



## Vinhos da Invencível e de outras armadas

A m â n d i o J o r g e M o r a i s B a r r o s \*

1. Em finais de 1507, depois de ter contratado com certos vinhateiros a compra de um número avultado de pipas de vinho para abastecimento da armada da Índia, Jorge de Vasconcelos, incumbido dessa missão, viu a Câmara do Porto embargá-las. Que, invocando carências da cidade e privilégios passados, começou por não as deixar sair de todo mas depois, sensível às justificações apresentadas, carregadas com o serviço de Deus e do Rei, reconsiderou e deu provimento à transacção. Porém, com limitações: reclamando direito antigo, exigia-se que o terço dos vinhos ficasse retido no burgo para venda ao povo. Essa condição comprometia o “aviamento” da frota. D. Manuel estranhou a atitude e apressou-se a escrever aos autarcas portueses a manifestar o seu descontentamento<sup>1</sup>.

Vinte anos depois a mesma Câmara impedia a largada de um navio carregado de vinhos que o contador Diogo Brandão contratara para outra armada da Índia. Um almotacé, Vasco Carneiro, e o escrivão da edilidade, Pedro Eanes, começaram por ameaçar o mestre do barco com uma pena de 50 cruzados, e da cadeia, se ele se atrevesse a zarpar; em seguida Fernão Soares, juiz da cidade e João Caminha, vereador, ignorando os protestos do contador (que teve o cuidado de advertir que os vinhos eram do rei, forçando despacho favorável) impuseram uma taxa de 30 reais por pipa, inviabilizando o contrato. “Direito muito duvidoso, não confirmado por mim”, replicou D. João III numa missiva dura na qual ameaçava os autarcas com “castigo merecido” mas que desta feita se escusava de aplicar por ser a primeira vez que tomavam tal atitude. Não era propriamente assim, como vimos no primeiro caso.

\* Instituto de História Moderna-UP. GEHVID.

<sup>1</sup> *Corpus codicum*, IV, p. 206. Ver apêndice documental, documento nº 1.

Entravar a saída de vinhos, fossem eles do rei, de vizinhos ou de mercadores de fora era postura que os funcionários autárquicos não tinham qualquer prurido em assumir. Diga-se que desconhecemos se os cascos encomendados por Diogo Brandão alguma vez chegaram a ser despachados para Lisboa<sup>2</sup>.

Avançemos no tempo. Até 1588. Mesmo às vésperas da expedição da “felicíssima armada”. Logo em Janeiro apresentou-se no Porto João d’Estol, ou de Escol, encarregado de levar para Lisboa 100 pipas de vinho para aprovisionamento dos navios<sup>3</sup>. No mês seguinte, Diego de Carrilho, castelhano, feitor e procurador de Francisco de Antequera contratador das armadas régias, chegou munido de mandados “para comprar todos os vinhos que encontrasse”. É crível que tenham vindo outros enviados régios logo depois. Desta feita, Filipe II, em face das ocorrências passadas e fazendo jus ao seu cognome, tratou do assunto cautelosamente. Em ambos os casos reconhecia os privilégios da cidade quanto aos terços dos vinhos mas, considerando a importância e urgência da empresa, contornava-os diplomaticamente rogando aos vereadores que acedessem aos seus pedidos desde que estes não representassem prejuízo para o burgo. Sessenta ou setenta anos estas solicitações provocariam reuniões sucessivas, troca de correspondência com a corte e feroz oposição da cidade. Mas, nesta altura, não consta que tenha havido impedimento de maior aos propósitos destes enviados especiais<sup>4</sup>.

Sebastião de Torralva e Francisco Garcia de Larrois, comissários do provedor Bernabé de Pedroso, também não encontraram grandes problemas para retirar da cidade cerca de 3 mil pipas de vinhos<sup>5</sup> para a armada de Ferrol entre finais de 1590 e inícios de 1591, para além umas 1 400 pipas vazias<sup>6</sup>. Uma encomenda volumosa. Uma encomenda que prova pelo menos dois factos: que as zonas vinícolas do vale do Douro finissecular têm já capacidade para produzir abundantes quantidades de vinhos, tanto para o abastecimento da cidade do Porto como para o fornecimento das frotas, e que as oficinas

<sup>2</sup> Talvez não. A data da carta régia, 28 de Março de 1528, era tardia. Nesse ano a armada, composta por treze naus saiu para a Índia em 18 de Abril. A não ser que aceitemos o facto de alguns navios terem partido do Porto (para se juntar aos que estavam em Lisboa) visto levarem alguns capitães e gente desta cidade. *Relação das naos e amadas da Índia com os successos de elas que se puderam saber, para noticia e instrução dos curiozos, e amantes da historia da Índia*. (British Library, códice Add. 20902) ed. de Maria Hermínia Maldonado. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985, p. 44.

<sup>3</sup> AHMP – *Próprias*, liv. 3, fl. 125, publicado em *Corpus codicum*, IV, p. 144 e SILVA; Francisco Ribeiro da Silva (coordenador) – Filipe II de Espanha, rei de Portugal (colectânea de documentos filipinos guardados em Arquivos Portugueses, vol. I. Zamora: Fundación Rei Afonso Henriques, 2000, p. 174.

<sup>4</sup> Arquivo Histórico Municipal do Porto – *Vereações*, liv. 28, fls. 91-94, 105-105v.

<sup>5</sup> Exactamente 2 906 pipas.

<sup>6</sup> Exactamente 1 397.



de tanoaria conseguem responder com presteza às necessidades de vasilhame. Isso não era possível nos últimos tempos medievais e no princípio do século XVI.

Duas recusas, duas autorizações. Dois tipos de atitude, duas formas de reacção face à interferência do poder central num sector sensível da economia portuense a que darei mais alguma atenção no desenvolvimento deste trabalho. Entre o início e o final do século XVI, como já se percebeu pelo exposto, muitas coisas mudaram no comércio de vinhos no Porto. Uma das mais significativas, porventura resultante de um maior investimento na cultura e na percepção das qualidades e disponibilidades dos vinhos durienses entre esses dois períodos, está relacionada com o incremento do seu papel na logística das armadas.

O objectivo deste estudo é reflectir brevemente sobre o caminho percorrido no burgo até à obtenção do estatuto que normalmente lhe é atribuído pela generalidade dos investigadores: a de um entreposto de vinhos de carácter internacional, realidade que, refira-se, apesar destes últimos e expressivos exemplos, apenas se corporiza plenamente em épocas posteriores.

O alargamento da mancha vinícola em direcção àquilo que viria a ser a futura *região demarcada*, a ampliação das relações com espaços produtores de excelência como a zona de Lamego, a transformação da propriedade agrícola “no país vinhateiro” com a multiplicação das “leiras de vinhas” e o sistemático plantio de bacelos, o início da especialização e a aceleração do investimento nesta cultura, bem como a solidificação de correntes comerciais, facetas incontornáveis da relação entre a cidade e o *hinterland*, são aspectos de um processo que se concretizou na longa duração. Finalmente, e tal como antes houve ocasião de aferir, pretende-se aqui avançar com alguns dados pouco conhecidos sobre a participação do Porto na malograda expedição naval de 1588, facto que viria a comprometer os projectos políticos de Filipe II face à Inglaterra.

