

Revista da Faculdade de Letras  
HISTÓRIA  
Porto, III Série, vol. 8,  
2007, pp. 29-47

Amândio Jorge Morais Barros\*

## O negócio atlântico: as redes comerciais portuenses e as novas geografias do trato internacional (séculos XVI-XVII)

R E S U M O

*Este trabalho introduz o papel dos centros do Noroeste português na construção do sistema atlântico graças aos negócios internacionais desenvolvidos a partir dos seus portos. Discutem-se aqui interpretações historiográficas tradicionais nomeadamente quanto à amplitude dos negócios desenvolvidos no início da Época Moderna por agentes comerciais que se posicionam fora dos esquemas imperiais ibéricos, e da centralidade dos espaços económicos no mesmo período.*

1. No dia 31 de Julho de 1578 chegava ao cais da cidade do Porto o navio *S. João*, mestre Gonçalo Vaz, por alcunha o *Barba Leda*. Vinha do Brasil, carregado de açúcares. Concretamente, 1666,5 arrobas pertencentes a 21 mercadores do burgo e seus associados<sup>1</sup>. Por vários motivos, entre os quais se referem protestos contra a cobrança de direitos alfandegários, a viagem acabou em tribunal. E é graças a uma procuração passada em razão da contenda, que ficamos a conhecer os nomes dos comerciantes e as quantidades de carga que a cada um pertenciam. (ver quadro)

Trata-se de informação preciosa, a vários níveis.

Desde logo em relação aos negociantes, aos quais importa dedicar algumas linhas. Por exemplo, Vicente Rodrigues, cidadão, cavaleiro da casa da infanta D. Maria, Gabriel de Pina ou Sebastião Salgado, são mercadores experimentados no comércio de açúcar. Como muitos dos seus congéneres, começaram por explorar o das Ilhas, apurando técnicas e despertando o apetite do mercado<sup>2</sup>, após o que passaram a dirigir a sua atenção para as terras da América do Sul. Aqui, adquiriram propriedades (“canaviais”) e equiparam engenhos; para aqui trataram de enviar feitores e correspondentes encarregados de gerir o negócio.

Para além deles, encontram-se outros destacados homens do trato, verdadeiros potentados económicos da cidade, representados nas figuras de Henrique Gomes, o Velho, seu filho Simão Vaz e o neto Henrique Gomes, o Moço.

Estes, e mais alguns (como Pedro Homem, Manuel Ribeiro ou Manuel Rodrigues), fazem parte da comunidade sefardita local. São aparentados (por exemplo, Vicente Rodrigues é primo de Simão Vaz) e, como veremos por certos dados e reflexões que aqui avançarei, são os efectivos

\*Instituto de História Moderna-Universidade do Porto. [amandiobarros@hotmail.com](mailto:amandiobarros@hotmail.com)

<sup>1</sup> ADP – *Cabido*, liv. 108, fls. 51-53.

<sup>2</sup> Sobre este assunto ver BIRMINGHAM, 2000: 10-13.

Distribuição dos açúcares (em @) do navio S. João (1578)		
Mercador	Sócio	Quantidade
Henrique Gomes, o Moço		322
Henrique Gomes, o Velho	Simão Vaz, seu filho	157,5
Simão Gonçalves		150
Gonçalo Vaz		135
Vicente Rodrigues		127,5
Pedro Homem		105
Francisco das Neves		97,5
João Fernandes		82,5
Manuel Correia		82
Manuel Rodrigues	Simão Dias, seu pai, defunto	75
Gabriel de Pina		60
Tomé Dias		50,5
Simão Vaz		37
Francisco Álvares	Estêvão de Faria	36
Manuel Ribeiro	João Ferreira	36
António Rodrigues		22,5
Henrique Carvalho		22,5
Sebastião Salgado		22
Nuno Tavares		16
Henrique Dias		15
Jácome Rodrigues		15
<b>Total açúcar</b>		<b>1666,5</b>
Fonte: ADP – <i>Cabida</i> , liv. 108, fs. 51-53		

construtores do “império” do Brasil. Do Brasil colonial. São os primeiros a aperceber-se de todo o potencial desse território, transferindo para aí sócios, comissionistas, trabalhadores especializados e uma logística extensa, a par da introdução de uma força de trabalho forçado, elementos indispensáveis para a criação e solidificação de estruturas produtivas e comerciais capazes de corresponder à crescente demanda europeia. Dito isto, são eles, também, os principais agentes da construção e expansão da economia atlântica.

Os mercadores da cidade formam um agregado coeso. Existe uma relação forte entre as famílias dadas à mercancia, com hierarquias, é certo, mas consistente e consolidada neste e nos restantes negócios que têm em comum (e, amiúde, em parceria), nomeadamente, o arrendamento de receitas fiscais – como as da Alfândega – ou a criação de sociedades de exploração de espaços económicos e bens essenciais para a acumulação de fortunas: além do açúcar, os escravos, sem dúvida os mais lucrativos, mas outros menos sonantes embora igualmente rentáveis como o sal, pastel, sumagre, couros e lãs.

Tudo isto acontece a um grau que transpõe o estreito espaço nacional. Que só tem sentido a nível internacional. Que passa pela associação com mercadores ibéricos e “flamengos”, e por

uma circulação constante entre a Península e o Brabante. Esta região, das mais evoluídas da Europa, é ponto de encontro, base de apoio para transacções de vulto graças ao dinamismo dos seus portos, como Antuérpia, e plataforma de todo o complexo mercantil do Norte e Centro do continente. Brabante que é, por isso, área geo-económica essencial, amplificada pela presença de colónias mercantis, instrumentos de irradiação para Amsterdão, Roterdão, Hamburgo ou Lubeck, etc., portos familiares às redes comerciais cristãs-novas portuenses, e elementos básicos na sua estratégia de afirmação internacional.

Este cenário parece exagerado quando olhamos mais de perto para a tabela. Tomemos o caso de Simão Vaz. Este homem, correspondente dos poderosos Ruiz de Medina del Campo, mercador, banqueiro, senhorio de navios, traficante de escravos, rendeiro, entre outras actividades, manifesta apenas 37 arrobas de açúcar<sup>3</sup>. Porém, como sabem todos quantos estão familiarizados com as estratégias de negócios deste tempo, os comerciantes dispersam os investimentos para minorar os riscos e perdas por “casos fortuitos”. Vaz não foge à regra. Basta conferir a lista de fretamentos portuenses da segunda metade do século XVI para constatar esse facto, bem como o seu protagonismo no trato marítimo em geral, e do açúcar em particular<sup>4</sup>. Assim, aquelas cifras são acima de tudo indicadores de actividade e, como tal, devem ser interpretadas cautelosamente.

