168] são indícios claros dessa realidade. Desta experiência decorrem problemas sociais candentes, entre os quais a convivência entre meios irmãos de tez e condição diversas ou a confusão entre escravo e homem livre, por simples associação à cor da pele.

Numa demonstração de preocupação para com a sua meia irmã, que alforria, o padre Francisco da Costa, declara em testamento: "... *E deixo a minha morena livre e que nam possam entender com ella que he filha de meu pai e lhe deixo estas minhas casas em que vivo e tudo o que nelas se achar...*" [169]. Um problema de ordem diversa conduz, por sua vez, à outorga de uma carta de alforria a um Marçal Ribeiro, "homem ballo", filho ilegítimo de Manuel Ribeiro, ele próprio filho de D. João Ribeiro Gaio, bispo de Malaca, o qual era servidor de Beatriz de Couros e de condição livre. A cor da sua pele obriga, porém, para evitar problemas com a própria justiça, à redacção de uma carta de liberdade, atribuída, afinal, a quem já era, por condição, livre[170].

---

166 Idem - Lv. 2° dos Registos, fl. 88.
167 Ibidem, fl. 80.
168 Note-se que nos mesmos registos de baptismo há ainda menção a 33 casos em que a mãe é escrava, sem que se mencione a paternidade. Cremos ser lícito assumir que em muitos desses casos a miscigenação seria uma realidade.
169 A.S.C.M.V.C., Col. 1ª, mç. 37, fl. 1-6.
170 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 3ª sr., lv. 5, fl. 127v.-128v.

Do quadro traçado, e ainda que não procuremos tomar a parte pelo todo, cremos ter identificado, de forma inequívoca, atitudes, senão face à escravatura, pelo menos face a determinados escravos, que suplantam os ditames da Igreja e da tratadística religiosa sobre essa condição, apelando para uma humanização do seu tratamento. É certo que subsistem situações de venda, de partilha, por vezes problemática, da sua posse, de captura após fuga, de outorga de parte de um indivíduo como pagamento de dívida, da sua integração em espólios de dote de casamento. A despeito desta outra faceta, também documentável[171], cremos poder afirmar, uma vez mais, que ser escravo doméstico no reino e, em concreto, em Vila do Conde nos séculos XVI e XVII, é algo completamente diferente do que sê-lo no próprio espaço colonial.

Assistimos àquilo que se nos afigura como uma personalização dos seus desempenhos, uma identificação pessoal, uma certa igualitarização perante a religião, uma relativa dignidade de condição, a despeito da privação de liberdade. Não temos elementos, é certo, sobre os espaços em que habitavam, sobre as roupas que envergavam, sobre os castigos que lhes eram infligidos, mas as iniciativas de alforria, dotação e provimento com mantimentos e casas de habitação de que alguns deles eram alvo revelam uma inequívoca humanização da sua condição. Muito longe estamos da postura de um Amador Carvalho, negociante, emigrante de Vila do Conde no Oriente, o qual teria 9 ou 10 escravos, todos permanecendo cativos, excepto um deles que deixa forro, com condição de que "*...o bicho [...] sirva toda sua vida a São Francisquo...*", deixando as escravas de igual modo cativas, com excepção de três delas que alforria, dado o seu reduzido custo[172].

Pelo exposto cremos que fica clara a absorção do segmento populacional dos escravos por uma sociedade que se reestrutura a cada momento, como resposta a novos desafios colocados pela introdução de novas variáveis no sistema social. Importados de múltiplos espaços ultramarinos, integrados no mundo do trabalho coevo, a partir, ao que cremos, das próprias células domésticas e familiares, fisicamente miscigenados com a comunidade da vila, socialmente reabsorvidos após a sua alforria, o elemento escravo, em número cada vez mais significativo à medida que se avança no séc. XVI e XVII não desestabiliza, ao que parece, a sociedade vilacondense epocal, antes nela se integra sem provocar grandes abalos. Com efeito, a estrutura existente dinamiza procedimentos de absorção que parecem ser, fundamentalmente, de integração. Não podemos, é certo, esquecer a sua colocação, pelas autoridades do concelho, em franjas de marginalidade, ao associá-los a fugitivos e ladrões[173], mas o quadro global traçado é de convivência pacífica, e não de desestruturação social.

---

[171] Idem,1ª sr., lv. 5, fl. 16v.-17v.; lv. 18, fl. 76v.-78; lv. 24, fl. 104v.-109v.; 3ª sr., lv. 2, fl. 45v.-46v.; lv. 4, fl. 73v.-74v. e 74v.-76.

[172] Cf. testamento de Amador Carvalho in A.S.C.M.V.C. - Maço de Testamentos Antigos.

[173] Referimo-nos a deliberações do concelho, de 1618 e 1621, em que se condenam as prostitutas da vila à expulsão, entre outros motivos porque recolhiam em suas casas criados negros e escravos dos moradores após terem efectuado furtos e outros actos social e juridicamente condenáveis (A.M.V.C. - Lv. 26, fl. 297v.-298 e 430).

De igual modo marcante dos comportamentos e das próprias estruturas sociais afirma-se um outro fenómeno, também ele decorrente da projecção da vila para universos ultramarinos. Referimo-nos às ausências masculinas, cujas implicações concretas no universo familiar e social importa averiguar com mais pormenor.

3.3.Ausências masculinas e instabilidade familiar

A extensão do fenómeno em análise é, de resto, paradigmaticamente expressa numa resposta da vereação a uma reclamação dos irmãos da Misericórdia tocante ao alojamento de soldados nos conturbados tempos subsequentes à união dinástica. Balizados em privilégios ancestrais, de isenção de aposentadoria, extensivos a todas as vilas e lugares do reino onde existiam Casas da Misericórdia, o provedor e irmãos da Mesa reclamam à câmara pelo não cumprimento dessa mercê, em 1589. A réplica da Câmara é, a todos os títulos, ilustrativa: "... *não herão agravados os agravantes em de transito lhe serem lamçados soldados per huma noute pois na terra não avia semto e cimquoemta casas de homens em as quoais se aviam de alojar pellas vezes que dizião mil homes de cada huma das vezes que pasarão nos dous terços que Sua Magestade mandara de Castella pera Guallizoa e se nesta cidade do Porto se reservavão os irmãos da misericordia hera pella muita abundancia que tem de gemte* ... " [174].

Cento e cinquenta habitações providas dos respectivos agentes masculinos, num total de 1200 a 1300 fogos[175], é uma percentagem por demais diminuta. Ainda que salvaguardando o provável exagero, a informação é elucidativa acerca do tendencial despovoamento dos fogos da vila pelos seus agentes masculinos. Tal realidade não poderia deixar incólumes as correspondentes células familiares. Fenómenos de bigamia, voluntária ou inadvertida, infidelidade e práticas sexuais desviantes, falta de provimento familiar e desestruturação da família são algumas das consequências a estudar.

No que se refere a situações de bigamia, poderemos tipificar três variantes: aquela que ocorre na própria vila, resultante de casamentos com agentes que, provindos do exterior e declarando-se solteiros, contraem segundo matrimónio; a que decorre da presunção do óbito de um ausente que, afinal, se revela *a posteriori* estar vivo; e, por fim, a que resulta de processos de emigração individual do agente masculino, deixando a família no reino e constituindo segundas células familiares nesses outros espaços. Ilustraremos, com exemplos concretos, cada uma destas situações.

Em 1625 um Belchior Rodrigues, marinheiro, de facto Francisco Casado, natural de Viana, casa em Vila do Conde com Maria Manuel, vindo-se depois a

---

[174] A.S.C.M.V.C. - Maço de Requerimentos Antigos, fl. 16-16v.

[175] Remetemos para as estimativas demográficas apresentadas in I. 3. 1.1., as quais apontam, para 1552, 1200 fogos, e para 1602, 1500.

comprovar que o fez sob nome falso e tendo já família constituída em Viana. Sujeito a um processo inquisitorial, foi sentenciado em degredo de quatro anos para as galés. Cumprida a pena, reincide na prevaricação, casando com uma terceira mulher, Catarina Jorge, em Matosinhos. É sujeito a uma segunda pena de oito anos de degredo para as galés[176]. Tal ocorrência é directamente consequente, ao que cremos, da referida dinâmica de mobilidade geográfica, que permite o cruzamento de gentes de diversa proveniência e de passado menos controlado por uma comunidade cujas atitudes de vigilância interna se encontravam condicionadas por uma significativa mobilidade e instabilidade populacional.

A segunda situação poderá ser ilustrada com uma carta de perdão que se nos afigura paradigmática. O caso ocorre com um casal cujo elemento masculino parte para Lisboa, sem dar notícias por longo período de tempo, suscitando, por isso, comportamentos de infidelidade por parte de sua mulher. O articulado do documento que o noticia é, a nosso ver, expressivo em suficiência: "... *depois de recebidos daí a pouquos dias se fora a trabalhar a cydade de Lixboa he outras partes avya ora nove anos pouquo mais ou menos he per que em todo este tempo elle Amador Gonçalvez nam tornara mais a casa nem provera a dita sua molher com o necesareo como hera obrygado pello que a dita sua molher (...) em menoscabo de sua onrra he comtra a delle Amador Gonçalvez cometera erro he porque elle semtia asi ter dado ocasião a dita sua molher cometer he fazer contra sua omrra ho que nam devia portanto por estas causas he principalmente por serviço de Deus noso senhor per o asim sentir por descareguo de sua consciencia perdoava he de facto perdoou livremente a dita Maria Andre sua molher...*"[177]. Note-se que este particular caso de bigamia, porventura resultante da assunção da morte do ausente, não decorre apenas da longa ausência masculina, mas da falta de notícias e de recursos.

Esta constitui-se como uma situação-tipo, já estudada por Elvira Mea, que, partindo da análise de processos da Inquisição de Coimbra e Lisboa, identifica, para os séculos XVI e XVII, cerca de 180 processos de bigamia, dos quais apenas 37 remetem para práticas de bigamia feminina[178]. Os contornos aí configurados, que a autora sumaria, aproximam-se, em tudo, ao que acabamos de revelar, incluindo o procedimento masculino de aceitar de volta a esposa bígama, facto que pressupõe a desistência da segunda ligação ou casamento entretanto concertados. Num caso como noutro encontramo-nos perante formas de instabilidade e de desestruturação familiar, mais candentes quando existem filhos, de um ou dos dois casamentos.

A última variante de prática de bigamia a que nos referimos prende-se com situações de emigração do agente masculino, deixando no reino toda a sua família,

---

[176] A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra, proc. 4954.
[177] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 13, fl. 226v.-227.
[178] MEA, Elvira Azevedo - *Mulheres nas teias da expansão.* "O rosto feminino da expansão portuguesa. Congresso Internacional. Lisboa, 1994", Lisboa, Ed. da Comissão para a igualdade e para os direitos das mulheres, 1995, Vol. I, pp. 65-75.

circunstância que dá azo à constituição esporádica de segundas células familiares no exterior. Dessa ocorrência dá provas o caso de um Manuel Fernandes, carpinteiro da ribeira que casara em Vila do Conde com Helena Carvalha, com quem vivera maritalmente durante oito anos, tendo depois emigrado para o Brasil, onde casou, no Rio de Janeiro, com uma mestiça, facto noticiado por dois mareantes, naturais de Vila do Conde que retornaram ao reino numa frota proveniente do Rio de Janeiro[179]. Indiciado no Tribunal da Inquisição pelo comprovado crime de bigamia, o acusado encontrava-se, de igual modo, ameaçado de morte pelos irmãos da segunda esposa.

Estas situações, desviantes em relação aos códigos éticos e religiosos, e impositivas de pesadas penalizações sociais e criminais decorrem, em qualquer dos casos descritos, da mobilidade geográfica e/ou das ausências prolongadas. Ocorrências paralelas, atestadas pelas fontes, ainda que a título excepcional, prendem-se com práticas sexuais anómalas, como as da homossexualidade feminina, perpetradas por mulheres de mareantes ausentes. São ainda os arquivos do Tribunal da Inquisição que nos revelam uma dessas situações, sob a forma de denúncia efectuada aquando de uma visita inquisitorial à vila, em 1618. Ana da Fonseca, de 22 anos, denuncia formalmente uma Maria Antónia, cristã velha, casada com António da Costa, *"homem do mar"* e uma Ana de Oliveira, casada com um mercador, das quais afirma que "*dormiam carnalmente*". Do exposto presume-se que o faziam na ausência de seus maridos, já que se especifica que "... *hua ves a cometera pera o dito effeito, tendo o dito seu marido na terra, mas que a ditta Maria Antónia não consintira ...* " [180].

Menos condenada pelos códigos sociais, mas porventura mais penalizadora do ponto de vista social, apresenta-se outra das situações consequentes das ausências masculinas. Referimo-nos à falta de provimento financeiro dos que ficam. Esta situação, que sobressai abundantemente nos testemunhos documentais[181] e que, por isso, cremos estar vulgarizada no contexto coevo, gera, por sua vez, fenómenos de endividamento e de marginalização por falta de recursos económicos e justifica a própria intervenção dos poderes municipais. Estes actuam, com frequência, no sentido de autorizar a venda de propriedades pelas mulheres carentes, a despeito da falta de procurações do ausente nesse sentido, e do estipulado na legislação vigente sobre alienação de bens de propriedade conjunta.

Com efeito, cremos poder estabelecer um protótipo de actuações neste domínio, o qual, praticamente sem excepções, se repete. Depois de aguardar notícias e

---

[179] A.N.T.T. - Inquisição de Lisboa. Cadernos do Promotor, lv. 232, fl. 231v.-238v.
[180] A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra, lv. 666, fl. 5-5v.
[181] Deparamo-nos, só nos registos notariais pesquisados entre 1560 e 1620, com 24 situações deste tipo, a saber: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 2, fl. 109-11v., 153-156; lv. 9, fl. 225-229; lv.10, fl. 72v.-74; lv. 13, fl. 164-166v.; lv. 16, fl. 86v.-89v.; lv. 20, fl. 61-64; lv. 22, fl. 63v.-65; lv. 27, fl. 111-113v.; lv. 28, fl. 79v.-81v., fl. 123v.-126v.; lv. 31, fl. 14-16v., 110-111v., 136v.-140; lv. 32, fl. 77v.-79v.; lv.33, fl. 131-135; 3ª sr., lv. 3, fl. fl. 91-93; lv. 5, fl. 98v.-99; lv. 6, fl. 85-86v.; lv. 8, fl. 53-56v., 66-68v. e 102-103; lv. 11, fl. 120-122v.; lv. 14, fl. 36-38v.

dinheiro de quem partiu, a mulher começa a contrair empréstimos, geralmente em bens, com a promessa de os solver com o financiamento esperado. Tardando este, o endividamento agudiza-se, impondo-se a venda de bens, para aqueles que os têm, ou um sério período de dificuldades para os que deles não dispõem. No primeiro caso, há que solicitar às entidades judiciais da vila, juíz ordinário ou juíz de fora, autorização para alienar esses bens, a despeito de não haver consentimento ou procuração prévia do ausente para o efeito.

Tomemos, por todos, dois exemplos destas situações-tipo, cotejando os próprios documentos:

1. Em 1566 Ana de Faria, mulher de Manuel Afonso, mareante, ausente, vende a Baltasar Pires, piloto, umas herdades e um moínho que possuía em Rates, com autorização do juíz ordinário e do juíz dos órfãos "*...por aver cinquo ou seis anos tempo que em verdade se achar que ho dito seu marido he nas Antilhas de Castella sem em todo este tempo a prover de cousa allguma pera se sostentar (...) he per este respeito estava endyvidada he os credores a quem devia a queriam ajuizar e demandar...*" [182];

2. Em 1612, e depois de audiência de testemunhas, as autoridades judiciais da vila autorizam a venda de 3/4 de umas casas térreas, em resposta ao seguinte requerimento: " *Diz Maria de Villas Boas que ella he huma molher onrada e de gerasão recolhida e cazada com Antonio Farinha que he auzente ha anos e porque delle não tem nenhuma noticia de ser vivo e por elle levar consigo o que tinha ha deixara com dividas e alem diso he molher que não custuma sair de sua caza grangear a vida asim por ser de gerasão dos principaes da villa como por ser muito doente e enferma pelo que tem extremas nesecidades...*" [183].

A alienação de bens pode passar, nestas circunstâncias, pela venda de casas ou partes de casas, de propriedades rústicas, de trespasse de prazos ou, medida vulgarizada desde o início do século XVII, pela venda de certas medidas de pão a *retro*, assim se angariando algum dinheiro, sem total alienação do património[184].

Se este é um panorama frequente, encontra-se também documentada a situação inversa, o envio de bens e/ou dinheiro (dinheiro vivo ou por letras) para sustento, no reino, dos que ficam[185]. Aí, uma vez mais, os tripulantes conterrâneos que escalam portos ultramarinos têm um papel nuclear a desempenhar, como intermediários dessas operações. Situações alternativas revelam-se menos eficazes, como ocorre em

---

[182] Idem, 1ª sr., lv. 3, fl. 109-109v.
[183] Idem, lv. 27, fl. 111v.
[184] Veja-se, a título de exemplo, um acto do ano de 1604 em que Maria Folgueira transfere para seu tio Álvaro Folgueira 24 medidas de pão meado afectas a propriedades em S. Cristóvão de Rio Mau, a par de uma bouça e umas casas sobradadas em Vila do Conde, como pagamento de uma dívida que orçava os 140.000 reais, os quais aquele lhe emprestara, em dinheiro e em pão, aquando da ausência, em Índias de Castela, de Manuel Ortis, seu primeiro marido. (Cf. A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 39).
[185] Cf. A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª sr., lv. 22, fl. 16-16v.; lv. 29, fl. 78 -78v.; lv. 30, fl. 84v.-86; 3ª sr., lv. 1, fl. 19v.-21v.; lv. 5, fl. 51-52 v. e 119v.-120v.; lv. 7, fl. 81-82v.; lv. 11, fl. 91v.-92.

1612 com a mulher de Francisco Rodrigues, calafate, ausente em Pernambuco, à qual o intermediário se recusa a pagar por duvidar da sua identidade[186].

Das ausências e, em particular da dificuldade de circulação de notícias, provém ainda a incerteza, a angústia gerada pelos destinos desconhecidos e mesmo pelo desconhecimento da situação vital daquele que parte. Daí as diligências tomadas no sentido de se averiguar a situação efectiva desses indivíduos, de que é exemplo a procuração passada pela mulher de António Francisco do Porto, ausente havia 20 anos no Brasil, na Baía, para se esclarecer se era vivo ou morto, e para se proceder à respectiva cobrança de bens[187]. Daí as mortes apregoadas em lugares que se presumem ser de naturalidade do defunto. Daí as mortes presumidas e assumidas, com a anuência das autoridades competentes, como reais, para se poder proceder, por exemplo, à execução de bens que ficaram por herança[188].

São, no nosso universo de dados, muito numerosas essas situações, sempre associadas a uma actuação standardizada: após x anos de ausência sem notícias, determinado indivíduo é dado como morto e os seus familiares habilitados a seus herdeiros, no pressuposto de que outra família não existiria no exterior. Na impossibilidade da cobrança plena dos seus bens, geralmente na posse do juíz dos órfãos, dão fiança à posse das suas legítimas, comprometendo-se a devolvê-las em caso de retorno ao reino. Este é, com efeito, um dos mecanismos normativos, despoletados com algum risco, mas fundamental para assegurar a prossecução da normalidade de funcionamento de determinada sociedade. Com efeito, os mecanismos legais relacionados com transmissão e partilha de bens ou mesmo com a celebração de segundos casamentos vêm-se frequentemente ameaçados por este persistente afastamento de indivíduos que através da viagem e da emigração se distanciam do núcleo urbano de que são naturais. Perante a dificuldade de articulação de mundos afastados entre si pela distância física, e pelos bloqueios à circulação de notícias, a comunidade defende-se desses riscos de paragem vivencial, com mecanismos alternativos.

Uma última interferência das ausências masculinas nas estruturas de família pode ser aferida ao nível dos mecanismos de dotação para casamento, procedimento essencial ao regular funcionamento das estruturas matrimoniais de uma comunidade. Nesse domínio também a normalidade do funcionamento de um mecanismo social fica dependente de vivências relacionadas com as navegações e a emigração. Alguns exemplos casuísticos elucidarão o que dizemos. Eles reportam-se, de forma quase exclusiva, compreensívelmente, ao universo dos homens do mar, pilotos e mareantes.

---

[186] Idem, 3ª sr., lv. 7, fl. 81-82v.

[187] Idem, 1ª sr., lv. 18, fl. 11v.-14.

[188] O elenco que se segue documenta abundantemente essa realidade : Idem, 1ª sr., lv. 19, fl. 9v.-13 e 150-153; lv. 22, fl. 85-86; lv. 23, fl. 32-35, 46v.-49 e 93v.-95; lv. 27, fl. 79v.-80; lv. 29, fl. 22v.-25 e 43v.-45v.; lv. 31, fl. 31-33 e 117-118v.; 3ª sr., lv. 4, fl. 40v.-43v., 121v.-122v., 141v.-144 e 165-167; lv. 8, fl. 26-27v., 31-33 e 60v.-62; lv. 11, fl. 126v.-128v.; lv. 14, fl. 112-113v.; 4ª sr., lv. 1, fl. 9-12; 57-58v., 72v.-74v. e 74v.-77v.

Numa primeira ocorrência, António Gonçalves, o Esquerdo, carpinteiro da ribeira, dota sua filha em determinado valor, podendo o dote ser acrescentado com o dinheiro a enviar, da Índia, por um familiar da noiva[189]. De igual modo, António Gonçalves, mareante, condiciona o pagamento de 40.000 reais, previsto em determinado dote contratado, à viagem que efectuava o irmão da noiva à Ilha de S. Tomé[190]. O pagamento de idêntico valor, 40.000 reais em dinheiro, encontrava-se dependente, em 1/4 do total, da viagem a efectuar por Gaspar Correia, mareante, dotador, à Índia, para onde então ía[191].

Esta é uma situação semelhante à relatada num instrumento de dote, em que 10% do total dependia de um legado de Francisco Gonçalves do Cabo, piloto, que seria concedido após a viagem que então efectuava[192]. Mecia Folgueira, viúva de Francisco Brás, piloto, dota também sua filha em 100.000 reais, dos quais 30.000 em dinheiro. Destes, 10.000 seriam assegurados pelo genro da dotadora "... *tanto que embora viese do Brazil pera onde vai...*" [193]. Por fim, num registo de 1580, o qual envolve a família de um mareante ausente, prevê-se que metade do dote seria pago em Lisboa, o que confirma, uma vez mais, o carácter centrípeto da capital em relação às actividades de navegação das gentes da vila, sendo a outra metade dada "... *como ho ganhar he Deos der...*" [194].

A própria realização de viagens condicionava, por si só, a concretização de prometidos dotes. Assim ocorre com um dote no valor de 200.000 reais, o qual só se formalizaria após o retorno do noivo de uma viagem à Índia[195], ou com aquele celebrado entre dois tanoeiros, futuros sogro e genro, igualmente condicionado ao retorno de ambos de uma viagem que fariam conjuntamente à Ilha da Madeira[196].

Situação diversa, e porventura mais complexa, é a que faz depender a dotação de bens e heranças ainda por cobrar. Sabendo das dificuldades inerentes a estas cobranças, depreende-se o carácter aleatório que assiste à concretização destas promessas de casamento. Assim ocorre com o registo em que Maria do Mar, viúva de Pedro Anes Galante, piloto, é dotadora. A concretização do dote prometido dependia do dinheiro que ficara do pai da noiva nas Índias de Castela, e do soldo que lhe deveria ser pago referente a uma viagem efectuada à Mina[197] . Em paralelo, um outro dote encontrava-se igualmente dependente do legado, por parte da viúva de António Fernandes Cutelo, mareante, de 40% do dinheiro que deste havia ficado em Índias de Castela[198].

---

189 Idem, 1ª sr., lv. 20, fl. 70-72.
190 Idem, lv. 11, fl. 40-41v.
191 Idem, lv. 3, fl. 236-237v.
192 Idem, lv. 3, fl. 60v.-62.
193 Idem, lv. 9, fl. 39v.-42.
194 Idem, lv. 10, fl. 43v.-45.
195 Idem, lv. 12, fl. 104v.-106.
196 Idem, lv. 4, fl. 231-232v.
197 Idem, 3ª sr., lv. 3, fl. 160-161.
198 Idem, 1ª sr., lv. 24, fl. 129v.-130v.

Uma outra ocorrência tipifica um caso diverso. Referimo-nos ao dote de Apolónia de Figueiredo, no valor de 150.000 reais, o qual fora previamente enviado de Goa por Belchior de Figueiredo, familiar da noiva, encontrando-se desde então depositado na Casa da Misericórdia da vila[199], para ser pago no momento oportuno.

Situação algo peculiar é, por fim, a protagonizada por Francisca Manuel, a qual procede à sua auto-dotação num casamento a efectuar por procuração, encontrando-se o noivo no Brasil, sendo de sublinhar que parte do dote havia já sido saldada através do envio de mercadoria para o noivo comercializar no Brasil, onde se encontrava[200].

Em suma: cobrança de bens e fazenda em espaços ultramarinos, concretização de viagens de longo curso, pagamento de soldos e dotação por terceiros que se encontravam em espaços exógenos condicionam fortemente, numa sociedade em que estes componentes tinham um peso real e quotidiano, a concretização, com normalidade, da dotação, mecanismo essencial à celebração de matrimónios. Os riscos que assistem a esses condicionantes, o carácter aleatório do sucesso ou insucesso de viagens e negócios e a dependência manifesta da dotação, na sociedade em estudo, em relação a estes factores, tornam patente a instabilidade que a vivência marítima e ultramarina introduz em reconhecidos mecanismos que assim se vêm de algum modo desestruturados.

Abalos de maior dimensão, impacto e significado social parecem, porém, ser ainda despoletados pelas sistemáticas ausências masculinas que, ao criar um vazio funcional, deixam espaço para a revisão de certas dinâmicas sociais. Entre elas se conta o incremento do protagonismo feminino, de que de seguida falaremos[201].

3.4. O reforço do papel da mulher

O estudo dos estatutos, papéis e desempenhos femininos na sociedade portuguesa do século XVI não tem sido objecto de estudos sistemáticos que, de forma concludente, configurem a posição dos agentes femininos num universo social de consabida prevalência masculina. Duas panorâmicas poderão, porém, ser aqui invocadas como sintetizadoras de alguns contributos historiográficos sobre essa matéria. Referimo-nos às actas do colóquio realizado em Coimbra, em 1985, sobre a mulher na sociedade

---

199 Idem, 3ª sr., lv. 5, fl. 72-73.

200 Idem, lv. 15, fl. 123v.-125v.

201 Atente-se no trabalho de FERNANDES, Maria de Lurdes Correia - *Ausência do marido e "desgoverno" da casa na época dos descobrimentos. Algumas imagens da literatura e da tratadística moral ibérica*, Lagos, Comissão Municipal dos Descobrimentos, 1996 (Separata de "Cadernos Históricos", VII (1996), pp. 79-94), o qual evidencia a percepção coeva, na tratadística de teor moral, da articulação que aqui equacionamos entre ausências masculinas e revisão dos papéis femininos.

portuguesa[202], e ao congresso internacional que decorreu em Lisboa, de 21 a 25 de Novembro de 1994 sob o título genérico "O rosto feminino e a expansão portuguesa"[203].

Catalizando estudos sobre o estatuto jurídico da mulher, a sua posição na família, face à gestão do património e às actividades económicas, ou ainda sobre os papéis femininos, as suas representações literárias ou os seus desempenhos no mundo da política, o primeiro dos estudos propicia um quadro geral de referência que não desconheceremos, mas que não se afigura de grande pertinência para a abordagem concreta das questões que aqui nos propomos elucidar. Quanto aquele votado à prospecção do envolvimento das mulheres na expansão portuguesa, a tónica essencial parece colocar-se, uma vez mais, na projecção para o exterior, ao centrar-se em estudos sobre a sua presença em viagens marítimas, ou sobre os desempenhos femininos no eixo atlântico, índico e nos vários espaços de colonização, em particular o brasileiro, num período de tempo que transcende, em muito, aquele a que aqui nos cingimos.

O enfoque de que partimos e os objectivos que prosseguimos são diversos, sendo para nós prioritário interrogar as práticas dos que ficam, numa directa relação com os reflexos infligidos pelos que partem. Em simultaneidade, o nosso objecto configura-se a nível do local e parte essencialmente de indagações que se prendem com a dinâmica interna de uma urbe quinhentista, sendo respondidas através de fundos documentais também eles locais. Neste pressuposto, a análise das conclusões a que aqui chegarmos passa pela compreensão global dos referentes a que se reportam, aqueles próprios de uma pequena vila, de perfil vincadamente urbano, de estrutura profissional voltada para as actividades marítimas e para o comércio, mesmo ultramarino, em que a mobilidade populacional e geográfica é uma constante e em que o referente da viagem, como meio ou como fim, é um vector estruturante nuclear.

Numa sociedade configurada a partir destes parâmetros, o elemento masculino, central do ponto de vista económico, torna-se muitas vezes precário do ponto de vista social. A mobilidade e as ausências, a emigração e os óbitos precoces transformam-no num agente de actuação problemática, por vezes fragilizada, em muitos dos segmentos da vida da comunidade. Com efeito, no universo da política, os seus desempenhos são sucessivamente interrompidos pelas ausências impostas pela vida profissional, sendo substituídos por terceiros[204]; no mundo da economia interna as suas obrigações e direitos são também exercidos, com frequência, por delegação; enquanto no universo familiar muitas das células que deveriam ser encabeçadas por homens do mar

---

[202] *A mulher na sociedade portuguesa. Visão histórica e perspectivas actuais. Actas do Colóquio*, Coimbra, *20 a 22 de Março de 1985*, 2 vols., Coimbra, Faculdade de Letras - Instituto de História Económica e Social, 1986.

[203] *O rosto feminino da expansão portuguesa. Congresso Internacional. Actas*, 2 vols., Lisboa, Comissão para a igualdade e para os direitos da mulheres, 1995.

[204] Veja-se o que foi dito acerca dos mecanismos de substituição de oficiais que se ausentavam, e sobre o número médio anual de representantes dos homens do mar na gestão concelhia.

são, senão por definição teórica, pelo menos de facto, estruturas monoparentais, à falta sistemática do referente paterno.

Todos estes processos, que se constituem como factores de instabilidade social, reforçam, por necessários, os desempenhos dos que ficam, aos quais é imputada a responsabilidade de garantir um normal funcionamento da vida da comunidade. Para além dos agentes masculinos remanescentes, é às mulheres que cabe, de forma sistemática, a assunção desses desempenhos, através de um sensível aumento do seu protagonismo social, económico e familiar. A despeito das confabulações filosóficas, das concepções doutrinárias e jurídicas, das imagens e representações literárias; para além dos direitos e constrangimentos que lhe estão consignados nos corpos legislativos coevos[205], as mulheres, ao constituirem-se em agentes centrais da vida da comunidade, assumem, com normalidade, e de acordo com as exigências impostas pelas ausências, temporárias e definitivas, dos agentes masculinos, papéis e desempenhos que lhes atribuem uma centralidade indiscutível.

Uma das funções que lhes parecem estar reservadas, e que aqui apresentamos apenas de forma impressionista, é a de referentes de identificação. Numa estrutura demográfica marcada pela imigração e pela exogenia matrimonial, e em que a emigração é um traço igualmente marcante; numa estrutura profissional em que a viagem, de médio ou de longo curso é uma constante, a mulher, aquela que permanece, constitui-se como elemento referencial imprescindível. A nível privado como público, o reconhecimento de numerosos indivíduos faz-se através da sua mãe, mulher, sogra ou irmã, recorrendo-se, afinal, ao elemento estável da comunidade como meio de identificação.

Outro dos indícios que nos remetem para um indiscutível protagonismo feminino tem a ver com as ponderações que assumem como cabeças de casal, como aglutinadoras de células familiares, nomeadamente para fins contributivos. Assim, verificamos, por exemplo, que nos róis de cobrança das derramas das sisas de 1568 e 1570 e da décima, de 1643, as percentagens de fogos femininos, isto é, daqueles que são encabeçados por mulheres, são deveras significativas, atingindo, respectivamente, 18, 19,6 e 43,4% do total do universo colectado, o que em termos absolutos corresponde a 115, 130 e 300 fogos femininos.

---

205 Remetemos, para o enquadramento histórico destas questões, para a obra de KING, Margaret L. - *A mulher no Renascimento*, Lisboa, Ed. Presença, 1994, em particular para o excurso da autora sobre "Filhas de Eva: as mulheres na família" e ainda para a obra de síntese que constitui a *História das Mulheres. Do Renascimento à Idade Moderna,* dir. Arlette Farge e Natalie Zemon Davies, Porto, Ed. Afrontamento, 1994.
No contexto português citemos o trabalho marcante de FERNANDES, Maria de Lurdes Correia - *Espelhos, cartas e guias. Casamento e espiritualidade na Península Ibérica. 1450-1700*, Porto, Instituto de Cultura Portuguesa da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1995, no qual se evidencia a posição esperada da mulher no casamento, colhida em obras ascéticas e doutrinárias, tratados didácticos e morais, sermões e cartas espirituais, pastorais e educativas. Os quadros traçados não poderiam funcionar, porém, no nosso estudo, senão como parâmetros de referência. Na verdade, o nosso campo de averiguações contorna, por opção, os enquadramentos teóricos da questão, dirigindo-se, de preferência, para as práticas quotidianas.

Esta constatação é reveladora, não só do seu peso social, mas também económico, sendo certo, porém, que a sua participação se integra maioritariamente entre aqueles que menos pagam, o que é, porventura, sintomático das dificuldades vividas pelas células familiares a que falta o agente masculino. Os respectivos pesos contributivos apontam, precisamente, para o desfasamento entre percentagem numérica e contributiva. Assim, aos 18% atingidos em 1568 pelas 115 mulheres, corresponde um peso contributivo de 13%; aos 19,6% somados pelas 130 mulheres em 1570 corresponde um peso contributivo de 12,9% e, por fim, desfasamento ainda mais expressivo, aos 43,4% atingidos em 1643 pelas 300 mulheres "cabeças de casal" corresponde um peso contributivo de apenas 19,3%.

Atentemos nos números apresentados. Com efeito, ainda que o desfasamento entre os róis de 1568/70 e o de 1643 seja determinado pelos distintos critérios de lançamento da derrama pela população, cremos estar perante um nítido aumento do número dos "fogos femininos", fenómeno a que não será, de todo, estranho, o incremento da emigração ultramarina nas primeiras décadas de Seiscentos, a que temos vindo a referir-nos. O desfasamento de 24 pontos percentuais verificado entre o peso numérico e o contributivo do universo feminino é bem revelador da realidade de que falamos, a qual resulta de contribuições fiscais mínimas ou nulas na verba referente ao "trato e meneio". O que queremos dizer, relembrando os critérios da imposição da décima, é que na tributação lançada sobre a habitação, as mulheres surgem com 35,6% do total colectado, enquanto sob a verba compreendida como de "trato e meneio" a sua contribuição resume-se a 12,1%, percentagem próxima, afinal, do seu peso contributivo em 1568 e 1570. Este dado é sobremaneira revelador da diminuta participação feminina no mercado de trabalho tributável. Com efeito, das 300 mulheres mencionadas em 1643 apenas a 22, isto é, a 7,3%, são atribuídas profissões, nomeadamente de cereeira, criada, estalajadeira, fermenteira, lavadeira, padeira, tecedeira, tendeira e vendeira. Algo de semelhante se passa em 1568/70 em que a percentagem de mulheres com profissão declarada em relação ao total do universo feminino é de 20,9 e 14,6%, englobando sensivelmente as mesmas profissões, com excepção das "lavadeiras" e acrescentando-se as cabaneiras, covideiras, forneiras, marçalas e louceiras. Note-se, ainda, que é, com frequência, a viúvez a condição que transforma estas mulheres em "cabeças de casal", sem que isso corresponda à entrada no mercado de trabalho e à sua inclusão entre os potenciais contribuintes fiscais.

O aspecto que aqui importa, em particular, estudar, o qual incide no protagonismo social das mulheres fica, a despeito desta última constatação, com suficiência provado através das significativas ponderações atingidas por mulheres que se assumem social e publicamente como identificadoras de um agregado familiar, e por ele responsáveis perante os poderes constituídos. Os 43,4% de menções em 1643, mais próximos da realidade, ao que cremos, já que o rol fiscal regista os agregados por unidade

habitacional e não por poder contributivo, é sobremaneira expressivo da realidade a que nos referimos, a qual decorre, não só da viuvez, mas também das ausências masculinas, como veremos.

A centralidade feminina na comunidade pode ainda ser aferida através de um outro indicador, o da sua participação numa das instituições socialmente mais prestigiadas, a Casa da Misericórdia. Aí as encontramos, com peso significativo, entre os primeiros confrades da Casa, emergindo com 33,6% da totalidade dos nomeados[206]. Aí as encontramos, depois, não só como cônjuges de irmãos da Casa, mas constituindo-se elas próprias como irmãs[207], procedimento que não configura os padrões mais correntes de funcionamento dessas instituições de assistência. Como contrapartida àquilo que se configura, agora como então, um desvio aos padrões da normalidade, assistimos à doação, por estas mulheres, de contribuições muito mais vultuosas aquando da sua admissão à Casa, quando comparadas com as dos restantes irmãos. Isso mesmo poderemos documentar com o caso de Simoa Antónia, viúva, que dá uma esmola de 4.000 reais[208], quando a média a que chegamos, para o mesmo período de tempo, é de 2.000 reais de entrada para irmão do cento, isto é, para o universo daqueles que maior protagonismo viriam a assumir na gestão daquela instituição. O mesmo parece ocorrer com Maria Folgueira, da qual se diz ter a Casa obrigação de a enterrar com pompa, atendendo à esmola que deu[209], e com Ana Carneira, viúva, que dá igualmente 4.000 reais de esmola e da qual se diz ter sido aceite como irmã devido à sua qualidade, esmola e devoção[210]. Em termos globais essas continuam sendo situações excepcionais, já que, se excluirmos a listagem dos primeiros confrades, a percentagem de irmãs cuja admissão é mencionada, isoladamente, isto é, sem dependência ou agregação ao cônjuge, no livro de registo de irmãos com início em 1602, é de apenas 1,6% em relação à totalidade dos membros admitidos e aí registados.

Outro tipo de participação, nesta e noutras instituições de pendor religioso para além de assistencial, passa pela instituição de capelas. Ora, entre a totalidade dos instituidores identificados entre o início do século XVI e 1640, 41,8% são mulheres. Sabemos que este tipo de intervenção nada tem de excepcional no contexto coevo, estando, de resto, directamente articulada com a vinculação de bens à morte, prática de consistente tradição medieval e um dos instrumentos que garantiram às mulheres um nítido protagonismo no universo da Europa cristã, atribuindo-lhes posições destacadas como fundadoras de casas religiosas ou como generosas dotadoras de instituições de

---

206 Reportamo-nos a uma listagem que nos foi fornecida pelo Dr. Eugénio da Cunha Freitas, extraída, há cerca de 40 anos, do Livro 1° de Registos, existente ao tempo no respectivo arquivo, o qual não encontramos já entre a documentação da instituição quando aí desenvolvemos a nossa investigação.
207 Cf. A.S.C.M.V.C. - Livro de Admissão de Irmãos (1602).
208 Ibidem, fl. 162v.
209 Ibidem, fl. 118.
210 Ibidem, fl. 86.

assistência[211]. Tal constatação em nada diminui, porém, o significado a atribuir a tão sugestiva prevalência, neste domínio, de mulheres que assim se apresentam como membros destacados da comunidade.

Só um levantamento sistemático dos seus desempenhos poderá configurar, porém, uma imagem mais consistente dos papéis que lhe estavam de facto reservados, e que por elas eram levados a cabo. Os registos dos cartórios notariais oferecem a aproximação possível a esta matéria. Criamos, para o seu tratamento, uma base de dados em que procuramos registar, para além da específica actividade que a envolve, o seu posicionamento social e cultural, aferido através do seu estado civil, profissão do cônjuge ou ex-cônjuge ou progenitor; a circunstância que motiva o acto e, por fim, a capacidade, de o validar, ou não, com a sua própria assinatura. Atente-se que excluímos desse universo todos os actos em que as mulheres surgem com um estatuto subsidiário, como meras consignatárias, cuja presença é exigida pela legislação em vigor sobre posse e alienação de património. Nessas circunstâncias se incluem os meros consentimentos dados à venda ou escambo de propriedades, às outorgas de fianças ou de dotes de casamento. A sua presença nesses registos, decorrente de uma exigência legal, nada revela acerca do protagonismo que aqui procuramos aferir, aquele que a coloca como elemento nuclear e activo da comunidade. A amostragem construída integra, assim, todos os casos em que mulheres surgem como outorgantes, co-outorgantes ou destinatárias de actos públicos que lhes atribuem funções que são decorrentes de exigências sociais ou económicas, que não estritamente legais.

Comecemos por buscar o significado dos números apurados. Em cerca de 4000 registos fichados entre 1560 e 1620 cerca de 1200 têm mulheres, não como meros elementos participantes, mas como agentes centrais, o que perfaz 30%, percentagem que cremos sobremaneira significativa na totalidade dos actos públicos levados a cabo na vila. Procurando ter desse universo uma ideia simultaneamente abrangente e interconexa faremos uma distribuição dos eventos tendo em conta o estado civil das participantes, os grupos profissionais masculinos com que directamente se interligam, as funções e poderes que accionam no decurso dos actos em estudo, bem como as suas directas motivações.