2. O desenvolvimento demográfico do Porto e do seu termo nos finais da Idade Média (apenas interrompido com a chamada “crise do século XIV” da qual, aliás, o vale do Douro foi das primeiras regiões a sair, e airoso<sup>7</sup>) representou um dos factores incontornáveis da evolução económica da região entre os séculos XV e XVI e estímulo vital do movimento portuário. Esse comportamento favoreceu o aumento do consumo, elemento de pressão, e de incentivo, sobre as áreas vinhateiras e os produtores. O processo começara antes: desde Trezentos (ou talvez ainda antes) os

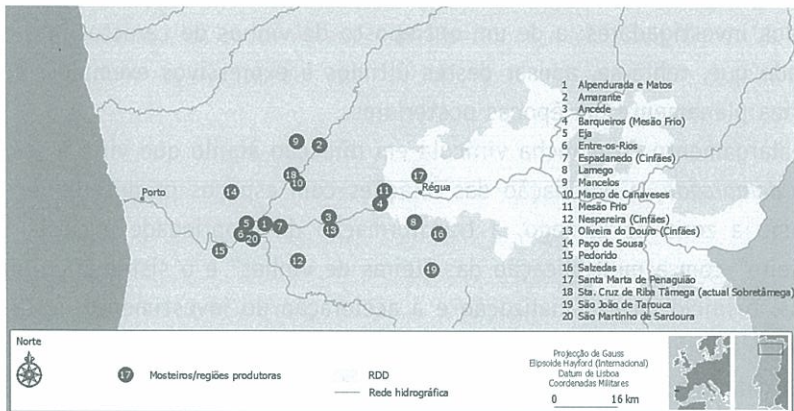
---

<sup>7</sup> CASADO ALONSO, Hilário – *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*. Burgos: Capacirculo, 2003, p. 27-28.

ingressos de vinho, suas condições de armazenamento e formas de comercialização tornaram-se assuntos recorrentes na agenda governativa da administração local.

O investimento na viticultura com objectivos comerciais (entenda-se, fornecimento do mercado urbano do Porto e, inicialmente, alguma exportação) revelava-se nítido na zona chamada “Riba Douro”, espaço geográfico algo indefinido na documentação medieval, mas que apenas escassamente abrange a actual região demarcada do Douro, atingido apenas uma parte da sua faixa oeste. De acordo com os dados colhidos nos diplomas, e evidenciados no mapa seguinte, a montante do Porto, o limite da mancha produtora medieval chegava até Mesão Frio e revelava um núcleo muito forte na região em torno da vila de Baião.

### Para uma geografia dos vinhos na Idade Média – Mosteiros e regiões produtoras



FONTE: AHMP – Vereações do século XV.

Miguel Nogueira / 2004

**Mapa 1** | Principais centros produtores de vinhos na Idade Média

Como se pode perceber pela toponímia referenciada, os primeiros grandes viticultores são os mosteiros, abadias e igrejas, instituições detentoras de vasto património fundiário distribuído pelos seus territórios de implantação e que exploram de duas formas:

- Indirectamente, cedendo aos agricultores locais, numa qualquer forma contratual então praticada (empazamento, aforamento ou arrendamento), os inúmeros casais, leiras ou quintãs que possuíam;
- Directamente, assumindo os próprios religiosos a direcção da exploração de granjas, unidades produtivas às quais devotavam especial atenção e lhes rendiam dividendos no mercado.

Alpendurada, Ancede, Paço de Sousa, Oliveira ou Eja, entre outros, afirmam-se expressivamente como proprietários vinhateiros. Mais para o interior, S. João de Tarouca, de que já falei, assume a mesma postura. E o interesse monás-



tico no comércio de vinhos é abertamente demonstrado: pelo menos desde o século XIV os dirigentes de todas estas casas empenham-se afincadamente na obtenção do estatuto de vizinhos do Porto, forma de conseguir fazer circular os vinhos para venda na cidade e fora dela sem problemas de maior<sup>8</sup>.

Para além daquele núcleo, e bem próximo do Douro, sobressai a produção de Lamego, aquela que surge nos documentos como primeira “marca” popularizada tanto pela variedade como pela qualidade do produto: os *vinhos de Lamego*, assim chamados desde a Idade Média, beneficiados por um longo processo de maturação (ao qual não é alheia a acção de abadias como a já referida de S. João de Tarouca ou ainda Salzedas, detentoras de extensas propriedades com grande porção de vinhedos) que produzirá correntes comerciais e copiosos dividendos desde as primeiras décadas do século XVI. Adiantando matéria a que ainda voltarei pode-se afirmar que, por um lado, devido à capacidade produtiva das “duas léguas em redor de Lamego”<sup>9</sup>, por outro, à gama de tipos vinícolas cultivados e, por fim, ao posicionamento geográfico da cidade lamecense (tão vizinha do Douro como da “estrada da Beira” que ligava ao litoral, a Aveiro e a Lisboa) estes vinhos serão dos primeiros da zona a abastecer sistematicamente as armadas portuguesas na Época Moderna.

Às duas grandes regiões medievais que aqui se assinalam, Riba Douro e Lamego, devemos acrescentar outras menos exuberantes em termos de capacidade produtora e, de certa forma, ainda pouco conhecidas dos investigadores. É quase certo que alguns concelhos e regiões da margem esquerda do rio, mais próximos do Porto, contivessem terras de vinho que, esporadicamente, representassem algum valor económico para esta cidade. Não devemos olvidar o facto de que o vinho, como produto essencial na dieta alimentar do tempo (e caprichoso no transporte) surgia um pouco por todo o lado, mesmo nos locais mais impensáveis e, em certos momentos, a bondade de uma ou outra colheita poderia tornar exequível a exportação de algumas pipas que chegavam às pranchas do porto da cidade ou aos navios.

<sup>8</sup> BARROS, Amândio Jorge Morais – “Por ser de sua lavra e cutelo”: questões entre o Porto e o Mosteiro de Ancede relativas à venda de vinhos na Idade Média, in “DOURO – Estudos & Documentos (5) (1998). Porto: GEHVID, p. 49-87; VENTURA, Maria Garcez – *O vinho e o estatuto de vizinhança de alguns abades do bispado do Porto, ou de como do facto económico se passa à história política*, no mesmo número da referida revista, p. 89-93.

<sup>9</sup> Não apenas vinícola. É preciso não esquecer a grande variedade de produções agrícolas que Rui Fernandes, corógrafo que consagrou esta expressão no século XVI, descreve e o seu valor económico, equivalente ou mesmo superior ao do vinho. Ver FERNANDES, Rui – *Descrição do Terreno em redor de Lamego Duas Léguas*, edição crítica de Amândio Jorge Morais Barros. Lamego: Beira-Douro, 2001, p. 80-83, 86.



Foto 1 | Posto de controlo dos barcos do Douro junto aos Guindais

Da mesma forma, aos produtores eclesiásticos devemos juntar os nobres, senhores de domínios nos quais se incluíam muitas terras de vinho. Documentação particular de algumas das actuais quintas do Douro dão indícios significativos sobre a formação destes patrimónios, que é urgente começar a estudar mais profundamente.