Atentemos noutra tipo de dados que o mesmo quadro expõe: os relativos ao comércio açucareiro. Os valores referentes ao transporte de açúcar por navios do Porto entre os anos 70 do século XVI e as primeiras décadas da centúria seguinte, provam que a cidade era, então, um dos principais portos de entrada do produto brasileiro na Europa.

O *S. João* trazia mais de 1600 arrobas. O que não é muito; por exemplo, em 1574 a nau de Pantalhão Gonçalves da Rocha, chegada da Galiza, alijou no Cais da Alfândega 3567 arrobas de açúcar<sup>5</sup>; em 1591, a nau do *Ferro Velho* descarregou 4360<sup>6</sup>. De resto, entre navios assaltados (mas que conseguiram salvar parte da carga) e embarcações que rumavam aos portos galegos<sup>7</sup>, como sucedeu com as duas últimas – o que aumenta o volume de carregação da primeira –, entre finais de 1573 e primeiros meses de 1574 os rendeiros da Alfândega inscreveram nos livros o ingresso de 20 mil arrobas de açúcares do Brasil<sup>8</sup>.

Estas informações enquadram uma questão primordial: a quantitativa. Incontornável e complicada. Ninguém ignora que a especificidade da documentação, ou pura e simplesmente a sua inexistência comprometem muito do nosso trabalho. Por isso, todas as novidades são bem-vindas. Eis mais algumas: todos os anos partiam do Porto pelo menos doze navios, de diferente modelo e tonelagem, rumo ao Nordeste brasileiro<sup>9</sup>. A variação da capacidade de carga, da disponibilidade da frota, sujeita a contextos de desgaste ou desvio da sua função (ataques de

<sup>3</sup> Embora uma presença mais forte se adivinhe nas remessas em nome dos seus familiares. Do seu pai, por exemplo.

<sup>4</sup> Ver documentação que publiquei em BARROS, II, 2004. Juntamente com Amélia Polónia integro um projecto de investigação que pretende estudar a correspondência mercantil conservada em Valladolid.

<sup>5</sup> ADP – *Cabido*, liv. 106, fls. 201v-204.

<sup>6</sup> ADP – *Po1º*, 3ª série, liv. 112, fls. 132v-137v.

<sup>7</sup> Por motivos fiscais Pontevedra foi o porto preferido para a entrega do açúcar até 1573.

<sup>8</sup> Fora o que não passou pela cidade: que foi descarregado em Vila do Conde, Viana ou, como já disse, na Galiza. São números que estou a trabalhar, inscritos numa sentença do Cabido.

<sup>9</sup> “Navios e naus que vieram dizimados das partes do Brasil”. ADP – *Cabido*, nº 457, fls. 3-4.

piratas ou apenamentos para frotas militares), ou da opção mercantil (por outros empresários externos, que oferecem tarifas de transporte mais competitivas) pedem estudos mais aprofundados, no sentido de se estabelecer com rigor o índice exportador desta época.

De qualquer modo, a fazer fé nos números divulgados sobre a lavra açucareira sul-americana por estes anos (cerca de 200 mil arrobas em Pernambuco) e da frota que a transportava (aproximadamente 40 navios), o papel dos agentes portuenses neste âmbito é assinalável<sup>10</sup>. E poderá ser ainda mais afinado quando considerados os valores contratados entre mercadores e náuticos, inscritos nos fretamentos. Sintetize-se, então, a ideia inicial: não sendo dos maiores, este carregamento de 1600 arrobas no navio *S. João*, bem como os restantes indicados, não deixa de revelar o interesse de um conjunto alargado de mercadores por um produto emblemático da economia do Antigo Regime. Tal como afirma Magalhães Godinho, “é o açúcar um dos vectores da construção do mundo atlântico”<sup>11</sup>. E, dessa maneira, um dos elementos fundamentais da estruturação do capitalismo comercial moderno.

Nesta modernidade, a comunidade judaica/cristã-nova teve um papel preponderante. A ela se deveu o essencial do impulso da exploração brasileira, começando pelo pau-brasil e, depois, pela introdução da cana porventura fruto de uma avaliação cuidada das condições disponíveis, numa fase em que o povoamento do território era ainda muito incipiente. Isso mesmo se pressente numa carta remetida de Itália a D. João III em 1542 que, por outro lado, mostra a evidência a amplitude dos circuitos de recepção dos produtos brasileiros. Em missão junto do Papa, Cristóvão Falcão de Sousa teve de o acompanhar a Perúgia; aproveitando a viagem fez um pequeno desvio para se encontrar com o Cardeal Alexandre Farnésio. Em Assis, na estalagem onde se hospedou, encontrou um “tronbeta frances mall vestido” que lhe contou “que fora de França ao Brasill de Portuguall em hũa nao a quall nao carregarão de brasil ele e os que na nao yam e de outras cousas que na tera avia e que vindose a estas partes de Levante com detreminação de yrem vender a merquadaria a Costantinopla dera hum tempo neles que os fez tomar hum porto d’apulha omde lhe foy tomada a nao com quanto traziam por hum governador do Emperador amtre as quaes cousas dixee que lhe tomarão seiscentos papagaios e que ele vinha fogido”. Informando-se do caso em Perúgia, o oficial português veio a saber que a carga do navio fora avaliada em 27 mil cruzados “e que nela vinhão judeus portugueses” que, segundo os próprios, os franceses haviam recolhido na costa brasileira<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Talvez seja preciso rever estes valores. Tal produção para uma frota dessa dimensão implicaria que cada navio transportasse cerca de 5 mil arrobas. Não sendo impossível, pode ser exagerado. Ou a produção é menor ou a frota é mais extensa (pois é consensual que as naves que faziam este circuito eram de pequena tonelagem). Refira-se, ainda, que por intermédio dos comerciantes do Porto chegariam à Europa muito mais de 20 mil arrobas; basta pensar nos navios que descarregavam na Galiza e, mais tarde, directamente, nos portos flamengos, ou nas urcas fretadas a agentes nórdicos (muitas vezes com náuticos portugueses contratados; também se encontram notícias de carregamentos em barcos ingleses). Sobre a produção de açúcar e transporte ver os estudos clássicos de MIGUEL, 1984: 24-26, e GODINHO, IV, 1983: 102-113. Para uma visão mais actualizada destas dinâmicas ver POLÓNIA, 1999 e COSTA, 2000. Trata-se das dissertações de doutoramento destas investigadoras.

<sup>11</sup> GODINHO, IV, 1983: 101.

<sup>12</sup> TT – *Corpo Cronológico*, parte I, maço 72, doc. 124. O protagonismo dos cristãos-novos na economia marítima do Porto logo no início do século XVI pode ser detectado em MEA, 1997: 46.