Do ponto de vista do seu estado civil, encontramos um panorama já esperado, o da clara prevalência das mulheres viúvas entre as envolvidas nos actos notariais. Segundo o projectado no quadro 87, 63,5% correspondem a essa categoria, face a 31% de casadas e apenas 5,5% de mulheres solteiras. A monoparentalidade familiar, decorrente do óbito do agente paterno em dada célula familiar transfere, naturalmente,

---

[211] Reportamo-nos, sobre esta matéria, às conclusões apresentadas por BILINKOFF, Jodi -*Elite widows and religion expression in early modern Spain: the view from Avila* (Conferência proferida na F.L.U.P. em 1998), a qual constitui uma síntese de matéria igualmente tratada pela autora in *The Avila of Saint Teresa: religious reform in a sixteenth-century city*, New York Ithaca, 1989, pp. 35-52.

para a mulher, obrigações e funções que reforçam os seus desempenhos, pelo que se compreende o forte peso assumido pelas viúvas na nossa amostragem[212]. Avaliemos, em concreto, quais sejam esses desempenhos e de que modo se escalonam no tempo.

Quadro 87

Mulheres intervenientes em actos notariais - Distribuição por estado civil

Estado Civil	Nº	%
Solteiras	59	5,5
Casadas	332	31
Viúvas	681	63,5
Subtotal	**1072**	**100**
Freiras	16	
Sem Menção	129	
Total	**1217**	

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

Procurando responder a esta última questão, procedemos a uma distribuição cronológica dos actos públicos anotados, a qual se projecta no quadro 88.

Quadro 88

Distribuição cronológica de actos notariais que envolvem mulheres

Períodos	Nº	%
1560-1570	190	15,6
1571-1580	112	9,2
1581-1590	203	16,7
1591-1600	161	13,2
1601-1610	192	15,8
1611-1620	359	29,5
Total	**1217**	**100**

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

Da sua análise decorre a percepção de uma quebra do número de ocorrências na década de 70 e na de 90, a par de uma nítida projecção numérica na década de 1610-20, a qual estendemos, porém, até 1622. Essas percepções podem ser confirmadas pelos

---

212 A viuvez, mais do que as viúvas, tem sido objecto de reflexões doutrinárias, filosóficas e morais ao longo dos tempos, em que avultam as ancestrais aportações paulistas e agustinianas. Aquilo que configuram são, porém, modelos e tópicos, cuja formulação teórica deverá ser cotejada com a prática vivencial. Sobre a primeira abordagem referida, a da tratadística, nomeadamente de teor moral, vd. o trabalho síntese, cuja consulta, prévia à sua publicação, vivamente agradecemos, de FERNANDES, Maria de Lurdes Correia - *Viúvas ideais, viúvas reais. Entre os modelos comportamentais femininos e o silêncio da solidão (Séc. XVI-XVII).* (No prelo).

valores percentuais assumidos pelos vários segmentos cronológicos da amostragem. No pressuposto de que existirá alguma articulação entre navegações e emigração masculina e o reforço dos desempenhos internos femininos, poderá estar o decréscimo da década de 90 associado ao relativo declínio das actividades de navegação, e o crescimento numérico da década de 1610-20 articulado com o incremento do fenómeno de emigração ultramarina de que já falámos?

Quadro 89

Poderes e funções desempenhados por mulheres em actos notariais

Tipo de poderes e funções exercidas	Nº	%
Administração de capelas	1	0,1
Arrendamentos eclesiásticos	5	0,4
Arrendamentos eclesiásticos e fiscais	1	0,1
Celebração de contratos de aprendizagem	6	0,5
Cobranças	115	9,1
Cobranças por delegação	322	25,4
Comércio	19	1,5
Construção naval	3	0,2
Crédito. Credoras	19	1,5
Crédito. Devedoras	15	1,2
Depósito de dinheiro	2	0,2
Desempenhos directos em negócios vários	8	0,6
Desempenhos em negócios vários por delegação	1	0,1
Dotação	87	6,9
Dotação por delegação	2	0,2
Exercício de poderes vários	17	1,3
Exercício de poderes vários por delegação	16	1,3
Fianças	38	3,0
Gestão de embarcações	1	0,1
Gestão de embarcações por delegação	12	0,9
Instituição de capelas	2	0,2
Intervenções no foro judicial	31	2,4
Intervenções no foro judicial por delegação	148	11,7
Investimentos financeiros	9	0,7
Negociação de bens	286	22,5
Negociação de bens por delegação	56	4,4
Outorga de alforrias	3	0,2
Perdões	6	0,5
Perfilhações	2	0,2
Posse de cargos	3	0,2
Provimento de viagens	1	0,1
Quitações	23	1,8
Redacção de testamentos	5	0,4
Resgate de cativos por delegação	3	0,2
Tutorias	2	0,2
Total	**1270**	**100**

Fonte: A.D.P. - Fundo notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., *passim.*

Procuraremos aferir essa eventual articulação a partir de outros indicadores, voltando-nos, desde já, para uma classificação tipológica das intervenções recenseadas. Na longa lista de actos exercidos, patente no quadro 89, para cuja consulta remetemos, alguns *itens* se destacam com clareza.

As cobranças de bens e dinheiros, a que deveremos somar algumas das quitações, as negociação de bens, as intervenções no foro judicial e as dotações encontram-se entre as principais acções imputadas a estas mulheres. Note-se que algumas dessas intervenções são exercidas de *motu proprio*, enquanto outras se levam a cabo por delegação, isto é, recorrendo, por procuração, à mediação de terceiros. Este recurso é particularmente notório no caso das cobranças e nas intervenções judiciais, domínios em que se revela imprescindível: no primeiro caso, devido à distância e frequente localização ultramarina em que esses actos ocorrem; no segundo, devido à necessidade de uma mediação especializada, de procuradores de justiça e de licenciados, pelo que tal procedimento não afecta, em nada, a nossa convicção acerca da centralidade dos desempenhos femininos. Por outro lado, a percentagem de ocorrências em que tais actos são concretizados de forma directa e pessoal é, por si só, suficientemente expressiva. Com efeito, só no domínio da negociação de bens, a qual se cinge, no fundamental, a bens de raiz, e implica compras, vendas, escambos, emprazamentos, mas também doações ou negociação em partilhas, os actos protagonizados por estas mulheres, 286, somam 22,5% da totalidade daqueles que aqui são recenseados.

Atente-se, ainda, no componente das dotações, vector essencial na dinâmica familiar, fundamental para assegurar o entabulamento de alianças matrimoniais e a conexão de bens e famílias de acordo com interesses económicos, políticos ou sociais. Também neste domínio está reservada às mulheres uma significada área de intervenção, reflectida nos 89 dotes cuja negociação e atribuição lhes é imputada. Só através deste domínio de acção asseguram elas uma muito significativa intervenção na vida familiar, com reconhecidos reflexos sociais. Veja-se, a este propósito, o que sobre esta matéria foi dito acerca das políticas matrimoniais accionadas no universo dos homens do mar, e seu significado económico[213] .

Um outro domínio de actuação que importa isolar liga-se directamente à execução de uma série de actos de natureza cívica, ainda que díspar, os quais assumem algum significado social. Referimo-nos a tudo o que é envolvido pelas práticas de redacção de testamentos, instituição e administração de capelas, mas também pelos de perfilhações, perdões e concessões de alforrias. O exercício de tutorias, aqui enganadoramente expresso, já que muitos dos actos judiciais, de quitações e de cobranças de bens são determinados por esta precisa incumbência social é, a par da dotação, de igual modo central na vida familiar, e desta atribuição decorre não só a tutela de menores, mas

[213] Cf. II. A. 3.4.

também a gestão de bens que, por legítimas, lhes cabem. O exercício de tutorias de filhos, netos ou parentes colaterais, em número muito maior, como veremos, do que este faz supor, investe, de facto, estas mulheres, de poderes alargados sobre a orientação de numerosas vidas e fortunas.

Anotemos, ainda, a função de resgatar cativos, a qual seria, na realidade, muito mais vultuosa do que a documentação deixa supor. A captura de indivíduos e a sua conversão à condição de cativos despoleta, de facto, mecanismos complexos que, de modo pessoal ou por delegação, estas mulheres de agentes marítimos têm que accionar, arranjando dinheiro para o resgate e contactando as entidades competentes para a sua libertação. No total, todas estas práticas, que consubstanciam intervenções de foro indiscutivelmente social, atingem, na nossa amostragem, cerca de 9%.

Centremo-nos, por fim, no domínio económico. Para além das cobranças de dinheiro e bens, muitas delas decorrentes de óbitos no exterior, outras resultantes do desfecho de negócios em curso, e da negociação geral de bens, muitas outras haverá que recensear. Anote-se, desde já, a sua participação em parcerias de arrendamentos de impostos, eclesiásticos e fiscais; as fianças dadas a negócios em curso; as intervenções no comércio; a aplicação de capital ou a cobrança de dinheiro decorrente da construção naval para as armadas régias; a gestão de embarcações, compreensivelmente, por delegação; a celebração de contratos de aprendizagem profissional; os negócios vários e de cariz indeterminado nas fontes; a prática de crédito ou os investimentos financeiros "a perda e a ganho", os quais revertem, geralmente, também em actividades do foro comercial levadas a cabo por terceiros, que estas mulheres alimentam com os seus capitais. Na totalidade, somadas todas estas intervenções de natureza económica, elas atingem o maior valor percentual da amostra, 74%.

Definidas as suas específicas áreas de intervenção, as quais configuram o exercício de poderes alargados, com impacto familiar, social e económico, importa saber quem são estas mulheres, e perceber o seu posicionamento social. À falta de menções a desempenhos profissionais próprios, são as abundantes referências aos estatutos socioprofissionais de maridos, pais, filhos ou genros, eles próprios com frequência motivadores ou envolvidos nos actos em análise, que nos irão fornecer as desejadas pistas de análise.

Ensaiando uma distribuição social e profissional dessas menções, deparamo-nos com o panorama projectado no Apêndice A. 49 e no quadro 90, apresentando o primeiro uma versão discriminada do elenco encontrado e correspondendo o segundo a um agrupamento por estatutos profissionais afins. Da sua leitura resulta nítida a prevalência, neste universo, de familiares de homens do mar, com clara incidência de pilotos, sendo de igual modo notória a presença de familiares femininas de mercadores, se bem que a uma distância significativa. Os 50,4% assumidos pelas familiares de pilotos, e os 75,2% somados pelas destes, de mestres de navegação e de mareantes projectam, com

clareza, a dimensão dessa representatividade. Esta projecção numérica só poderá ser compreendida se cruzarmos estes dados com aqueles referentes às motivações directas dos actos em curso (cf. quadro 91).

Quadro 90

Mulheres - Agrupamento das menções profissionais a familiares directos

Agrupamento profissional	N°	%
Clero	1	0,1
Corpo Militar	1	0,1
Escudeiros / Cavaleiros Fidalgos	29	3,6
Funcionalismo	45	5,6
Mareantes / Mestres / Pilotos	601	75,2
Mercadores	75	9,4
Oficiais mecânicos	47	5,9
Total	**799**	**100**

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. Vila do Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

Quadro 91

Motivações directas dos actos notariais liderados por mulheres

Motivações directas	N°	%
Captura por corso	1	0,2
Cativeiro	3	0,5
Tutorias	34	5,7
Negócios em curso	73	12,2
Viuvez	101	16,9
Óbitos no Ultramar	173	29,0
Ausências masculinas	211	35,4
Total	**596**	**100**

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

Aí, as ausências masculinas prefiguram-se como o mais intenso factor responsável pelos actos públicos recenseados, seguido pelos óbitos no Ultramar, a assunção da condição de viúvas, os negócios em curso, e as próprias tutorias. Note-se que, juntas, as duas primeiras motivações congregam, só por si, 64,4% dos desempenhos cujos motivos são expressos. Outro tipo de associações podem, de resto, ser feitas, já que às ausências e aos óbitos no exterior podem ser somados os escassos casos de captura por corsários e os de cativeiro, todos faces de uma mesma realidade: a

das navegações e/ou comércio ultramarinos, que implicam a saída para o exterior e o contacto com as contingências da viagem marítima. Por sua vez, viuvez e exercício de tutorias decorrem das mesmas premissas, a morte do agente masculino, de que resultam filhos menores para criar, função por vezes atribuída a outros agentes masculinos, mas frequentemente assumida pela própria mãe ou avó.

Explicite-se, por fim, que os casos que consideramos ter como factor despoletador a viuvez não correspondem a meras situações de óbito do marido. O desfasamento entre o número de viúvas, 681, e o destas ocorrências, 101, é óbvio e evidencia o que dizemos. Na verdade, os actos a que nos referimos decorrem, de modo directo, do desaparecimento do marido, e entre eles se inserem as partilhas, as cobranças de bens, os feitos de justiça para resolução de matérias pendentes, ou a conclusão de negócios em curso, já iniciados pelo defunto.

Importará, porventura, ensaiar uma leitura discriminada das motivações em função do estado civil, já que a mulheres casadas ou viúvas assistem motivos e incidências de natureza diversa. Assim, enquanto as ausências masculinas constituem 88,8% dos factores motivadores de actos protagonizados pelas mulheres casadas, os óbitos no Ultramar, a própria viuvez e os negócios em curso são, com 42,8%, 28,1% e 15,8%, num total de 86,7%, os factores despoletadores predominantes no caso das mulheres viúvas.

Delineado o quadro geral, importa que concretizemos, com alguns exemplos concretos, os traços de uma actuação que procuramos caracterizar. Essa exemplificação provará, por outro lado, que as intervenções de que falamos não são esporádicas, mas consistentes, sendo frequente a protagonização, por uma só mulher, de vários actos cumulativos. Destaquemos, do nosso universo global, oito casos particulares e diversos entre si, de modo a provar o que afirmamos:

1. Maria Folgueira, viúva de António Francisco do Porto, mercador, encabeça quatro actos notariais, um de contracção de dívida[214], no valor de 80.000 reais; dois de procurações para cobrança de uma imensa fortuna deixada por seu marido no Brasil, aquando do seu óbito[215] e um último de negociação de bens por delegação[216]. Trata-se, neste caso, da autorização dada a seu marido para que pudesse vender, na Baía de Todos os Santos, onde residia desde há muito, todos os bens, de fazenda e de raiz que aí tivesse adquirido. Importantes, pelo seu teor, revelam-se ser, porém, os documentos relativos à cobrança e envio para o reino de todos os bens que ficaram no Brasil por óbito de seu marido, após aí ter residido por mais de 20 anos. Neles revela a outorgante um profundo conhecimento dos mecanismos de transferência de dinheiro, condicionando o seu procurador, um dos seus filhos, a apertadas exigências no que se refere às pessoas a

[214] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 19, fl. 91-93.
[215] Idem, lv. 16, fl. 11v.-14 e lv. 19, fl. 135-139v.
[216] Idem, lv. 7, fl. 95v.-97v.

quem enviar, para cobrança, as letras do procedido da venda dos bens, ou às determinações formuladas em torno da realização de um seguro e da escolha das naus em que seriam enviados esses bens. Diz a autora do documento que não achando seu filho quantidade suficiente de letras com que possa transferir os bens, vindo alguma frota bem armada de navios em que lhe pareça possam vir seguros alguns empregos ou peças que não possa lá vender, então se aventurará por mar. Todavia, "... *não arriscara nenhuma cousa em navio nenhum marchante que não vier muito bem marehado he armado de artilharia e gente que se posa defender a hum he a dous lados (...) he guardara he cumpryra a comisão que lhe der acerqua disto que diz ao pasar por letra ou arriscar por mar...*"[217]. Ainda que delegando poderes para essa cobrança e transferência de bens, Maria Folgueira faz, pois, questão de manter total controlo da situação e assegurar aquela que acredita ser a melhor forma de se proceder a tal transferência.

2. Uma outra Maria Folgueira, viúva de António Martins Gaio, piloto e mercador revela também um claro protagonismo, não só por ser outorgante de oito actos notariais, mas em particular por encabeçar um pedido de empréstimo de 900.000 reais, o qual consubstancia uma movimentação de capital só cabível em grandes negócios[218], envolvendo-se ainda numa causa judicial decorrente de uma fiança de 2.000 cruzados, de igual modo reveladora dos montantes pecuniários que movimentava[219].

3. Isabel Folgueira, viúva de Estevão Fernandes, mercador de grosso trato e detentor do título de cidadão da cidade do Porto, é a terceira personagem que destacamos, não só por liderar, ainda que por procuração, a cobrança de bens, fazenda, dinheiro, mercadorias e dívidas que lhe pertencem[220] mas, em particular, por encabeçar aquilo que se configura como uma companhia comercial familiar, a qual envolvia, para além dela própria, os seus três filhos, Mateus Folgueira, Manuel Folgueira e André Folgueira. Um dos documentos explica o funcionamento dessa companhia: " ... *avia ora sertos anos que per huma escriptura feita por Nicollao Rodriguez tabeliam nesta villa fizeram companhia de serto empreguo de fazenda he mercadorias que entreguarão ao dito Andre Follgueira pera levar as Ilhas Canareas he outras partes he des o tempo que lhe entregarão a dita fazemada a elle Andre Follgueira ate o presente feitorizara vendera he beneficiara ...*" [221].

Encontramo-la ainda a emprestar dinheiro, no valor de 230.000 reais, e a gerir e a mandar fazer seguros de uma nau, de que era proprietária em 1/3[222]. Por fim, deparamo-nos com a sua acção na negociação de bens rústicos de que era proprietária[223].

4. Madalena Ramires, solteira, filha de Alexandre Ramires, conhecido mercador da vila, destaca-se ainda no universo dos mercadores. No total deparamo-nos

---

[217] Idem, lv. 19, fl. 139-139v.
[218] Idem, lv. 18, fl. 89-91.
[219] Idem, 3ª sr., lv. 4, fl. 169v.-172.
[220] Idem, 1ª sr., lv. 8, fl. 74-76v.
[221] Idem, lv. 8, fl. 187-187v. Vd. também fl. 199v.-201v.
[222] Ibidem, fl. 234-236.
[223] Idem, lv. 9, fl. 148-150v. e lv. 20, fl. 1-4.

com 14 documentos da sua autoria ou nos quais entra como directa participante. Para além do seu testamento[224], e de uma multiplicidade de actos de compra e venda de propriedades rústicas e urbanas[225], encontramo-la envolvida em actos de dotação para casamento[226] e em demandas judiciais, nas quais se faz representar[227]. Maior destaque, porém, cremos poder dar a dois instrumentos de quitação de dinheiro dado previamente a crédito a duas mulheres de pilotos[228] e a um outro revelador de um declarado envolvimento no comércio de sal importado de Aveiro[229].

5. Catarina Henriques, de igual modo solteira e filha do mercador António Henriques e de Catarina Ribeira, é encontrada a passar procuração para poderem por ela *"... cobrar reseber e arecadar (...) toda sua fazemda e dividas que lhe deverem ouro prata mercadorias asucres escravos e escravas e quoas quer outros bens e fazenda que lhe pertenserem e seus se acharem aprezentar letras e fazzellas aseitar e cobrar a contia dellas e fazelas recambear com todos os requezitos nesecarios ..."* [230]. A circunstância de, num dos registos notariais, em que intervem a emprestar 150.000 reais a uma outra mulher, a apelidarem de "mercadora" evidencia bem o poder interventivo e a capacidade económica desta mulher, a qual participa também na constituição de uma armada régia para o Brasil, através do empréstimo de 30.000 reais[231]. O inventário de bens efectuado após a sua morte evidencia ainda, quer a sua imensa fortuna, quer a prática prioritária da sua actividade, o crédito em massa, o que faz dela uma prestamista, para além de "mercadora". Desta matéria falaremos, porém, num outro lugar[232]. Os exemplos que se seguem elucidam um outro segmento profissional, o das mulheres de pilotos, sejam elas casadas ou viúvas.

6. Isabel Gomes, viúva de João Gonçalves Verguinhas, encontra-se, no nosso universo de dados, a passar procuração para a cobrança de fretes de uma barca que possuía em parceria[233], assim como de todas as suas dívidas, tanto em dinheiro, como em cabedais que tivesse em todos os reinos e senhorios de Portugal[234], e a comprar e a emprazar propriedades agrícolas na freguesia de Nine[235].

7. Uma outra Isabel Gomes, viúva de Simão Afonso, piloto, apresenta-se como protagonista de quatro outros actos públicos, nos quais trata de um contrato de

---

224 Idem, 3ª sr., lv. 15, fl. 10v.-15v.
225 Idem, 1ª sr., lv. 20, fl. 57-59v.; lv. 24, fl. 110v.-112v.; lv. 30, fl. 32v.-36, fl. 52-54, fl. 131-134; lv. 31, fl. 58-61.
226 Idem, lv. 9, fl. 4v.-7 e lv. 24, fl. 10-10v.
227 Idem, lv. 23, fl. 39-39v.; 3ª sr., lv. 5, fl. 128v.-129.
228 Idem, 1ª sr., lv. 21, fl. 203v.-205v. e lv. 23, fl. 93.
229 Idem, lv. 21, fl. 203v.-205v.
230 Idem, lv. 30, fl. 117v.-119v.
231 Idem, 5ª sr., lv. 1, fl. 18v.-19.
232 Abordaremos o seu inventário de bens in II.C.4. procurando apurar níveis de riqueza e práticas económicas.
233 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 4, fl. 153v.-154.
234 Ibidem, fl. 154v.-155v.
235 Ibidem, fl. 99v.-101 e fl. 101-102v.

soldada da arte de marear com um ex-aprendiz do marido, que pretende manter ao seu serviço[236] e da venda da parte que lhe cabe em duas naus, das quais o marido teria sido, por certo, parceiro[237].

8. Por fim, Maria de Vilas Boas, mulher casada com Bartolomeu Jorge, piloto, toma conta, no decurso das ausências de seu marido, da gestão dos negócios correntes. Em seis actos notariais deparamo-nos com iniciativas de subestabelecimento de uma prévia procuração de delegação de poderes que seu marido lhe havia passado antes de partir[238], e com actos de venda, emprazamento e tomada de posse de bens de raiz,[239] em suma, com actos de negociação de bens, os quais, por delegação de seu marido, gere.

Do reforço e extenção dos desempenhos sociais das mulheres, de que os exemplos que desfilámos dão prova, decorre, de forma inevitável, a necessidade de uma maior preparação e habilitação para intervir no universo público com autoridade e de forma autónoma. A assinatura de actos notariais, feita de *motu proprio* e sem precisar de recorrer a intermediários que, a seu rogo, autentiquem actos em que a sua validação se torna essencial é, sem dúvida, um dos instrumentos essenciais dessa afirmação de autoridade. Em sociedades de Antigo Regime e, mais ainda, na era de Quinhentos, em que o analfabetismo é generalizado e a exclusão feminina do universo escolar é, com excepção para franjas mínimas do mundo da intelectualidade e da aristocracia, um facto adquirido, não seria de esperar ver as mulheres de que falamos, ligadas maioritariamente a homens do mar e a mercadores, desempenharem tais papéis e dominarem a escrita com a suficiência necessária para subscreverem os actos notariais em que se constituem como figura central. Ora, é esta a realidade com que nos confrontamos. Vejamos, em concreto, o que sobre essa matéria conseguimos apurar.

Em 196 dos cerca de 1200 actos que constituem a nossa base de dados, ou seja, em cerca de 16%, das ocorrências deparamo-nos com mulheres que assinam o seu nome. Atente-se no modo como se distribuem no tempo e na escala social. Quanto ao primeiro aspecto, é notória uma evolução crescente das ocorrências, que atingem na fasquia temporal que medeia 1600 e 1622 as suas mais altas expressões (vd. quadro 92). Se entre 1560 e 1600, isto é, em 40 dos 60 anos estudados, as assinaturas femininas somam apenas 17,3% do total, já nas duas décadas subsequentes, com uma ligeira extensão a 1622, esse valor ascende a 82,7%. Sublinhe-se que isto não corresponde a um aumento proporcional do número de registos nesses decénios, dado que esses totalizam apenas 45,3% da totalidade da amostragem, pelo que se nos afigura que estamos perante uma tendência firmada, que aponta para a consolidação progressiva da prática de as

236 Idem, lv 9, fl. 102v.-104.
237 Idem, lv. 8, fl. 133v.-135 e lv. 9, fl. 52-53v.
238 Idem, lv. 26, fl. 35-36.
239 Idem, lv. 25, fl. 99v.-103, fl. 134-135v.; lv. 27, fl. 19v.-28v., fl. 111-113v.; 4ª sr., lv. 1, fl. 20-20v.

mulheres assinarem os actos notariais em que são parte envolvida. Essa tendência parece consubstanciar-de, de forma consistente, nas duas últimas décadas referidas, nas quais as assinaturas somam, respectivamente, 18,8% e 35,1% da totalidade dos actos recenseados.

Quadro 92

Distribuição cronológica das assinaturas femininas

Períodos	N°	% em relação ao total de assinaturas de mulheres	% em relação ao total de actos recenseados no mesmo período
1560-1570	9	4,6	4,7
1571-1580	2	1	1,8
1581-1590	7	3,6	3,4
1591-1600	16	8,2	9,9
1601-1610	36	18,4	18,8
1611-1622	126	64,3	35,1
Total	**196**	**100**	—

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

Não pretendemos, é certo, provar, que estas são, na sua totalidade, mulheres alfabetizadas, que sabem ler e escrever e que dispõem dos rudimentos mínimos de formação escolar, mas afirmamos ser indesmentível que algumas delas se encontram nessas condições, assinando o seu nome de forma firme, clara, esteticamente destacada e com traços que se repetem sem oscilações. Tais evidências destacam-se, de forma notória, da reprodução de assinaturas que facultamos no apêndice B. 10. Estas mulheres sabiam, sem dúvida, escrever, e não apenas o seu nome. Como comprovativo disso citamos o caso de Francisca Carneira, mulher de Amador Carneiro, piloto da carreira da Índia, que redige o seu testamento com o seu próprio punho[240]. Pelo manifesto interesse deste facto, reproduzimo-lo em apêndice[241].

A qualidade das assinaturas pode ser, com efeito, aferida no apêndice B.10, que citámos, no qual inserimos 275 firmas autógrafas que oscilam entre simples garatujos desenhados, mas que evidenciam, por isso mesmo, a vontade de assinar o nome, mesmo quando não se dominava a escrita, e as mais elaboradas firmas. Uma e outra situação são excepcionais, prevalecendo estatisticamente as situações intermédias, que prefiguram assinaturas simples, mas de razoável firmeza e clareza de traço, apontando para o domínio, pelo menos básico, da escrita, porventura transcendente do simples acto de

[240] A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª., mç. 12 (Capela de Amador Carneiro).
[241] Vd. Apêndices C. Documento n° 23.

assinar o seu nome. Note-se que o período em que assistimos ao incremento nítido desta tendência é também aquele em que começa a surgir, na documentação, a figura do mestre-escola[242], pelo que não será, porventura, descabido colocar a possibilidade de os dois factos se encontrarem interligados, podendo, eventualmente, esse mestre escola ministrar as primeiras letras, porventura no próprio espaço doméstico, a filhas dos nobres e burgueses mais abastados da vila. Esta hipótese coloca-nos perante a outra componente da questão, a de saber a que segmentos sociais pertencem estas mulheres que assinam, com tal dignidade, o seu nome (vd. quadro 93).

Quadro 93

Profissões de familiares directos de mulheres que assinam

Agrupamentos Profissionais	N°	%
Oficiais Mecânicos	1	0,7
Cavaleiros Fidalgos	11	8,2
Funcionários Administrativos	25	18,7
Mercadores	8	6,0
Mareantes/ Mestres/ Pilotos	89	66,4
Total	**134**	**100**

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

O elenco profissional reduz-se significativamente em relação à totalidade do universo que já tratámos. Como grupo claramente maioritário surge, de novo, o das mulheres familiares de homens do mar, com 89 emergências, sendo que só os pilotos somam 80 menções, imediatamente seguido do das mulheres de funcionários públicos, médicos, licenciados, tabeliães e detentores dos cargos de juiz e escrivão dos órfãos e da alfândega. Mulheres pertencentes ao universo familiar de cavaleiros fidalgos pontuam ainda com cerca de 8%, revelando o grupo das familiares de mercadores um desfasamento óbvio em relação à percentagem global que lhes vimos ser atribuída em função do número total de actos que integram. Note-se, por fim, a existência de uma única assinatura de uma mulher de um oficial mecânico, que era, no caso, um carpinteiro da ribeira.

Importa, por fim, que se insista nesta ideia: estas ponderações não são correspondentes à da globalidade de referências socioprofissionais nestes actos. Essa

[242] A primeira referência com que nos deparamos data de 1606 e encontra-se inserta na documentação do cartório notarial. Aí se refere, nesse ano, um Pedro da Costa, "mestre de ensinar meninos" e, com o mesmo cargo, em 1607, um Gaspar Martins (A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 24, fl. 110-110v. e lv. 25, fl. 19v.-20). O exercício da profissão parece firmar-se na vila, já que em 1643 surge identificado no rol da décima mais um detentor do mesmo cargo (A.M.V.C. - Lv. 1877, fl. 104v.). Só no final do século XVII, porém, assistimos à emergência, pela primeira vez, de um "Mestre de Gramática". O registo é de 1693 e consubstancia um acordo sobre a criação, na vila, de um partido de 60.000 reais anuais para o ensino da Gramática (A.M.V.C. - Lv. 32, fl. 563v.-565).

comparação pode ser feita confrontando o quadro 90 com o quadro 94. Torna-se, de imediato, perceptível, que no grupo daquelas que assinam, as familiares de oficiais mecânicos quase desaparecem, reforçando-se claramente a posição das mulheres ligadas aos cavaleiros fidalgos (18,7% face a 3,6%) e ao funcionalismo (18,7% face a 5,6%), surgindo, como já dissemos o grupo dos mercadores a perder protagonismo (6% de assinaturas face aos 9,4% de emergências totais). O grupo dos homens do mar perde algum vigor (66,4% face a 75,2%), mas nos segmentos referentes a mestres e mareantes, já que o subgrupo dos pilotos parece reforçar a sua posição, na medida em que aos 50,4% que assumiam como familiares de todas as mulheres envolvidas correspondem 59,7% como referenciais de mulheres que assinam o seu nome.

O que com isto queremos evidenciar é a existência de um acesso diferencial à escrita e à capacidade de reprodução gráfica do nome, o qual favorece os grupos femininos ligados ao funcionalismo, aos nobres e nobilitados e aos pilotos, penalizando o grupo dos mercadores, mareantes e, principalmente, o dos oficiais mecânicos, a cujas mulheres se encontra quase integralmente vedada a capacidade de validarem, com o seu próprio punho, os actos em que intervêm. Se a presença reforçada de mulheres ligadas ao funcionalismo e às camadas nobilitadas se compreende em função do estatuto social e da específica formação profissional, já a indiscutível presença de mulheres de pilotos parece decorrer muito mais, ao que cremos, quer da sua posição socioeconómica, que lhe possibilita o acesso a determinado nível de saber, quer, principalmente, das exigências que lhe seriam impostas por um dinamismo económico e financeiro protagonizado por esse segmento profissional. Na incapacidade de integral e de forma permanente o garantirem, devido às constantes ausências, estes homens delegam sucessivamente em suas mulheres o desempenho dessas atribuições, poderes e funções, as quais exigem delas desempenhos e uma capacidade de afirmação e de intervenção que lhes demanda uma notável preparação, social, económica, mas também cultural. A capacidade de assinarem, uma vez mais estatisticamente destacada entre os demais grupos, consubstancia, em nossa opinião, mais uma das extensões desse vigoroso protagonismo.

Do enunciado precedente fica claro que, tanto do ponto de vista do estatuto socioprofissional das intervenientes, quanto das motivações directas dos actos públicos em causa, o universo das familiares dos homens do mar se revela maioritário, seguido à distância pelo das mulheres dos mercadores. Da vivência destes agentes sociais resultam fortes condicionantes da vida pública interna, seja pelas ausências prolongadas, seja pelos óbitos precoces no ultramar, seja pelos negócios que iniciam e que importa concluir. A prévia análise de dados prova, pois, de forma inequívoca, as hipóteses de que partimos: 1. assiste-se, em Vila do Conde, a um aumento significativo do protagonismo feminino na vida pública, como privada; 2. essa dinâmica resulta da vivência imposta pelas navegações e pela expansão ultramarina, traduzida em ausências múltiplas e prolongadas.

O facto de os actos notariais que envolvem mulheres como agentes nucleares somarem cerca de 30% da totalidade dos actos públicos recenseados; os papéis por elas desempenhados no universo social, judicial e económico e no mundo dos negócios; o exercício concreto de poderes alargados pelas mesmas provam abundantemente a primeira tese, enquanto a circunstância de as ausências masculinas e os óbitos no Ultramar se apresentarem como directas motivações, nitidamente maioritárias, desses actos, consolidam, sem sombras para dúvidas, a segunda.

Atente-se, ainda, na circunstância, já documentada, de que muitas das famílias dos "homens do mar" se desmembram, por morte do marido, sem filhos, o que incute aos elementos femininos capacidades de intervenção acrescidas, quer pelo poder económico que assumem enquanto universais herdeiras de fortunas com frequência consideráveis, quer pelo facto de não partilharem com filhos adultos vivos as exigências de gestão e negociação geral dos bens que ficam. Acresce a tudo isto a confiança que nelas é depositada, em vida de seus maridos, ao preferirem nomeá-las a elas e não a terceiros, como suas procuradoras na gestão dos bens e dos negócios em que importa intervir durante as suas frequentes e prolongadas ausências.

Essa mesma confiança e delegação de poderes é expressa de forma paradigmática por Afonso Luís Belo, piloto, que em seu testamento, de 1565, afirma legar o seu terço de alma a sua mulher "*...pera que ho coma he beba he faça delle ho que quiser he per ben tiver como couysa sua sem ser obrigada a me fazer mais per minha allma do que quiser de sua vontade livre sem obrigação de dar conta a residio secullar ... digo nem eccllesiatiquo nem a Igreja...*"[243]. Este articulado, para além de ser expressivo em termos de espiritualidade, é também esclarecedor acerca dos poderes que se legam, mesmo depois da morte, à cônjuge.

Do mesmo modo, também João Pires Moreno e sua mulher, Branca Carneira declaram-se mutuamente, à falta de herdeiros forçados, universais herdeiros de todos os bens deixados à morte por qualquer deles, após explícita exclusão de quaisquer outros herdeiros indirectos, familiares ou instituições[244]. Esta declaração reduz, com clareza, a noção de "família" à sua expressão mais nuclear, marido e mulher e, numa atitude fortemente gregária, faz sobressair os fortes laços matrimoniais e a grande confiança que mutuamente nutriam. Idêntica sensibilidade, expressa, desta feita, por Miguel Luís, também ele piloto, passa pela salvaguarda dos bens e interesses da esposa, ao determinar, em testamento, que o que seus filhos haveriam de herdar lhes fosse dado em dinheiro ou em prata, de modo a que sua mulher não fosse desapossada de nada[245].

Existe, naturalmente, um reverso desta atitude dignificante de mulheres de pilotos. Poderemos, procurando ilustrá-lo, invocar dois casos paradigmáticos. Citemos,

---

[243] A.D.P. - Fundo Notarial, 1° cart., 1ª sr., lv. 2, fl. 153.
[244] Idem, lv. 3, fl. 149v.-151v.
[245] A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 18, fl. 28-33.

em primeiro lugar, o de Francisca Carneira, cujo marido, Amador Carneiro, sem filhos legítimos, lega à Misericórdia tudo o que é seu, vindo a cônjuge a ver disputada a própria casa por essa instituição[246] e a declarar em testamento, encontrar-se na miséria[247]. O teor desse documento, escrito, como vimos, pela sua própria mão, é suficientemente expressivo para aqui o reproduzirmos: "*Porque não tenho bens de que dispor peso a meu sobrinho Antonio Lobo por amor de Deus e por qem he me enterre não segundo sua calidade mas minha pocibilidade que he bem notorio qual ela seja e se lhe for pocivel lhe peso me mande em altar priviligioso diser cinco miças as chagas de Nosso Senhor Jesus Christo ho quais fiser por minha alma lhe pagara Deus com o que he...*"[248].

O segundo caso a que aqui apelamos é o de Francisca Salvadores, mulher de João de Campos, piloto, a qual, após ter sido forçada a dar a sua outorga e consentimento ao dote atribuído por aquele a sua irmã, denuncia que fora obrigada a fazê-lo e retira o referido consentimento. As circunstâncias em que tudo ocorre são descritas do seguinte modo: "*... ha forsa dera sua outroga que estando ella dita Francisca Salvadores doente em cama de nojo e mao trato que seu marido lhe dera por não querer consen(tir) .....* da dita cama doente a fizera o dito seu marido levantar pera dar sua outorga que confesava fora de muita forsa [...] per medo do dito seu marido por lhe dizer que avia de dar seu consentimento ao dito dotte en que lhe pez e senão lhe avia de rasgar a cortezia que lhe daria com hum punhal o que com efeito era ameasala que a avia de matar se não consentia no ditto dote e por ter temor da morte e temer o dito seu marido que a matasse e asi por estaar prenha e não querer dar ocazião a alguma desaventura que pudera susseder consentira a forsa no dito dotte ...*"[249]. Consentira, mas, a despeito dos constrangimentos e da violência de que era vítima, denunciava agora essa outorga, revelando, afinal, esta mulher de apenas 25 anos, outro tipo de centralidade de actuação, a que a coragem e a determinação não são alheias. Estamos, de qualquer modo, perante o reverso da situação, de que atrás falávamos, e que apontava para o respeito e confiança que pilotos e mareantes depositavam em suas mulheres, atitudes que os conduziam, quando ausentes, a nelas delegar muitas das suas atribuições e responsabilidades, guindando-as a figuras de primeiro plano na comunidade em que se inseriam.

Em suma, e retomando o fio condutor da nossa exposição, se as mortes no exterior, pelo seu carácter precoce e inesperado colocam as mulheres a liderar os quadros vivenciais remanescentes, seja no domínio familiar, social ou económico, as ausências masculinas debilitam, por seu lado, o protagonismo interno de mareantes e pilotos, excluindo-os, ainda que temporariamente, da vivência interna da comunidade, ao mesmo

---

[246] A metade das suas casas, situadas na Praça Nova, e avaliadas em 175.000 reais, foi vendida para com o seu valor se pagar uma dívida que o defunto tinha com João Folgueira, no valor de 150.000 reais (A.S.C.M.V.C. - Lv. de Capelas e Obrigações de 1679, fl. 107-109v.).
[247] A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 12 (Capela de Amador Carneiro).
[248] Ibidem. Testamento de Francisca Carneira.
* Texto ilegível.
[249] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª sr., lv. 28, fl. 101v.-102.

tempo que reforçam, quase na mesma proporção, os desempenhos das agentes femininas que os representam.

Desse incremento de liderança, do sucessivo afastamento dos referenciais masculinos da vida destas mulheres, da circunstância de contarem, frequentemente, com outras mulheres para resolver os seus problemas, reforçam-se, segundo cremos, laços de solidariedade feminina, que se consubstanciam na própria co-habitação. A prática corrente de, em caso de ausência dos maridos, duas mulheres co-habitarem temporariamente, é um facto compreensível do ponto de vista da vivência social, e de maneira clara explícito num dos processos da Inquisição consultados. Nuns autos de 1542, referindo-se à mulher de um marinheiro, declara uma testemunha residente na vila: " ... *por seu marido ser omem de sobre mar que esta pouquas vezes em casa ela testemunha por ter muita rezão de parentesco com a ditta Breatiz Diaz conversava e conversa e sempre custumou estar em sua casa de noyte e de dia continuadamente muitas vezes* ..." [250].

Esta prática, reforçada pela frequente ausência de filhos, e eventualmente motivadora das suspeitas de homossexualidade feminina a que atrás nos referimos, não pode deixar de gerar fortes laços afectivos que reforçam as relações que se definem num universo que é maioritariamente feminino. Dessa realidade cremos poder apurar alguns reflexos em práticas cujas motivações não conseguiremos, porventura, apurar cabalmente.

Um desses reflexos vemo-lo projectado no testamento de Joana Manuel, mulher de Gaspar Pires, o Ouro, piloto, a qual, sem filhos, deixa a sua alma como herdeira de todos os seus bens, destacando, porém, uma porção significativa desses bens para legados que se discriminam. Desses, propriedades, dinheiro e bens pessoais revertem exclusivamente a favor de mulheres. Entre estas, catorze no total, encontramos tias, uma irmã, sobrinhas, uma cunhada, mas também uma série de nomeadas às quais não é reconhecido nenhum vínculo familiar[251]. Destaquemos que, para além de prazos, dinheiro e pano, os bens legados são pessoais e, pela concreta discriminação, têm particulares significados afectivos. Vestidos, anéis de ouro, camisas, gibões e coifas, saias e mantas encontram-se entre os bens discriminados. A exclusão masculina dos potenciais herdeiros tem, quanto a nós, um particular significado.

Mais expressivo, porém, é o caso de Francisca Rodrigues, solteira, que em 1615 institui uma capela no Mosteiro de S. Francisco, da qual seria primeira administradora sua sobrinha. Após esta , "... *huma filha sua femea porquoanto não he minha tenção que nella macho* (sic) *ainda que seja de geração salvo se for clleriguo e elles irão nomeando as descendentes que sucederem mas de maneira que não saia da geração e em caso que na geração não aja femea antão quero que suceda macho* ...." [252]. Encontramo-nos, uma vez mais, perante uma clara discriminação dos referentes

---

250 A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra, proc. 796, fl. 104v.
251 A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv.7, fl. 29-32.
252 A.D.P. - Gov. Civil, lv. 165, fl. 58-58v.

masculinos. Reforçando, de novo, os desempenhos e os poderes de mulheres, esta atitude, tomada por uma mulher solteira, inverte afinal os valores e estratégias coevas e enuncia, no início do século XVII, uma manifestação de uma nítida consciência feminina.