Verdes de Amarante e Baião, *vermelhos* (tintos) de Mesão Frio, *velhos e cheirantes* de Lamego, *amarais* (os mais adequados para “beberragem” dos embarcadichos) de toda a região, chegavam diariamente ao Porto<sup>10</sup>. A cidade, constituída centro de negócios vital, beneficiava da sua localização geográfica, no fim da extensa e concorrida estrada fluvial representada pelo Douro e, principalmente junto dos Guindais, acolhia as numerosas barcas, as *azurachas*, embarcações tidas como antepassadas dos *rabelos* e que se documentam desde o século XV<sup>11</sup>, no improvisado

<sup>10</sup> Chegavam também, embora em menores quantidades mas de forma alguma de desprezar, vinhos de outras regiões do reino (e, no século XV em diante, dos arquipélagos atlânticos, especialmente da Madeira e das Canárias) que entravam pela foz, motivando acaloradas reuniões da Câmara contra essa prática por se temer a desvalorização da produção local e a liberalização de um mercado que se pretendia controlar de perto.

<sup>11</sup> A azurracha, como todos os barcos em geral, serviam outras actividades: em 1480 os administradores da confraria dos mareantes de Miragaia alugaram uma para trazer telha, vinhos e outras mercadorias para o seu hospital, pagando por isso a quantia de 12 reais por dia. Arquivo Paroquial de S. Pedro de Miragaia, *Livro 1*, fl. 23.



cais junto à *Casa do Laranjo* onde os arrais e mercadores pagavam direitos. Provavelmente arruinada ainda na Época Moderna, esta casa-torre foi substituída por um posto junto à lingueta aí existente, e que ainda persistia no século XIX.

Depois de vistoriados e satisfeitos os direitos, os vinhos eram colocados à venda e armazenados num dos seguintes lugares:

- Barcas da Ribeira. A concentração de barcas junto ao areal da Ribeira e, mais tarde, junto aos cais que começavam a crescer a montante e a jusante dessa porta representava o principal posto de venda de vinhos ao povo. À prancha, pelo miúdo. Era na areia da Ribeira que o Porto se abastecia. Tratava-se de um serviço público, secular, que a Câmara se encarregava de garantir tendo mesmo a seu cargo a renovação das pranchas, coisa que fazia de tempos a tempos.
- Ao contrário do que actualmente sucede, os principais armazéns de vinhos localizavam-se fundamentalmente na margem direita do Douro. Em Miragaia. Zona de mareantes e de tanoeiros (as principais oficinas deslocam-se para esse bairro ribeirinho ao abrir do século XV), rapidamente foi dotada de espaços adequados e amplos para recolha dos vinhos. Ainda nos finais do século XIX a Companhia Geral da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro mantinha em funcionamento um enorme armazém nesse local, ainda hoje existente, coexistindo com outros de algumas firmas aí instaladas.



**Ilustração 1** | Os vinhos à prancha  
(óleo de Veloso Salgado)



**Foto 2** | Os armazéns da Companhia em Miragaia (finais do século XIX)

Naqueles espaços recolhiam-se os terços que ficavam na cidade (e dos quais os vinhateiros se abasteciam) e as pipas que eram embarcadas nas naus, barinéis, caravelas e navios que regularmente zarpavam do Porto. Ainda é cedo para falar em exportação em grande escala de vinhos por via marítima. Embora ela acontecesse (dependendo dos privilégios dos donos dos vinhos e, principalmente, da conjuntura produtiva), os vinhos que saíam nos barcos eram, quase em exclusivo, para despesa da tripulação. Relativamente à exportação propriamente dita, uma palavra sobre os vinhos levados para fora. Primeiramente, os chamados *amarais*, identificados por Rui Fernandes como “vinhos de enforcado”, e de que já falei, eram destinados ao abastecimento do navio. Mais tarde, a estes juntam-se pipas de vinhos de melhores qualidades, de melhor provento e funcionando como moeda de troca para a aquisição de outras mercadorias: neste caso, os que se metiam nos porões dos barcos eram principalmente “vermelhos”, isto é, tintos. Tal como afirma um mestre arrolado pela Câmara para ir em busca de cereais em tempo de esterilidade pedindo dinheiro vivo aos vereadores, os vinhos que tinha carregado na sua nave mingualmente iriam render pois eram “verdes, de muito pouco valor”.

Quando o século XVI avançar, quando as comunidades ribeirinhas se desenvolverem e quando a produção vinícola atingir níveis, em quantidade e qualidade, que permitam a exportação regular emergem mais alguns armazéns. Os entrepostos mais citados nos documentos localizar-se-ão em Massarelos<sup>12</sup> e, a partir de então, cada vez mais em Vila Nova, cujos atributos climatéricos para conservação e envelhecimento dos néctares começam a ser percebidos.

- Em Vila Nova, e em Gaia, há uma tradição de venda de vinhos que remonta aos tempos medievais. Sobretudo em Gaia, primitivo núcleo de povoamento da margem esquerda, onde existiam edifícios, em pedra, já no século XIV, que cumpriam a função de adegas. O prior de Ancede era proprietário de um deles, bem como de uma Casa da Pedra, no lugar de Vila Nova, onde costumava ter rendeiros que se encarregavam de zelar pela guarda de uma parte dos seus vinhos. O prior de Ancede, recorde-se, era vizinho do Porto e beneficiava de franquias (nem sempre respeitadas pelos autarcas portuenses, consoante os seus interesses e conjunturas) na venda de vinhos.

Porém, o que interessa reter é que ainda estamos muito longe da realidade que hoje conhecemos. Vila Nova era lugar ribeirinho, mesmo em cima do

<sup>12</sup> O actual Museu do Vinho do Porto ocupa um desses armazéns/adegas.





Douro, povoado por mestres, marinheiros e pescadores que faziam a sua vida entre as duas margens. Que levavam vinho do Porto para suas casas e seus navios em barcas de passagem e nos batéis que possuíam. Que ainda teria de esperar alguns séculos para que as caves das empresas vinhateiras aí se instalassem.

- Na Lada e no Olival, os armazéns combinavam a função de armazenagem com a de venda. Lugares de grande circulação – especialmente o segundo, visto ser, reconhecidamente, uma das principais portas do burgo, embora a Lada não deixasse de ter grande movimento por ser zona ribeirinha onde se encontravam não apenas os armazéns de vinhos mas também os de sal e cereais – não era difícil aos interessados, moradores no Porto, transeuntes ou viajantes, encontrar quem lhes vendesse alguns quartilhos. O Olival, compreensivelmente, causava mais problemas aos almotacés, visto o contrabando ser prática corrente junto desse acesso estruturante.

3. Com a Expansão ultramarina ocorrem alterações significativas. O aparelho produtivo do reino foi chamado a contribuir vigorosamente para os esforços militares e expansionistas empreendidos. O Porto e o Douro não foram excepção. Primeiramente foi preciso providenciar abastecimentos para as armadas e incursões militares contra as praças norte-africanas. Tudo começou com a expedição a Ceuta em 1415. Para além dos navios e tropas, o Porto e o seu termo contribuíram com grandes quantidades de mantimentos, vinhos incluídos. Tratou-se da primeira de muitas requisições que os monarcas dirigiram à cidade. Também foi uma das facturas mais difíceis de cobrar. Se é que alguma vez chegou a sê-lo. Décadas depois da tomada da cidade os procuradores portuenses em cortes continuavam a reclamar o pagamento das despesas que haviam efectuado e cuja dívida o rei assumira.