Mercadores, espírito de empresa, exploração de novos espaços e novas culturas, avaliação das potencialidades dos mercados, comercialização de bens altamente lucrativos, construção de novos sistemas económicos. Eis os assuntos abordados nesta já longa introdução e que determinam o principal objectivo deste trabalho: através de casos particulares, devidamente contextualizados, observar, e comentar, o papel da cidade do Porto na edificação desse quadro de relações.

2. Sem ser o único a gerar riqueza, o açúcar, pela aceitação dos mercados internacionais, é a mercadoria que oferece melhores ocasiões de fortuna. É dele que os comerciantes do Porto dependem para enriquecer as suas casas e é, em grande medida, em consequência dele que se incrementam outros negócios vantajosos. Como o tráfico de escravos. Como a contratação de navios (de galeões, em especial) para a Coroa, sector que chegam a dominar – construindo a reputação do estaleiro portuense do Ouro – e, graças ao qual, dinamizam um fortíssimo movimento marítimo com a zona cantábrica (dominado pelo comércio de ferro e apetrechos navais), contribuindo para a promoção de solidariedades económicas entre o NW português e o Norte peninsular.

Tal animação gera ligações intensas. A um nível nunca antes visto. E obriga à adopção de estratégias que as tornem eficazes. A partir da segunda metade de Quinhentos os mercadores do Porto organizam-se em redes, em muitas redes que se interpenetram, interagem e complementam. Este é um aspecto importante a reter: as grandes companhias não se fecham sobre si. Pelo contrário, cultivam um agregado de relações essenciais, abrem-se ao contacto com outras casas, e com isso acedem a outros complexos comerciais, alargando a sua teia de conexões. E esta estratégia representa maior capacidade de intervenção e mais poder. Portanto, um conjunto de redes multinacionais estruturadas, movimentando capitais vultuosos e criando dinâmicas decisivas para a formação de um efectivo espaço económico europeu integrado e tendencialmente globalizado.

Se as correntes sociológicas tradicionais insistem na “implicação latente” entre sociedade e estado territorial, as interpretações históricas de Wallerstein<sup>13</sup> e as teorias dos sistemas de Luhmann, revistas e reforçadas por estudos recentes, centram os dados da questão na economia de escala e na acumulação de informação, como bases do sucesso empresarial. Se bem que estejamos longe da “destruição do espaço”, característica dos nossos dias em que as comunicações não dependem, como então, dos meios de transporte, a verdade é que na Época Moderna as companhias percebem o valor da informação, forma de obter vantagens sobre os concorrentes ou antecipar problemas, ou alterações, nos mercados<sup>14</sup>.

Além disso, no âmbito das estratégias de actuação (pelas quais passam a associação, o trabalho em rede, o investimento diferenciado, o desenvolvimento de sistemas de crédito, o acumular de informação, a busca de monopólios...) a associação, familiar, parental, de grupo, emerge como “capital social” e suporte de uma capacidade de intervenção “que se mobiliza em favor da criação de uma elite” que se constrói, também, com base na reputação dos seus elementos<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> O sistema mundial moderno que, apesar de tudo, apresenta limitações.

<sup>14</sup> Wallerstein; Luhmann, 1997 (sociólogo responsável pela renovação da sua disciplina); veja-se uma perspectiva actual deste assunto (e a abordagem a Luhmann) em STICHWEH, 2001: 11.

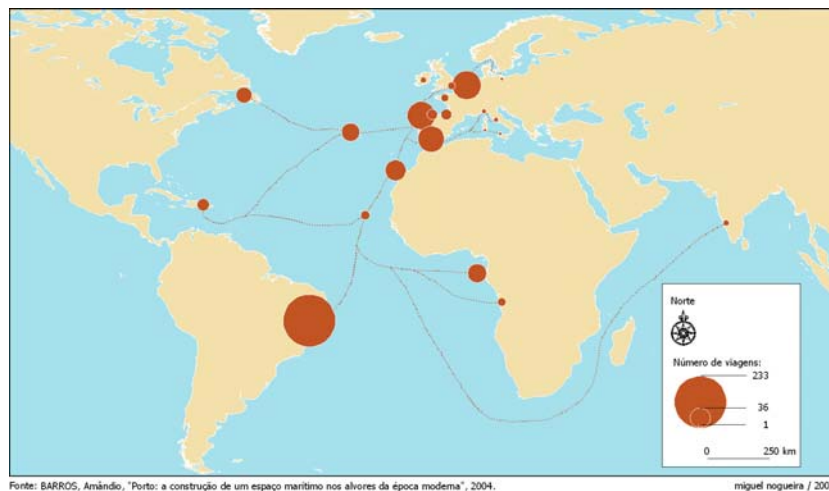
<sup>15</sup> Ver TRIVELLATO, 2004: 11-12 e bibliografia indicada; IMIZCOZ BEUNZA, 1996 e YUN CASALILLA, 2005. A questão da afirmação (ou obstáculos a essa afirmação) política merecem um tratamento mais aprofundado que não cabe nos limites deste estudo.

Graças a esta evolução socio-económica, extensiva aos núcleos vizinhos, deparamo-nos com a constituição de uma espécie de sistema urbano/portuário – atento aos espaços produtivos do interior – que, como nota Bartolomé Yun, “está profundamente implicado na edificação do complexo atlântico e economia moderna”<sup>16</sup>.

Todo este programa de afirmação mercantil depende muito do alcance de actuação internacional ultrapassando-se, por conseguinte, as restrições impostas por fronteiras políticas.

A correspondência comercial estudada por Vazquez de Prada revela essa tendência, sistematizada por F. Ribeiro da Silva em estudo sobre a cidade no tempo dos Filipes: “Diogo Henriques, mercador do Porto era sobrinho de Manuel Henriques, residente em Antuérpia e tinha um primo em Roma. Por sua vez, Manuel Henriques era primo de Simão Vaz, mercador do Porto e cunhado de Francisco Mendes, também do Porto. Por outro lado, Jorge Fernandes estava ligado aos Ximenes de Antuérpia e de Colónia”. Quanto à sua robustez financeira, este investigador refere o seguinte facto, ocorrido em 1578, quando a Vereação pretendeu obrigar os “mercadores de sala ou sobrado” (os principais), a contribuir na procissão de *Corpus Christi*: “estes, através de Anrique Dias e Manuel Nunes, tentaram recusar declarando que, sendo mercadores de sobrado, tratavam em mercadorias grossas por mar e por terra para Castela, Brasil, S. Tomé, Flandres e outras partes em que investiam quantias entre 3000 e 6000 cruzados. Além disso, reivindicavam o estatuto de homens honrados, vivendo à lei da nobreza [...]. Aliás, Lopo Nunes Vitória, um da sua igualha, fora dispensado precisamente por não ter loja aberta”<sup>17</sup>.