Se esta constitui uma emergência pontual, que identifica um caso, mais do que uma tendência, é, porém, inegável que a exposição que aqui apresentamos comprova, com suficiência, a amplitude das áreas de intervenção feminina na sociedade de Vila do Conde no século XVI e das primeiras décadas do século XVII.

CAPÍTULO 4

ECONOMIA

Questionadas as implicações urbanísticas, demográficas e sociais decorrentes do envolvimento da vila no fenómeno expansionista, debruçar-nos-emos, agora, sobre as projecções económicas internas desse mesmo fenómeno. Duas questões básicas orientarão o nosso inquérito: 1. Que volumes de fortunas se reúnem através dessa vivência de projecção para o exterior; 2. Quais as estratégias de investimento que assistem, de forma predominante, àqueles cujos bens são adquiridos através da via das navegações e do comércio ultramarino. No fundo, o que está em causa, para além dos níveis de riqueza são, de facto, as práticas e as mentalidades económicas que condicionam a gestão e a aplicação do capital. O questionário enunciado aplicar-se-á aos grupos mais directamente envolvidos pela dinâmica expansionista, pilotos, mareantes e mercadores.

4.1. Níveis de riqueza

Procurando responder à primeira questão, seguimos indicadores que se nos afiguram pertinentes, ainda que susceptíveis de alguma falibilidade. Referimo-nos, em primeiro lugar, a indicações avulsas acerca do valor assumido pelas legítimas de órfãos de pilotos[253], ténue indicador do volume total da fortuna de determinado indivíduo no momento da sua morte; em segundo lugar, aos dotes atribuídos por representantes dos três grupos nomeados, procurando aferir o montante global do valor em dote, assim como as componentes de bens que o incorporam. Como indicador de resposta à primeira e segunda questão, em simultâneo, recorrer-se-à, ainda, a testamentos e inventários de bens, os quais poderão, se bem que lacunarmente, aproximar-nos do volume e do tipo de bens acumulados pelos agentes em estudo no seu curso vital.

No que toca aos valores das legítimas de menores, a questão da fiabilidade dos cálculos que aqui apresentaremos coloca-se com acuidade, já que são múltiplas as variáveis em jogo. Em primeiro lugar, num total de cerca de dezena e meia de casos recenseados, nem sempre sabemos se só o pai é defunto, ou se os menores em causa são órfãos de pai e mãe, o que condiciona, em muito, os cálculos a efectuar. Do mesmo modo, tratando-se geralmente de fianças dadas à posse dessas legítimas pelos respectivos tutores, desconhecemos se para além do menor ou menores referidos existem outros filhos, maiores, que, dispensando tutorias, tomam posse imediata dos respectivos bens. Acresce que desconhecemos, em todos os casos, se o valor a receber por determinado descendente inclui ou exclui a contabilização do terço de alma do defunto, cuja utilização se encontra, segundo a legislação vigente, ao arbítrio do legatário. Por fim, detectamos alguns casos em que se assiste à atribuição de legítimas diferenciais aos filhos de um mesmo indivíduo, pelo que a apresentação de cálculos de reconstituição de fortunas,

253 Cingimos esta análise ao grupo dos pilotos, já que é o único que, de forma consistente, fornece essas pistas documentais.

efectuados tendo como base a igualdade dos herdeiros perante a fortuna total a distribuir é também condicionada por esta variável.

Para uma mais correcta avaliação desta matéria, e para uma rigorosa aferição dos cálculos efectuados, decidimos apresentar caso a caso as várias situações em que se nos afigurou ser possível intervir. Partimos, para tal, dos pressupostos contidos na legislação geral vigente sobre esta matéria, nomeadamente nas Ordenações Manuelinas e Filipinas, as quais configuram os princípios gerais de partição de bens. Segundo essas bases jurídicas, metade da fortuna de uma célula familiar é pertença de cada um dos cônjuges, devendo a herança de cada um deles ser dividida pelos herdeiros legítimos em partes iguais, podendo estas passar a diferenciar-se pela parte do terço de alma que, por vontade própria, o legatário queira, ou não, atribuir a cada um dos herdeiros. Importa ainda que se saliente que, à falta de herdeiros forçados, pode determinado indivíduo legar todos os seus bens a qualquer entidade que entenda, seja ela individual ou institucional.

Os cálculos de níveis de fortunas que de seguida apresentamos a partir da menção a legítimas oferecem alguma consistência, já que correspondem a fianças dadas a tutoria e curadoria de enteados por seus padrastos. A circunstância de existir um segundo casamento pressupõe, de certo modo, um óbito precoce do primeiro marido, pelo que aumentam as probabilidades de os filhos menores nomeados corresponderem à totalidade daqueles que herdam.

A primeira ocorrência reporta-se a Simão Teixeira, piloto da carreira da Índia, do qual ficam, ao que cremos, dois filhos, cabendo a cada um deles 112.000 reais de legítima[254]. Contas feitas, a fortuna total do casal à data da morte de Simão Teixeira oscilaria entre cerca de 672.000 e 1.008.000 reais, conforme consideremos destacado, ou não, o terço de alma do defunto. Valor mais avultado é o da fortuna de João Alvares Mendes, de quem fica um filho, a quem cabe a legítima de 300.000 reais[255]. A totalidade dos bens, seus e de sua mulher, a qual contrai segundo matrimónio, oscilariam entre 1.200.000 e 1.800.000 reais, incluindo ou excluindo da legítima o seu terço de alma. À filha de Francisco Monteiro, de três anos, provavelmente única, cabe uma legítima de 250.000 e tantos reais[256], o que perfaz um total de 1.000.000 ou 1.500.000 reais, seguindo os mesmos critérios.

Como se constata, estes valores não se diferenciam significativamente entre si. O mesmo ocorre com Baltasar Alvares Galhão, de quem fica a seu filho, Pedro, cuja tutoria e curadoria são atribuídas ao padrasto, Manuel Gonçalves Lobato, também piloto, uma legítima de 300.000 reais[257], o que, no pressuposto de se tratar de um único filho,

254 A.D.P. - Fundo Notarial, 1° cart., 1ª sr., lv. 11, fl. 67-69v. e 114v.-117.
255 Idem, lv. 18, fl. 177-181.
256 Idem, 3ª sr., lv. 7, fl. 62-65.
257 Idem, lv. 12, fl. 66v.-69v.

aponta para um valor total oscilante entre 1.200.000 e 1.800.000 reais, encontrando-se a mãe do menor viva.

De valor mais baixo parece ser o da herança deixada aos filhos de António Simão, piloto e sua mulher, Leonor Pires, ambos defuntos aquando da prestação de fiança à posse da legítima dos seus cinco filhos, a quem cabia, individualmente, o valor de 80.000 reais[258]. Estaríamos assim perante uma herança total no valor de 400.000 a 600.000 reais, incluíndo ou não o terço de alma nos valores delarados das legítimas.

Igualmente consistente apresenta-se o caso da descendência de Pedro Francisco. Encontramos a sua viúva a dotar em casamento duas filhas, uma no valor de 400.000 reais e a outra no valor de 500.000 reais, esclarecendo-se, em ambos os instrumentos notariais, que esses montantes correspondiam às legítimas que lhes eram devidas por morte do pai[259]. Ainda que nos deparemos com valores diversos, circunstância a que já nos referimos, cremos poder nessa base reconstituir uma fortuna conjunta, sua e de sua mulher, num montante que se situaria entre 2.600.000 e 3.900.000 reais. Inclinamo-nos pelo primeiro valor, já que o montante diferencial de dotação apresentado sugere que o terço de alma do defunto se encontraria distribuído entre as herdeiras.

Os restantes casos com que nos deparamos oferecem, pelos motivos expostos, menos consistência de análise e apontam, na sua globalidade, para valores mais baixos do que os até agora apurados. Em concreto, a fortuna de Gaspar Luís Paneleiro, piloto, e família, de quem são mencionados dois filhos órfãos[260], oscilaria, à data da sua morte, entre os cerca de 340.000 e os 508.905 reais; a de Diogo da Rocha entre os 200.000 e os 300.000 reais, se aceitarmos ser único o filho menor cuja legítima se menciona[261]; a de Manuel Gonçalves, entre 216.000 e 324.000 reais, partindo dos mesmos pressupostos[262]; a de Francisco Martins entre cerca de 170.000 e 250.000 reais[263]; a de Manuel Gonçalves Lobato entre 300.000 e 450.000 reais; enquanto a de Antão Gonçalves Basto oscilaria entre cerca de 130.000 e 190.000 reais, se aceitarmos que Manuel, de 15 anos, a cuja tutoria sua mãe dá fiança é o único filho do casal[264]. Na quase totalidade dos casos, especifica-se que entre os bens que perfazem os valores das legítimas se encontram bens móveis e de raiz.

Buscando uma leitura de síntese do prévio enunciado, fica claro que, partindo da base mais baixa dos intervalos mencionados, sete dos casos apontam para valores abaixo dos 500.000 reais, um deles cabe entre 500.000 e 1.000.000, quatro entre 1.000.000 e 1.500.000 e, por fim, dois deles situam-se entre 2.500.000 e 3.000.000 de

---

258 Idem, 1ª sr., lv. 14, fl. 114v.-118.
259 Idem, lv. 16, fl. 77-79v. e lv. 19, fl. 103v.- 106.
260 Idem, lv. 6, fl. 60-62v.
261 Idem, lv. 13, fl. 217v.-219v.
262 Ibidem, fl. 121v.-124.
263 Idem, lv. 6, fl. 157v.-161v.
264 Ibidem, fl. 141.

reais. A julgar por esta distribuição, o maior número de casos concentrar-se-ia em intervalos mais baixos, mas não cremos poder afirmar, já pelas contingências que assistem aos cálculos, já pelo carácter limitado da amostragem em relação ao universo total dos pilotos recenseados, que esta distribuição tenha um carácter vinculativo em relação à realidade. Com efeito, se partirmos de uma outra base de trabalho, os totais mencionados em inventários de bens efectuados *post-mortem,* atingimos percepções diversas.

São seis os inventários de bens de pilotos ou de cônjuges de pilotos que possuímos: os de João Gonçalves Marinho e de sua primeira mulher, Ana Fernandes; de Luísa Correia, viúva de Francisco Rodrigues Correia; o de Simão Afonso de Faria; o de Bárbara Ferreira de Almeida, viúva de Gaspar Manuel; e o de Bartolomeu Jorge. Em termos dos totais apurados, estes distribuem-se da seguinte forma:

Simão Afonso de Faria, piloto da carreira da Índia, à falta de descendência, lega os bens que lhe cabem à Casa da Misericórdia da vila, reservando o seu usufruto em vida à sua mulher. Esses bens, correspondentes à sua metade, vêm a ser avaliados, em 1585, após a morte desta, em 1.450.000 reais[265], o que aponta para uma fortuna total da ordem dos 2.900.000 reais. Esta informação, inserta num registo notarial, não coincide por completo com o seu inventário de bens, efectuado em 1577. Aí, o total de bens móveis e de raíz ascende a 2.669.550 reais, valor próximo, ainda que não totamente coincidente com o acima mencionado[266].

João Gonçalves Marinho, em inventário feito em 1595, revela um património bem mais modesto, da ordem dos 206. 505 reais, valor que deve corresponder, de facto, ao real, já que anos antes, em 1582, e após o óbito de Ana Fernandes, sua primeira mulher, o total apurado dos bens era de 505.270 reais[267]. A diferença entre os dois valores corresponde à divisão dos bens e às partilhas feitas por morte da cônjuge.

A fortuna pessoal de Francisco Rodrigues Correia e de sua mulher revela ser bem superior, já que em 1592 se declara que o total dos seus bens de raiz totalizava 547.000 reais e, após a morte de Luísa Correia, universal herdeira do marido, o dinheiro, escravos e bens móveis totalizavam 995.205 reais. Somados os dois valores, ainda que mencionados em datas diferentes, obteríamos um total de 1.542.135 reais[268].

Superior ainda seria o montante da fortuna de Bartolomeu Jorge e de sua mulher, já que em 1619, aquando da partilha de bens feita após a morte do primeiro, cabia

---

265 Idem, lv.11, fl. 17-19.

266 A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 8 . Inventário de bens de Simão Afonso de Faria.

267 Idem, mç. 11. Inventário de bens de Ana Fernandes. Este é o valor declarado no inventário. Refeitas as contas, o valor que apurámos foi, porém, o de apenas 484.370 reais.

268 Idem, mç. 10 . Inventário de bens de Luísa Correia, fl. 32 e Instrumento de partilhas de bens de Francisco Rodrigues Correia, fl. 59v. Este é o valor que apurámos depois de somadas todas as verbas discriminadas. A fonte menciona, contudo, o valor de 1.002.160 reais como total dos bens móveis e de raiz e 749.580 reais como a parte da fortuna correspondente à metade da defunta, o que perfaria um total global de 1.499.160 reais.

a António Machado Vilas Boas, um dos seus cinco filhos, 271.471 reais, depois de abatida a sua terça de alma e as despesas com as cerimónias fúnebres[269]. Feitas as contas às legítimas dos filhos e herança da cônjuge, e acrescentado o terço de alma, a fortuna total do casal totalizaria 4.291.338 reais, valor a que acresceria o montante pago com o funeral, o qual desconhecemos.

Por fim, em 1620, no momento do óbito de Bárbara Ferreira de Almeida, viúva de Gaspar Manuel, piloto mor da carreira da Índia, declara-se que o total dos valores apurados totalizava 717.000 reais, a que se deveria deduzir 181.171 reais, valor que se devia à órfã Feliciana, única solteira e sob a guarda da mãe, pelo que presumimos que este montante correspondesse à soma que lhe era devida pelo óbito de seu pai. Nessa possibilidade, totalizaria a parte da fortuna de Gaspar Manuel 1.087.026 reais e as duas partes somadas, sua e da mulher, 2.174.052 reais. Este total, obtido por dedução, revela-se a todos os títulos verosímil, já que a metade dos bens pertencentes a Bárbara Ferreira de Almeida, 535.829 reais, adicionada às duas outras metades de dotes de entrada em religião de suas outras duas filhas, freiras no Mosteiro de Stª Clara, totalizava 975.829 reais[270], valor mais baixo do que aquele atrás apurado, 1.087.026 reais, mas eventualmente explicável por perdas de fazenda e gastos efectuados após o óbito do piloto, em 1610.

Lembremos ainda o exemplo de Francisco Barroso, piloto envolvido em armações de escravos com destino às Índias de Castela, de quem já falámos, o qual enviara para o reino uma letra, referente a uma carga de escravos, no valor de 2.250.000 reais, tendo ele próprio aí deixado, aquando da sua morte, bens no valor de 700.000 reais[271]. Será de imaginar que a fortuna pessoal deixada no reino, onde residia de forma permanente, fosse muito mais avultada.

Em suma: do exposto resulta claro que, com excepção de João Gonçalves Marinho, cuja fortuna, à morte, rondaria os 500.000 reais, todos os restantes casos apontam para valores oscilantes entre os cerca de 1.500.000 reais de Francisco Rodrigues Correia e os mais de 4 contos de réis de Bartolomeu Jorge. Esta constatação, que faz subir a fasquia média dos níveis de fortuna apurados para pilotos, não pode, porém, ser generalizada, já que nos encontramos perante casos muito particulares, o daqueles que deixam bens avultados ou mesmo muito avultados à Casa da Misericórdia da vila, facto que justifica a guarda, por parte desta, dos respectivos inventários de bens. De resto, os seis inventários de que dispomos não se constituem, nem sequer se aproximam de uma amostragem representativa da totalidade do universo em estudo. Estamos crentes de que, sob o anonimato dos mais de 99% de fortunas cujo montante não conseguimos

---

269 Idem, mç. 50, fl. 216-226 (Capela de José Machado de Barros. "Carta de Formal do Ldº António Machado de Vilas Boas").
270 A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 38, mç. 9, s.n. Carta de sentença de partilhas efectuadas por morte de Bárbara Ferreira de Almeida.
271 A.G.I., Contratación, leg. 384, n.4, r.10.

reconstituir se distribuem múltiplas situações, que vão desde o piloto pobre que não angaria senão pouco mais que o suficiente à sobrevivência, àquele medianamente abastado e ao muito abastado, dos quais não colhemos, porventura, exemplos ilustrativos na amostragem agora configurada.

Constituindo-se estes índices de análise fragmentários em relação à realidade, partamos de bases de trabalho de incidência mais alargada. O que de seguida analisaremos reporta-se a valores dos dotes de casamento em que são dotadores pilotos, mareantes e mercadores. A tipologia documental a analisar, afigura-se-nos, por um lado, mais abrangente que os indicadores precedentes, mas constitui, por outro lado, um índice problemático de avaliação de níveis de riqueza. Este é, de resto, o único *corpus* documental que possibilita uma comparação alargada com outros grupos socioprofissionais, já que os precedentes se resumiam ao universo dos pilotos.

De facto, este tipo de fonte esclarece mais acerca da tipologia de bens dotados, do que sobre os montantes globais em causa. Discriminando-se, com frequência, a dotação em dinheiro, enxoval, peças de casa, medidas de pão e moradas de casas, torna-se quase impossível reconstituir o valor total do dote, pela incapacidade de se atribuir a cada uma das verbas um valor preciso. A despeito destas limitações, em alguns dos dotes figuram esses totais. Partamos da sua menção, destacada no quadro 94, o qual organizamos em função dos profissionais que avaliamos[272].

Quadro 94

Dotes de casamento - Valores de dotação

Valor do dote (em reais)	Mareantes		Pilotos		Mercadores	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
< 50.000	6	31,6	1	1,7		
50.000 - 99.000	9	47,4	4	6,9		
100.000 - 199.000	1	5,3	12	20,7	6	21,4
200.000 - 299.000	1	5,3	12	20,7	10	35,7
300.000 - 399.000	1	5,3	11	19	1	3,6
400.000 - 499.000			4	6,9	3	10,7
500.000 - 999.000	1	5,3	6	10,3	4	14,3
1.000.000 - 1.999.000					1	3,6
>2.000.000					1	3,6
Sem Menção			8	13,8	2	7,1
Total	**19**	**100**	**58**	**100**	**28**	**100**

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., *passim.*

[272] Naqueles em que os totais não figuravam, procurámos apurá-los, somando ao valor pecuniário mencionado, valores aproximados atribuídos a casas, térreas ou sobradadas e ao enxoval. Para tanto, servimo-nos dos valores médios apurados nos dotes em que estas verbas se encontram discriminadas. Assumimos os riscos que este procedimento envolve no pressuposto de que as vantagens o justificam.

O quadro apresenta, sem dúvida, perfis diferenciais no que se refere a totais de dotes atribuídos. O grupo dos mareantes é, sem dúvida, o mais modesto dos três considerados, figurando com seis ocorrências de dotações inferiores a 50.000 reais, intervalo de que só se regista uma emergência entre os pilotos e nenhuma entre os mercadores. A fasquia seguinte, que compreende dotações entre 50 e 100.000 reais, continua a ser prepronderante entre os mareantes, com 47,4% do total, face aos inexpressivos 6,9% a nível dos pilotos, não se registando, de novo, qualquer menção entre os mercadores. Os restantes intervalos de valor são, entre os mareantes, excepcionais. De notar que a menção a um dote de 300.000 reais reporta-se a um António Pires Carrião, mareante residente no Brasil e a de 700.000 reais é feita pela viúva de um António Pires, que cremos ser o mesmo. O elevado valor que atinge este único dote pode resultar da inclusão da legítima do pai, prática corrente no tempo. A reter esta directa ligação entre valores inflacionados de dotação entre este grupo, que assumem carácter de excepção, e a estadia, por emigração, do dotador num espaço ultramarino.

Destaque-se ainda, entre o grupo dos mareantes, as situações que podemos considerar de nítida pobreza. Referimo-nos às seis menções a dotes inferiores a 50.000 reais e às três situações em que os dotadores legam a sua própria casa e os seus bens móveis, reservando para si o usufruto em vida apenas do espaço e do mobiliário mínimo imprescindível à sua sobrevivência, e prevendo a situação de co-habitação com os noivos[273].

Quanto aos pilotos, é nítida a incidência de dotações entre os 100.000 e os 400.000 reais. Aí se situam 60,4% da amostragem, sendo ainda expressivos os cerca de 17% que congregam dotações superiores a esse valor, num máximo de 850.000 reais e, pelo contrário, pouco significativas as dotações inferiores a 100.000 reais. Note-se que o dote que consubstancia o valor máximo apontado envolve a irmã de um piloto e, como noivo, um fidalgo exterior à vila[274], pressupondo, ao que cremos, estratégias de nobilitação que inflacionam o valor médio dos dotes que configuram este universo.

Já o segmento profissional dos mercadores apresenta os valores mais altos da amostragem, incidindo o maior número de ocorrências no segmento dos 200 a 300.000 reais, não sendo também despiciendas as ocorrências que se situam entre os 400.000 e o 1.000.000 de reais. A anotar, ainda, o aparecimento de dois dotes de volume muito significativo, um num total de 1.000.000 de reais e um outro num valor superior a 2.000.000 de reais. Corresponde o primeiro a um dote para entrada em religão atribuído por Manuel Ribeiro, mercador, mas como tutor da órfã de um vilacondense ex-residente na Baía de Todos os Santos[275], e o segundo ao dote dado por Antónia Gaia, viúva de

---

[273] A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 13, fl. 269v.-270; lv. 16, fl. 145-147; lv. 30, fl. 55v.-57v.
[274] Idem, lv. 28, fl. 101-102v.
[275] Idem, 3ª sr., lv. 15, fl. 31v.-33v.

Gaspar Rodrigues do Lago. Se este se situa no grupo dos mercadores de grosso trato pelas actividades desenvolvidas, é, todavia, reconhecido pelo seu estatuto de cavaleiro fidalgo. Seria, de resto, e segundo cremos, este estatuto social, mais do que a condição de mercador, o responsável por tão elevado valor de dotação. Ainda que sejam pouco numerosos os dotes de que dispomos em que são dotadores cavaleiros fidalgos, este valor transcende, ainda assim, a fasquia média das dotações entre esse segmento social. Note-se que entre este mesmo grupo dos mercadores emergem outros indivíduos nobilitados, como é o caso de Estevão Folgueira e de André Afonso Folgueira, responsáveis por dotações superiores a 300.000 reais[276].

Numa perspectiva global, a diferença entre os três grupos considerados pode ser aferida pelas médias ponderadas calculadas para cada um deles. Assim, enquanto no grupo dos mareantes a média de dotação se aproxima dos 100.000 reais, na dos pilotos ascende a 240.000 reais, sendo este valor claramente superado pala média obtida no grupo dos mercadors, 350.000 reais. Assumindo este vector como indicador de níveis de riqueza, as sugestões são óbvias no que se reporta à capacidade financeira relativa de cada um dos grupos estudados. Teremos, todavia, que relativizar esta assunção com a consabida interferência de critérios de promoção e de representação social no sistema de dotações para casamento no Antigo Regime português.

Numa perspectiva comparativa, e extrapolando os três grupos socioprofissionais até agora considerados, o universo dos cavaleiros fidalgos, para além de ilustrado com os dotes de elevado valor que atrás citámos, pode ainda ser tipificado através dos casos de Beatriz de Couros, irmã de D. João Ribeiro Gaio, bispo de Malaca, a qual dota sua filha com bens e dinheiro no montante de 2.400.000 reais[277], ou com o de D. Maria Ribeira, casada com Gaspar Pinto de Miranda que, ao casar sua filha com Manuel Gaio Folgueira, a dota com 900.000 reais[278]. Este mesmo Manuel Gaio Folgueira dota sua irmã com 700.000 reais[279].

Os restantes dotes compulsados, respeitantes a oficiais mecânicos, definem, de forma indiscutível, uma outra realidade, que só se aproxima, e apenas em termos relativos, da do grupo dos mareantes. Assim, em termos globais, considerando dotes atribuídos por alfaiates, sapateiros, carpinteiros e carpinteiros da ribeira, calafates e tanoeiros, só excepcionalmente os valores em causa ultrapassam de forma significativa os 50.000 reais. Apenas em dois casos encontramos valores próximos dos 100.000 reais e numa única ocorrência deparamo-nos com um dote de 300.000 reais, sendo este atribuído por um tanoeiro. Trata-se, porém, sintomaticamente, de Fernão Martins, o tanoeiro que encontramos envolvido de forma sistemática no comécio de arcos e aduelas com os

[276] Idem, 1ª sr., lv.4, fl. 20v.-22; lv. 12, fl. 165-166v.
[277] Idem, lv. 18, fl. 140-145v.
[278] Idem, lv. 33, fl. 103-104.
[279] Idem, lv. 9, fl. 152v.-154.

arquipélago da Madeira e das Canárias[280]. Uma vez mais a ligação com o universo ultramarino estabelece a diferença no domínio dos desempenhos sociais, promovendo e destacando aqueles que com ele se envolvem.

4.2. Estratégias de investimento

Apresentados os índices de análise passíveis de aferir níveis de riqueza de alguns dos grupos profissionais que privilegiámos ao longo do nosso trabalho, e apontada a dotação como indicador de análise diferencial e comparativa, centremo-nos na outra questão que definimos como fulcral neste capítulo: a referente a critérios de investimento e de aplicação de capital. Trata-se de saber que intenções e estratégias assistiam à reaplicação de capital, ou seja, a de averiguar qual o destino dado aos lucros obtidos através das actividades de navegação e comércio ultramarino. Em última instância, o que está em avaliação são os pressupostos de indagação de uma velha questão historiográfica: existia, ou não, congelamento financeiro de fortunas angariadas através de actividades e negócios ultramarinos? O reinvestimento de capitais procedentes de actividades ligadas às finanças ou ao comércio era aplicado nesses mesmos ramos de intervenção económica, ou diluído através de estratégias consumistas e de ostentação e aplicado em bens de raíz, procedendo-se dessa forma à patrimonialização do capital? São estas as premissas do inquérito que de seguida lançaremos ao caso específico da comunidade de mercadores e pilotos da vila, os mais dinâmicos protagonistas de estratégias económicas centradas em negócios ultramarinos.

São várias as vias que poderemos accionar para a dilucidação desta questão. A primeira passará pelo isolamento de um grupo socioprofissional, o dos pilotos e mareantes, e de um fundo documental preciso, o dos registos notariais, para aí identificarmos áreas de investimento. Essa aproximação foi parcialmente efectuada a partir do estudo seguido no capítulo dedicado aos agentes de navegação, ao avaliar as respectivas áreas de intervenção técnica e económica[281]. Abordemos, de seguida, os mesmos dados na perspectiva das estratégias de investimento. Os elementos pertinentes a esta avaliação sistematizam-se no quadro 95. Da sua leitura avultam duas ideias nucleares: uma, evidencia uma nítida estratégia de diversificação na aplicação de capitais; a outra, prova que a via mais significativa de drenagem de dinheiros se localiza na área na aquisição de embarcações, equivalente a 44,3% dos actos de investimento recenseados no grupo dos pilotos e a 60% no dos mareantes. Aí se nota, ainda, que, apesar de significativa, a componente de investimento imobiliário é, todavia, minoritária neste grupo de investidores e, mesmo quando somada às formas de arrendamentos fiscais e eclesiásticos não chega a atingir os 40%, contrapondo-se aos 60,4% somados pelos

[280] Veja-se o capítulo referente ao comércio ultramarino (II. B. 2.4.4.).
[281] Vd. II. A. 3.2.

investimentos em embarcações, contratos comerciais ou formas de crédito. Esta ponderação torna-se ainda mais sugestiva no grupo dos mareantes: 34% assumidos pela primeira contra os 66% da segunda.

Quadro 95

Áreas de investimento de agentes de navegação

	Pilotos		Mareantes		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Participação em contratos de parceria comercial	8	2,7	2	2,4	**10**	**2,6**
Aquisição de embarcações	132	44,3	51	60,0	**183**	**47,8**
Mediação em contratos de construção naval	9	3,0	0	0,0	**9**	**2,3**
Crédito	31	10,4	3	3,5	**34**	**8,9**
Aquisição de propriedades urbanas	22	7,4	16	18,8	**38**	**9,9**
Aquisição de bens e propriedades rústicas	68	22,8	5	5,9	**73**	**19,1**
Arrendamentos eclesiásticos	16	5,4	6	7,1	**22**	**5,7**
Arrendamentos fiscais	12	4,0	1	1,2	**13**	**3,4**
Arrendamentos de serviços	0	0,0	1	1,2	**1**	**0,3**
Total	**298**	**100**	**85**	**100**	**383**	**100**

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1º cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., passim.

A despeito dos resultados apurados para esse grupo, e pela importância que reveste a discussão do tema da patrimonialização de capitais, dedicaremos uma mais detida atenção às transacções imobiliárias, nomeadamente às compras de bens rústicos e urbanos em que são protagonistas pilotos, mareantes e mercadores e aos elencos de bens discriminados em testamentos desses mesmos agentes. No primeiro caso, porque não procedemos, *ab initio*, a um levantamento sistemático de todas as escrituras de compra e venda, face às quais cotejassemos as específicas destes grupos, não poderemos aferir franjas de representatividade relativas, isto é, não estamos habilitados a ponderar a percentagem do número e volume de negócios desses agentes na totalidade dos dados. Poderemos, porém, aqui deixar algumas impressões colhidas da abordagem dos registos notariais.

Em primeiro lugar, são indiscutivelmente numerosos os actos de compra de bens de raiz, nomeadamente rústicos, localizados de forma maioritária nas freguesias rurais do termo de Barcelos em que são compradores os agentes que inquirimos. Leiras, campos, bouças e casais são, de facto, objecto de aquisição, em particular por pilotos e mercadores, os quais marcam presença de forma notória na globalidade dos actos em análise. Como resultado, em alguns elencos testamentários ou em momentos de partilhas de bens por morte, surgem listagens muito significativas desse tipo de bens. Evoquemos

o exemplo de Pedro Anes Pombeiro, piloto, em cuja relação de bens se descriminam onze casais e duas outras propriedades rústicas, de tipologia não especificada, disseminados por Rates e pelas freguesias de Bagunte e S. Cristóvão de Rio Mau. No total, o rendimento cerealífero dessas propriedades prefazia 202 medidas de pão[282]. Ou citemos o caso de João Gonçalves Marinho, também piloto. Da relação de bens efectuada por morte de sua mulher, Ana Fernandes, destaca-se a menção às casas sobradadas de sua morada, a par de mais meia casa, um casal em Veiros, um casal e 1/4 de casal na freguesia de Viatodos, para além de onze outras verbas correspondentes a propriedades de tipologia não discriminada, distribuídas pelas freguesias de Nine, Viatodos e Lemenhe. No total, deparamo-nos com dezasseis verbas de bens de raiz pertencentes ao seu agregado familiar[283]. Todavia, o grupo que verdadeiramente se destaca, no universo dos registos notariais, como comprador de propriedades rústicas, é o dos cavaleiros-mercadores. Entre estes citemos os Folgueiras, os Gaios, os Rodrigues do Lago ou os Mendes de Vasconcelos. Todos reconhecidos cavaleiros fidalgos de actividade imbrincada com a construção naval e o comércio ultramarino. Todos, de igual modo, compradores massivos de propriedades rústicas.

Em segundo lugar, o que de forma impressionista se destaca é a sucessão de actos accionados por um mesmo indivíduo em determinado período de tempo. Isto é, certo piloto ou mercador emerge repentinamente na documentação, sucedendo-se, de seguida, um número consecutivo de actos de compras. Isso ocorre, de forma particularmente notória, com Belchior de Figueiredo, emigrado no Oriente, e titular de uma fortuna imensa aí adquirida, de quem já falámos no capítulo relativo à colonização ultramarina. De retorno à vila, este indivíduo acciona um número muito significativo de actos de compra de bens de raiz, o qual atinge, num curto espaço de tempo, as duas dezenas. Francisco João, piloto, é outro dos nomes destacados. No seu caso, as aquisições são protagonizadas maioritariamente pela sua mulher, pelo que se poderá depreender a sua ausência da vila, decorrente porventura de um acto de emigração ultramarina. Pretende-se com isto dizer que esta aplicação massiva de capital em bens de raiz, nos moldes em que ocorre, de forma emergente e concentrada, sugere a aplicação de "dinheiro fresco", isto é, de capital recentemente adquirido em negócios, porventura ligados a actos de navegação e comércio, atendendo aos profissionais envolvidos. Neste caso, estaríamos por certo perante estratégias de imobilização de capital, através da aplicação de capital móvel em bens de raiz.

Duas questões permanecem, porém, sem resposta, a despeito desta constatação:

1. Esses actos de compra de bens de raiz correspondem, de facto, e no caso de Vila do Conde, a uma mentalidade agrária, que tem pela terra a maior estima e a toma

---

[282] A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 23, fl. 48-53.
[283] Idem, mç. 11. Inventário de bens de Ana Fernandes, fl. 23-29v.

como símbolo exterior de prestígio e segurança social, ou manifesta uma necessidade real de assegurar o abastecimento cerealífero e alimentar das células familiares daqueles que têm capital suficiente para o garantir? Lembremos os problemas, já debatidos, decorrentes da falta de um termo no concelho, que de imediato se reflectem em sérias dificuldades de abastecimento e numa total dependência face a formas de abastecimento exterior, fosse por via marítima ou terrestre.

2. Essa aplicação de capital em bens imóveis, indesmentível à luz dos dados observados, corresponde a que percentagem de ganhos obtidos em negócios ultramarinos e a que parte de fortunas obtidas através da emigração e da colonização ultramarina? Tais investimentos esgotam essas fortunas e capitais, ou correspondem, afinal, a uma percentagem mínima dos mesmos, remanescendo uma fatia considerável para aplicação em negócios?

Como achega à primeira questão é curioso notar que desde finais do século XVI e nas décadas estudadas do século XVII se assiste a uma nítida substituição de compras de propriedades por compras de medidas de pão, entre aquelas accionadas pelos agentes em estudo. Neste caso, o que se adquire é, não o solo, mas parte ou a totalidade da sua produção, não emergindo aqui o investimento como forma de promoção social, nem a concepção da terra como único investimento de mais valia.

Perante esta constatação, inclinamo-nos, pois, a considerar que no caso de parte significativa dos pilotos e mercadores que encontramos a comprar bens rústicos, isso se deve, em grande medida, à necessidade de garantir o auto-abastecimento alimentar, sem que possamos, porém, excluir a possibilidade de a terra ser, também para estes homens, um bem sobremaneira valorizado. Quanto ao grupo daqueles que chamamos de cavaleiros fidalgos, cremos que a questão se posiciona de forma diversa. Estes adquirem, por um lado, propriedades de maior dimensão, com maior frequência e, indiscutivelmente, em número superior às suas necessidades de abastecimento. Encontramo-los, por outro lado, a emprazar, de forma sucessiva, essas mesmas propriedades, pelo que se integram, de forma clara, numa economia agrária, revelando prioridades de investimento que têm a terra como valor essencial.

Quanto à segunda questão levantada, a da representatividade relativa de capitais móveis e de raiz nas fortunas pessoais dos indivíduos que constituem esses grupos, existem três núcleos documentais privilegiadas sobre as quais lançaremos essas indagações: os testamentos, os dotes de casamento e os inventários de bens de raiz, utilizando esporadicamente articulados testamentários para aferir questões concretas. Os resultados apurados consubstanciam-se na exposição que se segue.

Os dados relativos aos testamentos de pilotos, mareantes, familiares de mercadores, cavaleiros mercadores e cavaleiros fidalgos disponíveis à análise, organizam-se no quadro 96. Aí se patenteiam os tipos de bens, não sendo, todavia, possível aferir pesos relativos, já que os testamentos não discriminam, senão parcialmente, os bens de

Quadro 96

Tipologia de bens mencionados em testamentos

Nome	Profissão	Bens de Raiz	Bens Pessoais	Dinheiro e valores (ouro e prata)	Crédito	Embarcações	Escravos	Investimentos Comerciais	Observações
Afonso Luís Belo	Piloto	x	x	x	x	x	x		
Amador Carneiro	Piloto			x	x		x		
Antónia de Oliveira, viúva de António da Costa	Mareante	x	x	x	x		x		
António da Costa	Mareante	x			x				
Baltasar Pires	Piloto	x			x	x			
Belchior Gonçalves Verguinhas	Piloto	x							
Francisca Carneira, viúva de Amador Carneiro	Piloto								Sem bens a registar
Isabel de Oliveira, viúva de Manuel Gonçalves	Piloto				x		x		
Isabel Folgueira, viúva de Estevão Fernandes	Cavaleiro mercador	x		x					
Joana Manuel, viúva de Gaspar Pires o Ouro	Piloto	x	x	x					
João Gonçalves Marinho	Piloto	x							
Luísa Correia, viúva de Francisco Rodrigues Correia	Piloto	x	x	x			x		
Madalena Ramires, filha de Alexandre Ramires	Cavaleiro Mercador	x		x	x		x	x	
Manuel Fernandes de Lima	Cavaleiro Fidalgo	x							
Manuel Mendes de Vasconcelos	Cavaleiro Fidalgo	x			x		x		
Maria da Costa, cônjuge de António Pires	Mareante	x	x		x			x	
Maria Folgueira, viúva de António Francisco do Porto	Cavaleiro Mercador	x							
Miguel Luís	Piloto	x		x		x			
Simão Afonso de Faria	Piloto	x							

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª sr., lv. 2, fl. 153-156; lv. 7, fl. 29-32
B.M.V.C. - Fundo Viscondes de Azevedo. Miscelânea
A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 6, 8, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 22, 23, 25, 26; Col. 2ª, mç. 7; mç. de papéis avulsos.

que os testadores são proprietários, não fazendo geralmente menção aos respectivos valores matriciais. Registe-se, em qualquer dos grupos, a presença constante de bens de raiz, rústicos e urbanos, patente em 84% das ocorrências, a referência a dívidas a cobrar, em 47,3% dos testamentos, e o quantitativo assinalável de escravos entre os bens discriminados, patente em 36,8% dos casos. De notar, ainda, o cômputo de embarcações como componente essencial entre os bens dos pilotos. A menção concreta a dinheiro cunhado e a valores em ouro e prata patenteia-se, por fim, em 42% dos casos, incidindo em particular no grupo dos pilotos, mareantes e mercadores, encontrando-se excluídos, como tal, os representantes do grupo dos cavaleiros fidalgos.

É certo que estas constatações poderão não constituir uma projecção rigorosa da realidade, já que as menções testamentárias não esgotam, necessariamente, todos os bens existentes e integrantes das fortunas dos testadores. De igual modo, a composição tipológica dos dotes de casamento, fornecendo mais uma pista de análise, não projecta também, de forma cabal, a composição de fortunas. A sua análise permite adiantar, porém, as conclusões que se seguem, as quais se destacam dos dados projectados no quadro 97. Aí se torna claro o carácter maioritário das combinações que incluem, em qualquer dos grupos considerados, mas muito particularmente entre os pilotos e mercadores, de forma cumulativa, bens de raiz, dinheiro e bens móveis, identificados estes como "enxoval e peças de casa" (códigos A/B/C do quadro). Note-se, porém, que são também notórias as emergências que excluem desta trilogia os bens de raiz (código B/C), sendo ainda de assinalar a inclusão de escravos (código G), e de embarcações (código D) nos bens dotados por pilotos, e ainda a de letras de câmbio (código E) entre estes e os mercadores, a par da presença de legados ultramarinos (código H), de novo no grupo dos pilotos.

Quadro 97

Composição tipológica dos dotes

Estatutos socio-profissionais	A	A/B	A/B/C	A/C	A/B/D	A/C/D	A/B/C/D	A/B/C/H	A/C/E	A/C/G	A/F	B/C	B/D	B/C/F	B/E	B/F	B/C/D	B/C/G	H
Mareantes		2	5	4	1							4	1						
Mercadores		1	10	1		1					1	6		1	1	1			
Pilotos	3	2	27	5	1	1	1	1	1	1		8			1		1	1	1
Total	**3**	**5**	**42**	**10**	**2**	**2**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**18**	**1**	**1**	**2**		**1**	**1**	**1**

Códigos:
A - Bens de raiz
B - Dinheiro, ouro e prata
C - Enxoval e bens móveis
D - Embarcações
E - Letras, ganhos e interesses
F - Cargos e seus sentimentos
G - Escravos
H - Legados de proveniência ultramarina

Fonte: A.D.P. - Fundo Notarial. V. Conde, 1° cart., 1ª, 2ª, 3ª e 4ª sr., *passim.*

Quadro 98

Distribuição percentual de bens mencionados em inventários de pilotos

Nome	Bens de Raiz	Dinheiro, Ouro e Prata	Crédito	Mobiliário	Bens Pessoais	Embarcações	Escravos	Bens Móveis (Mobiliário/Peças de casa/Escravos/ Embarcações)	Investimentos em Comércio Ultramarino	Total
Simão Afonso de Faria	22,5%	21,3%	4,7%	2,9%		46,8%	1,9%			100%
Isabel Gomes, viúva de Simão Afonso de Faria	24,0%	4,3%	64,8%					6,8%		100%
Ana Gonçalves, mulher de João Gonçalves Marinho	67,2%	7,7%		3,6%	8,9%	12,5%				100%
João Gonçalves Marinho	87,4%	2,8%		6,7%	3,1%					100%
Francisco Rodrigues Correia	36,5%									100%
Luísa Correia, viúva de Francisco Rodrigues Correia	35,5%	22,4%	33,1%	6,0%	0,9%		2,1%			100%
Bartolomeu Jorge	15,1%		34,1%	7,8%					43,1%	100%

Fontes: A.S.C.M.V.C. - Inventários de bens in Col. 1ª, mç. 8, 10, 11, 50.