Todavia, foi no século XVI que as exigências aumentaram. O estabelecimento da Rota do Cabo obrigou a um esforço organizativo sem precedentes na história da marinha portuguesa<sup>13</sup>. Desde os primeiros anos de Quinhentos ergueu-se uma estrutura naval complexa em termos logísticos, a começar na constituição da Ribeira das Naus até culminar nos serviços de provedoria das armadas. A abrir este estudo dei conta das negas da cidade às instâncias do rei e dos contratadores das naus da Índia relativamente à entrega de pipas de vinhos para abastecimento dessas embarcações. As primeiras, como há muito se sabe, foram construídas nos estaleiros de Miragaia, logo seguidas por outras, montadas no mesmo estaleiro e em Que-

---

<sup>13</sup> Provavelmente da história de Portugal.

brantões. Relativamente aos navios de Vasco da Gama, terminados em 1496, não temos informações que nos permitam afirmar que depois de aparelhadas tenham sido aprovisionadas. Com vinhos, que é o que aqui nos interessa. Mas relativamente à nau de Afonso Leitão, contratador da Carreira da Índia, sabe-se que este homem, depois do bota-fora do seu navio, apresentou-se na Câmara requerendo carnes e vinhos para prover a despensa do barco que enviava para o Oriente<sup>14</sup>. O mesmo aconteceu com outros navios aqui construídos (e, posteriormente, com os barcos feitos nos estaleiros lisboetas) sabendo-se de casos em que as embarcações seguiam para Lisboa com as cobertas já bem providas<sup>15</sup>.

Não se interpretem, no entanto, as recusas da cidade – que também aconteciam, embora com piores resultados quanto às carnes<sup>16</sup> – como simples capricho ou birra contra um monopólio que colocava à margem da *Carreira* a maior parte dos negociantes e navios locais<sup>17</sup>. De forma alguma. Ao tomar esta atitude a cidade defendia-se. Defendia-se mantendo os níveis de abastecimento exigidos pela sua população, em progressão. Defendia-se de futuras e sistemáticas requisições que comprometessem esse objectivo. Nesta altura, os vinhos que o Douro produzia não eram suficientes para garantir o fornecimento das barcas e das tabernas e, simultaneamente, possibilitar a exportação em grande escala. E as armadas exigiam muitos litros de vinho. Mesmo alimentar os navios locais podia ser um problema de difícil resolução para os armadores. O investimento em rotas marítimas alargadas no espaço atlântico, direccionadas para as Ilhas, para a costa ocidental africana e, desde meados do século XVI, para o Brasil e Índias de Castela, exigindo maior provimento das tripulações, raramente podia ser satisfeito localmente. As soluções mais usuais consistiram no recurso ao mercado vinhateiro minhoto – são habituais as menções à compra de cascos de vinhos de Monção – e, cada vez com maior intensidade, ao mercado insular, principalmente às Canárias e Madeira. O rei tem de fazer o mesmo. Tem de encontrar alternativas. Durante muito tempo são os

<sup>14</sup> Que a Câmara recusou satisfazer apesar da intercessão do rei e de Afonso Leitão ser originário da cidade. Ver AHMP – *Vereações*, liv. 7, fl. 98.

<sup>15</sup> O que também não é de admirar dado o facto de muitas gentes da cidade e termo seguirem a bordo rumo à Índia.

<sup>16</sup> O Entre Douro e Minho constituiu-se no maior abastecedor de carne às armadas. As boiadas concentravam-se no Porto, eram levadas depois para as desactivadas taracenas do outro lado do rio (onde também se chegaram a guardar as galés no Inverno, quando as havia) onde as reses eram abatidas, cortadas e salgadas e depois levadas a Lisboa, num processo que durava alguns meses. Ver BARROS, Amândio Jorge Morais – *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos Tempos Modernos*, vol. I. Porto: Faculdade de Letras, 2004, p. 580-588.

<sup>17</sup> Até porque as primeiras recusas são anteriores a 1506.



seus reguengos ribatejanos (beneficiando da facilidade de transporte pelo Tejo até junto dos barcos) a garantir o ingresso de vinhos para a Carreira<sup>18</sup>. Curiosamente, e talvez como excepção a esta regra, em 1574 surge no Porto a notícia da exportação de vários cascos de vinhos do Porto para Viana, na forma de uma procuração de cobrança de dívida, e mostrando que a prática vinha já de alguns anos àquela parte. Os vinhos, de S. Martinho de Mouros, e vendidos no cais da cidade do Porto, eram para abastecer um mercador daquela vila, que os vendia a navios vianenses que usualmente faziam a carreira do Brasil<sup>19</sup>.

Regressemos ao Douro. O quadro descrito (incremento do consumo devido à pressão sobre o mercado imposta pelo crescimento demográfico, aumento da cadência das viagens marítimas) não passou despercebido a muitos portuenses de Quinhentos. A circulação da informação comercial, tema tão em voga e ainda tão desconhecido entre nós<sup>20</sup>, começava a dar os seus efeitos: avaliar as necessidades e condições dos mercados era meio caminho andado para o sucesso mercantil. Investir em vinhos e formar companhias de comércio de vinhos podia ser – era – uma boa aposta. Muitos agentes foram atraídos ao sector. Juntaram-se a velhas famílias da Câmara que produziam vinhos nos seus domínios há muito tempo. No século XVI, quando se aproximava Setembro, era habitual o escrivão da edilidade assentar nos livros de actos os requerimentos dos vereadores solicitando licença para se ausentarem da cidade em virtude de terem de “ir fazer a sua vendima” a Riba Douro. Alguns tinham mesmo barcos particulares que usavam para serventia das suas propriedades<sup>21</sup>. Aos rendeiros dos mosteiros e à oligarquia da Câmara juntavam-se, cada vez mais, os especuladores.

Trata-se de um fenómeno muitas vezes evocado no século XVI; eis a informação em movimento: quando as previsões apontam para anos de má produção (e sabemos como no Antigo Regime as oscilações produtivas podem ser extremamente variáveis), de “má novidade”, surgem por todo o lado regatões e “atravessadores” de qualquer qualidade e condição social que se fazem ao caminho, Douro acima, batendo todos os casais e quintãs, arrematando todas as pipas

<sup>18</sup> Ver o estudo de VIANA, Mário – *Os vinhedos medievais de Santarém*. Cascais: Patrimónia Histórica, 1998, no qual se percebem as origens deste processo.

<sup>19</sup> ADP – Po1º, 3ª série, liv. 49, fls. 1 e seguintes.

<sup>20</sup> Ver orientações da investigação sobre este importante tema e bibliografia em CASADO ALONSO, Hilário – *La circulation de l'information dans les réseaux de commerce espagnols aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, estudo inédito a publicar em colectânea de homenagem a Fernand Braudel. Agradeço ao Autor a possibilidade de consulta que amavelmente me facultou.