Mapa 1  
Rotas do comércio portuense no século XVI



<sup>16</sup> YUN CASALILLA, 2005: 6.

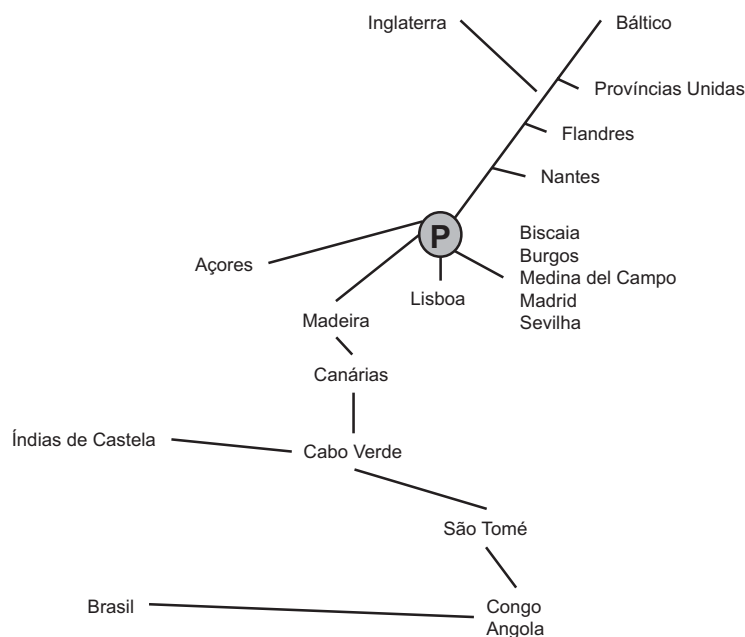
<sup>17</sup> SILVA, I, 1988: 113. Quanto às relações internacionais destes mercadores ver VAZQUEZ DE PRADA, I, s/d: 204-205.

Antuérpia, Roma, Colónia. Como Amsterdão, Hamburgo, Riga, Paris, Lyon, são espaços familiares a quem comercia entre os séculos XVI e XVII. Como estas dinastias (Henriques, Vaz/Gomes da Costa, Ximenes, Vitórias) mercantis e financeiras. Já temos aqui uma amostra da sua vitalidade negocial e da qualidade do seu estatuto social. Veremos em continuação como tudo isto é ainda mais expressivo.

Começamos a alcançar também que a cidade do Porto, através destes agentes, esteve na linha da frente da estruturação da economia moderna. E cumpriu um papel decisivo – geralmente ignorado – na sua afirmação. A cartografia da sua intervenção, que um investigador espanhol que adiante citarei define como de “alcance planetário”, ajuda a esclarecer aquilo que já escrevi.

Na base, isto resulta da acção de empresas familiares. Famílias/companhias que vão progredindo em função de estratégias – matrimoniais, sobretudo – que lhes oferecem alianças valiosas e frutuosas.

Observe-se, sinteticamente, a geografia de negócios de duas firmas portuenses na segunda metade do século XVI, num exemplo já conhecido.



Geografia de negócios de Miguel Fernandes e da família Vitória

Trata-se de um esquema abreviado. Haveria que o desdobrar aludindo a portos de primeira linha, europeus, como Roterdão, La Rochelle ou Hamburgo, ou coloniais como Havana, Vera Cruz, Porto Rico, Baía, Espírito Santo, Rio de Janeiro ou Luanda, entre outros. Em cada um destes locais há representantes destes consórcios. Porque é imperioso ter gente nos centros

nevrálgicos do trato. Gente preparada. Que conhece o funcionamento do conjunto, fruto do percurso que realiza. É a experiência que os leva aos centros europeus mais desenvolvidos, como Antuérpia ou Sevilha, que lhes garante qualificação para gerir os negócios junto de fornecedores de matérias-primas, banqueiros e mercadores com quem discutem e assinam contratos. Mas esse é o topo da carreira. Até chegar aí é preciso aprender. E essa formação, essa espécie de “*cursus honorum*” comercial, inicia-se com uma estadia mais ou menos prolongada nos portos coloniais onde actuam como agentes/encomendeiros, encarregando-se, principalmente, da expedição de mercadorias para a Europa e recebendo as que daqui lhes eram enviadas.

3. Detenhamo-nos na família Vitória<sup>18</sup>. Dados referentes à sua acção na transição do século XVI para o século XVII, exemplificam os arquétipos de conduta das empresas, até aqui explanados.

Como referi, nas últimas décadas do século XVI, a cidade do Porto emergiu como um importante centro de construção naval, recuperando-se uma tradição que vinha dos tempos medievais e que terá conhecido o zénite no derradeiro quartel do século XV. Em Quinhentos, depois de Miragaia a atenção dos armadores voltou-se decididamente para os estaleiros do Ouro, junto da foz do Douro. A fortuna desta estrutura ficou garantida com a iniciativa da Coroa de aí promover a construção de navios de guerra, especialmente galeões. Vive-se o tempo dos contratadores. O rol de navios produzidos a partir dos anos setenta impressiona: construção de um galeão [o *S. João*] e de uma caravela para o rei em 1576<sup>19</sup>; fabrico do galeão *S. Pantalião*, em 1580<sup>20</sup>, seguindo-se-lhe o *S. Pedro* e “outro galeão que se lá fica fazendo”. Estes três deslocavam 520 toneladas<sup>21</sup>. Por todo o ano de 1585, quando já se esboçavam planos para uma eventual invasão da Inglaterra, Filipe II reforça a frota de galeões com novas unidades. Ao Ouro chegam importantes encomendas: vários galeões e navios auxiliares (patachos, zavras e caravelas) nesse mesmo ano<sup>22</sup>. Depois da expedição (1588), e em tempo de reorganização da armada, prosseguem as encomendas que culminam no pedido de oito galeões, quatro zavras e uma caravela em 1595<sup>23</sup>. Outras se lhe seguirão, igualmente importantes.

Estes dados comprovam que a procura liderada pelos contratadores foi decisiva para o triunfo dos estaleiros. Associados a Mateus Folgueira, empresário de construção naval vilacondense responsável pela encomenda de vários navios entre 1585 e 1597<sup>24</sup>, ressaltam homens como Giraldo Vaz Soares, Diogo Pereira e Domingos Lopes Vitória, todos cristãos-novos, ou o Balio de Leça, negociantes de grandes cabedais, interessados, e implicados, neste programa de construção naval.