A reter, deste elenco, o facto de, entre os mareantes, os bens de raiz estarem presentes em 70,6% dos casos, entre os pilotos em 78,1% dos casos e, no dos mercadores, em 60,7% das ocorrências. De notar que na maioria dos casos trata-se de bens de raiz de cariz urbano, constituídos por casas de habitação. Quanto ao peso proporcional assumido por verbas em dinheiro e por bens móveis, os quais incorporam embarcações, escravos, letras de câmbio e legados ultramarinos, as percentagens são, respectivamente, as seguintes: 76,5%, 83,4% e 91,1%, o que prova que em qualquer destes casos a ponderação assumida por bens móveis é inequivocamente superior aquela explícita em bens de raíz.

Os inventários de bens de defuntos constituem, porém, o único instrumento capaz de medir de forma eficaz essas ponderações relativas, já que fazem geralmente corresponder à discriminação dos bens o respectivo valor, atribuído por avaliadores autorizados. O cotejo desses dados, expresso em peso percentual no quadro 98, permite-nos formular algumas constatações.

Em primeiro lugar, o peso dos bens de raiz oscila num longo intervalo, definido entre os 15,1 e os 87,4%, não sendo possível aferir uma situação tipo, que se apresente como média. De notar, porém, uma constante, que se regista sem excepção: o peso dos bens de raiz na totalidade da fortuna varia na ordem inversa do valor total dessa fortuna. O que queremos dizer é que, quanto maior é a fortuna, menor é a percentagem nela assumida pelas propriedades imobiliárias. Tomando os sete inventários estudados, a correspondência referida observa-se de forma invariável. Será esta constatação suficiente para alicerçar a assunção de que quanto maior é o espírito empreendedor e o dinheiro circulante maiores são as posssibilidades de multiplicação de capital, correspondendo a imobilização de dinheiro na aquisição de bens imobiliários a menores possibilidades de enriquecimento por congelamento de capital?

Em segundo lugar, será de notar, a partir da análise do quadro incluso, que o valor total de capital aplicado a crédito pode assumir, no caso destes pilotos e seus familiares, valores e percentagens muito significativas. Note-se que o caso com maior projecção é o de Isabel Gomes, viúva de Simão Afonso de Faria, em que essa percentagem ascende a 64,8% do total dos bens, equivalente a um valor absoluto de 1.665.530 reais[284]. Notório é ainda o caso de Luísa Correia, viúva de Francisco Rodrigues Correia, com um valor de 511.180 reais envolvidos em empréstimos a terceiros, correspondente a 33,1% dos bens inventariados[285]. Poderá esta constatação ser sugestiva do facto de as mulheres, quando gestoras de capital, tenderem a aplicá-lo a crédito? E que tipo de crédito é este? Que níveis de risco e de garantias assume?

Se cotejarmos o caso de Catarina Henriques, solteira, filha de António Henriques, mercador, que aqui utilizaremos como exemplo, cremos poder fornecer

[284] Idem, mç. 8. Inventário de bens de Isabel Gomes.
[285] Idem, mç. 10. Inventário de bens de Luísa Correia.

algumas orientações de resposta. Esta mulher, que vimos já estar ligada ao comércio e ao crédito massivo[286], tem em seu poder, aquando da sua morte, mais de 40 penhores, maioritariamente constituídos por peças de ouro, prata e por pedras preciosas ou semi-preciosas, mas também por valiosas peças de vestuário, correspondentes a outras tantas dívidas de que é credora[287].

Na globalidade, a esses objectos correspondem valores pouco significativos, sendo o mais elevado de 61.600 reais, sem que isso signifique que o montante em crédito lhes fosse absolutamente equivalente. Lembremos que encontrámos já Catarina Henriques a emprestar a uma outra mulher 150.000 reais[288]. A despeito desta constatação, aquilo que se nos afigura é que se tratará de um crédito de pequena ou média escala, em grande parte contraído por outras mulheres, a julgar pelas menções às proprietárias dos bens em depósito, funcionando os penhores como garantia de execução da dívida contraída. Cremos poder aplicar este mesmo modelo ao crédito prestado pelas viúvas de pilotos que acima referenciámos e, somando ocorrências, pensamos poder afirmar que esta é uma actividade privilegiada por elementos femininos dotados de capital móvel superior às suas necessidades familiares. Veja-se, a este propósito, o número de ocorrências em que identificámos, no universo dos registos notariais, mulheres como credoras[289].

De perfil diverso parece ser o crédito prestado por Bartolomeu Jorge, piloto. Do seu inventário de bens destacam-se dívidas a receber, correspondentes a 34,1% do capital inventariado, cujos montantes são, porém, e de forma global, mais elevados do que aqueles que acabámos de referir. Importante, neste último caso, é a referência expressa a capital investido em encomendas envolvidas em actos de comércio ultramarino, uma das quais no valor de 217.900 reais, recebendo-se da outra, de valor não discriminado, um ganho de 30.000 reais[290].

Poderemos extrair do quadro em análise um outro dado, desta feita respeitante ao peso relativo assumido pelas verbas referentes a mobiliário doméstico e a bens de uso pessoal, geralmente constituídos por roupas. De um modo geral, as proporções relativas destas verbas são mínimas em relação ao total, com excepção para os bens de uso pessoal de Ana Fernandes, viúva de João Gonçalves Marinho, que não só corresponde ao maior valor percentual, como ao maior valor absoluto. Este caso corresponde curiosamente a uma das fortunas de menor envergadura e em que o nível de investimento imobiliário é dos mais elevados. Estaremos perante um modelo clássico de investimentos em terras e bens de ostentação pessoal?

Nos restantes casos não se nos afigura poder comprovar qualquer tipo de ostentação, seja em mobiliário doméstico, seja em vestuário. É certo que nos inventários

---

286 Vd. capítulo anterior.
287 A.S.C.M.V.C., Col.1ª, mç. 22. Inventário de bens de Catarina Henriques, fl. 204-206v.
288 Vd. capítulo anterior.
289 Idem.
290 A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 50. Inventário de bens de Bartolomeu Jorge, fl. 216-226.

de Simão Afonso de Faria e de Luísa Correia, viúva de Francisco Rodrigues Correia, nos deparamos com peças de mobiliário de qualidade e valor assinaláveis. Todavia, no total, essas verbas, somadas, não superam os 2,9% do total dos bens no primeiro caso, e os 6% no segundo. Percentagem de igual modo significativa é a inferida a partir dos valores apresentados no inventário de Bartolomeu Jorge, sem que os 7,8% do total correspondam a qualquer significativa sangria de capitais para aplicação em bens de ostentação.

Debrucemo-nos, por fim, nos valores assumidos por embarcações e escravos, os quais são, em número de emergências, pouco significativos nesta amostragem. Quando comparados com o mesmo tipo de menções em testamentos de pilotos, eles revelam-se, nos inventários, menos expressivos. Note-se, porém, o caso específico de Simão Afonso de Faria, em que o total apurado referente a embarcações assume 1.249.000 reais, ou seja, 46,8% do total dos bens. Tais quantitativos são determinados pela venda de uma nau, em Lisboa, a qual atingiu, só por si, o valor de 1.200.000 reais.

Do exposto, quer quanto ao volume total das fortunas, quer quanto ao tipo de bens de que estes homens são proprietários, tomados como índices de estratégias de investimentos, cremos poder configurar o grupo dos pilotos e mercadores como detentores de fortunas muito díspares, mas capazes de atingir montantes significativos, os mais elevados dos quais se situam em intervalos que vão dos 2 aos 4 contos de réis. Em termos de hierarquia de fortunas, e a julgar pelos dados disponíveis em dotes de casamento, testamentos e documentação referente a instituição de capelas na Misericórdia, cremos poder estabelecer uma ordem ascendente que partindo dos mareantes como base da pirâmide, cresce, significativamente em montantes de fortuna no grupo dos pilotos, assumindo, porém, os valores mais elevados no segmento dos mercadores ou mesmo dos cavaleiros mercadores. Esta constatação revela-se não só no universo masculino, mas também no feminino, já que Catarina Henriques, Madalena Ramires e Maria de Barros[291], esta de actividade alicerçada já no século XVII adiantado, configuram três casos de filhas de mercadores cujas fortunas atingem níveis sobremaneira assinaláveis.

Quanto ao tipo de bens e investimentos, cremos não poder provar, para os mesmos segmentos profissionais, mareantes, pilotos e mercadores, da análise feita a partir dos dotes, testamentos e inventários, a existência de uma mentalidade de ostentação ou tendente a uma significativa imobilização imobiliária de capitais. Pelo contrário, a diversidade de bens e o carácter maioritário dos capitais móveis em relação aos de raiz parece ser, de forma inequívoca, o traço mais marcante. Não pudemos, é certo, configurar as mesmas conclusões para o grupo dos cavaleiros mercadores, menos bem documentados no nosso universo de análise, afigurando-se-nos, porém, do que conhecemos dos contratos de compra de propriedades disseminados pelos registos

[291] Cf. respectivos testamentos e inventários de bens in Idem, mç. 22, 39 e 49.

notariais, e do conteúdo de alguns testamentos, que o seu perfil de actuação económica obedece a diversos parâmetros, em que a componente de investimento imobiliário usufrui de um peso bem mais significativo.

Em suma, aquisição de embarcações, compra de escravos, aplicação de dinheiro e crédito e em negócios que envolvam o comércio ultramarino parecem constituir áreas privilegiadas de aplicação de capital, mesmo em fases finais dos ciclos vitais dos indivíduos analisados, ainda que a vertente imobiliária, nas suas duas componentes, rústica e urbana, não se encontre de modo algum ausente das suas prioridades de investimento, sem que isso corresponda, na globalidade dos casos analisados, a qualquer sangria de capitais móveis e a qualquer desvio significativo das áreas primeiras de investimento, centradas em percursos e em negócios marítimos e ultramarinos.

CAPÍTULO 5

QUOTIDIANO

5.1. Cultura Material

Se a dinâmica subjacente à projecção ultramarina das gentes de Vila do Conde introduz, na vivência interna, implicações em termos de urbanismo e de monumentalidade, demografia e estruturas de família, e nos comportamentos e estruturas sociais, a ela não pode ficar imune a própria cultura material. Com efeito, se os padrões artísticos de outros mundos, nomeadamente da civilização oriental, se projectam nas expressões monumentais, de que é exemplo saliente a Capela do Socorro, fundada por Gaspar Manuel, piloto da carreira da Índia, e se os numerosos escravos aí integrados remetem, pelas suas feições e cor da pele, para universos ultramarinos ainda mais vastos, como o asiático e o africano, a convivência com referentes materiais desses outros espaços, altamente apelativos por critérios estéticos e pela qualidade de madeiras, de tecidos, e de expressões plásticas, com que se confrontraram muitos dos agentes da vila nos seus itinerários ultramarinos, não poderiam deixar de inculcar marcas na cultura material.

Diagnosticar, com rigor, a verdadeira extensão desse fenómeno não é tarefa que possamos levar a cabo com convincente eficácia. Em alternativa, poder-se-á, no entanto, inventariar, ainda que numa simples listagem de ocorrências, alguns reflexos dessa realidade. Para levar a cabo essa incumbência, de resultados necessariamente fragmentários e lacunares, servimo-nos, essencialmente, de três tipos de fontes: os actos de comércio protagonizados por gentes da vila, os testamentos e os inventários de bens.

Os primeiros, que já estudámos, remetem-nos para o contacto com determinados produtos, os quais, ainda que aí sejam citados como bens de transacção, não deixariam de ser utilizados no universo interno, quer como produtos de consumo, nomeadamente alimentar, quer como artefactos industriais, artísticos e ornamentais. Referimo-nos, em primeiro lugar, aos produtos tintureiros, abundantemente utilizados pela indústria têxtil[292]. O pastel, o anil e o açafrão encontram-se entre os principais, e a sua utilização na vila, como em todo o país, é facto, não documentado, mas presumível. O algodão, matéria prima estimada pela mesma indústria, componente essencial das cargas provenientes do Brasil, destaca-se entre os produtos de acessibilidade garantida pelas novas rotas de navegação.

Referimo-nos, em segundo lugar, às especiarias. A pimenta, a canela, a mostarda e o açucar têm, neste domínio, lugar essencial. A própria integração de mareantes de Vila do Conde nas armadas régias que percorrem a Rota do Cabo asseguram-lhes parcelas de especiarias orientais, as quais, sendo maioritariamente vendidas em Lisboa, na Casa da Índia, não deixariam de chegar à vila de que eram naturais esses homens. O açúcar, produto nuclear da muito frequentada Rota do Brasil,

---

292 A exposição que se segue baseia-se no elenco de produtos ultramarinos de comprovada transacção por gentes de Vila do Conde, cuja discriminação fizemos no apêndice A.38.

introduz, na vila, como em toda a Europa, inevitáveis alterações nos hábitos alimentares e uma verdadeira "revolução" nas ementas e no paladar ocidental. A própria doação anual do rei ao Mosteiro de Stª Clara de dez toneladas de açúcar, prática de resto extensiva a numerosas outras instituições monásticas do reino, estará, por certo, na base do desenvolvimento da doçaria conventual de que os ainda agora célebres pastéis de Stª Clara dão prova. Não excluímos, porém, a possibilidade de parte desse montante poder ser vendido para se obter numerário.

De igual modo identificadas como produtos enviados a gentes de Vila do Conde e eventualmente por elas transaccionadas encontram-se as pedras preciosas de origem oriental, os rubis, os cristais, as semeanas, a par de um outro produto não menos valioso, o almíscar, perfume de elevadíssimo valor, tratado como um verdadeiro tesouro, atendendo aos altos valores que atinge nos mercados ocidentais.

Não poderíamos, por fim, esquecer as sedas, as porcelanas, as tapeçarias, produtos que vimos, de igual modo, a ser comercializados por gentes da vila. Serão estes, a par das madeiras exóticas e do mobiliário oriental, aqueles que encontraremos registados nos dois outros corpos documentais referidos, testamentos e inventários de bens. Afirmamos, antes de mais, a sua valorização social e económica, a qual explica o facto de serem sobremaneira apetecidos, a ponto de serem disputados em partilhas de bens. Dois exemplos consubstanciam o que afirmamos. Num inventário de bens declara-se que "... *o embargante não escolheo peças alguas das que inventariarão e só pediu aos louvados lhe corcasem em seu monte hum de dous catres da India que havia* ..." [293]. No mesmo processo declara-se, num outro passo que determinada pessoa "... *ficou com as melhores peças do inventario como forão a colcha de montaria alcatifa da India e polvilhão della*..."[294]. Note-se que, sintomaticamente, a avaliação dessas peças, em particular das tapeçarias orientais, fora feita por um João Francisco Figueira, para isso destacado por ser homem que navegara para a Índia muitas vezes, sendo perito nessa matéria[295].

Dos levantamentos efectuados será de destacar, em primeiro lugar, o facto de todos os inventários de bens de pilotos incluirem, entre as peças discriminadas, algumas provindas do Oriente; e, em segundo lugar, que esse tipo de artefactos se vulgariza em utilizações diversificadas que abrangem diversas áreas do quotidiano. O elenco que de seguida apresentamos prova o que dizemos.

Entre os bens que pertenceram a Antónia de Oliveira, mulher de um mareante e mercador encontra-se, após a sua morte, uma colcha da China, avaliada em 8.000 reais e um colchão com lã das Canárias[296]. Maria da Costa deixa à Misericórdia, entre muitos outros bens que constituiam o seu legado, duas cadeiras da Índia e um saleiro de

---

293 A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 48, fl. 75.
294 Ibidem, fl. 75v.
295 Ibidem, fl. 80v.
296 Idem, mç. 25, s/f.

porcelana da mesma procedência oriental[297]. Entre os bens inventariados de João Gonçalves Marinho, piloto, encontra-se um catre da Índia, duas caixas, entenda-se, arcas, da mesma proveniência e quatro gamelas de S. Tomé[298]. Entre os muitos bens inventariados após a morte de Manuel Barbosa de Sá, deparamo-nos com um pavilhão, uma colcha de montaria lavrada, uma tapeçaria de seda, duas arcas grandes, um catre, a par de meia dúzia de pratos, bens que se diz serem procedentes da Índia[299].

Mais dilatado em número e tipo de referências a bens de proveniência ultramarina de uso quotidiano é o inventário feito por morte de Catarina Henriques, filha de mercador. As referências aí patentes vão desde as pedras preciosas ou semi-preciosas, aos têxteis, à louça e ao próprio mobiliário. São sem dúvida os têxteis, agrupando roupa de uso pessoal e de uso doméstico, aqueles que integram um maior número de menções. Entre as pedras semi-preciosas deparamo-nos com três referências a jaspes, estremados a ouro ou prata, e a corais, os quais, como se sabe, tanto podem proceder do atlântico, como dos mares orientais. Os valores em que estão cotados revelam bem o apreço dado a essas pedras no espaço continental[300].

Nos têxteis, destaque-se a referência a uma toalha da Índia e, entre as roupas de uso, sublinhem-se as múltiplas menções a mantilhas e gibões de damasco. Remetendo para outros espaços ultramarinos que não orientais, e referenciando materiais de menor valor, citem-se dois panos de S. Tomé, listados, um de Angola, e vários outros que se dizem ser mouriscos. A culminar o enunciado refiramos uma multiplicidade de peças de pano de uso doméstido, lavradas a fio anil, o que confirma a extensa utilização e valorização deste produto tintureiro[301]. Por fim, este vasto enxoval guarda-se em três arcas grandes e uma pequena[302], todas da Índia.

A mesma variedade, dispersa por peças de mobiliário, roupa de casa e de uso pessoal e loiças encontra-se entre os bens que ficaram por morte de Luísa Correia, viúva de Francisco Rodrigues Correia, piloto da carreira da Índia. Foi esta ligação à Rota do Cabo que determinou, por certo, o vasto rol de bens com procedência oriental, o qual é, sem dúvida, o mais longo de todos os compulsados. Tornar-se-ia fastidioso, por extenso, o desfilar de toalhas, colchas, pavilhões e panos que se diz serem procedentes do Oriente indiano. No total, contam-se sete menções desta natureza, para além de uma outra a um toucado de pano da Índia. Também a lista de mobiliário é extensa, contando com um leito, um catre, três arcas grandes e uma pequena, três cadeiras de espalda e uma pequena, um cofre, para além de duas esteiras. Dois vasos, porventura da China, e vinte tigelas de

---

297 Idem, mç. 17, s/f.
298 Idem, mç. 11. Inventário de bens, fl. 9v. a 12 v.
299 Idem, mç. 48. Inventário de bens de Manuel Barbosa de Sá, fl. 30v.- 36.
300 Idem, mç. 39. Inventário de bens, fl. 3-5.
301 Ibidem, fl. 6-12.
302 Ibidem, fl. 5v.

porcelana completam as referências que pudemos compulsar. O elenco não se esgota, porém, no Oriente, embora este referente civilizacional seja claramente dominante e porventura determinante no contexto deste lar. Aí encontramos também a inventariação de fusos de pau brasil[303].

Simão Afonso de Faria, também ele piloto, conta, entre os seus bens, com um catre e uma alcatifa, leia-se tapeçaria, que se diz ser da Índia[304]. Por fim, remetendo para a utilização, já não doméstica ou pessoal, mas pública, deste tipo de artefactos, refira-se que entre os bens deixados à Misericórdia por Antónia Machada de Castro, mulher de João Carneiro se encontra "... *hum pavilham de corte da India que a defuncta custumava emprestar pera cobrir a imagem de Christo dos passos ...*" [305].

Anotemos, por fim, por invulgar, a notícia, contida num processo da Inquisição, de que uma cristã nova da vila, em desespero pela sua situação de cativeiro, opta pelo enforcamento, o qual ocorre recorrendo a uma toalha de pano da Índia: "... *Gracia de Medeiros christãa nova viuva de Vila do Conde estava enforcada vestida com sua saia e gibão e dependurada por huma toalha que parecia de pano da India ...*"[306].

Neste elenco predominam, de forma notória, menções a peças prodecentes "da Índia", topónimo que sabemos ser sinónimo de Oriente na economia mental quinhentista. Esta designação genérica deverá, porém, aplicar-se a áreas mais dilatadas, as quais incluem a China como espaço de referência nuclear. Isto é particularmente válido no caso das tapeçarias e das porcelanas.

Fazendo um corte cronológico, e apresentando agora o enunciado contido num testamento redigido em 1721, o de Maria de Barros, mulher solteira e de grande fortuna , deparamo-nos com a menção a uma caixa da Índia, a par de um bufete de pau de Jacarandá e a meia dúzia de tamboretes de couros do Brasil[307]. A exploração mais intensa do espaço colonial brasileiro, a qual passa a transcender o açucar, o algodão e o pau brasil, evidencia-se, com clareza, neste documento, pela introdução de referentes da civilização material brasileira no espaço continental.

Se o contacto com outras civilizações, e a adesão à qualidade dos materiais ou aos valores estéticos desses espaços diversos, conduz à introdução, no quotidiano da vila, de elementos de uso pessoal, doméstico e público que marcam, de forma permanente, a sua cultura material, a vivência de outras realidades ligadas à experiência ultramarina, como são as navegações e os riscos a elas inerentes, de intempérie ou corso, marcam de forma indelével práticas de devoção e de piedade, de que em seguida falaremos.

---

303 Idem, mç. 10, fl. 147 e 206v.-211v.
304 Idem, mç. 8, Inventário de bens de Simão Afonso, fl. 15-16v.
305 Idem - Lv. 2° de Registos, fl. 179v.
306 A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra, proc. 8026, fl. 5.
307 A.S.C.M.V.C., Col. 2ª, mç. 12. Testamento de Maria de Barros, fl. 3-3v.

5.2. Práticas de devoção, medos e bruxaria

A experiência única das navegações cria, de facto, um sentido de corpo que congrega todos os que nela participam e conduz à constituição de associações profissionais, cujas práticas se projectam também no domínio da religião. Referimo-nos, naturalmente, às confrarias dos mareantes, congregantes de todos aqueles que participam, não das actividades marítimas em geral (lembremos que os pescadores constituem, geralmente, irmandades próprias), mas da navegação em si, incluindo capitães, pilotos, mestres e marinheiros nos seus diversos escalonamentos de carreiras.

Não acedemos, lamentavelmente, a nenhuma documentação produzida pela confraria dos mareantes de Vila do Conde, chamada do Corpo Santo ou de Nª Srª da Guia, ou Boa Viagem, com excepção dos autos judiciais de 1692, despoletados em torno da capela dos mareantes, edificada na igreja matriz, a que já nos referimos. Compromissos, livros de admissão de irmãos, cadernos contributivos, recenseamentos por categorias profissionais, livros de registo geral, livros de aquisição e gestão de património, tudo parece ter desaparecido na voragem dos tempos ou estar esquecido nas mãos de algum eventual anónimo. Sendo esta uma perda insubstituível, fica-nos, para cotejo, o que conhecemos de confrarias congéneres, cuja documentação, bafejada por melhor sorte, se conserva ainda com fundos relativos aos tempos que procuramos estudar. Citemos, pela proximidade espacial, os exemplos das Confrarias dos Mareantes de S. Pedro de Miragaia[308], de Viana[309] ou ainda de Matosinhos, conservando esta, porém, documentação apenas para períodos subsequentes ao que estudamos. A publicação de fundos documentais da "Universidad de Mareantes" de Sevilha fornece-nos outro ponto de comparação, desta feita para o espaço espanhol[310].

Da confraria dos mareantes de Vila do Conde não sabemos sequer a data de fundação, a qual é, porém, necessariamente anterior ao ano de 1537, altura em que D. João III confirma a prévia deliberação da Irmandade no sentido de veicular 0,5% de todos os ganhos dos seus membros para as suas despesas[311]. Sabe-se ainda que esta seria, num primeiro momento, apenas de invocação do Corpo Santo, tendo, numa data subsequente a 1538, anexado também a confraria de Nª Srª da Boa Viagem, do mesmo modo que antes de 1690 teria aderido à arquiconfraria da caridade sediada na cidade de Roma. Isso mesmo se depreende dos autos judiciais citados, onde se explicita: " *Correndo os tempos se conservou sempre em aumento a confraria do Corpo Santo acrescentando o culto e*

---

308 Vd. o trabalho realizado por BARROS, Amândio Jorge Morais - *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV*, Porto, 1991, (dissert. de mestrado polic.)

309 Vejam-se os trabalhos sobre ela publicados por Manuel António Fernandes Moreira, em particular *Os mareantes de Viana e a construção da atlantidade*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1995, pp. 93-174.

310 Vd. *Actas de la Universidad de Mareantes. Estudio preliminar por Luis Navarro Garcia. Transcription por Maria del Carmen Borrego Plá*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1972.

311 A.N.T.T. - Chanc. D. João III, lv. 23, fl. 26. Esta matéria foi já abordada no capítulo referente ao urbanismo.

ornato da capela e ofícios Divinos entanto que crescendo cada dia o fervor da devoção, uniram à mesma confraria a de Nossa Senhora da Boa Viagem, estabelecendo obrigações de missas semanárias que os beneficiados da igreja celebram pelos confrades, e chegou a tanto que a sua petição, os senhores deputados da bula da comunicação da Santa e venerável Arquiconfraria da caridade da cidade de Roma, uniram esta como membro à dita Arquiconfraria para puder gozar das indulgências, privilégios, graças e imunidades de que ela goza ..."[312].

Os objectivos deste tipo de irmandades são conhecidos, e os da de Vila do Conde em nada deveriam ser diversos. A ela caberiam, por certo, obrigações análogas a todas quantas conhecemos para as restantes do mesmo ramo: a caritativa e a religiosa. Entre a primeira insere-se a assistência prestada aos seus confrades, em caso de necessidade ou má sorte, mas também a pobres e peregrinos[313]. Da sua vocação eminentemente religiosa decorre o culto prestado aos seus santos patronos, através de celebrações litúrgicas festivas e da organização de procissões, a par da representação da irmandade em outras, organizadas por instituições, civis ou religiosas, em que a sua presença fosse requerida. A organização de funerais e a celebração de sufrágios pelos irmãos defuntos são ainda obrigações decorrentes dessa vocação religiosa, básica neste tipo de congregações[314].

Ainda que eventualmente não declaradas em estatutos como funções primordiais, outras emergem, porém, com um significado igualmente avultado. A de organizar e representar os grupos profissionais que congregavam contam-se entre as principais. Se bem que os seus objectivos não se confundam com os das corporações de mesteres, o facto é que a circunstância de a confraria reunir periodicamente os seus membros e viabilizar a existência de autoridades por eles eleitas, as quais, enquanto tal, assumem a representação jurídica de todo o grupo, confere-lhe condições privilegiadas para fazer destas associações legais instituições representativas dos interessses dos profissionais que congregam[315].

Aquilo que, em particular, importa registar é o próprio significado da criação de uma irmandade de homens do mar nas primeiras décadas do século XVI, ou eventualmente mesmo em finais do século XV. Na verdade, a sua constituição revela,

---

312 "Registo de uns autos processados no juízo geral desta vila sobre o assento do retábulo de Nossa Senhora da Boa Viagem e Corpo Santo e mudança dele" . A.M.V.C. - Lv. 127, fls. 227-234, publ. SANTOS, Monteiro dos - *A "Capela dos Mareantes" na Igreja Matriz de Vila do Conde. Novos dados históricos*. "loc. cit.", p. 56.

313 Vd., a este propósito, o que diz da confraria dos mareantes de Viana, MOREIRA, Manuel António Fernandes -*Os mareantes de Viana...*, p. 97.

314 Na confraria vianesa essa obrigação estendia-se aos funerais e aos sufrágios de todos os marítimos de Viana, onde quer que o óbito ocorresse, bem como aos marítimos estranhos à comunidade que falecessem no concelho, nomeadamente os náufragos (Cf. MOREIRA, António Manuel Fernandes - *Os mareantes de Viana...*, p. 101). Desconhecemos se a mesma extensão cabia à irmandade vilacondense.

315 Assim acontece com a confraria dos mareantes de Sevilha, a qual cultiva claramente a atribuição de fazer valer os interesses dos mareantes da Carreira das Índias face à Casa da Contratação e perante o rei e o Conselho das Índias (cf. GARCIA, Luis Navarro - *Actas de la Universidad de Mareantes*, p. XIX).

quer a projecção numérica desses mesmos profissionais na localidade em estudo, quer a sua estruturação interna, quer ainda a disponibilidade financeira para assegurar o funcionamento de tal estrutura de enquadramento profissional. Por outro lado, o espírito de corpo e a assunção do sentido de pertença a uma associação que venera um ou mais santos patronos, no caso vertente o Corpo Santo e Nª Srª da Boa Viagem, reflectem-se, desde logo, no facto de esses referentes hagiográficos se apresentarem entre os preferidos para a nomeação das suas embarcações[316]. A própria construção da capela dos mareantes na igreja matriz, iniciativa de 1538 que se conclui em 1542, se, por um lado, projecta para o exterior a individualidade e o corporativismo de um grupo profissional, evidencia, por outro lado, o seu poder económico e a sua projecção social.

Idêntica lógica assiste também à edificação da Capela do Socorro, num promontório sobranceiro ao rio Ave, por iniciativa de Gaspar Manuel, piloto da carreira da Índia. A autorização apostólica para a sua erecção, de 24 de Março de 1599, notifica também os motivos que a ela subjazem: "... *fazemos saber que Gaspar Manoel e Barbara Ferreira d'Almeida sua molher moradores em Villa do Conde deste nosso arcebispado nos fizerão petição dizendo que elles por sua devação querião fazer huma igreja de Nossa Senhora de Boa Viagem na dita villa a Torre (...) por ser lugar mais decente com obrigação de certas missas* ..." [317]. É, de resto, sintomático que nos deparemos, de novo, com Nossa Senhora do Socorro ou da Boa Viagem como referente hagiográfico de invocação.

Se estas são manifestações públicas de actos de devoção e de piedade com inegáveis projecções sociais, outras manifestam atitudes espirituais de pendor mais intimista, como ocorre com os *ex-votos*, tábuas votivas que na sua vertente marítima evocam milagres ocorridos no decurso de viagens e, muito em particular, os ligados a tempestades e a naufrágios. Este tipo de manifestação devocional, profusamente documentada em todo o país, mormente na costa de Entre-Douro-e-Minho, revelada em frequentes exposições temáticas[318] e objecto de análises múltiplas, quer do ponto de vista da história da arte, quer da história da espiritualidade[319], marca por certo presença desde

---

316 Vd. II. A. 2.3.

317 A.S.Braga - Registo Geral, lv. 6, fl. 271-271v.

318 Citem-se, entre outros, os seguintes catálogos e inventários: *Exposição de ex-votos. Catálogo*, org. Comissão Municipal de Turismo de Matosinhos, Julho 1960; *Exposição de ex-votos marítimos. Catálogo*, org. Comissão Municipal de Turismo de Matosinhos, Junho 1963; *Exposição de tábuas votivas marítimas de Vila do Conde e Azurara. Catálogo*, introd. A. Monteiro dos Santos, org. Comissão de culto da Capela de Nª Srª do Socorro, 24 de Agosto a 5 de Setembro de 1993; *Exposição de tábuas votivas de Vila do Conde e seu concelho. Catálogo*, introd. Agostinho Araújo, org. Secção Cultural do Ginásio Club Vilacondense, 17 a 25 de Julho de 1978; SMITH, Robert C. - *Pinturas de ex-votos existentes em Matosinhos e outros santuários de Portugal*, Matosinhos, Câmara Municipal, 1966.

319 Vd., entre outros, CHAVES, Luís - *A arte popular. Aspectos do problema*, Porto, Portucalense Editora, 1943, pp. 100-108; Idem - *Na arte popular dos ex-votos*, Guimarães, 1970 (Separata da "Revista de Guimarães", vol. LXXX, 1970); MATTOS, Armando de - *"Ex-voto", "painel de milagre" ou "tábua votiva"*? "Douro Litoral. Boletim da Comissão Provincial de Etnografia e História", Porto, 6ª Série, vol. VII, 1947, pp. 38-39; SMITH, Robert C. - *Ex-votos painting of the late 18th. century*. "The Journal of the American Portuguese Cultural Society", vol. I, nº 2, 1967, pp. 21-30.

os tempos que estudamos, em que os perigos de naufrágios e de ataques de corso se revelavam como realidades constantes daqueles que viviam as navegações como experiência quotidiana. Não conhecemos, porém, no respeitante ao século XVI, seja para o concreto espaço de Vila do Conde[320], seja para o do reino[321], ou mesmo para o espaço francês[322], vestígios materiais desse particular tipo de devoção, avultando estes, no entanto, em finais do século XVII e no século XVIII, como comprovam as exposições que lhe foram dedicadas. A não identificação de registos para períodos anteriores poderá dever-se, contudo, ao carácter perecível do material em que esses votos eram inscritos, mais do que à sua efectiva inexistência.

A provar esta possibilidade está o painel gratulatório, em azulejos, colocado por Tomé Pires Miela, piloto, na referida capela dos mareantes da igreja matriz de Vila do Conde, o qual manifesta uma clara similitude intencional com os painéis votivos, sem todavia com eles se identificar plenamente, já que estes têm a particularidade de narrarem milagres e desventuras ocorridos no decurso de viagens marítimas. Os referidos azulejos, assim como o apainelamento, com o mesmo material, da dita capela consubstancia, afinal, o pagamento de uma promessa prévia à prossecução de uma viagem ultramarina. Em dois painéis são representados Nª Srª da Boa Viagem e o Corpo Santo, sob os quais, respectivamente, se inscreve o seguinte: "*Fazendo-me Nossa Senhora da Boa Viagem mercê de levar e trazer a salvamento meu filho João Peres Velho nesta viagem que vai fazer na nau Jesus Maria, prometo de lhe mandar fazer de azulejo a sua capela* " e "*Partiu desta vila para Angola no ano de mil e seiscentos e vinte e seis anos. Esta promessa fez a Nossa Senhora da Boa Viagem Tome Peres Miela* ".

Outras manifestações, que pressupõem uma mais dedicada prática devocional e de piedade pelos que ficam, em períodos de viagem e de ausências masculinas, depreendem-se da vivência histórica epocal e encontram-se testemunhadas por outras vias. Invoquemos, a título ilustrativo, o testemunho de um processo inquisitorial. Declara uma das testemunha de um auto de 1542: " ... *e ella testemunha as insinou algumas devações antre as quais foy que mandasem dizer cinquo missas a homra de Nosa Senhora por estar fora o marido da mais velha e ellas as mandaram dizer* ..."[323]. Este enunciado remete-nos, de forma indiscutível, para a circunstância de as ausências masculinas se

---

320 Vd. catálogos de exposições de ex-votos de Vila do Conde e seu concelho atrás citados, nos quais as referências expressas não remontam senão aos finais do século XVII.

321 A comprová-lo estão, entre outros, os seguintes levantamentos, que contemplam manifestações votivas de todo o país: CHAVES, Luís - *Ex-votos do Museu Etnológico Português. Catálogo descritivo*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1915 (Separata de "O Archeologo Portuguez", vol. XIX-XX); *Ex voto. Painéis votivos do rio, do mar e do além-mar (Primeira exposição nacional de painéis votivos do rio, do mar e do além-mar. Museu da Marinha, Maio a Setembro de 1983)*, Lisboa, Ed. Museu da Marinha, (1983). A única referência do século XVI aqui feita é a referente ao painel de azulejos, de que falaremos, patente na Capela dos Mareantes da igreja matriz de Vila do Conde, o qual não é, em essência, um *ex-voto*.

322 Vd. BOULLET, F. e C. - *Ex-voto marins*, s.l., Editions Maritimes et d'Outre-Mer, (1986).

323 A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra, proc. 3821, fl. 27.

constituirem em condicionantes de práticas de devoção, de que ressalta, neste evento concreto, uma particular inclinação para o culto mariano.

Para além destas manifestações, pontuais, que emergem da pesquisa documental como expressão de uma piedade exarcerbada pelas contingências das viagens, não definimos, no essencial, nenhum perfil específico de espiritualidade próprio destes grupos socioprofissionais. No que se refere às invocações contidas nos seus testamentos, constata-se que estes não se afastam, no essencial, das linhas de força que marcam as práticas e orientações espirituais desta época. Neles são, na verdade, maioritárias as invocações à Virgem Maria e a Cristo Redentor, tendência que em nada diverge de uma espiritualidade mariana e cristocêntrica dinamizada em particular desde o Concílio de Trento.

A prática da instituição de capelas poderá constituir um outro indicador a avaliar. Nesse domínio constatamos que o segmento profissional de pilotos e mareantes se apresenta como maioritário. No universo das capelas inventariadas entre o início do século XVI e datas próximas de 1640, esses dois grupos assumem 18,4% da totalidade dos casos, mas ascendem a 40%, quando consideradas apenas as ocorrências com menção de profissões. Do mesmo modo, somam pilotos e mareantes 84,6% do número dos que se apresentam como cônjuges de instituidoras de capelas cuja profissão é mencionada.

Esta nítida prevalência profissional decorre, todavia, e ao que cremos, mais de fenómenos demográficos e sociais, do que de práticas espirituais. O que queremos dizer é que a circunstância de muitas dessas famílias se desagregarem sem descendência, por um lado, e a constatação de que, em Vila do Conde, grande parte das fortunas mais significativas eram pertença desse grupo, já por si maioritário na estrutura social da vila, condicionam essa realidade, mais do que qualquer específica manifestação de espiritualidade. Ao que cremos, neste, como noutros domínios, estes "homens do mar" inserem-se numa estrutura mental comum, da qual eles não se destacam, nem se diferenciam de forma notória.

O mesmo se diga de algumas das suas opções sociais, mormente as que se articulam com os destinos religosos projectados para membros da descendência de homens do mar e de mercadores. Com efeito, pudemos compulsar alguns exemplos, que não documentam senão uma franja minoritária do número de navegadores recenseados, cujos filhos e filhas seguem a carreira eclesiástica. Apontámos já, oportunamente, o caso de Gaspar de Santiago, piloto destacado pelo dinamismo investido nas navegações e nos negócios ultramarinos, de cuja descendência saem dois representantes eclesiásticos, Francisco de Santiago, capelão da Misericórdia da vila e Fr. Mauro de Santiago, frade beneditino. Citámos, ainda, o caso de Brás Esteves, mercador, de quem conhecemos um filho e um enteado, Manuel Alvares Lobo, padre secular, e João Luís Barbosa, cónego na

Sé de Malaca, filho de Manuel Monteiro, piloto, ambos sintomaticamente associados, a despeito das suas vocações religiosas, ao comércio ultramarino[324].

Anotemos, agora, dois outros casos de pilotos destacados, Gaspar Manuel e Bartolomeu Jorge, cuja descendência feminina se encontra maioritariamente integrada em instituições religiosas. No caso do primeiro, sabemos que duas das suas três filhas, Maria e Úrsula são freiras no Convento de Stª Clara, conhecidas como Maria de S. José e Úrsula de Jesus[325]. Apenas Feliciana escapa a este destino, vindo a casar, em 1622, com Francisco do Couto de Azevedo, cavaleiro do hábito de Santiago[326]. Quanto ao segundo, dos cinco filhos identificados aquando da sua morte, duas filhas, Mónica de S. Boaventura e Maria de S. Luís, são freiras professas no Mosteiro da Madre de Deus de Monchique. Uma terceira filha, Catarina Machada de Araújo, é casada com Agostinho de Vilas Boas e, dos filhos, António Machado Vilas Boas era estudante de Cânones na Universidade de Coimbra, contando Martinho apenas nove anos de idade à data do falecimento do pai[327].

Cremos dever dar a estas opções um significado social, ou mesmo económico, enquanto estratégia de orientação de bens e fortunas, mais do que um significado devocional, enquanto manifestação de um particular tipo de espiritualidade. São consabidas as razões que no Antigo Regime assistem à entrada em religião de filhos de famílias social ou economicamente destacadas na sua comunidade, e não cremos que estes casos devam ser tomados como excepcionais no contexto coevo.

Excepcional afigura-se-nos ser a postura de Afonso Luís Belo, piloto que em seu testamento, de 1565, afirma legar o seu terço de alma a sua mulher, "... *pera que ho coma he beba he faça delle ho que quiser he per ben tiver como coysa sua sem ser obrigada a me fazer mais per minha allma do que quiser de sua vontade livre sem obrigação de dar conta a residio secullar digo nem eccllesiatiquo nem a Igreja...*"[328]. Este articulado é, já o dissemos, expressivo em termos de espiritualidade, revelando uma atitude de certo modo antieclesiástica e uma postura inclinada a uma certa materialidade, mais favorável a uma administração temporal dos bens que deixa ao arbítrio de sua mulher, do que valorativa de qualquer vinculação religioso-institucional que tornasse legatária privilegiada, para aplicação de sugfrágios por sua alma.

Esta não é, porém, uma emergência isolada, já que em 1566 João Pires Moreno, igualmente piloto, em testamento conjunto com sua mulher define uma postura semelhante. Perante a falta de descendentes forçados estipulam, em reciprocidade, o

---

324 Veja-se o que sobre eles dissemos in II.A.3.3.

325 Cf. carta de sentença de partilhas, de 1620, efectuadas por morte de Bárbara Ferreira de Almeida, viúva de Gaspar Manuel. A.N.T.T. - Conv. Stª Clara V. Conde, cx. 38, mç. 9, s/n., s/f.

326 A.D.P. - Fundo Paroquial. V. Conde. Casamentos, lv. 1, fl. 220. Assento de 18 de Setembro de 1622.

327 A.S.C.M.V.C. - Col. 1ª, mç. 50, fl. 216-217.

328 A.D.P.- Fundo Notarial, 1º cart., 1ª sr., lv. 2, fl. 153.

seguinte : " *...ordenarão como ordenarão por herdeiro hum ao outro he outro ao outro de todos seus bens moves he raiz avidos he por aver [...] por morte de qualquer delles que primeiro fallecer ho outro aja todos seus bens inteiramente sem obrigação de nam dispenderem por sua allma cousa alguma per que de todo faziam pura he irevogavel doação hum ao outro he outro ao outro he se deixavão as partes suas asi sem juizes de resydos nem outra qualquer justiça poder entender con ho que asy vivo fiquar he esta doação fazião asi da terça de sua allma como dos mais bens que lhe lhes pertenserem he o fazião por o asi sentirem por descareguo de suas consciencias ...*"[329].