<sup>21</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 7, fl. 44 (5 de Maio de 1500).

que conseguem encontrar e vendendo-as como querem na cidade. E já vão munidos com os cascos vazios, reproduzindo o esquema de contratação estabelecido entre vinhateiros e barqueiros neste tempo. Ainda quanto aos especuladores, quem diz Riba Douro diz Ribeira. À notícia de que chegavam barcas junto ao areal da Ribeira eram os primeiros a chegar junto do navio e a contratar com o arrais a compra dos vinhos<sup>22</sup>. Neste mesmo século devemos notar a presença de novos e dinâmicos agentes: os mercadores de primeira linha, não os modestos vendedores locais. Os homens de negócio por excelência, aqueles que mais contribuíram para a estruturação do burgo como centro comercial de nível internacional. Muitos são cristãos-novos chegados à cidade em finais do século XV. A eles, às suas firmas e parcerias, aos seus investimentos, se deve muito da evolução da viticultura para um empreendimento de tipo capitalista. Munidos de informação privilegiada, analisam as condições de mercado e tornam-se, quase naturalmente, fornecedores das cidades e das armadas.

4. Quando Rui Fernandes escreveu a sua descrição do território em redor de Lamego os vinhedos começavam a avançar pelo Douro acima. Aponteí atrás aqueles que penso terem sido os factores justificativos dessa progressão. Gostaria de insistir na importância que deve ser atribuída ao papel desempenhado pelos mercadores neste processo; às parcerias formadas entre capitalistas e homens do giro que estendiam a sua actuação por todo o vale do Douro – do Porto à fronteira com Castela, onde se encontram povoados que constituem um aglomerado económico enérgico e, tantas vezes, inesperado, e prolongando os seus contactos aos centros económicos mais dinâmicos do reino vizinho nos quais, aliás, têm os seus próprios correspondentes. Há notícias da instalação permanente de agentes nas regiões produtoras estando porventura na origem de firmas hoje nossas conhecidas<sup>23</sup>. No entanto, na zona leste da actual região demarcada, o vinho ainda não suplanta os sumagres (esses sim, imediatos geradores de fluxos de comércio internacional de grande rendibilidade económica) nem os cereais.

Na segunda metade de Quinhentos, o Douro ferve. A mancha vitivinícola cresce a um ritmo elevado, a documentação começa a dar conta de sítios que hoje são referências obrigatórias no sector vinícola (Rede, Canelas, Vacaria, Quinta dos

<sup>22</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 28, fl. 175, reunião de 31 de Outubro de 1590.

<sup>23</sup> Num documento de finais do século XVI que tive oportunidade de compulsar no Arquivo Histórico, relativo a vinhos da região de Ventoselo, encontra-se uma anotação a lápis, com muitos anos, referindo que se trata de um contrato envolvendo um antepassado dos fundadores da firma Borges. AHMP – *Vereações*, liv. 32, fl. 231.

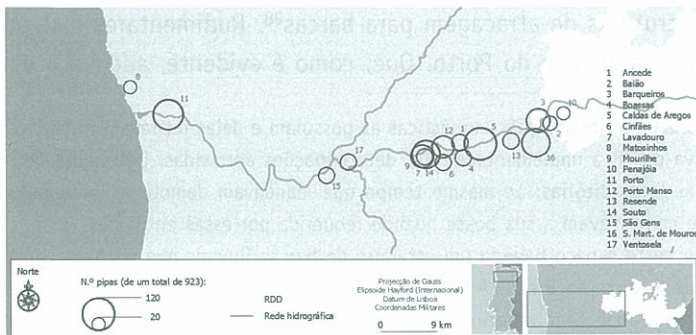


Frades, Ventoselo, entre outros), o tráfego do rio, dos passos de barcas e das estradas do futuro “país vinhateiro” conhecem um movimento cada vês mais intenso.

Entre as provas deste acentuado interesse temos:

- Aumento do número de barqueiros no activo e do seu relacionamento com os vendedores de vinhos do Porto. Constatado por Pedro de Brito para o ano de 1560<sup>24</sup>, continuará a fazer-se sentir e a aumentar nos tempos subsequentes. Se não podemos atribuir com certeza à *azurracha* medieval o sinónimo de *rabelo*<sup>25</sup>, o certo é que será neste período que esta embarcação, *ex-libris* do transporte de vinhos no Douro, começa a estar definida tal como a conhecemos. A “geografia” dos barqueiros que se comprometeram, por contrato firmado com a Câmara, a trazer vinhos à cidade em 1585, coincidindo, em grande medida, com os dados revelados pelo citado Pedro de Brito, confirma ainda, de certa forma, o facto de a zona-chave de trato vinhateiro estar ainda algo distante daquela que hoje em dia conhecemos, como se pode comprovar na caixa que acompanha a representação cartográfica principal<sup>26</sup>.
- Interesse crescente da exportação de vinhos no movimento portuário da cidade. Mesmo com a oposição da municipalidade multiplicam-se as notícias relativas à saída de vinhos barra fora integrando os circuitos comerciais frequentados pelos mercadores do burgo.

### Número de pipas transportadas entre janeiro e Fevereiro de 1585 para o Porto por lugar de procedência dos barqueiros



FONTE: AHMP – Vereações, liv. 27.

Nota: Os lugares de Afonsi e Fende/Fendoais não foram cartografados por imprecisão de localização na fonte.

#### Mapa 2 | Os barqueiros

<sup>24</sup> BRITO, Pedro – “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, 2.ª série, vol. 7/8, 1989/90, p. 139-207.

<sup>25</sup> Embora quase de certeza que o seja.

<sup>26</sup> Mais uma vez agradeço ao Dr. Miguel Nogueira o precioso contributo da cartografia por ele produzida para este trabalho.

- O primeiro grande debate sobre a navegabilidade do Douro ganha maior expressão nesta altura. Ele consiste na tentativa – quase que se pode dizer secular – agora sistemática e consistente de remoção dos obstáculos mais perigosos que se colocavam ao tráfego das barcas vinhateiras: as pesqueiras, caneiros e outras armadilhas de pesca fixas que praticamente atingiam a “veia do rio” em determinados lugares. Há muito tempo que causavam desastres mais ou menos trágicos. A partir desta altura o problema é constantemente debatido, discutido e travado com as “forças vivas” do rio, a Câmara do Porto, os mercadores interessados, o rei e as populações ribeirinhas que os mantinham<sup>27</sup>. Nomeiam-se comissões que percorrem o rio em todo o seu curso navegável, elaboram-se relatórios e inventários dessas estruturas, cartografam-se as pesqueiras e tentam-se demolir as mais ameaçadoras. Diga-se que se tratou, no entanto, de uma luta árdua, tantas vezes inglória e que praticamente chegou ao século XX.
- Prova do ampliado interesse pelos vinhos é o reacender da questão dos portos de Arnelas/Carvoeiro com o conde da Feira. Curiosamente o problema agudiza-se numa altura em que os vinhos faltam na cidade e há como que um arrolamento de barqueiros que se comprometem a trazer cerca de 500 pipas à cidade no espaço de dois meses. De imediato chegam à Câmara notícias da reactivação daqueles portos fluviais da margem esquerda do Douro, a cerca de 12 km a montante da cidade. O problema era antigo. Desde os anos 30 do século XVI que o conde da Feira, senhor do lugar, mandara erguer rudimentares estruturas de atracagem para barcas<sup>28</sup>. Rudimentares mas perigosas no entender da câmara do Porto. Que, como é evidente, adequa o discurso e as

<sup>27</sup> Da mesma forma que instituições monásticas as possuíam e delas retiravam inúmeros rendimentos. O que tornava difícil a implementação das determinações aprovadas. Determinações que, diga-se, também eram contraditórias: ao mesmo tempo que mandavam demolir as pesqueiras, os reis frequentemente confirmavam a sua posse quando requerida por essas entidades.