---

<sup>18</sup> O estudo das elites ganha muito com as novas estratégias de análise do tema, em especial com os estudos de caso, prosopografia e biografia, que permitem aceder facilmente aos indivíduos, suas acções e seus relacionamentos, fornecendo perspectivas de análise que possibilitam a compreensão de fenómenos mais abrangentes, atento ao quadro mais alargado e sem resvalar para uma deriva neopositivista. Ver IMIZCOZ BEUNZA, 1996: 6.

<sup>19</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 509.

<sup>20</sup> COSTA, 1997: 172.

<sup>21</sup> BNL – Reservados, cod. 637 (*Memorial de várias cousas importantes*), fl. 43 e idem – Reservados, cod. 2257 (*Livro náutico*), fl. 41v, citados por DOMINGUES, II, 2000: 443, 467-468.

<sup>22</sup> POLÓNIA, I, 1999: 312 (nota 63), 345.

<sup>23</sup> POLÓNIA, II, 1999: 41.

<sup>24</sup> Idem. *Ibidem*.



O volume de capitais investidos neste sector é elevado. Em 1595, para se fazerem os oito galeões e quatro zavras, os orçamentos ultrapassaram 9 milhões e 800 mil reais<sup>25</sup>; no contrato de 1597 circulam dinheiros na ordem dos sete mil cruzados, ou seja, 2 milhões e 800 mil reais. Só para início da empreitada, neste último caso, foram adiantados 600 cruzados<sup>26</sup>. Daí a necessidade de ter fortuna ou conhecer quem a tenha e a abone, bem como a habilidade para lidar com processos financeiros correntes nos meios comerciais, por exemplo, letras de câmbio e de crédito. Como se pode comprovar nesta passagem, retirada da carta de quitação do ajuste: “e por contas que se fizeram entre todos os companheiros do dito contrato se achou ficar-se devendo de coisas que se tinham dado para as obras dos ditos galeões e gasto na fábrica deles *convém a saber*: a Diogo Pereira morador nesta cidade oitocentos e vinte e três mil e duzentos reais que de tanto se lhe passou letra a pagar em oito de Maio de noventa e oito aceitaada pelo dito Manuel Fernandes a pagar a Domingos Lopes Vitória cunhado do dito Diogo Pereira e seu procurador; e assim mais se achou dever a Simão Lopes Torres morador nesta cidade duzentos e sessenta mil e tantos reais de pregadura de ferro que deu para as ditas obras de que lhe passou letra o dito Manuel Fernandes aceitaada pelo dito Geraldo Vaz Soares a pagar em Julho próximo”<sup>27</sup>.

Estas notícias são importantes por diversos motivos.

- Primeiro, revelam a associação entre comerciantes experientes, conhecedores dos meios da construção naval e beneficiários desta actividade, ao menos no abastecimento de materiais aos estaleiros; refiro-me concretamente aos Vitória e seus associados, envolvidos nestas operações pelo menos desde 1584<sup>28</sup>.

- Segundo, indicam-nos uma das razões para a fábrica dos navios se fazer no Porto: a capacidade da Alfândega local, à qual chegavam volumes de materiais suficientes para assegurar sem sobressaltos o fornecimento dos estaleiros.

- Terceiro, as consideráveis quantias aplicadas na compra de ferro; tendo em conta a actividade de Diogo Pereira, reputado importador desta mercadoria, juntamente com o sogro, Lopo Nunes Vitória, e o cunhado Domingos Lopes Vitória, não é arriscado pensar que a verba que lhe foi entregue se destinasse a pagar ferro para os navios; a ela deve ainda somar-se o dinheiro dispendido com a pregadura, adquirida junto de Simão Lopes Torres<sup>29</sup>.

<sup>25</sup> Fala-se num pagamento parcial de 9 711 000 reais. POLÓNIA, II, 1999: 41.

<sup>26</sup> Ou seja, 240 mil reais (“e assim mais para se pagarem algumas dívidas e começarem a correr com as obras se tomam seiscentos cruzados a câmbio”).

<sup>27</sup> Além dos 600 cruzados referidos na nota anterior, tomados a câmbio. ADP – Po 2º, 1ª série, liv. 8, fl. 47.

<sup>28</sup> Quando podem ser encontrados nos registos de cobrança de impostos na Alfândega.

<sup>29</sup> Quer os Vitória, quer os Torres, mercadores cristãos-novos de renome no Porto, deverão ter origens no reino vizinho, particularmente na região da Biscaia. Uns e outros dinâmicos e com negócios diversificados, o que, de acordo com uma noção braudeliana conhecida, segundo a qual o grau de maturidade da actividade é directamente proporcional à ausência de especialização, quer dizer que estamos perante comerciantes evoluídos. Simão Lopes Torres surge com negócios na Biscaia e em Sevilha (ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 116, fl. 96), associado a um sombreireiro (Pedro Gonçalves, do Porto) com quem mantém uma parceria de compra e venda de mercadorias deste ofício (ADP – Po 2º, 1ª série, liv. 10, fl. 23), além de manter transacções com mercadores de Guimarães e de aí possuir bens (ADP – Po 4º, 1ª série, liv. 1, fl. 238v). Quanto aos Vitória, tantas vezes referidos, remeto para a consulta dos livros da redizima do Cabido, onde a sua presença é constante.

- Quarto, conhecendo-se a rotina dos fornecedores de materiais aos contratadores, é certo que essas mercadorias vieram maioritariamente das Astúrias e da Biscaia, no quadro do fluxo de relações entre o Porto e a fachada setentrional da Península, intenso desde a Idade Média<sup>30</sup>. Neste caso, o cotejo de fontes (uso dos livros de visitas de saúde marítimas) resulta satisfatório, detectando-se as movimentações realizadas em torno deste projecto e a importância das redes (familiares ou mais alargadas), indispensáveis para a sua prossecução. Assim, sabemos que nesse ano de 1597, porventura em função do contrato referido, Diogo Pereira achou-se na contingência de se deslocar ao País Basco, onde esteve instalado certo tempo, e encetou uma movimentação de assinalar, deslocando-se incessantemente entre Bilbao e S. Sebastian<sup>31</sup> em busca de ferro e de navios para o remeter para o Porto, consignado a Domingos Lopes Vitória, que o haveria de entregar aos contratadores<sup>32</sup>.