Estas emergências, ainda que expressivas de uma postura algo diversa no que se refere às estipulações em torno dos legados de alma e da superintendência de estruturas eclesiásticas e seculares na vinculação de bens por morte de um dos cônjuges, não inverte, porém, de forma decisiva, o sentido assumido pelas tendências prevalecentes em termos de manifestações de espiritualidade. Estas parecem ser, perante a vida e os perigos inerentes à vivência marítima, como perante a morte, típicas de um tempo, próprias de uma sociedade, mais do que específicas de um particular grupo profissional. É que os homens do mar que estudamos partilham, afinal, de uma mesma psicologia colectiva, conceito que aqui usamos segundo a mais clássica conceptologia da história das mentalidades elaborada pela escola historiográfica francesa dos *Annales*, em que sobressaem os nomes e os trabalhos de Lucien Febvre, Philippe Ariés, Michel Vovelle ou Jean Louis Fandrin.

Neste domínio, o da devoção e piedade, estes homens, condicionados pelas mesmas utensilagens mentais, pelos mesmos esquemas inconscientes e princípios interiorizados, partilhando de aspirações, receios, expectativas e comportamentos generalizados, balizados pelos mesmos contextos normativos, não parecem destacar-se das manifestações próprias do seu tempo. A existir uma especificidade saliente nos comportamentos e nas atitudes perante a religião e a prática religiosa que conceda a este grupo socioprofissional qualquer individualidade, decorrente de uma particular apropriação mental da vivência marítima, o nosso trabalho não a conseguiu captar.

Aquilo que se nos impõe como conclusão é que, do mesmo modo que François Rabelais, não podia, no dizer de Lucien Febvre[330], descrer, limitado que estava pelo contexto espiritual e pela utensilagem mental de que dispunha no seu tempo, também pilotos e mareantes, mestres e mercadores, bem como as respectivas famílias, não se afastam, na sua vivência específica, a da experiência das navegações e da vivência ultramarina, dos padrões de comportamento comuns e próprios do seu tempo.

Do mesmo modo, também em momentos de incerteza, e em situações de angústia suscitadas pelas ausências prolongadas, pelo receio de uma morte efectiva, mas

---

329 Idem, lv. 3, fl. 150-150v.

330 Referimo-nos à questão debatida na obra de FEBVRE, Lucien - *Le probléme de l'incroyance au 16éme siécle. La religion de Rabelais*, Paris, 1968.

não confirmada, ou pela suspeita da existência de uma segunda estrutura familiar que levasse alguns dos nossos protagonistas a abandonar, sem recursos, as suas famílias no reino, se mobilizam procedimentos penalizados pela doutrina e pela justiça eclesiástica, embora vulgarizados no tempo. Referimo-nos às práticas divinatórias, identificadas como manifestações de feitiçaria. Se não conhecemos, para o século XVI e para o específico espaço de Vila do Conde, nenhuma prova concreta dessas práticas, cremos ser lícita a mais que suspeição da sua existência, confirmada por um registo posterior, de 1702, inscrito sob a forma de denúncia no Caderno do Promotor do Tribunal da Inquisição de Coimbra. Trata-se de uma acusação, imputada a Inácia Machada, de Vila do Conde, a qual tinha sido solicitada para adivinhar se era vivo ou morto um homem que embarcara para o Brasil, para o Maranhão, e do qual não se conheciam notícias[331].

Ainda que constituindo a face oposta da espiritualidade aprovada pelos cânones da ortodoxia, este tipo de recurso evidencia, uma vez mais, um traço comum da psicologia colectiva próprio das sociedades que estudamos...

---

331 A.N.T.T. - Inquisição de Coimbra. Cadernos do Promotor, lv. 323, fl. 432. Devemos esta informação à amabilidade de Pedro Paiva, investigador, autor da dissertação de doutoramento subordinada ao tema - *Bruxaria e superstição num país sem "caça às bruxas". Portugal, 1600-1774*, Coimbra, 1996, (dissert. polic.).

CONCLUSÃO

Finalizado o estudo intentado de acordo com a estrutura analítica previamente concebida, importa que apresentemos, em síntese, as principais aquisições e linhas de força deste trabalho. Fá-lo-emos segundo tópicos analíticos e vectores de inquérito já definidos. Afirmámos, na Introdução, ser nosso objectivo responder a quatro questões centrais, as quais orientaram, desde o início, a nossa investigação, a saber:

. Que factores condicionaram e impulsionaram o envolvimento do porto de Vila do Conde no processo expansionista?

. Qual a real dimensão desse envolvimento e que opções, estratégias e mecanismos lhe assistem como vectores estruturantes?

. Que implicações internas são identificáveis como decorrências directas desse envolvimento e dessa projecção para os espaços ultramarinos?

. Que particularidades assumem os directos contributos da vila e do porto em estudo no contexto nacional?

A primeira questão levou-nos a questionar quando e porquê o porto de Vila do Conde, de dimensões e população tão restritas, avultou no contexto nacional. Entre os condicionalismos despoletadores desse envolvimento, cuja dimensão cremos ter provado ser significativa, destacam-se, sem dúvida, as características do espaço. O facto de Vila do Conde ser sede de um concelho de termo muito reduzido afirma-se como responsável pela falta sensível de um território que a abasteça e que mobilize investimentos no sector agrícola, tornando a vila dependente do abastecimento exterior, nomeadamente por via marítima, e impede-a de accionar estratégias de domínio político e territorial em Entre-Douro-e-Minho. As suas confinações naturais, em que predominam o rio e o mar, oferecem-lhe, em contrapartida, horizontes de projecção que direccionam, à partida, os seus investimentos económicos.

Por sua vez, a inavegabilidade de longo curso do rio Ave, e as dificuldades impostas ao aproveitamento dos recursos fluviais por entidades tutelares que sobre o rio detêm, não só a jurisdição, como o exclusivo de exploração dos seus recursos (vejam-se as questões envolvidas pelas azenhas nele implantadas ou as restrições à pesca do sável e da lampreia), coarctam as possibilidades de aproveitamento das potencialidades económicas do rio Ave. O mar afirma-se, assim, como horizonte a explorar. Desta forma se compreende que desde tempos medievais avultem actividades económicas a ele ligadas, entre as quais a pesca e a extracção e comercialização de sal e que, na época moderna, o burgo se tenha comprometido de forma decisiva com as actividades de navegação oceânica, assim se confirmando o mar como inevitalidade nos destinos da urbe.

A localização do porto de Vila do Conde confere-lhe, em paralelo, um estatuto privilegiado como via de acesso marítimo e de drenagem de mercadorias a serviço de um vasto "hinterland" de Entre-Douro-e-Minho, em que avultam as cidades e vilas de Guimarães, Braga e Barcelos, já que o porto de Esposende, pelas suas limitações naturais, se encontra confinado a modestos papéis no domínio comercial. A Vila do

Conde afluem, assim, pelo seu posicionamneto estratégico, capitais e negócios de mercadores e agentes económicos desses concelhos, em busca de um porto de mar e de oferta de transporte marítimo, a que a vila mostrou ser capaz de satisfatoriamente responder.

Por outro lado, ainda que as características topográficas do seu porto e barra não sejam de todo favoráveis a uma fácil acessibilidade, e a despeito de o fenómeno de assoreamento ser um escolho sistematicamente agitado pelo poder local como limitativo às suas potencialidades e motivador de intervenções concelhias e régias, o porto parece ter conseguido responder, com intervenções humanas e mecanismos paliativos, aos grandes desafios da navegação e às exigências da evolução tipológica e volumétrica da própria frota naval, acolhendo primeiro pinaças e barcas, depois caravelas, naus e galeões, nacionais e estrangeiros[332].

Outros factores, para além dos espaciais, deverão ser equacionados para uma mais cabal compreensão dos índices de envolvimento que apurámos. Centremo-nos naqueles de natureza política. A força e influência exercidas por poderosos senhorios laicos e eclesiásticos, em que se contam D. Maria Pais Ribeira e a sua descendência, o influente Mosteiro de Santa Clara e a Casa de Bragança, e a circunstância de ao seu mais directo rival, o porto de Azurara, ser atribuído um estatuto de incontornável subalternidade política, enquanto mero lugar do termo da cidade do Porto, explicarão, porventura, a projecção política, administrativa e económica de um concelho que, do ponto de vista territorial, se confinava a uma pequena área de influência.

Cremos, porém, poder articular a projecção da vila, do ponto de vista político e institucional, e enquanto porto de mar envolvido no movimento expansionista, com um acontecimento que, ainda que pontual, despoleta a apetência e a atenção do poder central. Referimo-nos à breve passagem e estadia do rei D. Manuel na vila em 1502. Aquilo que afirmamos é que as iniciativas que podemos datar do seu reinado consubstanciam o reconhecimento régio da vitalidade e das potencialidades da vila enquanto porto de mar. Para além das reconhecidas intervenções deste monarca no plano urbanístico, em concreto na concepção e construção da igreja matriz e da Praça Nova, outras, até hoje menos notadas, avultam. Entre elas deveremos citar os privilégios conferidos aos mareantes, carpinteiros da ribeira e calafates da vila, ou, facto de maior implicações, o contencioso retomado em torno da alfândega privada do Mosteiro de Santa Clara, que conhecerá em 1528 uma sentença claramente favorável à fazenda e aos desígnios régios.

É, todavia, no reinado de D. João III que, em consonância com os rumos conhecidos do centralismo régio e das sucessivas intervenções do poder central junto a estruturas de poder senhorial, se levam às últimas consequências as decorrências deste

---

[332] A discussão que sobre esta matéria desenvolvemos no 2° capítulo da I Parte evidencia, porém, a complexidade desta problemática. Nota 81 - Vd. I parte, capítulo 3.

processo, as quais incluem a liquidação da dívida a pagar sobre os direitos da aduana privada indevidamente cobrados; a anexação da jurisdição da vila; a sua transferência para a Casa de Bragança; e, em 1550, a final aquisição da alfândega do Mosteiro pela coroa.

Entre os demais factores que explicam e viabilizam o envolvimento marítimo analisado avultam as características da população do burgo. Ainda que corporizando, no século XVI, uma percentagem ínfima da parcela demográfica de Entre-Douro-e-Minho, e verdadeiramente insignificante no contexto do reino[333], os desempenhos da força humana disponibilizada pelo porto parecem ter transcendido o peso demográfico interno. E isto por ter revelado uma significatica capacidade, por um lado, de mobilizar as populações marítimas de burgos envolventes, como Azurara e a Póvoa de Varzim, as quais integrava nas suas actividades de construção naval, navegação e comércio; por outro lado, de cativar ao burgo vastas camadas da população rural envolvente, em particular dos então vastíssimos concelhos da Maia e de Barcelos. A sua dinâmica marítima parece ter exercido, de facto, uma força centrípeta sobre esses contingentes demográficos, como se comprovou pela percentagem de casamentos que envolvem nubentes exteriores, e pela distribuição geográfica da naturalidade dos mesmos[334]. Desta forma parece ter a urbe superado as restrições impostas por uma débil força demográfica. Deste modo, se a vila, enquanto sede de concelho, não dominou, territorial e politicamente, vastas áreas de Entre-Douro-e-Minho, exerceu, de facto, sobre elas, um significativo poder de atraccção e uma notável influência social e conómica.

Se, de algum modo, o porquê do protagonismo da vila como entreposto marítimo se explica através de factores, espaciais, políticos e demográficos, importa averiguar quando essa projecção avulta, a ponto de ser apreendida nos testemunhos documentais, sejam eles escritos ou materiais.

Sendo indiscutível a projecção medieval desse espaço, firmada em íntima articulação com a pesca e as salinas e o provável desenvolvimento embrionário dos estaleiros de ambas as margens do rio, ou ainda decorrente da circunstância de à vila e aos seus poderes tutelares reverterem grande parte dos direitos alfandegários aplicados a todas as mercadorias transaccionadas através da barra do Ave, o facto é que o seu envolvimento com a dinâmica expansionista só pode ser documentado desde a viragem do século XV para o XVI e nos primeiros anos desta centúria, em particular através das contendas envolvendo a colecta dos direitos alfandegários sobre o açúcar da Ilha da Madeira pela aduana do Mosteiro de Stª Clara e através dos livros de registo geral e de receita e despesa da alfândega régia de 1504 e 1505.

---

333 Vd. I parte, capítulo 3.

334 Vd. figuras 15A e B.

Se, por outro lado, já nas primeiras décadas de Quinhentos se identifica a presença de embarcações e náuticos de Vila do Conde a serviço régio, envolvidos em rotas que ligam as ilhas atlânticas à Flandres, como se atesta pelos Livros de Registo da Casa da Guiné, e se os números obtidos acerca das embarcações tomadas por corsários franceses nas primeiras décadas do século XVI apontam já para um protagonismo ascendente da frota da vila em rotas ultramarinas, são, indiscutivelmente, os registos de embarcações em Antuérpia, entre 1535 e 1551, aqueles que, de forma indesmentível, atestam a prevalência da frota naval da vila como veículo de transporte marítimo envolvendo produtos e rotas líderes do tráfego ultramarino coevo.

A constatação, emergente da análise efectuada, de que o porto de Vila do Conde afirma uma nítida vocação para o transporte marítimo a serviço de terceiros, ao consubstanciar uma das opções estratégicas da vila e dos seus homens, explica também dois dos traços mais marcantes da sua frota naval: o número dos seus efectivos, desproporcional à dimensão do seu porto de registo, quando comparado com os contingentes apurados, por exemplo, para a cidade do Porto, Leça ou Matosinhos; e a sua volumetria, integrando a sua frota, a par da de Azurara, as maiores tonelagens de arqueação, como se comprovou através da análise dos registos navais de Antuérpia , ou do censo naval de 1552. Com efeito, é de fácil constatação, em particular na década de 60, a primeira cabalmente documentada em actos notariais, a existência de um desfasamento entre a envergadura das iniciativas comerciais accionadas por agentes mercantis da vila e a amplitude dos seus efectivos navais. Em paralelo, só a predisposição para o fretamento, a serviço do grande trato mercantil, justifica, a nossa ver, as opções pela construção de embarcações de grande calado, incentivadas, de resto, pelas isenções e subsídios régios dirigidos precisamente às embarcações de maior tonelagem.

Tendo como maiores fretadores, num primeiro momento, os mercadores de avultado capital de Braga, Guimarães, Barcelos e Vila Real, a frota de Vila do Conde parece ter-se colocado progressivamente ao serviço da coroa e das grandes casas mercantis de Lisboa, o que explica as suas articulações com os grandes ciclos comerciais que dominaram a primeira metade do século XVI: o do açúcar da Madeira; o do açúcar de S. Tomé e o das especiarias, através da sua drenagem de Lisboa para o Norte da Europa.

Essa mesma vocação e articulação prioritária, que se destacam desde as primeras décadas de Quinhentos, torna de igual modo compreensíveis os ciclos que identificámos como de projecção (as primeiras décadas do século), de consolidação (da década de 40 à de 60), e de declínio, cujos primeiros sinais são já visíveis na década de 70 e declarados desde as de 80 e 90. Estes últimos marcos cronológicos são, na verdade, globalmente coincidentes com os momentos de crise das rotas de comércio ultramarino lideradas pela capital e provocados, quer pelo corso e pirataria, em particular accionados pelos países do Norte da Europa, quer pelo ciclo de declínio do comércio das especiarias, quer ainda pelas consequências nefastas da assimilação ao império espanhol, simbolizadas

pelo desastre da Invencível Armada, ou pela animosidade politicamente justificada pela luta contra o domínio espanhol, encarnada pelos Países Baixos, em particular pela Holanda, e dirigida tanto às rotas de navegação e comércio ultramarinos, como às próprias possessões portuguesas em África e no Brasil[335].

Este processo de confronto político, económico e religioso será, de resto, responsável pelo coarctar do dinamismo de uma das rotas mais calcorreadas até então pelos agentes navais de Vila do Conde, a Rota do Mar do Norte, e por uma das principais falências das opções estratégicas do seu porto.

Outro dos factores de crise e declínio no sector das navegações, apurado ao longo da nossa investigação, parece ter a ver com as intensas articulações deste porto com as dinâmicas comerciais accionadas a partir de Lisboa, motivadas pela circunstâncias de alguns dos principais contratadores de técnicos e fretadores de embarcações serem, precisamente, ora a coroa, ora a comunidade mercantil de grosso trato da capital. Na verdade, Lisboa afirmou-se como espaço centrípeto que atrai as forças produtivas da vila do Ave, enquanto mobilizadora de embarcações, técnicos de navegação, técnicos de construção naval, mas também de uma emigração indiferenciada daqueles que buscavam na capital melhores condições de vida e oportunidades económicas.

Assim se compreendem as prevalências das rotas de navegação que identificámos como predominantes, e que passavam, nos anos 20/30, pelo eixo Madeira/Antuérpia; nos anos 35 a 60 pelo eixo S. Tomé/Lisboa/Antuérpia, do mesmo modo que se explica a crise sentida e documentalmente recenseada nas décadas de 80 e seguintes, altura em que de igual modo é sensível um reajustar dos destinos de navegação ultramarinos da urbe para o Brasil e Índias de Castela, sendo estes condicionados, já não pelos interesses e solicitações da capital, mas pelas motivações internas, accionadas pela sua própria comunidade mercantil, ou por aquelas de Viana do Castelo e do Porto.

É nossa percepção que só tardiamente os destinos de Vila do Conde, em termos de investimentos e de rotas de navegação e comércio, se começam a associar a estes dois pólos nucleares de Entre-Douro-e-Minho, o que ocorre ao mesmo tempo que se atribui uma clara projecção ao Brasil como rota comercial, a qual sempre foi, de resto, no caso de Vila do Conde, rivalizada pela das Índias de Castela.

Assim, e tendo em conta a segunda questão que equacionamos como central, a que passa pela identificação das áreas de envolvimento do porto com a dinâmica expansionista, importa que se diga que o declínio sentido no sector das navegações,

335 Não pretendemos, com esta afirmação, subscrever a tese daqueles que vêm a união dinástica como causa directa e maior do declínio do império ultramarino português. Antes se nos afigura que, em muitos outros domínios essa assimilação trouxe manifestas vantagens ao espaço português. Os malefícios são, porém, indesmentíveis, a nosso ver, nos domínios referidos.

evidenciado em particular pela inflexão no número de náuticos e de embarcações recenseadas, sentido desde a década de 80 da centúria de Quinhentos, não é notado na mesma dimensão nos dois outros sectores nucleares desta dinâmica: o da construção naval e o do comércio ultramarino.

No que se refere ao primeiro, mesmo se a procura interna parece ter diminuído em consonância com a crise de navegações identificada, é precisamente desde as últimas décadas do século que se registam e documentam o maior número de encomendas régias, a realizar ora nos estaleiros de Vila do Conde e Azurara, ora nos do Porto, mas a cargo de contratadores vilacondenses. Uma vez mais a actividade do porto da foz do Ave se articula com os ritmos de projecção e declínio de Lisboa, já que neste preciso domínio da fábrica naval os estaleiros de Vila do Conde se apresentam, juntamente com a Ribeira do Ouro, no Porto, como alternativa à crise de produção e de qualidade da Ribeira das Naus.

No estrito domínio comercial, e contrapondo-se ao parecer, formulado nos anos 40, de que a comunidade mercantil da vila era insignificante e a sua capacidade de investimento despicienda, uma prospecção de tendências aferida a partir dos registos notariais evidencia uma sensível projecção, nas décadas de 1580 e 1590, mas também desde 1600, do número de actos comerciais contratualmente referenciados. Esse dinamismo, que envolve não só a comunidade mercantil interna, mas, segundo estratégias de associação, também agentes mercantis exteriores, nomeadamente da cidade do Porto, muitos deles identificados como cristãos novos, revela um redimensionamento dos níveis de investimento e do volume de negócios accionados a partir da vila, mas a que não são estranhas injecções de capital exteriores.

Esta dinâmica comercial, que encontrámos em ascensão precisamente em décadas de declínio naval, é acompanhada, como já afirmámos, pela reformulação dos destinos privilegiados dos investimentos, que agora se dirigem, de forma prioritária, para o Brasil e as Índias de Castela, contrapondo-se à anterior prevalência dos arquipélagos atlânticos, Açores, Madeira e Canárias, a par de Cabo Verde e S. Tomé e Príncipe como destinos maioritários. Os contactos comerciais com o Oriente apresentam-se compeensivelmente minoritários, de pequena envergadura e accionados em exclusivo por agentes isolados, os quais se identificam, em simultâneo, como técnicos navais ou emigrantes em espaços orientais.

A propensão, desde a década de 90, pelo Brasil como destino comercial corresponde à dinamização da rota triangular consubstanciada nos eixos Reino/África/Brasil/Reino, particularizados em percursos que identificam como pontos de paragem e escalas comerciais as ilhas atlânticas ou as ilhas e o continente africano e que conhecem frequentes extensões às Índias de Castela, num tráfego que tem os escravos africanos como produto preferencial de armação e transacção. Este último destino, as Índias de Castela, apresenta-se, de resto, com frequência, não como uma mera extensão,

mas como alternativa preferencial ao Brasil[336], tendência que é, de igual modo, confirmada pelos destinos de fixação ultramarina das populações emigradas[337].

Essa intensa e firme ligação da vila às Índias de Castela, documentada, ainda que de forma esporádica, desde a década de 60, é alicerçada em três vectores-chave: a mobilização de técnicos de navegação vocacionados a desempenhar funções nessas rotas (vejam-se os dados disponibilizados pelos exames de pilotos feitos pela Casa da Contratação de Sevilha e, em Portugal, pelo cosmógrafo-mor do reino); as armações comerciais com esses destinos; a colonização económica, associada aos itinerários de emigração, muitas vezes clandestina, e propiciada pelas ligações marítimas utilizadas pelos empreendimentos comerciais. Esta apresenta-se, na verdade, como uma realidade marcante, ainda que pouco estudada e conhecida, a qual cremos, de resto, ser extensiva a todo o Entre-Douro-e-Minho.

Este empenho da vila nas ligações com as domínios coloniais espanhóis, correspondente a visíveis investimentos humanos e financeiros, afigura-se-nos ser responsável pela terceira grande falência das apostas ultramarinas da vila[338]. Com efeito, se o nosso estudo se interrompe numa época de plena pujança e frutificação dessa estratégia, a restauração da independência portuguesa, com as subsequentes guerras e o corte de relações até aí toleradas ou institucionalmente estabelecidas com esses espaços coloniais, seria responsável por um corte inevitável nessas articulações com os domínios hispânicos e pelo consequente fracasso de uma das principais vias de investimento ultramarino, sobretudo no domínio comercial.

Quando comparados, porém, os volumes de investimento na área comercial, assim como o número de actos que para ela remetem, com o das navegações, corporizado pelo desempenho de cargos técnicos ou pelo transporte marítimo, fica patente a desproporção global sentida no envolvimento do porto de Vila do Conde nestes dois sectores, afirmando-se uma clara prevalência assumida pelas navegações ultramarinas, como já afirmámos. Para tanto contribuiu o seu universo de náuticos, o qual avulta não só pela amplitude numérica, mas também pela especialização técnica. Os números apurados salientam o protagonismo assumido pelos técnicos naturais e residentes neste porto de mar nas carreiras marítimas que ligavam Portugal às Ilhas Atlânticas, África, Brasil ou Norte da Europa. Os cerca de 400 pilotos e mais de 1100 mareantes que recenseámos no período estudado, por certo pálido reflexo do número real existente no tempo, e sugestivo de um total bem mais elevados de marinheiros e grumetes, salienta, de facto, não só o peso real deste sector profissional na vila, como o seu elevado nível de diferenciação

336 Vd. figura 21.
337 Vd. figura 22.
338 Lembremos que as duas outras falências já invocadas são respectivamente, a diminuição notória das ligações Lisboa-Antuérpia, em que a frota naval da vila pontuava como protagonista, e a prioritária articulação das apostas navais do burgo com as solicitações da coroa e da comunidade mercantil de grosso trato da capital. As crises vividas nesses sectores reflectiam-se, necessariamente, nos ritmos de projecção naval do burgo.

técnica. O seu valor colectivo pode ainda ser aferido por alguns contributos individuais, nomeadamente no domínio da roteirística, já que entre eles se salientam nomes ligados à redacção de roteiros, quer da carreira de S. Tomé, quer da Índia, como assinalámos.

Os seus desempenhos, em particular dos pilotos, transcendem, no entanto, o estrito domínio técnico e projectam-se noutras dinâmicas económicas. Com efeito, e no que se reporta aos agentes humanos participantes no processo expansionista, vimos emergir, ao longo desta dissertação, não só o cavaleiro-mercador, figura marcante de todo o processo estudado, mas o piloto-mercador-agente comercial. Este verdadeito "tipo" socioprofissional apresenta-se, na verdade, como o *pivot* de múltiplos eventos e desempenhos, não só pelos seus contributos técnicos, mas também económicos, assumindo papel de destaque em toda a dinâmica mercantil que estudámos. Com efeito, sublinhámos, ao longo da dissertação, a multiplicidade de papéis assumidos por pilotos e mareantes, os quais desse modo rentabilizavam a sua preparação técnica e a sua profunda ligação à dinâmica de navegação ultramarina. Provámos que o exercício de cargos técnicos e a prática comercial se encontravam interligados, e que um simples acto de fretamento se poderia constituir em instrumento de comércio ultramarino.

Esta constatação remete-nos, de resto, para a questão dos mecanismos de intervenção económica, os quais pudemos identificar a todos os níveis de actividade estudados: construção naval, transporte marítimo e actividade mercantil.

Vimos, em tempo oportuno, que construção naval e armação representam, em Vila do Conde, dois domínios indissociáveis. Verificámos que os promotores da fábrica das embarcações são, na maioria dos casos, os seus proprietários e os seus directos exploradores. A encomenda de navios, actuante no domínio da indústria, visava, assim, o transporte ou o próprio comércio accionado directamente pelos contraentes da construção. Isto equivale à justaposição frequente dos estatutos de senhorio, mestre e/ou piloto, armador e, por vezes, também de mercador. Em paralelo, e noutras circunstâncias, os mesmos indivíduos podem vir a assumir meras funções de transportadores, através de contratos de fretamentos. As motivações da encomenda, assim como os cálculos de amortização do investimento efectuado têm, pois, como referente primeiro e último a exploração da embarcação através do transporte e/ou comércio.

Salientámos a evolução conhecida para os mercadores de trato ultramarino da vila no que se refere à aquisição dos seus próprios instrumentos de trabalho, as embarcações; provámos o predomínio de estratégias voltadas para a constituição de médias ou grandes companhias comerciais, viabilizadas pelo sistema de parcerias; evidenciámos as estratégias concertadas de ligação com a comunidade mercantil da cidade do Porto, em particular desde a centúria de Seiscentos. Notámos, por fim, o predomínio dos pequenos e médios investimentos individuais, estatisticamente maioritários em relação aos grandes investimentos de capital num só negócio e por um só indivíduo. Comprovámos, ainda, a dinamização de estratégias orientadas para a diversificação de

investimentos, para a desmultiplicação de capital, para o recurso ao crédito como instrumento de financiamento fulcral, para a adesão a estratégias de aplicação de capital através de terceiros, tipificada pelos contratos de investimentos a perda e a ganho.

Este dinamismo de angariação e aplicação do capital evidencia uma mentalidade económica de grande vitalidade, que recorre a estratégias capitalistas patentes na captação, gestão e aplicação de capital, e revela-se capaz de conviver, com facilidade, com os mecanismos comerciais nucleares em negócios ultramarinos, entre os quais se contam a emissão e cobrança de letras de câmbio, as apólices de seguro, o câmbio de divisas, o recurso à intermediação e a cobrança de comissões.

No que se refere à questão, aliás de grande acuidade, de saber que estratégias assistiam à reaplicação de capital, ou seja, a de saber qual o destino dado aos lucros obtidos através das actividades de transporte marítimo e comércio ultramarino, cremos ter provado que nos segmentos profissionais de mareantes, pilotos e mercadores não prevalecia qualquer mentalidade de ostentação ou tendente a uma significativa imobilização fundiária de capitais. Pelo contrário, a diversidade de bens e o carácter maioritário dos capitais móveis em relação aos de raiz patente em testamentos e inventários *post-mortem* destes homens, apresentaram-se como os traços mais marcantes. Não pudemos, é certo, estender as mesmas conclusões ao grupo dos cavaleiros mercadores, menos bem documentados no nosso universo de análise, afigurando-se-nos, porém, que o seu perfil de actuação económica obedecia a diversos parâmetros, em que a componente de investimento agrário usufruía de um peso bem mais significativo. Ainda que a vertente imobiliária, nas suas duas componentes, rústica e urbana, não se encontre de modo algum ausente das prioridades de investimento daqueles que identificámos como agentes económicos ligados às navegações e ao comércio ultramarinos, isso não parece ter correspondido, na globalidade dos casos analisados, a qualquer sangria de capitais móveis ou a qualquer desvio significativo das áreas primeiras de investimento, centradas em percursos e em negócios ultramarinos.

A prevalência, que documentámos, do sistema de parcerias, dominante na contratação da fábrica naval e na gestão de embarcações, a par da constituição de companhias comerciais, por vezes muito numerosas, e o consequente predomínio do pequeno investidor alerta-nos, por sua vez, para uma questão nuclear: a que aponta para o envolvimento de vastas camadas sociais, de perfis e vocações profissionais muito diferenciadas, nas várias áreas de aplicação de capital envolvendo negócios e actividades ultramarinas.

Esta constatação, ao apontar para a multiplicação dos pequenos investidores e do pequeno capital em áreas de actuação ultramarina destaca, ao que cremos, o perfil de actuação económica de Vila do Conde daquele prevalecente em portos comerciais como Lisboa, Porto, ou mesmo Viana do Castelo, núcleos em que esta prática e realidade económica não se encontram documentadas, ou porventura não estudadas. Ela, aponta,

porém, de igual modo, para outra das particularidades deste porto de mar. Referimo-nos ao envolvimento massivo da sua população na dinâmica expansionista: seja como oficiais mecânicos ligados à construção naval, tecelãos ligados à indústria de velames, tanoeiros, cujo trabalho era nuclear para o transporte marítimo; seja como técnicos de navegação; seja como mercadores; seja como emigrantes que buscam no ultramar novas oportunidades; seja ainda como meros investidores interessados em participar numa actividade de risco, mas com promissoras margens de lucro.

Esta realidade, que cremos ter ficado sobejamente comprovada ao longo do nosso trabalho, interliga-se com a questão da extensão do impacto urbanístico, demográfico, social, mental ou daquele captável a nível da civilização material, que mostrámos ser tributário da projecção humana e económica do porto para o exterior.

Com efeito, a dinâmica cujos vectores estruturantes e opções estratégicas procurámos estudar, acabou por incutir à vila um perfil tendencialmente urbano. Assistimos à maturação de todos os critérios que podem definir uma verdadeira estrutura urbana: a concentração de poderes políticos e administrativos que se exercem sobre o núcleo urbano e seu termo; a complexificação profissional do sector dos serviços face a uma franja residual daqueles que se dedicam à actividade agrícola; a aglutinação de um crescente número de homens densamente concentrados; uma topografia em que domina uma tecitura viária e uma toponímia de cariz urbano; uma estratégia de ocupação do espaço em que prevalece um loteamento em terrenos de pequena e média dimensão e a construção em altura; a afirmação de estruturas de sociabilidade e dos valores fundamentais de uma mentalidade urbana.

As próprias tendências e ritmos demográficos parecem condicionados por conjunturas directamente ligadas à integração ultramarina. Com efeito, os fluxos de crescimento/declínio populacional acompanham os índices de desenvolvimento económico e a capacidade de a vila se integrar e servir um projecto nacional de expansão ultramarina. Daí o aumento populacional conhecido até à década de 60 e o seu visível decréscimo nas décadas finais de Quinhentos e na primeira metade de Seiscentos, altura em que factores de ordem externa e interna parecem ter confluído numa mesma tendência. Com efeito, a conjuntura negativa vivida pelo envolvimento ultramarino do porto e das suas gentes e a incapacidade de rivalizar com centros como o Porto e Viana parecem ter condicionado a diminuição da afluência de população exterior à vila, ao mesmo tempo que determinavam o êxodo parcial dos seus quadros técnicos que se dirigiam em maior número a outros espaços centrípetos, entre os quais a cidade de Lisboa.

Esta é, de resto, a segunda característica mais marcante do seu quadro demográfico nos séculos XVI e XVII: uma significativa mobilidade bi-direccionada, visível no número de pilotos, calafates, carpinteiros da ribeira e mesmo mercadores de

Vila do Conde que fixavam residência temporária ou definitiva, particularmente em Lisboa, ao mesmo tempo que se verifica uma oscilante atracção de indivíduos provindos de forma maioritária dos concelhos circunvizinhos, e cujas taxas variam de acordo com os próprios índices de desenvolvimento interno.

Em sentido inverso, as décadas finais do século XVI e as estudadas do século XVII evidenciam o crescimento dos fluxos de emigração ultramarina, cujos destinos, ainda que diferenciados, se centram, de forma determinante, no Brasil e nas Índias de Castela, ainda que o Oriente, em particular a Índia, mas também o Extremo Oriente, pontuem com algumas ocorrências[339].

Esta inegável abertura ao exterior, através de dinâmicas migratórias, ao mesmo tempo que renova e/ou sangra os quadros demográficos, introduz reconhecidos factores de instabilidade social, como ocorre com os casos de bigamia, documentados para o espaço estudado, ainda que atingindo valores percentuais pouco significativos. A grande mobilidade geográfica, característica narcante da população da vila, alimenta, porém, outros fenómenos de marginalidade, de que dão prova a prostituição, a ilegitimidade e a exposição de menores.

Se nos centrarmos, de seguida, nas consequências do envolvimento marítimo na estrutura socioprofissional da vila, não poderemos deixar de assinalar, quer a inequívoca prevalência do peso das actividades marítimas, nomeadamente daquelas ligadas à navegação e respectivas indústrias de apoio, quer daquelas que reflectem a elevada complexidade e nível de organização da vida urbana, a que já nos referimos.

As implicações de tal preponderância percentual da gente do mar no quadro socioprofissional da vila fazem-se sentir, de resto, na própria estrutura administrativa e na gestão municipal, e isto por uma dupla ordem de razões. Em primeiro lugar, as sistemáticas ausências desses agentes sociais diminui de forma significativa o número de "homens bons" disponíveis para assumir cargos concelhios e desempenhar funções de gestão municipal, sendo esta prejudicada pela frequente substituição de juízes, vereadores e procuradores do concelho, a qual ocorre sempre que aqueles, por imperativos profissionais, têm que se ausentar. Em segundo lugar, os múltiplos privilégios atribuídos em sucessivos reinados a esses grupos profissionais, envolvendo calafates, carpinteiros da ribeira, mareantes ou bombardeiros e particularmente incidentes na isenção de tributações e encargos concelhios, diminui também o universo dos homens disponíveis para o cumprimento de exigências a que o concelho não pode eximir-se e sobrecarrega aqueles cujas profissões se ligam preferencialmente a actividades terrestres.

Como componente igualmente notório na estrutura social da vila emergem os escravos, cujos mecanismos de integração e assimilação procurámos estudar. De número pouco significativo e com desempenhos sobretudo domésticos, estes novos elementos,

---

[339] Vd. figura 22.

diferenciados jurídica e etnicamente, integram-se no mundo social sem convulsões assinaláveis. Focalizados pelo poder municipal como agentes de instabilidade, registados pelo poder eclesiástico como membros de uma comunidade cristã sujeita ao baptismo, crisma e enterro cristãos, inseridos em células familiares como serviçais e tratados, com frequência, com estima e atitudes de protecção social, que passam pela sua alforria e esporádica dotação testamentária, o grupo diferencia-se através de comportamentos demográficos que se articulam com elevadas taxas de ilegitimidade, as quais evidenciam graus de miscigenação não despiciendos, e por formas de convivência conjugal promíscuas e geralmente não institucionalizadas através do matrimónio. Se os escravos avultam, como agentes individuais, na estrutura social da urbe, a escravatura, enquanto sistema de exploração económica intensivo e massivo de indivíduos em situação de sujeição jurídica e carentes de liberdade, não se apresenta, pelo contrário, como um fenómeno social notório.

Por outro lado, uma estrutura socioprofissional marcada, de forma predominante, pelo peso dos sectores ligados à vida marítima e às navegações de longo curso em particular, introduz paralelas e inevitáveis consequências no sistema demográfico e altera, significativamente, o saldo vital: à diminuição da taxa de natalidade, associada ao aumento dos intervalos intergenésicos imposto pelas frequentes ausências masculinas, ainda que temporárias, soma-se o aumento da taxa de mortalidade, subsequente a acidentes de navegação, ou outros. Com efeito, se atendermos a que as tripulações com que se equipam as embarcações de que são proprietários senhorios da vila aí são também residentes, qualquer naufrágio multiplica os óbitos, que afectam, com frequência, mais do que um membro de uma mesma família. Estes óbitos, associados às taxas de emigração masculina, acabam por contribuir para a nítida distorsão da taxa de masculinidade, com inevitáveis reflexos na vida familiar e social.

De resto, as ausências masculinas, temporárias ou mais prolongadas, decorrentes de fenómenos de emigração para o Ultramar, as quais poderiam atingir os 10 ou 20 anos, ou ser mesmo definitivas, afirmam-se, ainda, responsáveis por outro tipo de implicações de natureza social. A desestruturação efectiva de células familiares, com ocorrência episódica de casos de segundos casamentos nesses outros espaços de fixação, é uma daquelas que foi possível documentar. A debilitação das mesmas estruturas familiares, resultante das frequentes faltas de provimento financeiro dos membros que ficam, mulher e filhos, geram, por sua vez, fenómenos de endividamento e de marginalização social por falta de recursos económicos e justificam a própria intervenção dos poderes municipais em áreas em que a sua interferência seria, por norma, inaceitável.

Ocorrências paralelas, atestadas pelas fontes, ainda que a título excepcional, prendem-se com práticas sexuais anómalas, como as de homossexualidade feminina, perpetradas por mulheres de mareantes ausentes, ou as que conduzem a casos de bigamia não intencional, resultantes da assunção da morte de ausentes no ultramar, ou mesmo a

situações de mancebia, igualmente decorrentes de longas ausências masculinas, concomitantes da falta de notícias e de recursos.

O reforço dos papéis sociais desempenhados pelas mulheres que, na ausência dos elementos masculinos, assumiam funções que normalmente lhes estavam vedadas, encarregando-se, para além da educação, dotação e casamento de seus filhos, dos próprios negócios da família, que gerem por vezes com mestria e agressividade, é outra dessas consequências, que o estudo que prosseguimos comprova com abundantes referências colhidas nos cartórios notariais, domínio em que assumem uma presença inesperada, e em que se afirmam mesmo através da validação, por firma autógrafa, de actos públicos e de negócios em que emergem como agentes nucleares.

Extensões desta matéria levaram-nos a questionar, porventura com insuficiente profundidade, a questão da alfabetização feminina; a directa intervenção das mulheres no mundo dos negócios, a par de outras formas de protagonismo tradicionalmente tidas como lhe estando vedadas; e mesmo as modalidades assumidas pela solidariedade feminina. A análise de tendências e o destaque de figuras salientes levaram-nos a evidenciar uma forte presença da matriz feminina no universo familiar, social e económico, que marca de forma muito própria esta sociedade e, ao que cremos, todas quantas foram afectadas por modelos afins daquele que aqui apresentámos.

As implicações dessas ausências masculinas prolongadas fazem-se sentir, de resto, no próprio campo das mentalidades colectivas, como vimos, através do recurso frequente às artes mágicas, em particular divinatórias, procurando aqueles que ficam restabelecer nexos afectivos cortados ou, mesmo, confirmar mortes apenas suspeitadas. De igual modo, a vivência dos perigos do mar determina a constituição de confrarias, a construção de capelas e específicos locais de culto ou a proliferação de práticas devotas e objectos devocionais específicos, como são os *ex-votos*.

As implicações que procurámos apontar no decurso da presente dissertação reflectem-se, ainda, na estruturação do espaço urbano da vila e respectivos marcos monumentais. Com efeito, é ainda na centúria de Quinhentos ou nas primeiras décadas da seguinte que emergem os principais marcos urbanísticos (praças e fontes); e arquitectónicos, de natureza religiosa (capelas, igrejas e ermidas) e civil, de pendor político (paços do concelho e pelourinho), social (Casa da Misericórdia e Hospital de Nª Srª da Conceição), infra-estrutural (cais e fortificações); económica (casa da Alfândega), ou doméstica, ainda hoje subsistentes e que marcam, de forma indelével, a imagem que de Vila do Conde se retém. Esta evidência, incontestável à luz da documentação, como da civilização material, não pode deixar de estar associada a um dinamismo económico, social e urbanístico que nutre múltiplas solidariedades com a dinâmica expansionista e a projecção marítima e comercial para o exterior.

Retomando a tese de que partimos, segundo a qual a individualidade do núcleo condiciona a especifidade do contributo, cremos ser de salientar que as linhas de força que aqui sistematizamos, no intuito de articular os principais eixos de problematização que orientaram o nosso projecto de investigação, não reflectem senão alguns vectores de um modelo, válido para Vila do Conde e compreendido à luz dos condicionalismos espaciais, políticos, demográficos e socioprofissionais que apontámos para este burgo, mas que não nos sentimos autorizados a aplicar, em toda a sua extensão, a outras urbes costeiras, nomeadamente de Entre-Douro-e-Minho. Na verdade, só uma investigação coordenada, levada a cabo já não individualmente, mas por uma equipa orientada pelos mesmos objectivos e grelhas de pesquisa poderia recolher e organizar informação pertinente e criar uma estrutura de sistematização capaz de responder aos interesses de investigadores locais e nacionais .