<sup>28</sup> Curiosamente neste espaço haveria um estaleiro de barcas fluviais que chega a construir uma nau que fez várias viagens ao Brasil. Arnelas foi objecto de atenção dos senhores da Feira: o cais, o terreiro, a casa grande com armazéns que ainda hoje se podem observar no sítio (e que mereciam uma intervenção concertada em termos de preservação de um património riquíssimo e raro) representam uma verdadeira tentativa de organização de um espaço fluvial que a cidade contrariou com todos os meios ao seu alcance. O que também não era novo para o Porto. A luta pelo domínio do termo e o afastamento, pela força se assim se entendesse necessário, era procedimento corrente pelo menos desde a Idade Média. Recorde-se, por todos, o desmantelamento das salinas de Bouças (Matosinhos) no século XIV. Sobre alguns aspectos do problema Arnelas veja-se PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio J. Morais – *Memória do Rio. Para uma história da navegação no Douro*. Porto: Afrontamento/Instituto de Navegabilidade do Douro, 2001, p. 64-66.



acções que empreende às suas conveniências. O episódio de Arnelas, recheado de peripécias mais ou menos burlescas (como o envio de comissários da cidade para junto desse ancoradouro para impedir a acostagem das embarcações) e de muita correspondência trocada entre o Porto e o poder central, foi mais um capítulo da luta do burgo pelo domínio do termo. Um porto em Arnelas representava uma ameaça para os interesses urbanos, para o monopólio que o Porto impunha ao trato pelo rio, até porque aí desembocava/partia uma estrada que seguia até à Feira e, daí, a Aveiro. Com Arnelas no activo, as barcas passavam a ter à disposição um surgidouro onde podiam escoar calmamente os vinhos (mais os sumagres, azeites e outros géneros durienses) poupando nos direitos. O Porto porfiou. Com a velha argumentação de que a cidade só se podia manter pelo trato de mercadorias, acenando com velhos pergaminhos contendo privilégios seculares conseguiu neutralizar a ameaça. Arnelas deixou de ser um porto de vinho ficando reduzido a um simples lugar onde se realizava uma concorrida feira de nozes.

5. É indiscutível a importância dos vinhos na dinamização do movimento do rio junto à cidade. Sobretudo quando o tráfego portuário cresceu de tal forma com a entrada e saída das embarcações do trato oceânico (vive-se a primeira fase da exploração brasileira) que levaram o Porto a afirmar-se como ancoradouro de referência em termos internacionais. Organizado. Capaz de oferecer produtos aliciantes às economias mais evoluídas. O vinho está, agora sim, na vanguarda deste processo. Juntamente com o açúcar sul-americano, e os durienses azeite e sumagre, este último fazendo aqui o papel do pastel açoriano, e este mesmo corante, que também é objecto de particular comércio na cidade graças aos negócios mantidos nas Ilhas.

Cada vez mais é preciso criar condições de atracção da navegação. É preciso abastecer navios, tal como é preciso abastecer as populações da cidade e da outra banda. O movimento de batéis a levar vinho aos barcos atinge grande intensidade, o vaivém de barcas (de passagem) entre uma e outra margem (demonstrando, por outro lado, o interesse que Vila Nova começa a ter neste complexo económico) transportando pipas de vinho cresce de tal forma que os serviços têm de ser tabelados. Ouçamos um pregão de 1593: “e de hũa pipa chea de hũa banda pera a outra sete reaes; e a bordo de qualquer navio sendo hũa os oito reaes<sup>29</sup> e semdo mais a cinco reaes per pipa; e de pipa vazia dous reaes; e de pipa abatida huum reall”<sup>30</sup>.

<sup>29</sup> Há erro do escrivão; ou se trata de sete ou de oito reais visto que o indicador é o do transporte de uma pipa.

<sup>30</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 31, fl. 232.

Os serviços têm que ser tabelados e o comércio bem controlado. Observemos mais um elemento da política municipal. Os lucros gerados nos vinhos são de tal ordem que todos, mesmo aqueles que tratavam com o Brasil ou a Índia se envolviam num trato especulativo que punha em causa os interesses da cidade. Escutemos agora os argumentos apresentados pelos procuradores do concelho: “E lloguo na dicta vereação [28 de Janeiro de 1587] Christovão Vieira Omem procurador da cidade e Gonçalo Pirez Barros e Pantalleam Correa procuradores do povo diserão a elles vereadores que avia muitos omeis que leixavão seus officios maqanicos e outros e asi allguns que soyão d’ir a India he Brazyll e aas Ylhas e todos se fazyao mercadores de vinho e reguataes delle hymdo a Riba do Douro comprar vinhos e os punhão la em grande carestia e os levavam por rio e por terra pera honde queryão o que era cauza de valler nesta sidade o vinho muito caro e que se nam podia viver com os semelhantes mercadores e reguatães”<sup>31</sup>.

E em 1593 a edilidade voltava à carga considerando que “muitas pessoas deixavão seus officios e outras não tendo partes pera os ditos officios se metião e fazião taverneiros e vendeiros não guardando as posturas e acordos da cidade”<sup>32</sup>.

Antes de passar ao último ponto deste trabalho, convém temperar um pouco a euforia. Os vinhos da terra passam a ser objecto de comércio sem precedentes, anunciando tempos de grande prosperidade para quem neles investia. Mas, repito, refreemos este entusiasmo, justificado aliás. Apesar da exportação a uma escala que já não pode ser ignorada, ainda continuarão a entrar na cidade, durante muito tempo, muitos tonéis de vinhos da Madeira, Canárias, Andaluzia, Gasconha<sup>33</sup>. De qualquer forma, em face das notícias que venho revelando, parece nítido que, entre as décadas de 80 e 90 do século XVI, o vinho alcança um estatuto de produto comercialmente atractivo e componente essencial da estrutura comercial-marítima da cidade do Porto.

6. Embora surja apenas quase como conclusão deste estudo e ocupe menos espaço do que outras matérias atrás expostas, o interesse dos contratadores nos vinhos durienses para as armadas terá sido, no meu entender, um dos factores mais

<sup>31</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 27, fl. 257. Note-se que aqui também se levantavam outras questões mais profundas como as que se relacionavam com o fim da obrigatoriedade de venda do vinho à prancha, na Ribeira (situação que os vereadores pretendiam repor), a faculdade de os mercadores os guardarem nos seus armazéns e também o problema dos cutelos. Trata-se de um documento importante que pretendo estudar com mais pormenor no futuro.

<sup>32</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 31, fl. 189.