- Quinto, o recurso às redes mercantis e aos seus esquemas de comércio de materiais de construção naval. O mesmo Diogo Pereira, bem como os restantes membros da família Vitória, já tinham, nesta altura um interessante historial de volumosos investimentos na importação de mercadorias absorvidas pela indústria naval, como breu e fio para a cordoaria. Ora, como se viu no ponto anterior, houve necessidade de colocar em campo todos os recursos de que dispunham, tendo em vista abastecimentos mais amplos<sup>33</sup>. E buscando monopólios. Os cunhados Pereira e Vitória são figuras-chave neste e noutros contratos de navegação feitos com a Coroa a partir do Porto. O seu poderio económico é demasiado elevado para se dedicarem somente ao fornecimento de ferro aos galeões. Além dos investimentos aplicados noutros estaleiros portugueses – é particularmente notada a sua presença em Vila do Conde – esta família move-se nas mais altas esferas da finança internacional, com representantes instalados na Flandres, em Burgos e em Madrid (Diogo Pereira passará a esta cidade depois de assegurada a continuidade da empresa no País Basco, a cargo dos seus filhos e sobrinhos); financia diferentes empresas comerciais e controla redes comerciais nas Canárias, excelente via de abastecimento de outros componentes essenciais aos estaleiros. A partir do Porto, Domingos Lopes Vitória centraliza a actuação de uma poderosa companhia comercial fortemente implantada na Gran Canaria, criando monopólios que incomodarão as forças locais. Como acompanharemos já em seguida.

- Sexto, a abundância de recursos financeiros disponíveis na cidade (assim como a origem cristã-nova de muitos destes capitais), confirmada por outras informações<sup>34</sup>, que, juntamente

<sup>30</sup> Evidentemente com recurso – também via Biscaia – aos mercados do Norte da Europa.

<sup>31</sup> Sem possibilidades de confirmarmos que também esteve em Castro Urdiales, é, ao menos, certo, que aí possuía correspondentes, encarregados de comprar e encaminhar o ferro para esse porto, onde seria carregado nos navios disponíveis e enviado para o Porto; veja-se a nota seguinte.

<sup>32</sup> Veja-se a chegada de navios provenientes da Biscaia para este efeito em AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 2v, 5, 7, 9, 10, 12v, 13v, 14v, 15v, 49v e 53v.

<sup>33</sup> Note-se que os documentos que temos vindo a acompanhar apenas dão notícias de algumas transacções e despesas efectuadas, ficando muito por se saber no respeitante a esta operação. Mas é certo que a rede funcionava há algum tempo; tabelas de impostos sobre importações de materiais para a construção naval mostram que em 1584 Diogo Pereira declarou na Alfândega 100 quintais de breu e outros tantos de fio, pagando à redízima, de direitos, 8 000 reais. Nesta encomenda participava Lopo Nunes Vitória, que adiantou o dinheiro.

<sup>34</sup> Recurso da Coroa filipina aos banqueiros da urbe para pagamento de tropas do Entre Douro e Minho e Galiza, anunciando uma conhecida ligação posterior, analisada por SANZ AYÁN, 1988: 81-87.

com a aptidão dos estaleiros do Ouro, poderão explicar o aumento da procura régia de navios junto dos construtores portuenses, uma vez sopesadas estas condições favoráveis.

- Sétimo, e último, e como síntese de diversos aspectos atrás referidos; a acção destas companhias é indispensável para demonstrar uma das teses que se pretende avançar neste estudo: a do carácter pujante, autónomo e internacional do Porto de finais do século XVI. O núcleo Pereira-Vitória é eloquente desta projecção da economia mercantil da cidade.

Em estudo anterior recorri a bibliografia publicada em Espanha na qual se enfatiza a acção destas companhias. Porque vem a propósito, retomo-a sem grandes alterações. Acerca da intervenção de mercadores de várias nações na economia biscainha e guipuzcoana, Michael Barkham escreve: “Destaque-se entre os estrangeiros o proeminente mercador português Diogo Pereira, vizinho do Porto, que residia em Bilbao já em 1585 e que chegaria a encarregar-se dos negócios, na costa cantábrica, de mercadores do interior de Castela como Cosme Ruiz de Madrid (Medina del Campo e Valladolid). Em Maio de 1598, assegurou 200 ducados sobre o casco da nau de um vizinho de Laredo para o trajecto Portugaleta-Sevilha, cidade na qual os prémios do seguro deveriam ser pagos a Duarte Pereira. Em Novembro de 1601, em San Sebastian, firmou três contratos com o empresário «francês» de S. João de Luz, Adam de Chibau, pelos quais lhe comprou adiantado a totalidade dos carregamentos de bacalhau e óleo de fígado de bacalhau que os seus três barcos haviam de trazer da Terra Nova em 1602. Especificava-se que os barcos entregariam a mercadoria não em Bilbao ou em San Sebastian mas directamente em três portos portugueses: Porto, Aveiro e Lisboa aos agentes de Pereira, Brás Lopes Vitória, Domingos Lopes Vitória e Garcia Gomes Vitória<sup>35</sup> respectivamente. Segundo o contrato relativo à viagem de uma das naus de Chibau, a *Santa Engrácia*, de 300 toneladas, aparentemente Pereira tentou apoderar-se o mais que pôde do abastecimento de bacalhau a Lisboa em 1602 [...]”. No ano de 1603 já obtivera do rei o cargo de administrador das salinas do reino da Galiza.” Porém, prossegue Barkham, se este português realizava diferentes tipos de investimentos, esteve sobretudo envolvido na exportação de manufacturas de ferro da Biscaia e Guipúzcoa a Portugal e parece que, por volta de 1611, havia quase monopolizado esse comércio. Em Novembro daquele ano as Juntas Gerais da Biscaia falavam «dos prejuízos que se seguem à república com a presença tão acentuada deste senhorio de Diogo de Pereira, mercador português» [...] levantando dúvidas sobre a sua origem e de seus familiares e correspondentes, insinuando as suas raízes cristãs-novas<sup>36</sup>. O mesmo ocorrerá com Domingos L. Vitória e os seus negócios nas Canárias.

Domínio dos alfólis do sal galegos, monopólio de abastecimento de bacalhau a Lisboa, monopólio do comércio de ferro de Guipúzcoa e Biscaia. Só por si, estes feitos bastariam para evidenciar o poder desta firma. Mas havia mais.

Em 1618 levantava-se nas Canárias um processo contra uma companhia comercial portuguesa acusada de um “escandaloso grau de corrupção social, de fraude fiscal e de monopólio encoberto”<sup>37</sup>.

<sup>35</sup> Em 1597 chegava ao Porto a zavra biscainha *Santana* com bacalhau e outras mercadorias para Domingos Lopes Vitória. Portanto, negócio que a companhia pratica há algum tempo. Ver AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 2v-4v.

<sup>36</sup> BARKHAM, 2003: 163. Em seguida, este investigador faz uma listagem de algumas importações realizadas pelo mesmo mercador no âmbito do importante trato do ferro.