Com efeito, só um trabalho coordenado e de equipa poderá levar a bom termo os objectivos que presidem a um labor que, por imperativos académicos, levamos a cabo individualmente, o qual se centra num dos muitos "casos" que se impõe serem estudados...

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES MANUSCRITAS

VILA DO CONDE

ARQUIVO MUNICIPAL DE VILA DO CONDE

. Pastas 1 a 6 (A.1 a A.198) - Cartas régias e documentação proveniente da administração central

. Pasta 14 (B.1 a B.39) - Documentação dimanada da Câmara Municipal de V. Conde e de outras entidades públicas e privadas

. Lv. 15 - Foral Manuelino de V. Conde

. Lv. 16 a 26 - Actas de Vereação (1466 a 1620)

. Lv. 121 a 123 - Livros de registo geral de leis, alvarás, provisões, cartas e ordens (1545-1637)

. Lv. 827 a 852 - Livros de receita e despesa do concelho (1552 a 1623)

. Lv. 1580 - Autos de arrendamento da imposição aplicada à igreja matriz (1581 e segts.)

. Lv. 1581 a 1610 - Livros de receita e despesa da imposição aplicada à igreja matriz (1539 a 1622)

. Lv. 1680 - 1685 - Sisas da terra e do mar. Livros de registo de tributação sobre as entradas dos vinhos e mais mercadorias (1611-1623)

. Lv. 1699 a 1703 - Livros de repartição e lançamento das sisas (1568 a 1598)

. Lv. 1708 a 1719 - Livros do cofre dos sobejos das sisas (1586 a 1622)

. Lv. 1733 a 1751 - Livros de registo das sisas de bens de raiz (1581 a 1622)

. Lv. 1776 - Cadernos com autos de arrendamento das sisas (1625)

. Lv. 1877 - Livro do lançamento da Décima (1643)

. Lv. 2025 - Livro do rendimento do imposto das calçadas (1652 e segts.)

. Lv. 2154 - Autos de arrematação do arrendamento dos Armazéns do concelho (1546 e segts.)

. Lv. 2155 - Autos de arrematação dos impostos de ancoragem e pranchagem (1597 e segts.)

. Lv. 2699 - Livro de Registo das covagens da igreja matriz (1605-1635)

BIBLIOTECA MUNICIPAL DE VILA DO CONDE

. Fundo dos Viscondes de Azevedo. Miscelânea

ARQUIVO DA SANTA CASA DA MISERICÓRDIA DE VILA DO CONDE[1]

. "Livro primeiro dos registos"[2]

. " Livro de registos da Santa Caza da Mizericordia desta Villa de Conde" (1588)

. "Livro antigo das entradas dos Irmãos desta Santa Casa" (1588 - ....)

. "Livro pera o registo dos papéis tocantes a esta Santa casa e mais asentos que se fizeram sobre todos os particulares della" (1662)

." Index dos titulos e obrigações avinculadas que tem obrigação mandar dizer esta Santa Caza da Mizericordia desta Villa de Conde" (Ano 1679)

. "Livro das obrigações que esta casa da Mizericordia de Vila de Conde tem com as rendas do hospital de que e administradora" (Ano 1610)

. "Livro dos caseiros e capelas" (Ano 1629)

. "Livro das capellas desta Santa Casa" (Ano 1679)

. "Livro dos capitais que tem em dinheiro fora bens de raiz cada uma das capelas desta Santa Casa" (Ano 1788)

. "Livro que ha de servir pera nelle se asentarem as pessoas que na igreja desta Caza da Miziricordia tem a sua sepultura feito no anno de 1683"

. "Livro dos capitais que tem em dinheiro fora bens de raiz cada hua das capellas desta Santa Caza e da sahida a juro e ntrada do mesmo dinheiro" (1788)

. Misericórdia. Colecção 1ª. Bens da fundação e instituição de capelas (Bens de raiz). Mç. 1 a 54

. Misericórdia. Colecção 2ª. (Capitais)

. Hospital. Colecção 1ª e 2ª

. Maços avulsos de documentação não inventariada, de que avulta o "Maço de Testamentos Antigos"; os "Papéis pertencentes ao Casal de Ansêde (S. Martinho do Vale) e o "Maço de Requerimentos Antigos"

. Livros de receita e despesa - Anos 1573 a 1620 (Contêm autos de eleições, receita e despesa, alguns róis de assistidos e assentos de irmãos e assistidos enterrados pela Casa da Misericórdia)

ARQUIVO DA ORDEM TERCEIRA DE S. FRANCISCO DE VILA DO CONDE

. Livros de admissão de Irmãos

. Livros de receita e despesa

---

[1] A documentação deste arquivo não se encontra inventariada, pelo que não nos é possível indicar, neste elenco, qualquer referência topográfica ou classificativa

[2] Não sendo possível encontrar, no arquivo, o 1° livro de registos, no qual se integrava a lista dos primeiros congregados da Casa, de 1521, servimo-nos dos levantamentos que a partir dele foram feitos, e gentilmente cedidos pelo Dr. Eugénio A. da Cunha Freitas

. "Inventario do ornamento e fabriqua que tem a Ordem Terçeira do N.S.Pe. S. Francisco de Villa do Conde feito no anno de mil e seiscentos e noventa ..."

. "Inventario dos livros e dos papeis, e dos trastes pertencentes a este Cartorio da V. Ordem Terceira" - Ano de 1794

. " Estatutos e Regra para governo da Ordem Terceira de S. Francisco e Villa do Conde" - Ano de 1791

PORTO

ARQUIVO DISTRITAL DO PORTO

Fundo Paroquial. Freguesia de S. João Baptista de Vila do Conde

. Baptismos - Lv. 1 a 3 (1535 - 1640)

. Casamentos - Lv. 1 e 2 (1566 - 1640)

. Óbitos - Lv. 1 e 2 (1599 - 1640)

Fundo Notarial

*** Vila do Conde. 1º cartório notarial**

. 1ª Série - Lv. 1 a 33 (1560 - 1622)

. 2ª Série - Lv. 1 a 4 (1582 - 1622)

. 3ª Série - Lv. 1 a 21 (1584 - 1631)

. 4ª Série - Lv. 1 a 4 (1612 - 1648)

. 5ª Série - Lv. 1 (1649 - 1650)

*** Porto**

. Po 1, 3ª Série, Lv. 20, 24, 38, 107

. Po 2, 1ª Série, Lv. 27, 52

. Po 4, 1ª Série, Lv. 3

Fundo Monástico[3]

*** Mosteiro de Santa Clara de Vila do Conde**

. Lv. 4797 e 4798 - "Tombo Verde". Tombo de propriedades do Mosteiro (1518-1550)

. Lv. 4799 e 4800 - Tombo Velho das Fazendas (1575-1584)

. Lv. 4801 a 4803 - "Tombo Novo". Tombo de propriedades do Mosteiro (1629-1635)

. Lv. 4820 - Apontador das casas de Vila do Conde (1674)

---

[3] Utilizaremos, para identificação deste fundo, as cotas actuais.

. Lv. 4830 - Caderno de prazos (1578-1579)
. Lv. 4831 e 4832 - Casas de Vila do Conde foreiras ao Mosteiro (1678)
. Lv. 4836 - Caderno do "Tombo Novo" (1632)
. Lv. 4888 - Livro dos Cabedais. Sentenças sobre direitos do Mosteiro
. Lv. 4889 - Livro dos Cabedais. Casas e propriedades de Vila do Conde

*** Mosteiro de São Simão da Junqueira**

. Lv. 2217 a 2221- Prazos
. Lv. 2226 e 2227 - Tombos de propriedades (1683)
. Lv. 2228 - Reconhecimento de propriedades. Vila do Conde (1678-1681)
. Lv. 2229 a 2231 - Apegações de propriedades. Vila do Conde (1732-1810)
. Lv. 2241 a 2245 - Prazos (1562 - ....)
. Lv. 2670 - Inventário do cartório (1643)

*** Mosteiro de Vairão**

. Lv. 3075 - Tombo de propriedades (1500)

Governo Civil. Provedoria da Comarca do Porto[4]

. Lv. 82 - Livro de registo de capelas e legados perpétuos
. Lv. 86 - Livro de registo de capelas e legados perpétuos
. Lv. 163 - Livro de registo de capelas e legados perpétuos
. Lv. 164 - Livro de registo de capelas e legados perpétuos
. Lv. 165 - Livro de registo de capelas e legados perpétuos

Contadoria da Comarca do Porto

Lv. 15 - Livro de registo geral
Lv. 18 - Livro de registo geral
Lv. 19 - Livro de registo geral
Lv. 20 - Livro de registo geral
Lv. 21 - Livro de registo geral

Casa do Infantado

Lv. 20 - Almoxarifado de Azurara e Sobrosa

ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DO PORTO

. Lv. 44, 45, 46 e 2647 - Livros de actas de vereação

---

[4] Utilizaremos, para identificação deste e dos fundos subsequentes do A.D.P., as cotas antigas.

Lv. 118 - Demanda da câmara do Porto com a de Vila do Conde acerca da jurisdição sobre o rio Ave

. Lv. 123, 125, 126, 127, 137, 153, 215 - Próprias

. Lv. 2123, 2124 - Sentenças

. Lv. 2321 - Livro A

Lv. 2322 - Livro B

BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL DO PORTO

Reservados

Fundo Azevedo, Ms. 16 - ANTÓNIO, Mestre - *Tratado sobre a Provincia d'Antre Douro e Minho e suas avondanças ...*

LISBOA

ARQUIVO NACIONAL - TORRE DO TOMBO

Chancelarias Régias

. Chancelaria de D. João II. Comuns, Lv. 1 a 26; Extras, Lv. 1; Místicos, Lv. 1

. Chancelaria de D. Manuel. Comuns, Lv. 1 a 46; Místicos, Lv. 1 a 6

. Chancelaria de D. João III. Comuns, Lv. 1 a 73; Privilégios, Lv. 1 a 6

. Chancelaria de D. Sebastião. Comuns, Lv. 1 a 46

. Cancelaria de D. Sebastião/ D. Henrique. Privilégios, Lv. 2 a 10

. Chancelaria de Filipe I. Comuns, Lv. 3 a 32; Privilégios, Lv. 3 e 5

. Chancelaria de Filipe II. Comuns, Lv. 1 a 45; Privilégios, Lv. 1 a 6

. Chancelaria de Filipe III. Privilégios, Lv. 3 a 39

. Chancelarias de D. Sebastião a Filipe III. Confirmações Gerais. Lv. 1 a 13

. Leitura Nova. Além Douro, Lv. 1 a 5 ; Místicos, Lv. 6

Conselho de Guerra

. Consultas, Mç. 1 a 4

Corpo Cronológico

. I Parte, Mç. 1 a 120

. II Parte, Mç. 1 a 230

. III Parte, Mç. 2 a 28

Cortes

. Mç. 10, nº 4 - "Capitulos que derão em Cortes o Procurador de Villa do Conde os annos de 1641 e 1642 com resposta a elles" (Anos 1641 e 1645)

. Vol. V, , fl. 429-431v. - Resposta aos capítulos especiais de Ponte de Lima, Viana e Vila do Conde (1456)

. Vol. X, fl. 174-174v. - Cópia da resposta dada aos procuradores de Vila do Conde às Cortes de Almeirim de 1544

Feitoria Portuguesa de Antuérpia

. Cx. 1 a 4 - Documentação vária atinente ao funcionamento da feitoria e da Casa da Nação Portuguesa em Antuérpia

. Lv. 1 - Registo de avarias pagas na Casa da Nação Portuguesa em Antuérpia (1535-1551)

. Lv. 4 - Registo de avarias pagas na Casa da Nação Portuguesa em Antuérpia (1565-1570)

Gavetas

. Gav. 10, mç. 12, nº 8 - Traslado da carta de sentença, de 1528, contra o Mosteiro de Stª Clara, tocante à colecta de direitos pela alfândega das freiras

. Gav. 11, mç. 1, nº 20 - Original da carta de sentença sobre os direitos da alfândega do Mosteiro de Stª Clara (1528)

. Gav. 12, mç. 8, nº 2 - Auto de posse da jurisdição de Vila do Conde, em 19 de Julho de 1540, por um representante do duque de Bragança. Tem apensos e transcritos vários documentos relativos ao processo de transferência da jurisdição do Mosteiro de Stª Clara para o duque de Bragança.

. Gav. 13, mç. 3, nº 19 - Auto de posse da jurisdição da vila dada pelo corregedor da comarca de Guimarães aos procuradores do duque de Bragança. Documento de 2 de Outubro de 1540

. Gav. 17, mç. 9. nº 10 - Alvará de licença dada ao infante D. Duarte, duque de Bragança, para poder arrematar a jurisdição de Vila do Conde (16 de Setembro de 1540)

. Gav. 14, mç. 1, nº 17 - Compilação, em 1547, de vários documentos atinentes ao processo de transferência da jurisdição de Vila do Conde

Inquisição de Coimbra

. Lv. 323 - Cadernos do Promotor

. Lv. 661 - Livro de visitações (1570)

. Lv. 666 - Livro de visitações (1618/20)

. Lv. 697 - Livro dos denunciados das visitações de 1620-21

. Processos 109, 141, 514, 544, 586, 594, 676, 796, 800, 819, 946, 1223, 1273, 1598, 2094, 2111, 2306, 2367, 2663, 2934, 3089, 3146, 3623, 3701, 3725, 3737, 3810, 3821, 4141, 4364, 4367, 4407, 4433, 4954, 5628, 6425, 6550, 6979, 7207, 7514, 8026, 8626, 9133, 9213, 9728, 9796, 9822.

Inquisição de Lisboa

. Lv. 232 - Cadernos do Promotor

. Proc. 2179 (Não consultado por se encontrar em restauro)

Livros das Ementas

. Lv. 1 a 15

Livros de Matrícula dos Moradores da Casa Real

. Lv. 2 a 6

Manuscritos da Livraria

. Nª 488 - Relação das cidades, vilas e concelhos e lugares da diferentes comarcas do reino. Datado de 1640

. Nº 2298 - "Promptuário das terras de Portugal com declaração das comarcas a que tocão [...] Disposto e ordenado por Vicente Ribeiro Meireles [...]. Anno 1682"

Memórias Paroquiais (1758)

. Lv. 5, nº 85, fl. 1077 a 1081 (Azurara)

. Lv. 40, nº 195, fl. 1161-1186 (S. João Baptista de Vila do Conde)

Núcleo Antigo

. Nºs 511 a 515, 518 a 525, 527, 528, 541, 548, 550, 551, 554, 571, 576, 589, 590, 593, 594 a 700, 701 a 705, 706 a 710, 714 a 721, 722 a 726, 728, 730, 736 a 741, 743 a 749; 755 a 762, 764 a 766, 768 a 771, 774, 799 a 809, 819, 826, 863, 867, 873 a 875, 883 - 884, 887 a 890, 901 a 905, 911 a 913, 918 a 921, 928, 931-932

Portarias do Reino

. Lv 1 a 4

* FUNDOS MONÁSTICOS E ECLESIÁSTICOS

Mosteiro de S. Simão da Junqueira

. Tombo 1. Tombo de propriedades

Convento da Encarnação de Vila do Conde

. Lv. 2 e 3 - Livro de Registo de capelas (1789 e 1780)

Convento de Santa Clara de Vila do Conde

. Lv. 17 - Livro dos cabedais (1612-1614)

. Lv. 19 - Livro de registo de capítulos de visitas pastorais efectuadas entre 1592 e 1638

. Lv. 23 - "Livro da madre abbadesa D. Phelipa de Monte Olivete elleita em 27 de Janeiro do anno de 1617"

. Lv. 27 - "Regimento que as freiras de Santa Clara de Villa de Conde hã de ter na administração de sua fazenda ..." (1548)

. Lv. 33 - Inventário geral do Cartório

. Lv. 34 - Apontador e inventário geral do Cartório

. Lv. 45 - "Livro primeiro das Memorias composto pella Madre Maria do Salvador ..." (Referente aos anos 1650-1823)

* 28 maços de documentação não inventariada distribuídos pelas caixas 33 a 55

Cabido da Sé do Funchal

. Lv. 35 - Livro de registos de casamentos (1624)

. Lv. 36 - Livro de crismados na Sé do Funchal (1602)

. Mç. 12 - Documentação referente a instituição de capelas (1594-1745)

. Mç. 19 - Documentação vária sobre confrarias (1556-...)

. Mç. 20 - Documentos respeitantes à Confraria de Jesus (1542 - ...)

. Mç. 22 - Documentação vária sobre confrarias (século XVII)

. Mç. 32 - Miscelânea. Consulta de cartas de partilhas e testamentos

BIBLIOTECA NACIONAL DE LISBOA

Reservados

. Colecção Pombalina, nº 122, fl. 13-14v.- Provimento da alfândega de Vila do Conde (1696)

. Colecção Pombalina, nº 123 - "Memoria das pessoas que passarão à Índia de 1584 a 1628..."

. Colecção Pombalina, nº 249 - Oficiais providos por El-Rei (1559-1588)

. Cód. 426 - Vila do Conde. Descrição de igrejas, capelas e ermidas

. Cód. 678 - Relação das igrejas, comendas e alcaidarias-mores da Casa de Bragança (1680)

. Cód. 755 - "Relação das Igrejas, Comendas, Alcaidarias Mores, Lugares de Letras, Numero dos Moradores das terras e Officios da apresentação, senhorio e data do Estado e Caza de Bragança. Feita em 1680 por Manuel Palha Leitam"

. Ms. 248 - Miscelânea com documentação original e traslados de documentos sobre Vila do Conde (século XIII- XVII)

. Ms. 26, nº 153 - Armadas que partiram para a Índia

. Ms. 247, nº 83 - Contas que o provedor das armadas deu ao rei D. Sebastião sobre as naus que recebiam aguada em Cabo Verde (1568-1577)

. Ms. 8750 - Notícias históricas de Vila do Conde

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO

Conselho Ultramarino

. Cód. 30 a 45 - Registo Geral e Consultas

. Cód. 113 - Livros de Ofícios

Conselho da Fazenda. Reino

. Mç. 2661, 2664, 2672, 2656, 2657, 2674, 2669.

Madeira . 1º Secção, cx.1

Açores. 1ª Secção, cx. 1

Cabo Verde. 1ª Secção, cx. 1

S. Tomé. 1ª Secção, cx. 1

Angola. 1ª Secção, cx. 1

Brasil

. Baía - Cód. 112 ; Cx. 1 a 7

. Pernambuco - Cx. 1, 2

ARQUIVO GERAL DA ALFÂNDEGA DE LISBOA

. S/ Cota - Livro de Registo Geral da Alfândega de Vila do Conde

. Cód. 47 - Registos de cartas gerais da Índia

. Cód. 54 - 1/2/3 - Compilação, feita em 1759, de alvarás, decretos e despachos da Casa da Índia desde 1519 a 1759.

. Cód. 115 A - Cópia de assentos de Livros de Registo Geral da Alfândega de Lisboa, feita em 1756 (séc. XV- ....).

BIBLIOTECA DA SOCIEDADE DE GEOGRAFIA

1 - G - 26 - Carta topográfica da costa de Esposende a Vila do Conde (Séc. XVIII?). Ms. 80 mm.

1 - G - 27 - Planta do Castelo de Vila do Conde. Ano de 1720. Ms. 72 mm.

1 - G - 33 - LESCOTE, Miguel - Planta da barra de Vila do Conde (Séc. XVII). Ms. 65 mm.

14 - A - 1 - TEIXEIRA, João - "Descrição dos Portos Marítimos do Reino de Portugal [...] Anno de 1648", Ms. 205x145 mm. Fl. 3: Costa de Caminha a Vila do Conde, com notícia descritiva

BRAGA

ARQUIVO DA SÉ DE BRAGA

. Registo Geral, lv. 6, fl. 271-271v.

VIANA DO CASTELO

ARQUIVO MUNICIPAL DE VIANA DO CASTELO

. Lv. 719 e 720 - Livros de Taxas de Ofícios Mecânicos

ÉVORA

BIBLIOTECA PÚBLICA DE ÉVORA

. Hem. II, 4/ Arm.15-1, Est. 4 - PAIVA, José Francisco de - *Mapa das villas do Conde, e de Azurara ...* - [1821-1824]., Manusc., colorida; 78x 55 cm.[5]

VILA VIÇOSA

ARQUIVO DA CASA DE BRAGANÇA

Reforma Setecentista do Cartório

. Cód. III, nº 6, 14, 46
. Cód. IV, nº 28, 32
. Cód. VII, nº 37
. Cód. XIV, nº 111, 115
. Cód. XV, nº 54, 55
. Cód. XVI, nº 29, 38, 54, 83, 84, 101, 102, 111
. Cód. XVII, nº 34, 45, 56
. Cód. XIX, nº 45, 48
. Ap. 3

Manuscritos

. Mç. 756, fl. 633, 634, 646
. Mç. 767, fl. 30-31
. Ms. 1129, fl. 116v.
. Ms. 137, fl. 5v., 212-212v.
. Ms. 2166/N.G. 702 R
. Ms. 760 /N.G. 304

[5] Publ. in "Lugares e regiões em mapas antigos. Catálogo da exposição com o mesmo nome organizada na Biblioteca Pública de Évora, de 11 de Julho a 11 de Agosto de 1997 no âmbito do XVII Congresso Internacional de História da Cartografia", Lisboa, C.N.C.D.P., 1997, p. 57

AÇORES

ARQUIVO MUNICIPAL DE PONTA DELGADA

. Fundo Ernesto do Canto - Ms. nº 30 a 36, 52, 78, 81, 190-190A

VALLADOLID

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

Guerra Antiga - Marina

. Leg. 89, 135, 144, 147, 154, 164, 166, 173, 178, 189, 209, 219, 221, 225, 230, 254, 266, 268, 289, 291, 299, 309, 310, 318 a 326, 985, 1181 a 1298, 3168 a 3189

Secretarias Provinciales. Portugal

. Leg. 2634, 2645, 2646, 2647, 2651, 2661, 2666

. Lv. 1469, 1470, 1471, 1475, 1482

. Lv. Inconexos -Lv. 1569, 1579, 1580, 1583

Secretarias de Estado. Portugal

. Leg. 368, 369, 375, 377, 380, 381, 382, 385, 387, 388, 391, 409

SEVILHA

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS

Contratación - Leg. 52B; 53A; 54A; 54B; 55A; 55B; 237, n. 3, r.1; 273, n.13; 313A, n. 2; 506, n.5; 513 B, n.4, r.6; 523, n. 16; 526, n.1, r.1; 941 B, n. 12; 950, n. 28; 2875; 2876; 5754; 5317, n.1, r. 38; 5576, n. 21; 5780; 5783

Indiferente - Leg. 425, lv. 23, fl. 332v.-333; 425, lv. 24, fl. 380-381v.; 426, lv. 25, fl. 242v.-243v.; 429, lv. 37, fl. 262-263; 737, n. 13; 738, n. 184; 740, n.97 e n. 149; 2074, n. 22

Escribania, leg. 919 A

Consultas

* **Santo Domingo** - Leg. 1, n.19; 100. r.10, n.198
* **Filipinas** - Leg. 329, lv.2, fl. 163-167; 330, lv. 4, fl.1-2v., 23-24, 123, 135v,-136; 340, lv. 3, fl. 23-23v, 478v.-480; 340, lv. 4, fl. 71-73v. e 109v.-110
* **México** - Leg. 20, n. 43; 22, n. 54, 55 e 57; 23, n. 46; 27, n. 52 e 57; 28, n. 23; 29, n. 21
* ***Santa Fe** - Leg. 1, n. 53, n. 60, n. 63, n. 140

RIO DE JANEIRO

BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO

Colecção Barbosa Machado - CAM. 4-2 (nº1)[6] - Planta de Vila do Conde (1568-70). Planta manuscrita e colorida sobre papel, 71x86 cm

[6] Planta consultada e reproduzida em Portugal aquando da sua integração na exposição "A arquitectura militar na expansão portuguesa" (Porto, Castelo de S. João da Foz, Junho-Setembro de 1994)

FONTES IMPRESSAS

Actas de la Universidad de Mareantes. Estudio preliminar por Luis Navarro Garcia. Transcription por Maria del Carmen Borrego Plá, Sevilla, Disputación Provincial de Sevilla, 1972

ALBUQUERQUE, Luís de e COSTA, José Pereira da - *Cartas de "Serviços" da Índia (1500-1550)*. "Mare Liberum", nº 1, Lisboa, C.N.C.D.P., 1990, pp. 309-396

ALVES, Jorge M. dos Santos e MANGUIN, Pierre-Yves - *O Roteiro das Cousas de Achém de D. João Ribeiro Gaio: Um olhar português sobre o Norte de Samatra em finais do século XVI*, Lisboa, C.N.C.D.P., 1997

Anuario da Universidade de Coimbra. Anno lectivo de 1878 a 1879, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1878

Artigos das Sizas dos Pannos & da Marçaria, ordenados por El-Rey Dom João II & por El-Rey Dom Manoel e no *Regimento dos Encabeçamentos das sizas deste Reyno*, publ. MANESCAL, Antonio "Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes", Lisboa Occidental, Na Officina de Miguel Manescal, 1718, t. I, pp. 247-374

AZEVEDO, Pedro de - *A Marinha mercante do Norte de Portugal em 1552*. Archivo Historico Portuguez, vol. II

AZEVEDO, Pedro de - *Defesa da navegação em Portugal contra os Franceses em 1552*. "Archivo Historico Portuguez", vol. VI, 1908, pp. 166-167

BARROS, D. João de - *Geographia d'Entre Douro e Minho e Tras-os-Montes*, Porto, B.P.M.P., 1919

BLAEU, Willem - *De Zeecuten van Portugal van Viana tot Aveiro*, Amsterdam, Willem Ianz Blaeu, 1638 . (B.P.M.P.- C(I) - 2)

BRITO, Bernardo G. de - *História trágico-marítima*, 2 vols., Lisboa, Ed. Afrodite, 1972

BUARCOS, João Brandão de - *Grandeza e abastança de Lisboa em 1552*, Lisboa, Livros Horizonte, 1990

CAMPOS, Joseph Roberto Monteiro de - *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Lisboa, Na Officina de Francisco Luiz Ameno, 1785

Capitulos de Vianna, Ponte de Lima e Villa do Conde publ. LOBO, A. de Sousa Silva Costa - *História da sociedade em Portugal no século XV*, Lisboa, Ed. Rolim, (1984), pp. 568-569

Cartas de Afonso de Albuquerque, seguidas de documentos que as elucidam, publ. Raymundo António de Bulhão Pato, 8 vols., Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1884-1935

Cartas de Fernão Mendes Pinto e outros documentos, org. Rebecca Catz, Lisboa, Ed. Presença, 1983

Cartas dos Jesuítas do Oriente e Brasil (1549-1551), Lisboa, Biblioteca Nacional, 1993

CLENARDO, Nicolau - *Carta a Látomo*, Évora, 26 de Março de 1535 in CEREJEIRA, M. Gonçalves - *O Renascimento em Portugal*, Coimbra, Coimbra Editora, 1974, vol. I, pp. 253-254

CRUZ, António - *Os privilégios dos calafates do Porto* in "O Porto e os Descobrimentos", Porto, Biblioteca Pública Municipal,1972

CUNHA, Manuel de Azevedo da, Pe. - *Notas Históricas*, 2 vol., Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1981

D'ABBENVILLE, Nicolas Sanson - *Parte septentrional do reyno de Portugal*, Paris, Ed. autor, 1656 (B.P.M.P. - Res. C (I) 10)

DIAS, Luiz Fernando de Carvalho - *Forais Manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve. Entre Douro e Minho*, s.l., ed. do autor, 1969

Documentação para a história das missões do padroado português do Oriente, coligida e anotada por António da Silva Rego, 10 vols., Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1949-1953

FARIA, Manuel Severim de - *Dos remédios para a falta de gente* in SÉRGIO, António - "Antologia dos economistas portugueses (séc. XVII)", 2ª ed., Lisboa, Sá da Costa, 1975

FERREIRA, J. A. Pinto - *Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino no século de Quinhentos*. "Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto", Vol. 30, 1967

FERREIRA, J. A. Pinto - *Visitas de saúde às embarcações entradas na barra do Douro nos séculos XVI e XVII*, Porto, Câmara Municipal - Gabinete de História da Cidade, (1977)

FRANKLIN, Francisco Nunes - *Memória para servir de índice dos foraes das terras do reino de Portugal e seus domínios*, Lisboa, Academia Real das Sciencias, 1816

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

FREIRE, A. Braamcamp - *Notícias da feitoria portuguesa da Flandres*, Lisboa, 1920 e *Maria Brandoa, a do Crisfal. Documentos relativos à feitoria portuguesa na Flandres* . "Archivo Historico Portuguez", vol. VI, Ano 1908, pp. 322-408

FREIRE, A. Braamcamp - *Os Cadernos de assentamento.* "Archivo Historico Portuguez", vol. I a X

FREIRE, A. Braamcamp - *Povoação de Entre Doiro e Minho no XVI seculo.* "Archivo Historico Portuguez", Lisboa, 1905, Vol. III, p. 261

FRUTUOSO, Gaspar - *Saudades da Terra*, Ponta Delgada, Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1963

As Gavetas da Torre do Tombo, publ. A. da Silva Rego, 12 vols., Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1977

Geografia e Economia da Província do Minho nos finais do século XVIII. Plano de descrição e subsídios de Custódio José Gomes de Vilas-Boas, recolhidos, anotados e publicados por António Cruz, Porto, Centro de Estudos Humanísticos, 1970

A Ilha de São Tomé nos séculos XV e XVI, edição de Luís de Albuquerque, Lisboa, Alfa, 1989

Itinerario de Navegacion de los Mares y Tierras Occidentales in FERNANDEZ DURO - "A la Mar Madera. Livro Quinto de las Disquisiciones Náuticas", Madrid, 1880

KEULEN, Jean Von - *Grand Nouvel Atlas de la Mer*, Amsterdam, 1680. (B.N.L. - Cartografia - C/65a)

LEÃO, Duarte Nunes de - *Descrição do reino de Portugal*, 2ª ed., Lisboa, 1785

Leys e Provisões que el rei Dom Sebastião nosso Senhor fez..., Coimbra, 1816

Liber Fidei Sanctae Bracarensis Ecclesiae, ed. crítica pelo P. Avelino de Jesus da Costa, Braga, Junta Distrital de Braga, 1965

Livros de contas da Ilha da Madeira. I. Almoxarifados e alfândegas, pref., leituras e notas de Fernando Jasmins Pereira e José Pereira da Costa, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, 1985

Mandado de el-Rei sobre as dimensões dos panos de treu ..., publ. MARQUES, J. M. da Silva - *Os descobrimentos portugueses. Documentos para a sua história*, Lisboa, I.N.I.C., 1988, t. I, pp. 156-157

MANESCAL, Antonio - *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Lisboa Occidental, Na Officina de Miguel Manescal, 1718

MARQUES, J. M. da Silva - *Os descobrimentos portugueses. Documentos para a sua história*, ed. fac-similada, 5 vols., Lisboa, I.N.I.C., 1988

MENDEZ DA SILVA, Rodrigo - *Población General de España* (cc. 1645), publ. SERRÃO, J. Veríssimo - *Uma estimativa da população portuguesa em 1640* in "Memórias da Academia das Ciências de Lisboa. Classe de Letras", vol. XVI, Lisboa, 1975, pp. 213-303

Monumenta missionaria africana. África Ocidental, coligida e anotada pelo Padre António Brásio, vol. 12 e 13, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1982-1985

Monumenta Indica in "Monumenta Historica Societatis Iesu", Roma, 1948-1988

NEVES, Baeta das, dir. - *História Florestal, Aquícola e Cinegética. Colectânea de Documentos existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo - Chancelarias Régias*, Lisboa, Direcção Geral das Florestas, 1983 - ....

OLIVEIRA, Cristóvão de Oliveira - *Lisboa em 1551. Summario*, Lisboa, Livros Horizonte, 1988

Ordenações Filipinas, ed. *fac-simil.* da edição feita por Cândido Mendes de Almeida, Rio de Janeiro, 1870, 3 vols., Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, (1985)

Ordenações Manuelinas, ed. *fac-simil.* da edição da Real Imprensa da Universidade, do ano de 1797, 5 vols., Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, (1984)

ORTELIUS, Abraam - *Theatrum Orbis Therrarum*, Antuérpia, Of. Plautiniam, 1592 (B.P.M.P. - Res. XVI-C-7)

PEREIRA, Fernando Jasmins - *Documentos sobre a Madeira no século XVI existentes no Corpo Cronológico. Análise documental*, 2 vols., Lisboa, A.N.T.T., 1990

PEREIRA, Gabriel - *Roteiros Portugueses de Viagem de Lisboa à Índia*, Lisboa, 1898

PEREIRA, João Cordeiro - *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, 1984, pp. 52-55

PEREIRA, João Cordeiro - *O orçamento do estado português no ano de 1527.* "Nova História. Séc. XVI", dir. A.H. de Oliveira Marques, nº 1, 1984, pp. 62-65

PIMENTA, Alfredo - *Livro dos Roubos que os franceses e vasalos del Rei de França fezeram aos Moradores besta vila de Guimarães e seu termo,* Guimarães, Arquivo Municipal, 1940

PINTO, Fernão Mendes - *Peregrinação*, transcrição de Adolfo Casais Monteiro, Lisboa, I.N.-C.M., (1988)

Portugalliae Pars. Orae maritime Portugalliae inter Caminum et Mondegum... in AURIGARIUS, Lucas - "Atlas Maritimo", s.l., [15--]. (B.N.L.- Cartografia - CA/116 v.)

Privilégios dos Cidadãos da Cidade de Porto, int. de Armando de Castro, Lisboa, I.N.-C.M., 1987

Provisão de S. Alteza sobre as arqueações das Náos e Navios in "Sistema ou Collecção de Regimentos Reaes", compil. José R. M. de Campos, Lisboa, Officina de Thaddeo Ferreira, 1785, t. III, fl. 355-362

Regimento da Casa da Índia. Manuscrito do Século XVII existente no Arquivo Geral de Simancas, int. e pref. de Francisco Mendes da Luz, Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1992

Regimento das Cazas das Índias e Mina, publ. Damião Peres, Coimbra, Universidade, 1947

Regimento das Couzas Commuas e Geraes dos Officies dos Armazens, publ. CAMPOS, Jose Roberto Monteiro de - *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Lisboa, Na Officina de Francisco Luiz Ameno, 1785, vol. III, fl. 1-21

Regimento do Cosmógrafo-Mor (1592), publ. RIBEIRO, António Silva - *A hidrografia dos descobrimentos portugueses,* Lisboa, Publ. Europa-América, 1994, pp. 235-250

Regimento dos Encabeçamentos das sizas deste Reyno, publ. MANESCAL, Antonio "Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes", Lisboa Occidental, Na Officina de Miguel Manescal, 1718, t. I, pp. 375-423

Os Regimentos sobre a matrícula dos Oficiais da navegação, da Ribeira e Bombardeiros de 1591 e 1626, publ. COSTA, Leonor Freire in "Revista de História Económica e Social", 25, Jan.-Abril, 1989, pp. 99-125

Registos de uns autos processados no juízo geral desta vila sobre o assento do retábulo de Nossa Senhora da Boa Viagem e Corpo Santo e mudança dele, publ. SANTOS, A. Monteiro dos in "Boletim Cultural da C. M. Vila do Conde", Nova Série, nº 12, Dezembro 1993, pp. 49-62

RIBEIRO, João Pedro - *Memoria sobre a subdivisão das correições no reinado do Senhor D. João III* in "Reflexões Históricas e Criticas", Parte II, Coimbra, 1836, pp. 1-12 e 39-70

SILVA, José Justino de Andrade e - *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa. 1634-1640*, vol. I, Lisboa, Imprensa de F. X. de Souza, 1855

SOUSA, J. R. M. Campos Coelho e - *Systema de Leys ou Colecção de Regimentos Reaes*, Lisboa, 1783

SOUSA, Manuel de Faria e - *Ásia Portuguesa*, Porto, Liv. Civilização, (1948)

VOOGT, Nicolas Jansz - *La Nueva y Grande Relumbrante Autorcha de la Mar...*, Amsterdam, Joannes van Keulen, [1695]. (B.N.L. - Cartografia - C/24 a)

WAGENAER, Lucas Jansz - *Thresor der Zeevaert*, Leyden, 1592. (B.N.L.- Cartografia - CA/ 65 p.)

BIBLIOGRAFIA CITADA E CONSULTADA

A abertura do mundo. Estudos de História dos descobrimentos europeus, org. Francisco Contente Domingues e Luís Filipe Barreto, 2 vols., Lisboa, Ed. Presença, 1986

Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzia, 2 vols., Loulé, Câmara Municipal, 1987

Actas do Seminário "Pescas e Navegação na História de Portugal (séculos XII a XVIII)", Lagos. 1992, Lagos, Comissão Municipal dos Descobrimentos, 1995 (Publ. in "Cadernos Históricos", vol. VI, 1995)

ALBERTO, Edite Maria da Conceição - *As instituições de resgate de cativos em Portugal. Sua estruturação e evolução no século XV*, 2 vols., Lisboa, 1994 (Dissertação policopiada)

ALBUQUERQUE, Luís de - *Escalas da Carreira da Índia.*, Lisboa, Junta de Investigação Científica Tropical, 1978 (Série "Separatas", nº 110)

ALEGRIA, M. Fernanda e DIAS, M. Helena - *Lisboa na produção cartográfica portuguesa e holandesa dos séculos XVI e XVII: o espaço e o intercâmbio* . "Penélope", nº 13, Lisboa, 1994, pp. 55-69

ALMEIDA, A. A. Marques de - *Capitais e capitalistas no comércio da especiaria. O eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549). Aproximação a um estudo de geofinança*, Lisboa, Cosmos, 1993

ALMEIDA, Carlos A. Ferreira - *Vias Medievais Portuguesas. I. Entre-Douro-e-Minho*, Porto, 1968 (Dissertação de licenciatura policopiada)

ALMEIDA, Fortunato de - *História da Igreja em Portugal*, Tomo II, Parte 2, Porto, Liv. Civilização, 1968

ALVES, Lourenço - *Arquitectura religiosa do Alto Minho. Igrejas e capelas do Alto Minho. Séc. XII ao séc. XVII*, Viana do Castelo, 1987

ALVES, Lourenço, coord. - *Caminha e seu concelho. Monografia*, Caminha, Edição da Câmara Municipal, 1985

AMÂNDIO, Bernardino - *Esposende e o seu concelho na história e na geografia*, 3 fasc., Braga, ASPA, 1994-1996

AMES, Glenn Joseph - *The carreira da India 1668-1682: Maritime enterprise and the quest for stability in Portugal's Asian empire.* "The Journal of European Economic History", vol. 20, nº 1, Spring 1991, pp. 7-27

AMORIM, António Augusto Gomes - *Vila do Conde no século XVII. Subsídios para a sua história administrativa e económica*, Coimbra, 1971 (Dissertação de licenciatura policopiada)

AMORIM, Inês - *Aveiro e sua provedoria no séc. XVIII (1690-1814). Estudo económico de um espaço histórico*, Aveiro, Min. do Equipamento - Comissão de Coordenação da Região Centro, (1997).

AMORIM, Manuel - *A antiga colegiada de Vila do Conde.* "Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde", V. Conde, Nova Série, nº 2, Julho 1998, pp. 5-14

AMORIM, Maria Norberta Simas Bettencourt - *Guimarães 1580-1819. Estudo demográfico*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1987

AMZALAK, M. - *Frei João Sobrinho e as doutrinas económicas da Idade Média*, Lisboa, 1945

AMZALAK, M. - *O pensamento económico em Portugal na Idade Média*, Lisboa, 1958

ANAYA HERNANDEZ, L. A. - *Las minorias en la historia de Canarias.* "VII Coloquio de Historia Canaro-Americana (1986)", Las Palmas, 1990, t. I, pp. 30-57

ANDRADE, Amélia Aguiar - *Um espaço urbano medieval: Ponte de Lima*, Lisboa, Livros Horizonte, (1990).

O arciprestado de Vila do Conde e Póvoa do Varzim na evangelização do Além-mar português, Braga, Comissão Diocesana dos 5 Séculos de Evangelização e Encontro de Culturas, 1991

Arqueologia do Estado. Ias Jornadas sobre formas de organização e exercício dos poderes na Europa do Sul. Séculos XIII-XVIII, 2 vols., Lisboa, História & Crítica, 1988

A arquitectura militar na expansão portuguesa. Porto, Castelo de S. João da Foz, Junho-Setembro 1994, Lisboa, C.N.C.D.P., 1994, p. 153

Arquivo dos Açores, 15 vols., Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980-1983. Reprodução fac-similada da edição de 1878-1959

BAIROCH, Paul; BATOU, J., CHÉVRE, P. - *La population des villes européens de 800 à 1850*, Genève-Droz, Université de Genève, 1988

BALLONG-WEN-MEWUDA, J. Bato'Ora - *São Jorge da Mina (1482-1637)*, Lisboa-Paris, 2 vols., F.C.G.-C.C.P., 1993

BANDEIRA, Miguel Sopas de Melo - *O espaço urbano de Braga em meados do século XVIII*, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1992 (Dissertação de mestrado policopiada)

BARATA, Filipe Themudo - *Negócios e crédito: O desenvolvimento e a complexificação das práticas creditícias nos finais da Idade Média.* "História Empresarial em Portugal. (XV Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social)", Évora, 27-28 de Outubro de 1995, pp. 411-441

BARATA, João da Gama Pimentel - *Estudos de Arqueologia Naval*, Lisboa, I.N.-C.M., 1989

BARDET, Jean Pierre - *Rouen aux XVII et XVIII siècles. Les mutations d'un espace social*, 2 vols., Paris, SEDES, 1983

BARROS, Amândio Jorge Morais - *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV*, Porto, 1991, (Dissertação de mestrado policopiada)

BARROS, Amândio Jorge Morais - *Barcos e Gentes do Mar do Porto (séculos XIV-XVI)* . (No prelo)

BARROS, João de Gama - *História da Administração Pública em Portugal. Séc. XII-XV*, 2ª ed., Lisboa, Liv. Sá da Costa, (1945)

BATELLI, Guido - *Filippo Terzi Architetto ed Ingegnere Italiano in Portogallo (1570-97).* "Biblos", vol. VIII, 1932, pp. 412-417.