<sup>33</sup> Para além, é claro, de vinhos de outras regiões produtoras do reino.





vigorousos de arranque decisivo do sector vinícola em terras durienses. Já sabemos que a atenção a estes néctares vinha do tempo dos reis portugueses. Porém, será preciso estar mais atento à presença de elementos estrangeiros no Douro desde a União Dinástica em 1580. Não devemos esquecer que vários regimentos de lansquenetes compunham os exércitos espanhóis e acompanharam Sancho de Ávila na campanha que submeteu o norte de Portugal. São muitos os alemães (como se sabe constituíam a maioria daquelas forças) que se fixam no Porto e seu termo (atraíndo outros à cidade) e, coincidência ou não, logo em 1581 encontram-se contratos notariais dando conta da presença de hanseáticos a comprar vinhos no Douro. Alemães e flamengos a tratar no Douro, com vinhos do Douro<sup>34</sup>. Mas também muitos portugueses. Que se associam a estes recém-chegados mas que também actuam, e com um vigor de assinalar, neste mesmo negócio. E que assim se manterão pelo tempo fora. Há, portanto, que rever a ideia que se tem acerca dos estrangeiros envolvidos nesta actividade comercial, na linha do que vem sendo feito por António Barros Cardoso para o século XVIII. São estes homens os verdadeiros responsáveis pela excitação criada em torno dos vinhos do Douro e pela delineação de políticas destinadas a fomentá-los e a protegê-los.

Já dei conta neste trabalho, do acolhimento aos pedidos de Filipe II nas últimas décadas de Quinhentos. Mas convém também chamar a atenção para o facto de que, se a Câmara deu o seu aval à saída de grandes volumes de pipas, houve quem não deixasse de notar, no próprio seio desse mesmo órgão governativo, que isso poderia ser lesivo dos interesses do abastecimento da cidade. Curiosamente, quase que como comparando as receitas dos vinhos às do açúcar que os tratantes do Brasil transaccionavam. Esses lamentos demonstram bem o interesse económico que os vinhos haviam alcançado. E, talvez, coincidam com os primeiros preparativos da expedição naval contra a Inglaterra e, eventualmente, com os primeiros contactos com os contratadores da armada.

Da mesma forma, quando estudamos o movimento marítimo da cidade nos últimos anos da centúria, em particular o dos navios que fazem a carreira do Brasil, embora ainda se use a prática da escala na Madeira ou nas Canárias para carregar vinhos, cada vez mais os mestres embarcam cascos cheios com vinhos da terra evitando a escala de ida insular.

A par dos factores mais importantes de estímulo à produção atrás apontados, as armadas emergem como um relevante estímulo à expansão da vinha.

---

<sup>34</sup> Ver SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*, vol. I. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal, 1988, p. 328-341.

Volto ao início deste estudo: entre Janeiro e Fevereiro de 1588 o Porto foi visitado por emissários dos contratadores da armada. Da primeira vez levaram 100 pipas. Da segunda pelo menos outro tanto mas é possível que a encomenda tenha sido mais dilatada, aproximando-se das 300. Seja como for, trata-se de um contributo para o abastecimento dessa armada até hoje muito pouco conhecido. Ao mesmo tempo que no Ouro se aprestavam alguns dos mais imponentes galeões que integraram a esquadra e se recrutavam marinheiros e homens de armas do Porto e seu termo, “faziam-se” na cidade alguns dos vinhos requeridos pela expedição. Estes vinhos durienses juntaram-se às 1 300 pipas de vinho de Ribadavia, às 200 das Mariñas de Betanços e às 495 pipas de Viveiro<sup>35</sup> que se sabe terem sido embarcadas nos navios de abastecimento.

Este contributo terá representado um primeiro grande passo para o interesse revelado pelo rei nos vinhos locais. Em 1590 escrevia à Câmara para não impedir a circulação de pipas cheias para as armadas sob o pretexto dos terços: “mandava o dito senhor que quando se fizesse vinho pera suas armadas se escrevessem nos livros da sua fazenda pera se saber a quantidade que por suas provisoiins mandava fazer e depois d’escriptos se mostrassem as provizoiins pera se registarem no livro da camara desta cidade e dellas se ver os vinhos que se mandavam fazer”. Era a burocracia régia e a logística militar em marcha. No fim do ano começam a “fazer-se” vinhos para a armada do ano seguinte: 3 mil pipas. Iniciava-se um novo ciclo no Douro. A partir de então o Porto é sazonalmente demandado pelos encarregados do aprovisionamento da marinha de guerra. Todo este processo de participação consolida-se com a proximidade da base naval de Ferrol<sup>36</sup> e a integração da cidade num espaço económico alargado e solidário que percorre toda a faixa setentrional da Península.

Duas ou três centenas de pipas para uma armada não representam um número por aí além. Mas três mil para outra frota sem, aparentemente, prejudicar o abastecimento da cidade já dão prova de uma capacidade produtiva apreciável. O Douro tem-na pelo menos desde a última década do século XVI. O Porto preparava-se para se tornar uma dos portos vinhateiros de referência do comércio mundial.

<sup>35</sup> SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Cármen – *La Coruña durante el reinado de Felipe II*. Corunha: Diputación Provincial de A Coruña, 1989, p. 161. Como facto anedótico refira-se que graças aos vinhos de Ribadavia a armada conseguiu uma “pequena vitória” na Holanda: entusiasmados com o carregamento de vinhos encontrado numa nau apresada, os embriagados holandeses adornaram o navio e morreram afogados.

<sup>36</sup> Multiplicam-se as referências aos contactos de vários tipos entre o Porto e esta base.



## APÊNDICE DOCUMENTAL

### Documento n.º 1

1507. Dezembro. 31. Almeirim. *Carta de D. Manuel estranhando os embargos que a Câmara do Porto colocou ao abastecimento de vinhos para a armada da Índia de 1508, e ordenando que se proceda em conformidade.*  
*Corpus codicum, IV, p. 206.*

“Juizes vereadores e procurador nos ell rej vos enuiamos muito Saudar. Jorge de Vasconcelos, nos escreveo ora como elle tinha contratado com algumas pessoas dessa cidade E comarca certos Vinhos pera esta armada que se ora com ajuda de Deus faz prestes pera a India, E querendo ora as ditas pessoas de hj tirar pera o leuarem segundo erão obrigados, Vos lho embargareis, E não quisereis consentir nisso, dizendo que primeiro hj auia de uender o terço delle segundo acordo da camara da qual cousa nos muito desprouue por que por Ser cousa nossa E mais pera semelhante de tanta neecessidade o nom ouuereis de fazer. E Porem Vos encomendamos E mandamos que Vista esta lhe desembargueis logo os ditos Vinhos ás ditas pessoas que souberdes que com o dito Jorge de Vasconcelos tem contratado, nom lhe pondo nenhuma duuida em os assi tirem antes por nosso seruico lhe ajudai a dar todo o auiamento pera o logo com breuidade leuarem. Scripta em Almeirim ao derradeiro de Dezembro. Jorge dias a fez anno de mil E quinhentos E oito. Rej”.