<sup>37</sup> GÓMEZ VOZMEDIANO, 2001: 464.

Num negócio “redondo”, largamente gerado no contrabando, envolvendo os oficiais do registo de Garachico, vários tabeliães, oficiais desse porto canário, barqueiros e os próprios frades franciscanos (que se encarregavam de lhes arrecadar mercadorias em Tenerife e, depois, levá-las aos seus armazéns portuários), a companhia usava este porto de Tenerife como trampolim para negociar mercadorias coloniais espanholas em Amsterdão, utilizando os seus recursos para intercambiar produtos de tinturaria, materiais de construção naval, sedas, pimenta e sal *via* cidade do Porto. “Os seus tentáculos”, na expressão de Gómez Vozmediano, estendiam-se a La Rochelle, vários portos da Holanda, ao Brasil, Lisboa e a Sevilha, através de uma navegação intensa que fazia uso de navios de diverso pavilhão.

Dirigia esta firma estava o nosso conhecido Domingos L. Vitória. Fazia-o desde o Porto, cidade de onde raramente saiu, e a partir da qual movimentava as peças do seu xadrez pessoal. Deveu a sua formação a Lopo Nunes Vitória, um dos principais mercadores portuenses da segunda metade do século XVI, cujos negócios continuou. É dos que melhor percebe a importância das ilhas e da colocação de homens em pontos-chave do império, dos jogos do poder e da necessidade de obter aliados junto dele. É um dos primeiros a apostar no trato de vinhos, investindo somas avultadas na compra de matérias-primas para os tanoeiros contratando, pessoalmente, junto deles, os termos das operações. É um dos que usa os circuitos das Índias de Castela para aumentar desmesuradamente o seu poderio mercantil. Diogo Pereira, cujo *curriculum* já conhecemos, é outro dos nomeados nos autos. Refere-se que andava por Madrid, junto da Corte, buscando influências. Influências que garantiam o bom despacho de assuntos da companhia e, certamente, protecção. Na sua esteira estão os filhos, Simão e Lourenço Pereira, movimentando-se entre vários pontos de Espanha, a soldo da companhia. Os resultados desta empresa atingiram tal amplitude que, a certa altura, quando a firma se apoderou das receitas fiscais da ilha, toda a oligarquia de Tenerife teve de cerrar fileiras e envolver-se afincadamente numa autêntica cruzada que chegou ao Santo Ofício. Se, de 1601 a 1610, as rendas reais das Canárias haviam estado nas mãos dos lisboetas Diogo e André Soares, sendo seu gestor em Madrid o converso António Rodrigues Lamego (elemento relacionado com os meios mercantis do Porto), entre 1611 e 1639 a administração das rendas estava na posse de Luís Lourenço, homem das ilhas, mas associado a seu irmão Luís e a seu primo Cristóvão de Ponte, originário de uma outra família do Porto e, em especial à “liga” liderada por Domingos Lopes Vitória<sup>38</sup>. Isto é: depois do contrabando, a companhia portuense organizava o assalto ao monopólio das ilhas de realengo, fragilizando a elite local. Esta, “que durante anos havia prosperado graças à corrupção administrativa, enriquecendo-se e enriquecendo o lobby lusitano e facilitando-lhe os seus negócios clandestinos”<sup>39</sup>, trata de denunciar

---

<sup>38</sup> ANAYA HERNÁNDEZ, 2001: 600-601. Este investigador, além de confirmar a pujança da empresa [“têm uma liga feita... e assim têm aviso nestas ilhas dessa corte e no Porto, Sevilha, Rochela, Ynglaterra e Flandres por que não se deixem as rendas destas ilhas por nenhum dinheiro e nessa Corte pagam por isso os ditos Pereyra e ganham quanto querem porque metem nestes Reinos cada ano uma grande soma e se achará entre as cartas e papéis em que se avisam aos ditos Pereyra e Domingo Lopez Vitória que não ymporta que se perca ou se ganhe nas ditas rendas pois do couro sairão as correias”], revela facetas expressivas do engenho destes homens: Tomás Nunes Pina, de quem se perde o rasto na documentação do Porto, vive há dez anos na Holanda, continuando a expedir navios para os almoxarifados canários, cujos oficiais tem nas mãos; António Rodrigues da Fonseca, natural do Porto, é denunciado em 1631. As mencionadas rendas régias permanecem em mãos portuguesas até 1670.

<sup>39</sup> GÓMEZ VOZMEDIANO, 2001: 468.

a situação junto da corte e do tribunal inquisitorial. Conhecemos o desfecho de muitos destes casos: depurações e grandes fogueiras. Mas, também neste particular, a firma Vitória soube contornar as dificuldades: se bem que determinados elos mais débeis, como os Pereira, nas Canárias, tenham “caído”, o “núcleo directivo”, onde avultavam Domingos Lopes Vitória, Rui Perez Cabrera, cunhado e sobrinhos do primeiro, resistiu “à ofensiva” e continuou no activo, cobrando as rendas do mestrado de Calatrava, mantendo as suas casas bancárias (com os Lopes e os Vaz, destacadas famílias de negociantes e financeiros do Porto) e os seus negócios nas Índias, “enriquecendo com interesses de alcance praticamente planetário”<sup>40</sup>.

Outra figura eminente é Simão Vaz. Cronologicamente anterior a Domingos Lopes Vitória (com quem, no entanto, chegou a ter muitos negócios) surge em evidência no último quartel do século XVI. A sua vida merece uma biografia, que tenciono escrever. Resumidamente, diga-se que este personagem, formado nos meios comerciais mais evoluídos da cidade (herdou do pai, Henrique Gomes, 4 mil cruzados e uma imensa carteira de contactos sem preço<sup>41</sup>), entre outros transaccionou em açúcar, pastel de tintureiro e sal, traficou escravos, teve parte em navios, foi correspondente dos Ruiz Embito (para a qual remeteu diversos navios carregados de sal de Aveiro e de açúcar do Brasil e ajustou inúmeras operações financeiras) no Porto e tornou-se num dos mais importantes banqueiros da cidade. A tal ponto que na década de 90 dessa centúria recebeu de Filipe II (e do seu sucessor Filipe III) diversos pedidos em forma para pagamento da “gente de guerra do Entre Douro e Minho e Galiza”<sup>42</sup>. Como nos casos anteriores os seus negócios realizaram-se pelos mais importantes centros europeus, e beneficiou como poucos das potencialidades do mundo colonial.