BEIRANTE, Maria Ângela da Rocha - *Santarém quinhentista*, Lisboa, s. ed., 1981

BENEDICT, Philip - *Cities and social change in early modern France*, London, Unwin Hyman, 1989

BENEVOLO, Leonardo - *A cidade na história da Europa*, Lisboa, Presença, 1994

BENNASSAR, Bartolomé - *La América española y la América portuguesa. Siglos XVI-XVIII*, Madris, Ed. Akal, 1996

BENNASSAR, Bartolomé - *Valladolid en el siglo de Oro. Una ciudad de Castilla y su entorno agrario en el siglo XVI*, Valladolid, Ambito Editiones, 1989

BERNARD, Jacques - *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-1500)*, 3 vols., Paris, SEVPEN, 1968

Bibliotheca Lusitana. Historica, Crítica, e Cronológica..., Lisboa, Officina de Ignacio Rodrigues, 1747

BILINKOFF, Jodi - *Elite widows and religion expression in early modern Spain: the view from Avila* (Conferência proferida na F.L.U.P. em 1998)

BILINKOFF, Jodi - *The Avila of Saint Teresa: religious reform in a sixteenth-century city*, New York, Ithaca, 1989

BLUTEAU, Rafael, P. - *Vocabulario Portuguez & Latino...*, t. VIII, Coimbra, Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1721

BOITEAUX, L. A. - *La fortune de mer, le bésoin de sécurité et le début de l'assurance maritime*, Paris, 1968

Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde, Vila do Conde, Câmara Municipal, 1ª e Nova Série

Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira, Ilha Terceira, Instituto Histórico da Ilha Terceira

BONNET, S. F. - *Familias portuguesas en la Laguna del siglo XVII*. "Revista de Historia Canaria", 93-94, 1951, pp. 111-118

BOULLET, F. e C. - *Ex-voto marins*, s.l., Editions Maritimes et d'Outre-Mer, (1986)

BOURDON, Léon - *La Compagnie de Jésus et le Japon (1547-1570)*, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian - Centre Culturel Portugais, 1993

BOXER, C. R. - *O império marítimo português. 1415-1825*, Lisboa, Ed. 70, 1992

BRAGA, Isabel M. Ribeiro Drumond - *Península Ibérica: Um espaço. Dois reinos. (Interrelações na época de Carlos V)*, Lisboa, 1996 (Dissertação de doutoramento policopiada)

BRANDÃO, João - *Majestade e Grandezas de Lisboa em 1552*. "Arquivo Histórico Portuguez", Vol. XI, Lisboa, 1919, p. 62

BRAUDEL, Fernand - *Civilisation matérielle, economie et capitalisme. XVe.-XVIIIe. siécle*, 3 vols., Paris, Armand Colin, 1979

BRAUDEL, Fernand - *História e Ciências Sociais*, Lisboa, Presença, 1982

BRAUDEL, Fernand - *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Filipe II*, 2 vols., Lisboa, D. Quixote, 1983

BRAUDEL, Fernand, dir. - *O Mediterrâneo. O Espaço e a História,* Lisboa, Teorema, 1987

BRITO, A. da Rocha - *As epidemias do século XVI e as câmaras de Coimbra*, Lisboa, 1936 (Sep. das "Actes, Conférences et Communications" do III Congresso Internacional de História das Ciências realizado em Portugal em 1934)

BRITO, A. da Rocha - *Finanças quinhentistas do município coimbrão*, Coimbra, 1943. Sep. do "Arquivo Coimbrão", Vol. VII

BRITO, Pedro de - *Patriciado urbano quinhentista: as famílias dominantes do Porto (1500-1580)*, Porto, Câmara Municipal. Arquivo Histórico, 1997

CALADO, Mariano - *Peniche na história e na lenda*, Peniche, s.n., 1991

CAPELA, José Viriato - *A câmara , a nobreza e o povo do concelho de Barcelos.* Sep. de "Barcelos Revista", vol. III, nº 1, Braga, 1995

CAPELA, José Viriato - *Entre Douro e Minho. 1750-1830. Finanças, administração e bloqueamentos estruturais do Portugal Moderno*, Braga, 1987

CAPELA, José Viriato - *O Minho e os seus municípios. Estudos económico-administrativos sobre o município português nos horizontes da reforma liberal*, Braga, Univ. Minho, 1995

CAPELA, José Viriato - *O município de Braga de 1750 a 1834. O governo e a administração económica e financeira.* "Bracara Augusta", Braga, vol. 41, 1988/89

CAPELA, José Viriato - *Política, administração, economia e finanças públicas portuguesas (1750-1820). Textos para o ensino da História de Portugal*, Braga, Universidade do Minho, 1993.

CARANDE, Ramón - *Carlos V y sus banqueros,* 2 vols., Barcelona, Ed. Crítica, 1990, vol. I

CARBONELL PICO, Maria Alexandra Tavares - *A terminologia naval portuguesa anterior a 1460*, Lisboa, 1963

A carreira da Índia e as rotas dos Estreitos. Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, Angra do Heroísmo, 1998

CHAUNU, Pierre - *A América e as Américas*, Lisboa - Rio de Janeiro, Ed. Cosmos, 1969

CHAUNU, Pierre - *A História como ciência social. A duração, o espaço e o homem na Época Moderna*, Rio de Janeiro, Zahar, 1976

CHAUNU, Pierre - *Séville et l'Amerique. XVIe-XVIIe. siècle*, Paris, Flammarion, 1977

CHAUNU, Pierre; CHAUNU, Huguette - *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, 12 vols., Paris, SEVPEN, 1955-1960

CHAVES, Luís - *A arte popular. Aspectos do problema*, Porto, Portucalense Editora, 1943

CHAVES, Luís - *Ex-votos do Museu Etnológico Português. Catálogo descritivo*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1915 (Separata de "O Archeologo Portuguez", vol. XIX-XX)

CHAVES, Luís - *Na arte popular dos ex-votos*, Guimarães, 1970 (Separata da "Revista de Guimarães",Vol. LXXX, 1970)

CHEVALIER, Maxime - *Lectura y lectores en la España del siglo XVI y XVII*, Madrid, 1976

Cidades e História. Ciclo de conferências promovido pelo Serviço de Belas- Artes em Novembro de 1987, Lisboa - Fundação Calouste Gulbenkian. Serviço de Belas Artes, (1992)

COELHO, António Borges - *Quadros para uma viagem a Portugal no século XVI*, Lisboa, Ed. Caminho, 1986

COELHO, Francisco Adolfo - *Diccionario Manual Etimologico da Lingua Portugueza Contendo a Significação e Prosodia*, Lisboa, s.d.

COELHO, P. Laranjo - *A Pederneira. Apontamentos para a história dos seus mareantes, pescadores e das suas construções navais nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1924

Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época. Actas, 5 vols., Porto, 1989

Congresso Internacional de História. Missionação portuguesa e encontro de culturas. Actas, 4 vols., Braga, Faculdade de Teologia da Universidade Católica Portuguesa, 1993

CORTE-REAL, Manuel Henrique - *A feitoria portuguesa da Andaluzia (1500-1532)*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura - Centro de Estudos Históricos, 1967

CORTESÃO, Jaime - *História da expansão portuguesa*, Lisboa, I.N.-C.M., (1993)

CORTESÃO, Jaime - *Os descobrimentos portugueses*, 3 vols., Lisboa, I.N.-C.M., (1990)

CORTESÃO, Jaime - *Os factores democráticos na formação de Portugal*, 3ª ed., Lisboa, Livros Horizonte, 1978

CORTESÃO, Jaime - *Portugal. A terra e o homem*, Lisboa, I.N.-C.M., (1995)

CORTEZ, Russel - *Pintores quinhentistas do norte de Portugal (3). Manuel Arnao e Manuel Diniz Vaz*. "O Primeiro de Janeiro", 19 de Agosto de 1987

COSTA, A. Fontoura da - *A marinharia dos descobrimentos*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1960

COSTA, Avelino de Jesus da - *O bispo D. Pedro e a organização da diocese de Braga*, 2 vols., Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra - Instituto de Estudos Históricos Dr. António de Vasconcelos, 1959

COSTA, Leonor Freire - *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais, Patrimonia, 1997

COSTA, Marisa - *A construção da igreja matriz de Vila do Conde*. "Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde", Nova Série, nº 13, Junho de 1994, pp. 32-46

COSTA, Melba Ferreira da - *Acerca do Livro de Traças*. "Oceanos", Lisboa, C.N.C.D.P., nº 2, pp. 121-123

COUTO, Jorge - *A construção do Brasil*, Lisboa, Ed. Cosmos, 1995

CRUZ, António - *Algumas observações sobre a vida económica e social da cidade do Porto nas vésperas de Alcácer Quibir*, Porto, Biblioteca Pública Municipal, 1967

CRUZ, António - *O Porto e os descobrimentos*, Porto, Biblioteca Pública Municipal, 1972

CRUZ, António - *O Porto nas navegações e na expansão*, Lisboa, Instituto de Cultura e de Língua Portuguesa, 1983

CRUZ, António - *Os mesteres do Porto. Subsídios para a história das antigas corporações dos ofícios mecânicos*, vol. I, Porto, Ed. Sub-secretariado de Estado das Corporações e Previdência Social, 1943

CRUZ, Maria Alfreda - *Caminha. Evolução e estrutura de uma antiga vila portuária.* "Finisterra", 2 vols., Lisboa, 1967

CURVEILLER, Stèphane - *Dunquerque. Ville et port de Flandre a la fin du moyen âge à travers les comptes de baillage de 1358 à 1407*, Lille, Presses Universitaires de Lille, (1989)

DAVEAU, Suzanne - *Algumas leituras para uma exposição.* "A Pintura do mundo. Geografia portuguesa e cartografia dos Séculos XVI a XVIII" (Catálogo da Exposição), Porto, B.P.M.P., 1992, pp. 7-9

DAVID, Pierre - *Études historiques sur la Galice et le Portugal*, Paris, Les Belles Lettres, 1947

DEDIEU, Jean Pierre, CASTELLANO, J. L. - *Reseaux familles et pouvoirs dans le monde ibérique à la fin de l'Ancien Régime*, Paris, 1998

DELUMEAU, Jean - *Rome au XVIe. siècle*, Paris, Hachette, s.d.

Descobrimentos, expansão e identidade nacional, Coimbra, Faculdade de Letras. Instituto de História das Ideias, 1992 ("Revista de História das Ideias", 14)

DEVY-VARETA, Nicole - *Para uma geografia histórica da floresta portuguesa. As matas medievais e a "coutada velha" do rei.* "Revista da Faculdade de Letras. Geografia". I Série, Vol. I, Porto, 1985, pp. 47-67

DIAS, Maria Helena , coord. - *Os mapas em Portugal. Da tradição aos novos rumos da cartografia*, Lisboa, Ed. Cosmos, 1995

DIAZ, A.; PONS, A; SENRA, J. - *La construccion del puerto de Valencia. Problemas y metodos (1283-1880)*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1986

Dicionário de história dos descobrimentos portugueses, dir. Luís de Albuquerque, 2 vols., Lisboa, Círculo de Leitores, 1994

DOMINGUES, Francisco Contente e GUERREIRO, Inácio - *A evolução da carreira da Índia atá aos inícios do séc. XVII* in "Os Portugueses no Mundo", dir. Luís de Albuquerque, Lisboa, Alfa, (1989), vol. 4 , pp. 105- 130

DOMINGUES, Francisco Contente e GUERREIRO, Inácio - *A vida a bordo na carreira da Índia. Século XVI,* Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988

DOMINGUES, Francisco Contente - *Experiência e conhecimento na construção naval portuguesa no século XVII. Os tratados de Fernando de Oliveira,* Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1975

DUPÂQUIER, J. - *La population rurale du bassin parisien à l'époque de Louis XIV,* Paris, 1979.

EIRAS ROEL, Antonio - *De las fuentes notariales a la historia serial: una aproximacion metodologica* in "Aproximación a la investigación historica atraves de la documentación notarial", Murcia, Cuadernos Seminario "Floridabalca", nº1, 1985

ESPARTEIRO, António Marques, Comandante - *Dicionário Ilustrado da Marinha,* 2ª ed., Lisboa, 1943

Estudos e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editores, 1988

Ex voto. Painéis votivos do rio, do mar e do além-mar (Primeira exposição nacional de painéis votivos do rio, do mar e do além-mar. Museu da Marinha, Maio a Setembro de 1983), Lisboa, Ed. Museu da Marinha, (1983)

Exposição de ex-votos marítimos. Catálogo, org. Comissão Municipal de Turismo de Matosinhos, Junho 1963

Exposição de ex-votos. Catálogo, org. Comissão Municipal de Turismo de Matosinhos, Julho 1960

Exposição de tábuas votivas de Vila do Conde e seu concelho. Catálogo, introd. Agostinho Araújo, org. Secção Cultural do Ginásio Club Vilacondense, 17 a 25 de Julho de 1978

Exposição de tábuas votivas marítimas de Vila do Conde e Azurara. Catálogo, introd. A. Monteiro dos Santos, org. Comissão de culto da Capela de Nª Srª do Socorro, 24 de Agosto a 5 de Setembro de 1993

FABIÃO, Luís Crespo - *Alguns dados sobre o contributo de Vila do Conde para o comércio marítimo de importação entre Midelburgo-Arnemuiden (Zelândia) e a Península Ibérica no século XVI (1543-44).* "Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde", nº 6, 1968, pp. 11 - 49

FARIA, Jorge de - *Marinheiros e Mariantes (sic) de Vila do Conde*, V. Conde, s.n., 1942

FEBVRE, Lucien - *A terra e a evolução humana. Introdução geográfica à história*, Lisboa, Ed. Cosmos, 1991

FEBVRE, Lucien - *Le probléme de l'incroyance au 16ème siécle. La religion de Rabelais*, Paris, 1968

FELNER, R. J. de Lima - *Subsídios para a História da Índia Portugueza*, Lisboa, Academia das Sciências, 1868

FERNANDES, Maria de Lurdes Correia - *Ausência do marido e "des-governo" da casa na época dos Descobrimentos. Algumas imagens da literatura e da tratadística moral ibérica,* Lagos, Comissão Municipal dos Descobrimentos, 1996 (Separata de "Cadernos Históricos" VII,1996)

FERNANDES, Maria de Lurdes Correia - *Espelhos, Cartas e Guias. Casamento e espiritualidade na Península Ibérica. 1450-1700*, Porto, Instituto de Cultura Portuguesa da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1995

FERNANDES, Maria de Lurdes Correia - *Viúvas ideais, viúvas reais. Entre os modelos comportamentais femininos e o silêncio da solidão (séculos XVI- XVII* (No prelo)

FERREIRA PRIEGUE, Elisa - *Galicia en el comercio maritimo medieval*, Santiago de Compostela, Fundação "Pedro Barrie de la Maza"/ Universidade de Santiago, 1988

FERREIRA, Ana Maria - *A importação e o comércio têxtil em Portugal no século XV (1385 a 1481)*, Lisboa, I.N.-C.M., 1983

FERREIRA, Ana Maria - *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI,* Redondo, Patrimonia Historica, 1995

FERREIRA, Darleen Abreu - *Terra Nova throught the Iberian lokking glass: the portuguese - Newfoundland cod fishery in the sixteenth century.* "The Canadian Historical Review", vol. 79, nº 1, March 1998, pp. 100-115

FERREIRA, José - *Fr. João de Vila do Conde*. "Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde", Nova Série, nº 15/16, Junho-Dezembro 1995, pp. 54-81

FERREIRA, Mons. J. Augusto - *Vila do Conde e o seu alfoz. Origens e monumentos*, Porto, Ed. Marques Abreu, 1923

FERRO, Marc - *História das colonizações. Das conquistas às independências. Séculos XIII-XX*, Lisboa, Ed. Estampa, 1996

FLOUD, Roderick - *Métodos cuantitativos para historiadores*, Madrid, Alianza Universidad, 1983

FOLGUEIRAS GAYO - *Nobiliário das Famílias de Portugal*, 12 vols., Braga, Ed. de Carvalhos Basto, 1992

FONSECA, Luís Adão - *Navegacion y corso en el Mediterraneo Occidental. Los portugueses a mediados del siglo XVI*, Pamplona, Universidad de Navarra, 1978

FONSECA, Quirino da - *Os problemas das tonelagens e formas de querena dos navios de Vasco da Gama* in "Memórias da Academia das Ciências de Lisboa", Tomo I, Classe de Letras, 1936

FONSECA, Teotónio da - *O Concelho de Barcelos de Aquém e Além Cávado*, 2 vols, Barcelos, s.n., 1948

Foro de debate sobre el mar y sus problemas. Fundación Calouste Gaulbenkian (Lisboa) del 20 al 24 de Abril de 1998, Tomo 1, Madrid, Sociedad Estatal Lisboa 98, 1998

FOURMIGUE, Josette Pontet - *Bayonne, un destin de ville moyenne à l'époque moderne (fin du XVIIe siècle milieu du XIXe siécle)*, Biarritz J&D Editions, 1990

FRADA, João José Cúcio - *A vida a bordo das naus na Época Moderna. Tomo I. Organização naval e sanitária*, Lisboa, Ed. Cosmos, 1997

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *Artistas de Braga na Matriz de Vila do Conde* (Séc. XVI), Braga, Ed. Bracara Augusta, 1954

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *O Convento de Nª Srª da Encarnação, em Vila do Conde*. "Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde", Nova Série, nº 9, Junho 1992, pp. 17-41

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *D. João Ribeiro Gaio, bispo de Malaca*, Porto, 1943. Separata do " Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto"

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *Estradas velhas entre Leça e Ave.* "Douro Litoral", 4ª Série, nº I-II, pp. 50-71

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *João de Castilho e a sua obra no Além-Douro.* "Colóquio", nº 15, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Outubro 1961, pp. 6-9.

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *Memórias para a história dos cristãos-novos em Vila do Conde e Azurara - I .* "Boletim Cultural da C. M. V. Conde", Nova Série, nº 15-16, Junho-Dezembro 1995, pp. 35- 44

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *Mestres biscaínhos na Matriz de Vila do Conde.* "Anais da Academia Portuguesa de História", II Série, Vol. XI, Lisboa, 1961, pp. 177-196

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha - *Vila do Conde. As Origens do topónimo. Tentativa de identificação*, Barcelos, 1961 (Sep. de "Vila do Conde", nº 3).

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha; GUIMARÃES, Daciano R. S. Bertino - *Azurara. Subsídios para a sua monografia*, Porto, Junta da Província do Douro Litoral, 1948

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha; GUIMARÃES, Daciano R. S. Bertino - *Subsídios para uma monografia de Vila do Conde*, 1º vol, Porto, Junta da Província do Douro Litoral, 1953

GARCIA-BÁQUER GONZÁLEZ, Antonio - *La carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Sociedad Estatal para la Exposición Universal de Sevilla 92 - Algaida Editores, 1992

GASCON, Richard - *Grand commerce et vie urbaine au XVIe. siècle. Lyon et ses marchands*, 2 vols., Paris, SEVPEN, 1971

GERALDES, M. M. Nunes - *Monografia sobre a indústria do linho no destrito de Braga,* Coimbra, Imprensa da Universidade, 1913

GIL, Maria Olímpia da Rocha - *O arquipélago dos Açores no século XVII. Aspectos sócio-económicos (1575-1675)*, Castelo Branco, 1979

GODINHO, Vitorino Magalhães - *Crises et changements géographiques et stucturaux au XVI.e siècle* in " Studi in onore di Armando Sapori", Milão, 1957, pp. 981-989

GODINHO, Vitorino Magalhães - *A construção de modelos para as economias pré-estatisticas.* "Revista de História Económica e Social", Julho-Dezembro 1985, pp. 3-14.

GODINHO, Vitorino Magalhães - *Les découvertes. XVe.-XVIe.: une révolution des mentalités*, Paris, Ed. Autrement, 1992

GODINHO, Vitorino Magalhães - *Os descobrimentos: inovação e mudança nos séculos XV e XVI* . "Revista de História Económica e Social", nº 2, Julho-Dezembro 1978, pp. 1-28

GODINHO, Vitorino Magalhães - *Os descobrimentos e a economia mundial*, 4 vols., Lisboa, Presença, 1987

GODINHO, Vitorino Magalhães - *A economia dos descobrimentos henriquinos*, Lisboa, 1962

GODINHO, Vitorino Magalhães - *Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa*, 3ª ed., Lisboa, Arcádia, s.d., p. 84

GODINHO, Vitorino Magalhães - *Finanças públicas e estrutura de estado* in "Dicionário de História de Portugal", Lisboa, Iniciativas Editoriais, s.d. , vol. III, pp. 20-40

GODINHO, Vitorino Magalhães - *Mito e mercadoria. Utopia e prática de navegar. Séculos XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990

GODINHO, Vitorino Magalhães - *Sociedade Portuguesa* in "Dicionário de História de Portugal", Lisboa, Iniciativas Editoriais, s.d. ,Vol. VI, pp. 20-51

GONÇALVES, Iria - *As finanças municipais do Porto na segunda metade do século XV*, Porto, Câmara Municipal, 1987

GONÇALVES, Iria - *Sisas* in "Dicionário de História de Portugal", Lisboa, Iniciativas Editoriais, s.d. , vol. VI, pp. 1-2

GORIS, J. A. - *Étude sur les colonies marchands méridionales (portugais, espagnoles, italiens) à Anvers de 1488 a 1567. Contribution à l'histoire des débuts du capitalisme moderne*, Lovain, 1925

GUERREIRO, Luís R. - *O grande livro da pirataria e do corso*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996

Guia de fontes portuguesas para a história de África, Lisboa, C.N.C.D.P.-Fundação Oriente - I.N.-C-M., 1991

GUINET, Philippe - *Le pouvoir dans la ville au XVIIIe. siècle*, Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1990

GUINOTE, Paulo; FRUTUOSO, Eduardo; LOPES, António - *Naufrágios e outras perdas da "Carreira da Índia". Séculos XVI e XVII,* Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses, 1998

GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline - *Valencia. Puerto Mediterráneo en el siglo XV (1410-1525),* Valencia, Edicions Alfons el Magnànim. Institució Valenciana d'Estudis I Investigació, 1989

HEERS, Jacques - *Gênes au XVème siécle*, Paris, SEVPEN, 1971

HEERS, Jacques - *L'Occident aux XIV-XV siécles. Aspects economiques et sociales*, Paris, P.U.F.

HENRY, Louis - *Anciennes familles genevoises. Étude démographique: XVI-XX siècle* , Paris, P.U.F., 1956

HENRY, Louis - *Démographie. Analyse et modèles*, Paris, Larousse, (1972)

HENRY, Louis - *Técnicas de análise em demografia histórica*, trad. e notas de J. Manuel Nazareth, Lisboa, Gradiva, (1988)

HENRY, Louis e FLEURY, Michel - *Nouveau manuel de dépouillement et d'exploitation de l'état civil ancien*, Paris, Institut National d'Études Démographiques, 1965

HESPANHA, António Manuel - *A Fazenda* in "História de Portugal", dir. José Mattoso, Vol. IV, pp. 203- 239

HESPANHA, António Manuel - *As vésperas do Leviathan. Instituições e poder político. Portugal-séc.XVII*, Coimbra, Almedina, 1994

História da expansão portuguesa, dir. Francisco Bethencourt e Kirki Chaudhuri, vol. 1 e 2, Lisboa, Círculo de Leitores, 1997

História das Mulheres. Do Renascimento à Idade Moderna, dir. Arlette Farge e Natalie Zemon Davies, Porto, Ed. Afrontamento, 1994

História de Portugal, dir. JoséMattoso, vol. III. *No alvorecer da modernidade*, coord. Joaquim Romero de Magalhães, Lisboa, Ed. Estampa, 1993

JEANNIN. P. - *Os mercadores do século XVI*, Porto, Vertente, (1986)

JORGE, Ricardo - *Les anciennes epidémies de peste en Europe, comparées aux epidemies modernes*, Lisboa, 1932

JORGE, Ricardo - *Origens e desenvolvimento da população do Porto (Notas históricas e estatísticas).* "O Tripeiro", Porto, 1 de Outubro de 1909

KAGAN, R. L. - *Students and society in early modern Spain*, Baltimore & London, 1974

KELLENBENZ, Herman - *Industries rurales en Occident de la fin du Moyen Âge au XVIIIe siècle.* "Annales - E.S.C.", Ano 18, nº 5, Paris, 1963

KALLENBENZ, Herman - *La tecnica en la Europa de la revolución científica (1500-1700)* in CIPOLLA, C., ed. - "Fontana Economic History of Europe", trad. espanhola, Barcelona, Ariel, 1987, vol. II", pp. 141-213

KING, Margaret L. - *A mulher no Renascimento*, Lisboa, Ed. Presença, 1994,

KRIEDTE, Peter - *Camponeses, senhores e mercadores. A Europa e a economia mundial (1500-1800)*, Lisboa, Teorema, 1992

LADURIE, E. Le Roy - *Les Paysans de Languedoc*, Paris, Flammarion, 1969

LAGUARDA TRÍAS, Rolando A. - *Pilotos portugueses en el Rio de la Plata durante el siglo XVI*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988

LANCIANI, Giulia - *Sucessos e naufrágios das naus portuguesas*, Lisboa, Ed. Caminho, (1997)

LANGHANS, Franz Paul de Almeida - *As corporações dos ofícios mecânicos. Subsídio para a sua história,* 2 vols., Lisboa, Imprensa Nacional, 1943-1946

LAPEYRE, Henri - *Une famille de marchands. Les Ruiz*, Paris, Armand Colin, 1955

LARANJA, Manuel A. Reis - *Vila do Conde no século XVI. Alguns documentos subsidiários para a sua história económica,* publ. "Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde", Nova Série, nº 9, Junho de 1992 e segs.

LARQUIÉ, Claude - *L'alphabétisation a Madrid en 1650.* "Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine", Paris, t. XXVIII, Jan.-Mar. 1981

LARQUIÉ, Claude - *Livre et lecture en Espagne et en France sous l'Ancien Régime* in "Coloqque de la Casa de Velasquez", Paris, 1981

LEAL, Maria José da Silva - *Fundos de Arquivos. 2. Núcleo Antigo.* "Nova História. Século XVI", dir. A. H. Oliveira Marques, Lisboa, Ed. Estampa, nº 1, Junho 1984, pp. 151-159

LEITÃO, Humberto, Comandante, LOPES, J. Vicente - *Dicionário da linguagem de marinharia antiga e actual,* Lisboa, Centro de Estudos Históricos de Cartografia Antiga - Edições Culturais da Marinha, 1990

LENCASTRE, Salles - *Tratado das alfândegas de Portugal,* Lisboa, 1866

Lisboa e os descobrimentos. 1415-1580: a invenção do mundo pelos navegadores portugueses, Lisboa, Terramar, 1992

LOBO CABRERA - *El comercio entre Portugal y Canarias en el Quinientos. Estudo aproximado.* "Revista de História Económica e Social", Lisboa, 1987, pp. 1-16

LOBO CABRERA - *Los grupos humanos en la sociedad canaria del siglo XVI*, Las Palmas, 1979

LOBO CABRERA - *El mundo del mar en la Gran Canaria del siglo XVI: navios, marinos, viajes* in "Anuario de Estudios Atlanticos", nº 26, Ano 1980, pp. 303-350

LOBO, A. de Sousa Silva Costa - *História da Sociedade Portuguesa no Século XV*, Lisboa, Ed. Rolim, (1984)

LOPES, Ana Maria Simões da Silva - *O vocabulário marítimo português e o problema dos mediterraneísmos*, Coimbra, 1975 (Separata da "Revista Portuguesa de Filologia", vols. XVI e XVII)

LOPES, António, FRUTUOSO, Eduardo, GUINOTE, Paulo - *O movimento da carreira da Índia nos séculos XVI e XVII*, Lisboa, 1992 (Separata da Revista *Mare Liberum*, nº 4, 1992, 78 págs.)

LOURENÇO, Manuel Acácio Pereira - *As fortalezas da costa marítima de Cascais,* Cascais, Câmara Municipal, 1964

MAGALHÃES, Joaquim Romero de - *O Algarve económico. 1600 a 1773*, 2 vols., Coimbra, Faculdade de Economia,1986 (Dissertação de doutoramento policopiada)

MAGALHÃES, Joaquim Romero de - *O Algarve económico. 1600-1773,* Lisboa, Estampa, 1988

MAGALHÃES, Joaquim Romero de - *Os Concelhos* in "História de Portugal", dir. José Mattoso, vol. III, pp. 175-184

MAGALHÃES, Joaquim Romero de - *Da transformação elementar à organização do trabalho* in " História de Portugal", dir. José Mattoso, vol. III, pp. 283-313

MAGALHÃES, Joaquim Romero - *A estrutura das trocas* in "História de Portugal", dir. José Mattoso, vol. III, pp. 315-355

MAGALHÃES, Joaquim Romero de - *As estruturas sociais de enquadramento da economia portuguesa de Antigo Regime: os concelhos* . "Notas Económicas", Coimbra , nº 4, Novembro 1994, pp. 30-47

MAGALHÃES, Joaquim Romero de - *Para o Estudo do Algarve Económico durante o século XVI*, Lisboa, Ed. Cosmos, 1970

MARQUES, A. H. de Oliveira - *Hansa e Portugal na Idade Média*, Lisboa, Ed. Presença, (1993)

MARQUES, A. H. de Oliveira - *Notas para a história da feitoria portuguesa da Flandres no século XV* in "Ensaios de história medieval portuguesa", Lisboa, 1980, pp. 159-193

MARQUES, A. H. de Oliveira - *Pesos e medidas* in "Dicionário de História de Portugal", Vol. V, pp. 67-72

MARQUES, A. H. de Oliveira - *Portugal Quinhentista. Ensaios*, Lisboa, Quetzal, 1987

MARQUES, Alfredo Pinheiro - *Guia de História dos Descobrimentos e expansão portuguesa. Estudos*, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1988

MARQUES, José - *A administração municipal de Vila do Conde em 1466.* "Bracara Augusta", Braga, nº 83-84, 1983, pp. 5-116

MARTIN SOCAS, M. - *Sobre los oficios desempeñados por los portugueses establecidos en Canarias en el primer cuarto del siglo XVI.* "VII Colloquio de Historia Canario-Americana (1986)", Las Palmas, 1990, t. I, pp. 60-75

MARTÍNEZ-HIDALGO, José Maria - *Las naves del descubrimiento y sus hombres*, Madrid, Ed, MAPFRE, 1991

MARTINS, A. Fernandes - *A configuração do litoral português no último quartel do séc. XIV. Apostilha a um mapa.* " Biblos", Vol. 22, Coimbra, 1947

MATOS, Artur Teodoro de - *As escalas do Atlântico no século XVI.* Separata da "Revista da Universidade de Coimbra", Vol. XXXIV, 1988, pp. 157-183

MATOS, Artur Teodoro de - *Na rota da Índia. Estudos de história da expansão portuguesa*, Macau, Instituto Cultural de Macau. 1994

MATTOS, Armando de - *"Ex-voto", "painel de milagre" ou "tábua votiva""*? "Douro Litoral. Boletim da Comissão Provincial de Etnografia e História", Porto, 6ª Série, Vol. VII, 1947, pp. 38-39

MAURO, Fréderic - *Europa en el siglo XVI. Aspectos economicos*, Barcelona, Labor, 1976, p. 35.

MAURO, Frédéric - *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*, 2 vols., Lisboa, Ed. Estampa, 1989

MEA, Elvira Cunha de Azevedo - *A inquisição de Coimbra no século XVI. A instituição, os homens e a sociedade*, Porto, Fundação Engº António de Almeida, 1997

MEA, Elvira Cunha de Azevedo - *A inquisição do Porto.* "Actas do Colóquio "O Porto na Época Moderna", Porto, I.N.I.C. - Centro de História da Universidade do Porto, 1979, vol. I, pp. 215-227 ("Revista de História da Faculdade de Letras do Porto", vol. II)

MEA, Elvira Cunha de Azevedo - *Mulheres nas teias da expansão* . "O rosto feminino da expansão portuguesa. Congresso Internacional. Lisboa, 1994", Lisboa, Ed. da Comissão para a igualdade e para os direitos das mulheres, 1995, vol. I, pp. 65-75

MENDES, H. Gabriel - *Lucas Jansz Waghenaer e o conhecimento das costas de Portugal no século XVI,* Lisboa, Junta de Investigação do Ultramar, 1969

MENESES, José de Vasconcelos - *Armadas portuguesas. Apoio sanitário*, Lisboa, Academia da Marinha, 1988

MENESES, José de Vasconcelos - *Armadas portuguesas. Os marinheiros e o almirante*, Lisboa, Academia da Marinha, 1989

MENDELS, Franklin - *Agricultura e industria rural en el Flandres del siglo XVIII* in KRIEDTE, Peter, et alii - "Industrialización antes de la Industrialización", Barcelona, Ed. Crítica, 1986

MEYER, Jean - *Alphabétisation, lecture et écrite. Essai sur l'instruction populaire en Bretagne du XVIième au XIXième siécle* in "Actes du 95° Congrés des Societés Savantes", Reims, 1970, t. I, Paris, 1974

MEYER, Jean - *Études sur les villes en Europe Occidentale, milieu du XVII siècle à veille de la Révolution Française*, Paris, SEDES, 1983

MISKIMIN, A. - *A economia do Renascimento Europeu 1300-1600*, Lisboa, Estampa, 1984

MOLLAT, Michel - *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen-Âge*, Paris, 1952

MOLLAT, Michel - *Les explorateurs du XIIIe au XVIe. siècle. Premiers regards sur les mondes nouveaux*, Paris, Editions du C.T.H.S., 1992

MOLLAT, Michel - *Les navires et l'économie maritime du Nord de l'Europe du Moyen Âge au XVIIIe. siècles. Travaux du Troisième Colloque International d'Histoire Maritime*, Paris, SEVPEN, 1960

MONTEIRO, Nuno Gonçalo - *Os concelhos e as comunidades* in "História de Portugal", dir. José Mattoso, vol. IV, pp. 303-330

MONTEIRO, Nuno Gonçalo - *O espaço político e social local* . " História dos municípios e do poder Local", dir. César Oliveira, Lisboa, Círculo de Leitores, (1995), pp. 121-175

MOREIRA, Carlos Diogo - *Populações marítimas em Portugal*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais e Políticas, 1987

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

MOREIRA, Manuel António Fernandes - *Os mareantes de Viana e a construção da atlantidade,* Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1995

MOREIRA, Manuel António Fernandes - *Os mercadores de Viana e o comércio do açucar brasileiro no séc. XVII*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1990

MOREIRA, Manuel António Fernandes - *O município e os forais de Viana do Castelo* , Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1986

MOREIRA, Manuel António Fernandes - *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1984

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

MOREIRA, Rafael - *Um exemplo: São João da Foz, de igreja a fortaleza.* "A arquitectura militar na expansão portuguesa. Catálogo de Exposição (Porto, Castelo de S. João da Foz, Junho-Setembro de 1994)", Lisboa, C.N.C.D.P., (1994), pp. 57-70

MOTA, A. Teixeira da - *Os regimentos do cosmógrafo-mor de 1559 e 1592 e as origens do ensino náutico em Portugal*, Lisboa, Junta de Investigação do Ultramar, 1969 (Série "Separatas", nº 51)

MOUSNIER, Roland - *Les XVIe et XVIIe. siécles,* Paris, P.U.F., 1967

A mulher na sociedade portuguesa. Visão histórica e perspectivas actuais. Actas do Colóquio, Coimbra, *20 a 22 de Março de 1985*, 2 vols., Coimbra, Fac. Letras - Instituto de História Económica e Social, 1986

Mulheres, trabalho e reprodução. Atitudes sociais e políticas de protecção à vida. Actas do III Congresso da ADEH (Associação Ibérica de Demografia Histórica), vol. 2, coord. Mary Nash e Rosa Ballester, Lisboa, Ed. Afrontamento, 1996

MURÉ, Giuseppe - *Note sulle gestione bancaria e sul dallimento della Compagnia mercantile dei Peruzzi* . "Studi in Memoria di Federigo Melis", Roma, 1978, Vol. II

NAZARETH, Joaquim Manuel - *Princípios e métodos de análise da demografia portuguesa*, Lisboa, Editorial Presença, (1988)

NEVES, Joaquim Pacheco - *A igreja matriz de Vila do Conde.* "Boletim Cultural da C. M. Vila do Conde", Nova Série, nº 3, Julho de 1988, pp. 19-22

NEVES, Joaquim Pacheco - *Notícia breve sobre o Convento de Nª Srª da Encarnação.* "Jornal de Vila do Conde. Suplemento. Caderno de Cultura", nº 166, 18 de Novembro de 1982

Nova história de Portugal, dir. Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Vol. V. *Do renascimento à crise dinástica*, coord. João José Alves Dias, Lisboa, Ed. Presença, 1998

Nova história da expansão portuguesa, dir. Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. VI e VII, Lisboa, Ed. Estampa, 1992

OLIVEIRA, António de - *A vida económica e social de Coimbra de 1537 a 1640*, 2 vol., "Biblos", Vol. XLVII, 1971

OLIVEIRA, Aurélio de - *A abadia de Tibães e o seu domínio (1630-1680). Estudo social e económico,* Porto, Faculdade de Letras, 1974

OSSWALD, Helena e POLÓNIA, Amélia - *No reverso do Tratado das Tordesilhas: Portugueses nas Índias de Castela durante o período de união dinástica.* "Vértice", II Série, nº 63, Nov-Dez. 1994, pp. 45-54.

OZORIO, João de Noronha - *A capela mor de S. Francisco de Vila do Conde.* "Boletim Cultural da C.M. de Vila do Conde", Nova Série, nº 12, Dezembro 1993, pp. 20-41

PAIVA, Pedro - *Bruxaria e superstição num país sem "caça às bruxas". Portugal, 1600-1774*, Coimbra, 1996 (Dissertação de doutoramento policopiada)

PAVIOT, J. - *Les relations ecónomiques entre le Portugal et la Flandre au XVIème siècle.* "Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época. Actas", vol. III, Porto, 1989, pp. 531-539

PELAEZ, Manuel J. - *Cambios y seguros maritimos en derecho catalan y balear,* Bolonha, 1984

PEREIRA FERNÁNDEZ, Xosé - *Las interrelaciones del mayor núcleo urbano gallego del siglo XVI: Pontevedra* (texto polic.)

PEREIRA FERNÁNDEZ, Xosé - *Pontevedra en el siglo XVI. Contribución al estudio de la historia urbana de Galicia.* "Obradoiro de Historia Moderna", nº 6, 1997, pp. 239-262

PEREIRA, António dos Santos - *A Ilha de S. Jorge (séc. XV-XVII). Contribuição para o seu estudo*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1987

PEREIRA, Fernando Jasmins - *Estudos sobre História da Madeira*, Funchal, Secretaria Regional de Turismo e Cultura. Centro de Estudos de História do Atlântico,1991

PEREIRA, João Cordeiro - *Para a história das alfândegas em Portugal no início do século XVI. Vila do Conde. Organização e movimento*, Lisboa, Universidade Nova - Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1983

PERELS, Leopold - *L'apparition des prêts, changes et assurances maritimes dans les pays de la couronne d'Aragon.* "Revue Historique du Droit Français et Étranger, Paris, 1945, pp. 280-286

PEREZ MOREDA, Vicente - *Las crisis de mortalidad en la España interior. Siglos XVI a XIX*, Madrid, Siglo XXI Editores, 1980

PEREZ VIDAL, J. - *Los portugueses en Canarias. Portuguesismos*, Las Palmas, 1991

PIMENTEL, Maria do Rosário - *Viagem ao fundo das consciências. A escravatura na época moderna*, Lisboa, Ed. Colibri, 1995

PINHO, António de - *Albergaria a Velha e o seu concelho. Subsídios para a sua história. Documentos e apontamentos. Homens e factos*, Albergaria a Velha, 1987

PINTO, A. A. Nogueira - *Mestres e ofícios em Évora*, Lisboa, 1967

PIRENNE, Henri - *Histoire économique et sociale du Moyen-Âge*, Paris, P.U.F., 1963

O poder regional. Mitos e realidades. III Jornadas de Estudo Norte de Portugal-Aquitânia. Actas, Porto, Universidade do Porto, 1996

POISSON, Jan Paul - *Notaires et societé. Travaux d'histoire et de sociologie notariale*, Paris, Economia, 1985

POLÓNIA, Amélia - *Mestres e Pilotos das Carreiras Ultramarinas (1596-1648): Subsídios para o seu estudo.* "Revista da Faculdade de Letras. História", II Série, Vol. XII, Porto, 1995, pp. 271-353

POLÓNIA, Amélia - *Vila do Conde no século XVI. Reflexões sobre alguns índices de desenvolvimento urbano.* "Boletim Cultural da C. M. Vila do Conde", Nova Série, nº 14, Dezembro 1994, pp. 47-64

PONTET-FOURMIGUE, Josette - *Bayonne, un déstin de ville moyenne à l'époque moderne (fin du XVII siècle-milieu du XIX siècle)*; Biarritz, J & D Editions, 1990

Portugal no mundo, dir. Luís de Albuquerque, 5 vols., Lisboa, Ed. Alfa, 1989

Portugaliae Monumenta Historica. Inquisitiones, Vol. I, Fasc. IV-V, Lisboa, Typis Academicis, 1877

Portugaliae Monumenta Historica. Diplomata et Chartae, vol. I, Olisipone, Typis Academicis, 1867

Primeiras Jornadas de História Moderna. Actas, 2 vols., Lisboa, Centro de História das Universidade de Lisboa, 1989

Puertos Españoles en la Historia, Madrid, Ministerio de Obras Publicas, Transporte y Ambiente, 1994

RAU, Virgínia - *Estudos sobre a história do sal Português, Lisboa*, Ed. Presença, (1984)

RAU, Virgínia - *Itinerários régios medievais - Itinerário d' El-Rei D. Dinis*, Lisboa, 1962

RAU, Virgínia e MACEDO, Jorge Borges de - *O açúcar da Madeira nos fins do século XV. Problemas de produção e comércio*, Funchal, 1962

RAU, Virgínia, e outros - *Les escales de la "Carreira da Índia" (XVIe-XVIIe siécles).* Separata de "Les Grands Escales (Temps Modernes)", Bruxelles, Ed. de la Librairie Encyclopédique, 1972

Reconstituição de famílias e outros métodos microanalíticos para a história das populações. Estado actual e perspectivas para o futuro. (Actas do III Congresso da Associação Ibérica de Demografia Histórica), vol. I, coord. David. Reher, Porto, Ed. Afrontamento, 1995

RÊGO, António da Silva - *O padroado português no Oriente e a sua historiografia (1838-1950)*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1978

RÊGO, António da Silva - *O padroado português no Oriente. Esbôço histórico*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940

REIS, António de Matos - *Filippo Terzi à luz dos documentos. A fortaleza de Santiago da Barra em Viana do Castelo*, Viana do Castelo, 1987.