### Documento n.º 2

1528. Março. 28. Almeirim. *Carta de D. João III à Câmara do Porto estranhando os embargos colocados ao abastecimento de vinhos para a armada da Índia, e ordenando que tal situação não se repita.*  
*Corpus codicum, IV, p. 229.*

“Vereadores procurador e officiaes da camara da cidade do Porto. Eu ell Rej uos emuio muito saudar. Eu fui Informado que tendo Diogo brandão meu contador nessa çidade carregado hum nauio de Vinhos pera prouimento de minha armada da India, Vasco carneiro sendo almotacel com Pedro anes escriuão da camara poserão pena de cincoenta cruzados da cadea, ao mestre do dito Nauio que não carregasse o dito Vinho, E que sabendo Vós pello dito contador que Volo mandou dizer que os ditos Vinhos erão meus, ouuereis todauia por posta a dita pena, segundo todo

mais compridamente Vi por hum auto que sobre o dito caso foi feito, E que alem disto fernão soares seruindo de Juiz da dita çidade com João caminha hum dos Vereadores mandarão que as partes a quem o dito contador comprara certos Vinhos pagassem por cada pipa trinta reais sendo hum dereito muito duuidoso, E nom confirmado por mim, E que acerqua disto se passarão outras palauras muito em peruiizo do que compria a meu serviço o que Eu não Ej por bem. E Porem por ser a primeira Vez não quiz acodir a jssso com o castigo que se por tais casos merecia. E daqui em diante Vos ausisareis, que quando o dito contador por meu mandado comprar os ditos vinhos ou quoaís quer outras cousas que pera minhas armadas comprirem lhe não deis pera jssso nenhum estoruo nem ponhais as semelhantes duuidas no que elle por meu seruiço per minhas prouisois fizer pera o auimento das ditas armadas, por que não Ej por bem que nisso entendais somente que elle o faça da maneira que lho eu mandar. Manoel de moura a faz em Almeirim a Vinte E oito dias de Março de mill E quinhentos E Vinte E oito. Rej”.

### Documento n.º 3

1587. Janeiro. 28. Porto. *Requerimento dos procuradores da cidade e do povo, em Câmara, queixando-se do elevado número vendedores de vinho e da especulação que se fazia com o produto, em resultado do aumento dos preços.*  
AHMP – Vereações, liv. 27, fls. 257-259.

“Quarta feira XXVIIIº de Janeiro mil V<sup>c</sup> LXXX VII anos forão juntos em camara convém a saber

*Item* Jeronimo de Sousa

*Item* Bernardo de Figueiroa } vereadores

*Item* João Cardozo de Miranda

*Item* Christovão Vieira Omem procurador da cidade

*Item* Gonçalo Pires Barros e Pantalleão Correa procuradores do povo

[...]

[fl. 257v]

“Requyrimento dos procuradores da cidade e povo”

E loguo na dita vereação Christovão Vieira Omem procurador da cidade e Gonçalo Pirez Barros e Pantalleam Correa procuradores do povo diserão a elles vere-



adores que avia muitos omeis que leixavão seus officios maqanicos e outros e asi alguns que soyão d'ir a Imdia he Brazyll e aas Ylhas e todos se fazyao mercadores de vinho e reguataes delle hymdo a Riba do Douro comprar vinhos e os punhão la em grande carestia e os levavam por rio e por terra pera honde queryão o que era cauza de valler nesta sidade o vinho muito caro e que se nam podia viver com os semelhantes mercadores e reguatões

[fl. 258]

e que hũa das causas que cauzava o sobredito em a muita vallia do dito vinho nesta sidade era meteremse todos os vinhos nesta sydade e não estarem a prancha como dantes estavam conforme a provizam d'el rei nosso senhor que nesta camara avia pera os vinhos que nam fosse de cutello estevesem a prancha e que por respeito d'aver tantos regatoes nesta sidade dos ditos vinhos e aver tantas pessoas como ha que hos vão atravessar a Riba do Douro pera os trazerem a esta sydade e meterem demtro nella pera os venderem que era cauza do vinho e vallia delle ir em tanto crescimento e careza lhes requeryão da parte d'ell rei nosso senhor e desta cidade he povo della que suas merces mandasem cumprir as provyzois d'ell rei nosso senhor per que estava mandado que todos os vinhos que não fosse de cutelo dos moradores desta cidade se vendesem em barquas sobre ho rio fora da prasa desta sidade defronte dos muros da Porta da Ribeira della homde sempre foi costume venderem-se e que somente entrasem demtro nesta sydade os vinhos das pessoas que hos tivesem de seu cutello he moradores da dita sidade conforme as ditas provyzois por que asi tinham sabido por esperiencia que era mais proveito desta sidade e povo della estarem em prancha

[fl. 258v]

e venderemse nas barquas e que pera iso se fazer elles procuradores do povo em seu nome he do dito povo se desião de huns embargos he demanda que sobre averem os ditos vinhos d'entrar nesta sidade e averemse de vender nas ditas barquas trazyão com esta sidade e camara della E visto o dito requerymento e desestimento eles vereadores mandarão que as ditas provyzois se cumprisem e nam entrasem dentro na sidade senam os vinhos das pessoas que ho tevesem de seu cutelo e todo ho mays vinho se vendese nas barqas conforme as mesmas provyzois e costume antigo he mandaram que logo disto se lansase pregois por esta sidade e arrabaldes dela pera vir a notisia de todos e asi asentaraom que pera se saber

na verdade os vinhos que cada morador desta cidade tiver de seu cutelo se fasa hum livro novo que somente seja diso e amtes de se lansarem no dito livro se fara justificasam perante noos pelo escripvam da camara e com elle

[fl. 259]

se lansar em livro que provira o dito vinho dos cutellos somente e todos cumpryam este asemto sob pena de quinze cruzados [pera a cidade] e acuzador *convém a saber* as tres partes pera a cidade e a quarta parte pera o acuzador allem d'encorrerem nas mays penas das <ditas> provisoens. Manuel de Matos escripvam ho escrepvi. Nam faça duvida 'antrellinha que diz ditas. Manuel de Matos ho escrepvi".

[Seis assinaturas].

#### Documento n.º 4

1588. Janeiro. 16. Lisboa. *Carta de Filipe à Câmara do Porto pedindo isenção dos terços de cem pipas de vinhos destinados à armada que se preparava nesse ano.*

Publicado em *Corpus codicum*, IV, p. 144 e Ribeiro da Silva – *Filipe II...*, I, p. 174-175.

"Juiz vereadores e procurador da cidade do Porto Eu el rei vos envio muito saudar João Estol<sup>37</sup> da guarda do cardeal archiduque meu sobrinho e irmão e cidadão dessa cidade um dos que tem a cargo o provimento da gente da dita guarda e diz que para isso lhe he necessario fazer vir dessas partes da Beira e de Antre Douro e Minho cem pipas de vinho as quais hão de passar por essa cidade e pretende que se lhe não tome a parte para a terra como diz que se costuma e me pediu lhe mandasse para isso passar hũa provisão e vendo eu o que assim diz e sendo razão que nisto receba favor me pareceo melhor escrevervos sobre esta materia para que nella o favoreçais ordenando que possa tirar as ditas cem pipas de vinho ou a parte dellas que vos parecer e procedendo nisto per tal modo que a esta conta e com a licença que lhe derdes não possa tirar mais em prejuizo do povo dessa cidade. Escrita em Lisboa a 16 de Janeiro de 1588. O Cardeal".