REPARAZ, Gonçalo de - *Os portuguezes no vice-reinado do Perú (Séculos XVI e XVII)*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1976;

RESNICK, Daniel P, ed. - *Literacy in historical pespective*, Washington, 1983

RIBEIRO, António Silva - *A hidrografia dos descobrimentos portugueses. Contributo para o desenvolvimento de uma hidrografia mundial*, Lisboa, Publ. Europa-América, 1994

RIBEIRO, Orlando - *A originalidade da expansão portuguesa*, Lisboa, Ed. João Sá da Costa, 1994

RIBEIRO, Orlando - *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Ed. João Sá da Costa, 1993

RIBEIRO, Orlando; LAUTENSACH, Herman - *Geografia de Portugal. I. A posição geográfica e o território,* Comentários e actualização de Suzanne Daveau, Lisboa, Edições João Sá da Costa, (1987)

RODRIGUES, Teresa - *As estruturas populacionais* in "História de Portugal", dir. José Mattoso, vol. III, pp. 197-241

RODRIGUES, Teresa - *Crises de mortalidade em Lisboa. Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Livros Horizonte, 1990.

RODRIGUEZ, Marie-Christine e BENNASSAR, B. - *Signatures et niveau culturel des témoins et accusés dans les procés de l'Inquisition du ressort du Tribunal de Toléde (1525-1817) et du ressort du Tribunal de Cordoue (1595-1632).* "Caravelle", Toulouse, nº 31, 1978

RONCAYOLO, Marcel; PAQUOT, Thierry, dir. - *Villes et civilization urbaine. XVII-XX siècle*, Paris, Larousse, 1992

O rosto feminino da expansão portuguesa. Congresso Internacional. Actas, 2 vols., Lisboa, Comissão para a igualdade e para os direitos da mulheres, 1995

RUIZ MARTIN, F. - *Pequeño capitalismo, gran capitalismo*, Barcelona, Ed. Crítica, 1990

ROOVER, Raymond - *Money, banking and credit in medieval Bruges*, Cambridge, 1948

ROOVER, Raymond -*The organization of trade.* "The Cambridge Economic History of Europe", New-York, 1979

RUSSELL-WOOD, A. J. R. - *Um mundo em movimento. Os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*, Lisboa, Difel, 1998

RUSSELL-WOOD, A. J. R. - *Portugal e o mar. Um mundo entrelaçado*, Lisboa, Assírio e Alvim, 1997

SÁ, Isabel dos Guimarães - *Abandono de crianças, ilegitimidade e concepções pré-nupciais em Portugal. Estudos recentes e perspectivas* in *"Expostos e ilegítimos na realidade ibérica do século XVI ao presente "Actas do Congresso da Associação Ibérica de Demografia Histórica"*, vol. III, coord. Vicente Pérez Moreda, Porto, Ed. Afrontamento, 1996, pp. 37-58

SÁ, Isabel dos Guimarães - *Abandono de crianças, infanticídio e aborto na sociedade tradicional portuguesa através das fontes jurídicas.* "Penélope", Lisboa, nº 8, 1992, pp. 75-89

SÁ, Isabel dos Guimarães - *A assistência aos expostos no Porto. Aspectos institucionais (1519-1838)*, Porto, 1987 (Disssertação de mestrado policopiada)

SÁ, Isabel dos Guimarães - *Quando o rico se faz pobre: Misericórdias, caridade e poder no império português. 1500-1800*, Lisboa Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997

SAMPAIO, Alberto - *Estudos Históricos e Económicos* , 2 vols., Lisboa, Vega, 1979

SANCEAU, Elaine - *D. João de Castro*, Porto, Liv. Civilização, (1946)

SANTOS, António Monteiro dos - Gaspar Manuel um piloto Vilacondense. "Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde", Nova Série, nº 3, Março 1989, pp. 21-36

SANTOS, João Marinho dos - *Os Açores nos séculos XV e XVI*, 2 vols., S. Miguel, Universidade dos Açores / Centro de Estudos Gaspar Frutuoso, (1989)

SARAIVA, Cardeal - *Lista de alguns artistas portuguezes*, Lisboa, 1839

SAUNDERS, A. C. de C. M. - *História social dos escravos e libertos negros em Portugal (1441-1555)*, Lisboa, I.N.-C.M., (1994)

SAYOUS, André - *Els métodes comerciales a la Barcelona del segle XV*. "Els métodes comercials a la Barcelona Medieval", Barcelona, 1975

SCHOFIELD, R. - *The measurement of literacy in pre-industrial England* in "Literacy in Traditional Societies", Cambridge, 1968

SELLA, Domenico - *Las industrias europeas (1500-1700)* in CIPOLLA, C., ed. - "Fontana Economic History of Europe", trad. espanhola, Barcelona, Ariel, 1987, vol. II, pp. 227-232

SERRANO MANGAS, Fernando - *La Encrucijada Portuguesa. Esplendor y quiebra de la unión ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*, Badajoz, Dipútación Provincial, 1994

SERRÃO, J. Veríssimo - *Uma estimativa da população portuguesa em 1640* in "Memórias da Academia das Ciéncias de Lisboa. Classe de Letras", vol. XVI, Lisboa, 1975, pp. 213-303

SERRÃO, J. Veríssimo - História de Portugal, vol. III e IV, Lisboa, Ed. Verbo, s.d.

SERRÃO, Joaquim Verísimo - *O tempo dos Filipes em Portugal e no Brasil (1580-1668).* Estudos históricos, Lisboa, Ed. Colibri, 1994

Sevilha, século XVI. De Colombo a D. Quixote, entre a Europa e as Américas - o coração e as riquezas do mundo, Lisboa, Terramar, 1993

Siglas Poveiras - Catálogo de exposição documental e bibliográfica, Póvoa de Varzim, 1979

SILVA, Francisco Ribeiro da - *A alfabetização no Antigo Regime. O caso do Porto e da sua região (1580-1640)*, Porto, 1985

SILVA, Francisco Ribeiro da - *O Castelo de S. João da Foz do Douro* . "Liga de Amigos do Museu Militar do Porto", Porto, nº1, 1987

SILVA, Francisco Ribeiro da Silva - *O concelho de Gaia na 1ª metade do séc. XVII: Instituições e níveis de alfabetização dos funcionários*, Vila Nova de Gaia, 1984 (Separata da Revista "Gaia", vol. II, 1984)

SILVA, Francisco Ribeiro da - *O corso inglês e as populações do litoral lusitano (1580-1640)* . "Actas do Colóquio "Santos Graça" de Etnografia Marítima", Póvoa do Varzim, 1985, Vol. III, pp. 311-336

SILVA, Francisco Ribeiro da Silva - *Níveis de alfabetização de oficiais administrativos e judiciais dos concelhos de Refojos de Riba d'Ave e da Maia, na 1ª metade do século XVII*, Santo Tirso, 1982 (Sep. de "Actas do Colóquio de História Local e Regional")

SILVA, Francisco Ribeiro da - *Pirataria e corso sobre o Porto. Aspectos seiscentistas.* "Revista de História", Porto, 1979, Vol. II, pp. 297-319

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

SILVA, Francisco Ribeiro da - *Temores do homem portuense do primeiro quartel do século XVII . I. A Doença e a peste. Aspectos sanitários.* "Revista de História", Vol. I, Porto, 1978, pp. 183-240

SILVA, J. Gentil da - *Marchandises et finances. II, Lettres de Lisbonne, 1563-1578*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1959

SILVA, J. Gentil da - *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres marchands des Rodrigues d'Évora et Veiga*, Paris, Armand Colin, (1957)

SILVA, José Manuel Azevedo e - *A Madeira e a construção do mundo Atlântico (séculos XV-XVII)*, Vol. I, Funchal, Secretaria Regional de Turismo e Cultura. Centro de Estudos de História do Atlântico, 1995

SILVA, M. Beatriz Nizza e JOHNSON, Harold, coord. - *O Império Luso-Brasileiro. 1500-1620.* "Nova História da Expansão Portuguesa", dir. Joel Serrão e A.H. de Oliveira Marques, vol. VI, Lisboa, Estampa, 1992

SILVA, Nuno J. Espinosa da - *História do direito português. Fontes de direito*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1991

SILVEIRA, J. Henriques Fradesso da - *Compêndio do novo systema legal de medidas...*, Lisboa, Typographia do Centro Commercial, 1856

SMITH, Robert C. - *Ex-votos painting of the late 18th. century.* "The Journal of the American Portuguese Cultural Society", vol. I, nº 2, 1967, pp. 21-30

SMITH, Robert C. - *Pinturas de ex-votos existentes em Matosinhos e outros santuários de Portugal*, Matosinhos, Câmara Municipal, 1966

SOARES, Torquato de Sousa - *Apontamentos para o estudo da origem das instituições municipais portuguesas.* "História da Expansão Portuguesa no Mundo", Lisboa, Ed. Ática, 1937, pp. 78-87

SOUSA, Armindo de - *As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1490)*; 2 vols., Porto, I.N.I.C. - Centro de História da Universidade do Porto, 1990

SOUSA, Fernando, e outros - *O Arquivo Municipal de Vila do Conde*, Vila do Conde, Câmara Municipal, 1991.

SOUSA, Gabriel de, D. - *O Mosteiro de Rendufe*, Braga, 1981

STONE, L. - *Literacy and education in England 1640-1900.* "Past and Present", 1969, nº 42

SUBRAHMANYAM, Sanjay - *O império asiático português. 1500-1700. Uma história política e económica*, Lisboa, Difel, 1995

TAROUCA, Carlos da Silva - *Cartulário do Mosteiro de Santa Clara de Vila do Conde*, Vila do Conde, Associação Comercial e Industrial de Vila do Conde, s.d.

TAVARES, Maria José Pimenta Ferro - *Judaísmo e inquisição. Estudos*, Lisboa, Presença, 1987

TAVARES, Maria José Pimenta Ferro - *Os judeus em Portugal no século XV*, Lisboa, 1980 (Dissertação policopiada)

TEISSYRE SALLMANN, Line - *Urbanisme et societé. L'exemple de Nimes aux XVII et XVIII siècles*. "Annales", Paris, Vol. 35, 1980

TEIXEIRA, Maria Luísa Norton Pinto e ESTURRENHO, Manuel Gabriel Rosado - *O Livro da matrícula dos mareantes de Viana de Foz do Lima, do ano de 1600*. "Actas do I Colóquio Galaico-Minhoto (Ponte de Lima, Setembro de 1981)", Ponte de Lima, Associação Cultural Galaico-Minhota (1983), vol. I, pp. 451-472

THOMAZ, Luís Filipe - *De Ceuta a Timor*, Lisboa, Difel, 1994

TINHORÃO, José Ramos - *Os negros em Portugal. Uma presença silenciosa*, Lisboa, Ed. Caminho, 1988

TORRES SANTANA, E. - *Lanzarote y Portugal continental. 1600-1640*. "X Colloquio de Historia Canario-Americana (1992)", Las Palmas, 1994, t. II, pp. 297-318

TRINDADE, Fr. Paulo da - *Conquista espiritual do Oriente* ...., introd. e notas de Fr. Félix Lopes, O.F.M., I Parte, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962

TRUEBA, Eduardo - *Sevilla maritima. Siglo XVI*, Sevilla, Padilla Libros, 1990

A união ibérica e o mundo atlântico. Segundas Jornadas de História Ibero-Americana, coord. Maria da Graça A. Mateus Ventura, Lisboa, Ed. Colibri, 1997

VALDÉZ, Luís Travassos - *Notícia sobre os pesos, medidas e moedas de Portugal e suas possessões ultramarinas e do Brasil* ... , Lisboa, Imprensa Nacional, 1856

VAN ANSWAARDEN, Robert - *Les Portugais devant le Grand Conseil des Pays-Bas (1460-1580)*, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian - Centre Culturel de Paris, 1991

VASCONCELOS, Frazão de - *Pilotos das Navegações Portuguesas dos séculos XVI e XVII,* Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1942

VASCONCELOS, Frazão de - *Subsídios para a história da carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Lisboa, 1960 (Separata de Boletim Geral do Ultramar)

VASCONCELOS, Leite de - *Etnografia Portuguesa,* vol. X, Lisboa, I.N.-C.M., 1988,

VENTURA, Maria da Graça A. Mateus - *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela (1541-1556)*, Lisboa, Ed. Colibri, 1999

VENTURA, Maria da Graça A. Mateus - *Portugueses nas Índias de Castela. Percursos e percepções* in "Viagens e viajantes no Atlântico Quinhentista", Lisboa, Ed. Colibri, 1996

VENTURA, Maria da Graça A. Mateus - *Portugueses no descobrimento e conquista da hispanoamérica: viagens, expedições e trato* (Dissertação de mestrado apresentada à Universidade Nova de Lisboa)

VERLINDER, Charles - *Le rôle des portugais dans l'economie canarienne au début du XVIe. siècle*. "Homenaje a E. Serra Rafols", La Laguna, Universidad de La Laguna, s.d., t. III, pp. 411-426

Viagens e viajantes no Atlântico quinhentista, coord. Maria da Graça M. Ventura, Lisboa, Ed. Colibri, 1996

VIEIRA, Alberto - *Guia para a história e investigação das ilhas atlânticas*, Funchal, 1995

VIEIRA, Alberto - *O comércio inter-insular nos séculos XV e XVI. Madeira, Açores e Canárias*, Funchal, Secretaria Regional de Turismo e Cultura. Centro de Estudos de História do Atlântico, 1987

Vila do Conde in "Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira" Lisboa-Rio de Janeiro, Ed. Enciclpédia, s.d., vol. XXXVIII

VILAR, Hermínia Vasconcelos - *A inquisição do Porto. Actuação e funcionamento (1541-1542)*. "Revista de História Económica e Social", Lisboa, nº 21, Set.-Dez. 1987, pp. 29-46

VILAR, Pierre - *Cataluña en la España Moderna*, 3 vols., Barcelona, Ed. Crítica, 1988

VITERBO, J. Sousa - *Artes industriais e indústrias portuguezas. Indústrias têxteis e congéneres*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1904, p. 43

VITERBO, J. Sousa - *Dicionário historico e documental dos architectos, engenheiros e constructores portuguezes ou a serviço de Portugal*, vol. III, Lisboa, 1922

VITERBO, J. Sousa - *Trabalhos náuticos dos portugueses. Séculos XVI e XVII*, ed. fac-similada do exemplar da Biblioteca da Academia das Ciências, de 1898, Lisboa, I.N.-C.M., (1988)

VITERBO, Joaquim de Santa Rosa - *Elucidário* ..., ed. crítica de Mário Fiuza, 2 vols., Lisboa, Liv. Civilização, s.d.

WALLERSTEIN, Immanuel - *O sistema mumdial moderno,* 2 vols., Porto, Ed. Afrontamento, 1990

WISMES, Armel de - *La vie quotidienne dans les ports bretons aux XVIIe. et XVIIIe. siècles. Nantes, Brest. Saint Malo, Lorient,* Paris, Hachette, 1973

WOLFF, Philippe - *Guide International d'Histoire Urbaine 1. Europe*, Paris, Éditions Klincksieck, 1977

ÍNDICE DE MATÉRIAS

Introdução 21
1. Opções científicas 21
2. Estrutura de análise 24
3. Fontes 26
4. Modelos de análise e contributos bibliográficos 35
5. Opções metodológicas 38

I PARTE
A TERRA PERANTE O DESAFIO DA EXPANSÃO QUINHENTISTA

Introdução 45
1. Vila do Conde num concelho sem termo 47
1.1. Quadro jurisdicional - senhorio laico e eclesiástico 49
1.1.1. Transferências 49
1.1.2. Exercício 62
1.1.3. Decorrências 73
1.2. Quadro espacial - burgo e aro 84
1.2.1. Áreas, configurações e limites 84
1.2.2. Vias de acesso 94
1.3. Quadro administrativo, financeiro e político 117
1.3.1. Estatutos administrativos e dependências institucionais 118
1.3.2. Recursos financeiros 129
1.3.2.1. O universo dos contribuintes 129
1.3.2.2. Receitas concelhias, sisas e tributações 133
1.3.3. Agentes de governação 154

2. O porto de Vila do Conde - Condicionalismos geográficos e intervenções humanas 161
2.1. Perfil do litoral e características da barra 166
2.1.1.Factores de assoreamento 166
2.1.2. Características da barra 175
2.1.3. Consequências sobre a navegação, a economia e a sociedade 177
2.2. Intervenções para correcção e melhoria 187
2.2.1. Planos de intervenção na barra 187

2.2.2. Desobstrução do rio e barra 191
2.2.3. Estruturas de acesso marítimo 192
2.3. Estruturas e estratégias de defesa 200
2.3.1. Defesa militar 201
2.3.1.1. As ameaças marítimas - o corso 201
2.3.1.2. As estruturas de defesa da vila, da costa e da barra 204
2.3.2. Defesa sanitária 215
2.3.2.1. A exposição marítima - factor multiplicativo de ameaças epidémicas ... 215
2.3.2.2. Mecanismos de profilaxia e de combate epidémico 218

3. Estrutura demográfica e socioprofissional 223
3.1. Evolução e mobilidade populacional 225
3.1.1. Estimativa global 226
3.1.2. Densidade populacional 233
3.1.3. Índices demográficos 235
3.1.3.1 Crítica de fontes e critérios de intervenção nos dados 235
3.1.3.2. Saldo populacional - flutuações da natalidade, nupcialidade e mortalidade 241
3.1.4. Mobilidade populacional 253
3.2. Estrutura socioprofissional 257
3.2.1. Uma taxonomia conjectural 257
3.2.2. Uma comunidade específica - os cristãos novos 273

II PARTE
VILA DO CONDE E A EXPANSÃO ULTRAMARINA

Introdução 285

A. A LOGÍSTICA

1. Construção naval 291
1.1. Estaleiros 294
1.2. Matérias primas 297
1.3. Indústrias de apoio 314
1.3.1. Fabrico de velames 314
1.3.2. Cordoaria 323
1.4. Construtores - número, organização e mobilidade 325

1.5. Contratadores 336
1.6. Níveis de actividade 349
2. Frota 357
2.1. Número de embarcações sua representatividade no cômputo geral do reino 359
2.2. Características tipológicas e volumétricas 369
2.3. Onomástica 379
2.4. Sistemas de propriedade e exploração 386

3. Náuticos 397
3.1. Enquadramento institucional 402
3.2. Número e categorias profissionais 408
3.3. Funções técnicas e desempenhos económicos 437
3.4. Mecanismos de formação e níveis culturais 448
3.5. Estratégias endogâmicas 462

B. O CONTRIBUTO

1. Navegações 478
1.1. Circuitos marítimos. Rotas, destinos e motivações 479
1.1.1. Rotas de navegação - evolução diacrónica 479
1.1.2. Aferição de resultados no contexto nacional 505
1.1.3. Motivações e desempenhos associados aos actos de navegação ultramarina . 513
1.2. Transporte marítimo - o fretamento 513
1.2.1. Os contraentes 514
1.2.2. Circuitos de transporte 520
1.2.3. Os produtos e as cargas 523
1.2.4. Os mecanismos de fretamento 529
1.2.5. Adiantamentos, crédito e mutualismo: os mecanismos financeiros do negócio 537
1.3. Riscos e vicissitudes - naufrágios, corso e pirataria 543

2. Comércio 555
2.1. Estruturas e movimento alfandegários 557
2.1.1. As alfândegas da vila 557
2.1.2. Os rendimentos alfandegários - evolução de movimento comercial 567
2.1.3. O movimento alfandegário. Mercadorias importadas e perfil dos importadores 574
2.1.4. Movimento portuário 580

2.2. Comunidade mercantil 583
2.2.1. Ensaio de quantificação 583
2.2.2. Articulações geográficas 586
2.2.3. Articulações socioprofissionais 595
2.3. Mecanismos comerciais e financeiros 600
2.3.1. Crédito 601
2.3.2. Contratos de investimento e companhias comerciais 609
2.3.2.1. Parcerias comerciais 610
2.3.2.2. Contratos de investimento a perda e a ganho 611
2.4. Comércio ultramarino 616
2.4.1. Representatividade do comércio de além-mar na globalidade dos actos comerciais 616
2.4.2. Agentes: mercadores e intermediários 621
2.4.3. Rotas comerciais 624
2.4.4. Produtos de transacção 631
2.4.5. Níveis de investimento 637
2.4.6. Mecanismos operativos 642

3. Domínio 655
3.1. Ocupação militar 656
3.2. Funcionalismo 666
3.3. Colonização 670
3.4. Evangelização 697

C. O IMPACTO

Introdução 709

1. Espaço urbano 711
1.1. Construção monumental quinhentista 714
1.1.1 Fontes de financiamento - receitas públicas e contributos privados 716
1.1.2. Contributos artísticos exteriores 719
1.2. Planificações e intervenções urbanísticas 721
1.3. Topografia - estratificação e dinâmicas 723
1.4. Habitação e transacções imobiliárias 728
1.4.1. Tecido habitacional 728
1.4.2. Transacções imobiliárias 732

2. Comportamentos demográficos 737
2.1. Ritmos de evolução populacional 739
2.2. Sazonalidade dos eventos demográficos 740
2.3. Taxa de masculinidade e movimentos migratórios 748
2.4. Índices de fecundidade 752

3. Sociedade 765
3.1. Mobilidade geográfica e marginalidade - a prostituição e os ilegítimos e expostos 767
3.2. A presença dos escravos no burgo 778
3.3. Ausências masculinas e instabilidade familiar 791
3.4. O reforço do papel da mulher 797

4. Economia 819
4.1. Níveis de riqueza 821
4.2. Estratégias de investimento 829

5. Quotidiano 841
5.1. Cultura material 843
5.2. Práticas de devoção, medos e bruxaria 847

Conclusão 855

ÍNDICE DE QUADROS

1. Distribuição de alqueires de semeadura no concelho de Vila do Conde segundo o "Tombo Verde" do Mosteiro de Santa Clara, de 1518 89
2. Prestações financeiras da vila e seu termo 131
3. Rebates de peste em Vila do Conde. Distribuição geográfica de focos epidémicos 217
4. População de alguns portos de Entre-Douro-e-Minho em 1527-1532 227
5. Evolução populacional de Vila do Conde (1513-1643) 229
6. Peso da população de Vila do Conde na população total do reino 233
7. Densidade populacional 234
8. Meses sem registo nos assentos paroquiais 236
9. Flutuações periódicas da natalidade 242
10. Flutuações periódicas da nupcialidade 244
11. Flutuações periódicas da mortalidade 245
12. Taxas brutas de eventos demográficos 248
13. *Ratio* entre eventos demográficos 251
14. Casamentos que envolvem nubentes exógenos à vila. Distribuição cronológica de ocorrências 254
15. Categorias profissionais. Distribuição por sectores económicos 262
16. Categorias profissionais. Distribuição por sectores classificados de actividade ... 270
17. Valores compensatórios a pagar por judiarias extintas 275
18. Valor da dízima nova do pescado em alguns portos do reino em 1499 286
19. Importação de aprestos navais em 1504-1505 301
20. Importadores de matérias primas para construção naval. Distribuição geográfica 305
21. Importação de matérias primas para construção naval. Distribuição por quantidades 307
22. Intervalos de quantidades de matérias primas importadas para construção naval . 309
23. Intervalos de valor de matérias primas importadas para construção naval 310
24. Importadores femininos de materiais associados à construção naval 311
25. Importação de aprestos e matérias primas para construção naval a partir de Midelburgo-Arnemuiden entre 1542-1544 313
26. Oficiais de construção naval recenseados entre 1560 e 1622. Distribuição cronológica 328
27. Actos notariais associados a carpinteiros da ribeira 329
28. Desempenhos de carpinteiros da ribeira de Vila do Conde no exterior 331
29. Contratadores particulares. Distribuição por profissão 337

30. Parcerias de contratadores de construção naval. Constituição numérica 338
31. Estaleiros de Vila do Conde/Azurara. Distribuição cronológica de empreitadas de particulares (1560-1620) 352
32. Tonelagens médias por tipologia de embarcação 355
33. Frota do reino com registo em Antuérpia. Valores referenciais de tonelagem (1535-1551) 372
34. Frota do reino com registo em Antuérpia. Distribuição cronológica por intervalos de tonelagem (1535-1551) 374
35. Frota naval de Vila do Conde. Tipologia de embarcações (1513-1620) 378
36A. Onomástica. Distribuição percentual 381
36B. Onomástica. Distribuição cronológica 383
37A. Senhorios de embarcações (1560-1620). Distribuição por profissões 387
37B. Número de proprietários de embarcações em sistema de parceria 390
38. Náuticos de Vila do Conde. Distribuição por categorias profissionais 431
39. Actividades desempenhadas pelos agentes de navegação segundo os contratos notariais (1560-1620) 438
40. Assinaturas de náuticos. Distribuição por tipologias 458
41. Ligações familiares. Distribuição por tipologias de associações 464
42. Ligações profissionais estabelecidas por via matrimonial 466
43. Ligações profissionais estabelecidas por via matrimonial. Evolução cronológica. 467
44. Ligações familiares endogâmicas. Evolução cronológica 468
45. Ligações familiares endogâmicas. Número de indivíduos envolvidos 472
46. Rotas percorridas por embarcações tomadas por corsários franceses (1513-1538). Perspectiva comparativa 481
47. Embarcações de abastecimento às praças marroquinas. Circuito Reino/Norte de África (1509-1541). Distribuição por portos de registo 485
48. Embarcações fretadas na Feitoria Portuguesa da Andaluzia com destino às praças marroquinas 487
49. Rotas percorridas por embarcações que pagaram avarias na Casa da Nação Portuguesa de Antuérpia 489
50. Transporte marítimo efectuado por embarcações de estrangeiros que pagaram avarias na Casa da Nação Portuguesa de Antuérpia 492
51. Circuitos marítimos percorridos por náuticos e embarcações de Vila do Conde (1560-1620) 498
52. Espaços de navegação ultramarina (1560-1620). Total de referências 500
53. Distribuição cronológica dos actos de navegação 501
54. Pilotos portugueses examinados pela Casa da Contratação de Sevilha para as Carreiras das Índias de Castela 511
55. Distribuição dos fretamentos por naturalidade dos contraentes 518

56. Evolução cronológica dos fretamentos 519
57. Distribuição dos actos de fretamento por destinos ultramarinos (1560-1620)..... 521
58. Circuitos percorridos, em rotas ultramarinas, por embarcações fretadas..... 522
59. Valores da tonelada de frete na Rota do Brasil 535
60. Tipo de mercadorias importadas. Distribuição por valores de importação (1504-1505) 575
61. Distribuição dos importadores por valores de importação (1504-1505)..... 577
62. Proveniência geográfica dos mercadores externos com actividade registada em Vila do Conde 587
63. Profissões de credores e devedores em contratos de crédito..... 601
64. Contratos de crédito. Intervalos de valor..... 604
65. Agentes envolvidos em parcerias comerciais. Distribuição profissional 610
66. Contratos de investimento "a perda e a ganho". Distribuição por intervalos de valor 613
67. Tipologia de actos comerciais. Distribuição por décadas..... 618
68. Agentes envolvidos em actos de comércio ultramarino..... 622
69. Constituição numérica das parcerias comerciais em actos de comércio ultramarino..... 622
70. Actos de comércio cumulativos. Níveis de incidência..... 623
71. Actos de comércio cumulativos. Agentes 624
72. Rotas comerciais em circuitos ultramarinos..... 625
73. Rotas de comércio ultramarino. Evolução cronológica..... 629
74. Percursos em direcção ao Brasil e Índias de Castela. Evolução cronológica 630
75. Agentes envolvidos em actos de mediação comercial..... 647
76. Fixação em espaços ultramarinos. Evolução cronológica. A representatividade das fontes..... 671
77. Fixação em espaços ultramarinos. Distribuição profissional por décadas..... 677
78. Fixação em espaços ultramarinos. Distribuição profissional por áreas..... 678
79. Actividades económicas exercidas em espaços ultramarinos 679
80. Distribuição mensal dos registos de óbitos de ausentes (1595-1640) 745
81. Taxas de masculinidade. Perspectiva comparativa..... 750
82. Número de filhos à data de óbitos masculinos em espaços ultramarinos (1560-1620) 753
83. Número de filhos de "homens da terra". Leitura diferencial..... 759
84. Taxas de ilegitimidade (1535-1620) 774
85. Baptismos de escravos sobre número total de baptismos 779
86. Profissões de proprietários de escravos..... 783
87. Mulheres intervenientes em actos notariais. Distribuição por estado civil..... 803
88. Distribuição cronológica de actos notariais que envolvem mulheres..... 803

89. Poderes e funções desempenhados por mulheres em actos notariais 804
90. Mulheres. Agrupamento das menções profissionais a familiares directos 807
91. Motivações directas dos actos notariais liderados por mulheres..... 807
92. Distribuição cronológica de assinaturas femininas..... 812
93. Profissões de familiares directos de mulheres que assinam..... 813
94. Dotes de casamento. Valores de dotação..... 826
95. Áreas de investimento accionadas por agentes de navegação..... 830
96. Tipologia de bens mencionados em testamentos 833
97. Composição tipológica dos dotes de casamento..... 834
98. Distribuição percentual de bens mencionados em inventários de pilotos..... 835

ÍNDICE DE GRÁFICOS

1. Receita e despesa do concelho (Contas do Provedor) 135
2. Receita e despesa do concelho (Conta corrente) 136
3. Receitas do concelho. Discriminação tipológica 137
4. Despesas do concelho. Discriminação tipológica 142
5. Receita da "imposição" sobre o vinho e a carne 148
6. Valores de arrendamento e dos sobejos das sisas 150
7. População de alguns portos de Entre-Douro-e-Minho em 1527-1532 e em 1640. Leitura comparativa 231
8. Evolução populacional a partir de valores estimados (1513-1643) 232
9. Registos de baptismo. Distribuição cronológica 237
10. Registos de casamento. Distribuição cronológica 237
11. Registos de óbito. Distribuição cronológica 238
12. Baptismos (Universo reconstituído). Distribuição cronológica 241
13. Casamentos (Universo reconstituído). Distribuição cronológica 243
14. Óbitos (Universo reconstituído). Distribuição cronológica 244
15. Óbitos. Progressão cronológica das intensidades 246
16. Óbitos de menores e de ausentes na totalidade dos óbitos registados 247
17A. Relação numérica entre eventos demográficos 252
17B. *Ratio* entre eventos demográficos 253
18. Peso dos casamentos com nubentes exógenos no número total de matrimónios .. 255
19A. Categorias profissionais. Distribuição percentual por sectores económicos segundo a derrama da sisa de 1568 263
19B. Categorias profissionais. Distribuição percentual por sectores económicos segundo a décima de 1643 263
20A. Categorias profissionais. Distribuição percentual por sectores de actividade segundo a derrama da sisa de 1568 272
20B. Categorias profissionais. Distribuição percentual por sectores de actividade segundo a décima de 1643 272
21. Importadores de matérias primas para construção naval. Distribuição por valores de importação 311
22. Embarcações de Vila do Conde assaltadas por corsários franceses (1513-1538) . 361
23. Frota de Vila do Conde com registo em Antuérpia (1535-51 e 1565-68) 362
24. Embarcações referidas em actos notariais (1560-1620) 363
25. Navios assaltados por corsários franceses. Frota do reino (1508-1538) 365
26. Aportações a Antuérpia. Frota do reino (1535-1551) 366
27. Aportações a Antuérpia. Frota do reino (1565-1570) 366

28. Distribuição cronológica das aportações a Antuérpia (1535-1551 e 1565-1570).. 367
29. Embarcações recenseadas em 1552. Distribuição numérica por localidades..... 368
30. Frota naval do reino com registo em Antuérpia (1535-1551). Distribuição percentual por intervalos de tonelagem 373
31. Frota naval do reino recenseada em 1552. Distribuição numérica por intervalos de tonelagem..... 375
32. Frota naval do reino recenseada em 1552. Distribuição percentual por intervalos de tonelagem..... 375
33. Embarcações de Vila do Conde e Azurara recenseadas em 1552. Distribuição por tonelagens de arqueação..... 376
34. Número de homens do mar a desempenhar cargos concelhios. Evolução cronológica 409
35. Número de homens do mar e homens da terra a desempenhar cargos concelhios. Evolução cronológica..... 413
36. Nomeações para eleitores na Casa da Misericórdia 415
37. Eleitos para eleitores na Casa da Misericórdia..... 415
38. Nomeados para a Mesa da Casa da Misericórdia..... 416
39. Eleitos para a Mesa da Casa da Misericórdia 416
40. Pilotos recenseados. Evolução cronológica..... 418
41. Mestres recenseados. Evolução cronológica..... 420
42. Mareantes recenseados. Evolução cronológica..... 423
43. Pilotos, mestres e mareantes. Evolução cronológica 424
44. Homens do mar recenseados em 1617. Distribuição geográfica..... 427
45. Valores percentuais assumidos por cada porto do reino na matrícula da gente do mar de 1617 e nas nomeações de pilotos da década de 1611-20..... 430
46. Evolução da representatividade percentual, no universo do reino, do número de pilotos examinados e naturais de Vila do Conde, Porto, Matosinhos, Leça e Viana (1596-1648)..... 433
47. Evolução numérica dos náuticos de Vila do Conde e Viana (1500-1620)..... 434
48. Evolução numérica dos náuticos de Vila do Conde e Viana. Leitura comparativa..... 434
49. Evolução da representatividade percentual, no universo do reino, do número de pilotos examinados e naturais de Vila do Conde e Lisboa (1596-1648)..... 436
50. Navios da frota naval do reino tomados em rotas ultramarinas (1513-1538)..... 483
51. Navios da frota naval de Vila do Conde tomados em rotas ultramarinas (1513-1538)..... 483
52. Navios da frota naval do reino tomados em circuitos marítimos europeus (1513-1538)..... 484
53. Navios da frota naval de Vila do Conde tomados em circuitos marítimos

europeus (1513-1538)..... 484
54. Embarcações de abastecimento às praças marroquinas. Circuito Reino / Norte de África. Distribuição por portos de registo..... 486
55. Rota do Norte de África. Embarcações fretadas na Feitoria Portuguesa da Andaluzia para abastecimento das praças marroquinas..... 487
56A. Rotas ultramarinas percorridas por embarcações do reino que aportaram a Antuérpia (1535-1551)..... 491
56B. Rotas ultramarinas percorridas por embarcações do reino que aportaram a Antuérpia (1565-1570)..... 491
57A. Rotas ultramarinas percorridas por embarcações de Vila do Conde que aportaram a Antuérpia (1535-1551)..... 494
57B. Rotas ultramarinas percorridas por embarcações de Vila do Conde que aportaram a Antuérpia (1565-1570)..... 494
58. Rotas de navegação ultramarina (1560-1620)..... 499
59A. Actos de navegação. Distribuição cronológica por rotas (1560-1620)..... 502
59B. Rotas de navegação. Evolução proporcional por décadas (1560-1620)..... 502
60. Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas. Distribuição cronológica de exames (1596-1648)..... 505
61. Distribuição dos exames de náuticos por carreiras. Totais anuais..... 506
62. Distribuição cronológica dos exames de náuticos por carreiras. Leitura percentual..... 508
63. Carreira das Índias de Castela. Distribuição das nomeações por núcleos de portos..... 509
64. Pilotos portugueses examinados pela Casa da Contratação de Sevilha..... 512
65. Distribuição cronológica dos fretamentos..... 520
66. Rendimentos da alfândega do Mosteiro de Santa Clara..... 568
67. Rendimentos da alfândega régia..... 569
68. Evolução cronológica dos rendimentos de algumas alfândegas do reino (1498-1533)..... 570
69. Valores de arrendamento de algumas alfândegas do reino. Perspectiva comparativa..... 571
69A. Valores de arrendamento de algumas alfândegas do reino em 1525. Leitura percentual..... 572
69B. Valores de arrendamento de algumas alfândegas do reino em 1554-1557. Leitura percentual..... 573
70. Distribuição dos importadores por valores de importação (1504-1505)..... 578
71. Valores médios de importação por importador (1527-1532)..... 579
72. Movimento portuário analisado através do calendário de tributação de mercadorias..... 581

73. Evolução cronológica do número de mercadores recenseados 584
74. Mercadores externos com actividade registada em Vila do Conde. Distribuição cronológica 587
75. Tipologia de actos comerciais (1560-1620). Peso percentual 617
76. Tipologia de actos comerciais (1560-1620). Evolução cronológica 618
77. Rotas de comércio ultramarino. Destinos finais 626
78. Rotas de comércio ultramarino. Evolução cronológica 629
79. Fixação em espaços ultramarinos. Distribuição cronológica por áreas 672
80. Fixação em espaços ultramarinos. Distribuição profissional 676
81. Actividades exercidas em espaços ultramarinos 680
82. Distribuição dos lotes de terreno por superfícies 730
83. Tecido habitacional. Tipologias de casas 731
84. Movimento imobiliário. Compras e vendas 734
85. Sazonalidade dos baptismos 741
85A. Sazonalidade das concepções 742
86. Sazonalidade dos casamentos 743
87. Sazonalidade dos óbitos 744
88. Óbitos no Ultramar. Distribuição por áreas 747
89. Óbitos no Ultramar. Distribuição cronológica por áreas 747
90. Número de filhos por família 758
91A. Intervalos intergenésicos. Distribuição de ocorrências 760
91B. Intervalos intergenésicos. Pesos percentuais diferenciais 761
92. Evolução cronológica do número de ilegítimos 775
93. Evolução anual dos gastos com expostos 777
94. Evolução cronológica do número de escravos identificados 781

ÍNDICE DE FIGURAS

1. Concelho de Vila do Conde. Localização e limites ..... <84-85>
2. Tentativa de delimitação do concelho de Vila do Conde no século XVI. Vila e termo ..... <86-87>
3. Concelho de Vila do Conde. Enquadramento no Noroeste português ..... <88-89>
4. Principais eixos de circulação em Entre-Douro-e-Minho (séc. XV e XVI) .. <94-95>
5. Vias romanas de Entre-Douro-e-Minho ..... <96-97>
6. Percursos de viajantes estrangeiros em Entre-Douro-e-Minho nos séculos XV e XVI ..... <96-97>
7. Eixo Porto - Vila do Conde. Principais vias de circulação ..... <98-99>
8. Representações do porto de Vila do Conde na cartografia dos Países Baixos ..... <176-177>
9. Costa de Caminha a Vila do Conde ..... <176-177>
10. Porto e barra de Vila do Conde (1586) ..... <176-177>
11. Porto e barra de Vila do Conde (1623) ..... <176-177>
12. Porto, barra e Castelo de S. João Baptista. Esboço seiscentista ..... <184-185>
13. Planta da barra de Vila do Conde ..... <196-197>
14. Planta do castelo de S. João Baptista de Vila do Conde ..... <212-213>

15A. Proveniência geográfica de noivos externos à vila ..... <256-257>

15B. Proveniência geográfica de noivas externas à vila ..... <256-257>

16. Navios assaltados por corsários franceses (1508-1538). Distribuição por portos de origem ..... <364-365>
17. Embarcações que pagam avarias em Antuérpia (1535-1551 e 1565-1570). Distribuição por portos de registo ..... <366-367>
18. Embarcações recenseadas em 1552. Distribuição numérica e por intervalos de tonelagem ..... <376-377>
19. Náuticos examinados (1596-1648). Distribuição por locais de residência <426-427>
20. Rotas de navegação ultramarina (1560-1620) ..... <504-505>
21. Rotas de comércio ultramarino (1560-1620) ..... <624-625>
22. Rotas de emigração e pólos de fixação ultramarina (1560-1620) ..... <674-675>
23. Evolução da estrutura viária em Vila do Conde (Séc. XVI-XX) ..... <722-723>
24. Vila do Conde e Azurara no século XVI. Principais eixos de circulação. . <722-723>
25. Vila do Conde no século XVI. Projecção aproximada ..... <722-723>
26. Implantação topográfica dos cais de embarque e dos estaleiros de construção naval ..... <724-725>
27. Planta de Vila do Conde (Séc. XVI) ..... <724-725>
28. Mapa de Vila do Conde e Azurara (Séc. XIX) ..... <724-725>


Barnacles
10
12