Para exemplificar a pujança da sua casa – assim como ilustrar o relacionamento que manteve com os personagens que temos vindo a acompanhar até este ponto – veja-se o seguinte caso, ocorrido em 19 de Julho de 1597. Nesse dia apresentou-se no seu escritório Gonçalo Lopes, mercador portuense, acompanhado do notário. Trazia consigo uma procuração de António Fernandes Pais (ele próprio procurador de “Francisco Godinis”, português, de Lisboa) para que fosse cobrada das mãos de Pedro Rei, flamengo, morador no Porto, a avultada quantia de 1589 libras de grossos, 2 soldos e 3 dinheiros, “moeda da Flandres”, que ao câmbio da época importava em 4 mil cruzados portugueses. Pedro Rei era depositário de “Jaques Brusen e João Gronvegen, moradores no porto de “Elfid”, e conhecidos na cidade, “condenados nos Estados da Flandres por uma sentença”, a pagar esse dinheiro ao citado Godinis<sup>43</sup>. Era dinheiro de venda de açúcar e o facto de o pagamento ser feito no Porto é significativo. Envolvidos na transacção, e feitos procuradores substabelecidos, estavam Diogo Gomes e Domingos Lopes Vitória, que hipotecam uma série de bens para o caso de os flamengos vencerem o recurso que haviam interposto. A abonar a fazenda desses dois mercadores, surge precisamente Simão Vaz que, sem mexer no essencial do seu património (constituído por capital e mercadoria de toda a sorte), garante os 4 mil cruzados

<sup>40</sup> GÓMEZ VOZMEDIANO, 2001: 469.

<sup>41</sup> Além de outras operações, que já veremos, em 1570 fez seguro sobre uma nau inglesa (transporte de açúcar) no valor de 2600 cruzados; ADP – *Po1º*, 3ª série, liv. 37, fls. 33v e seguintes.

<sup>42</sup> No primeiro – estão documentados cerca de uma dezena – descontou uma letra de 12459 cruzados; houve outros que ascenderam a mais de 45 mil cruzados; ver ADP – *Po1º*, 3ª série, liv. 106, fl. 72v.

<sup>43</sup> ADP – *Po2º*, 1ª série, liv. 8, fl. 134.

com a hipoteca de sete moradas de casas que possuía no Porto, facto que, por outro lado, nos revela outra informação importante sobre as fontes de rendimento deste grupo: a propriedade urbana, objecto de arrendamento, compra e venda<sup>44</sup>. Helena da Costa, sua mulher, presente ao acto, parte interessada pelo dote que trouxera aquando do seu casamento e pela herança que era necessário garantir aos filhos, concorda que o marido abone este contrato.

Precisamente os filhos, Henrique Gomes da Costa e Francisco Vaz da Costa afiançarão a continuidade dos negócios da firma que o seu pai lhes legou<sup>45</sup>.

4. A terminar este trabalho, que mereceria muito maior desenvolvimento no respeitante a diversas matérias aqui apenas levemente focadas, deixo outras impressões que me parecem pertinentes. Sobretudo porque representam, de certa forma, um contraponto a situações vividas pelos comerciantes do Porto entre finais da Idade Média e inícios da Idade Moderna e, por outro lado, explicam diversas dinâmicas próprias da prática mercantil deste último período histórico.

Se o século XV é o da exportação de couros e de sal; do transporte de mercadorias agro-industriais para a Flandres (e, em sentido inverso, de mercadorias pesadas, cereais e armamento para a Península Ibérica e o Mediterrâneo), um pouco à semelhança (e salvo as devidas proporções) com o que acontecia com as lãs castelhanas<sup>46</sup>, o século XVI é o da exportação de açúcar, pastel e escravos. Imensamente mais rico. Imensamente mais abrangente, logo gerador de relações muito mais complexas.

Essa complexidade parece notar-se num aspecto a que procurei dar atenção: a integração dos mercados ibéricos, a solidariedade criada em torno do tráfico internacional.

Estas facetas revelam-se na formação de companhias mistas em pontos-chave do trato peninsular – como a Biscaia, a Galiza ou a Andaluzia, regiões com as quais há constantes relações. Do Porto à Galiza e ao Golfo da Biscaia (e às suas ligações interiores) estruturam-se negócios de vulto; organizam-se a “rota do sal”, a “rota da aduela”, a “rota da madeira”, a “rota do ferro” e, a um nível ainda por calcular mas significativo, a “rota do armamento”. Da mesma forma, revelam-se, na frequência com que se utilizam os meios essenciais do comércio, como acontece com os seguros de Burgos<sup>47</sup>, as feiras de câmbios de Castela e as redes mercantis ibéricas, na dinamização de circuitos e produtos já aqui referidos que contribuíram decisivamente para o crescimento e desenvolvimento, integrado, de grandes praças como Antuérpia, primeiro, e Amsterdão, depois.

Integrado e não dependente. A capacidade de iniciativa dos mercadores nacionais, que tem vindo a ser revelada por trabalhos de investigadores como Hilario Casado, é prova de um vigor indubitável<sup>48</sup>.

O comércio de Quinhentos tem implicações importantes a vários níveis: por exemplo, no sector do transporte marítimo. Na revolução que preparou. As redes comerciais, as firmas então

---

<sup>44</sup> Trata-se de um interessante património. Mas urbano: modernidade dos mercadores em relação aos antecessores medievos que, “à maneira da nobreza”, preferiam investir em terra.

<sup>45</sup> E que por sua vez herdara de seu pai, também chamado Henrique Gomes da Costa.

<sup>46</sup> Cujó comércio se discute poderá ter representado uma importante alavanca para a união dinástica entre a Espanha e a Flandres. O problema é equacionado de forma inteligente por FAGEL, 2002: 516-519. Sobre o comércio de lãs, ver CASADO ALONSO, 1994: 175-247.

<sup>47</sup> Sobre este assunto ver CASADO ALONSO, 2003a): 213-242.

<sup>48</sup> CASADO ALONSO, 2003b).

constituídas, são responsáveis por alterações significativas no desenvolvimento, adaptação, interesse por novas rotas (oceânicas) e divisão do trabalho no domínio da navegação mercante. Do mercador dono do navio, na totalidade (caso raro) ou em parceria, ao que o afreta junto das comunidades locais ou o contrata por intermédio dos seus delegados em portos europeus em afirmação, há a noção de que o mundo do transporte mudou, e que o navio é um instrumento vital e eficaz mas fácil de conseguir. E, evidentemente, da percepção da relação preço/qualidade como factor de agilização/diminuição dos custos e consequente aumento dos lucros. Este facto, no fundo, explica a opção pela marinha mercante flamenga/holandesa. A que mais prosperou. Ora, isto leva a uma questão do maior interesse: deixam de fazer sentido as medidas proteccionistas da navegação nacional elaboradas ainda durante o século XV e continuadas no seguinte. Uma legislação que surgia como uma espécie de “actos de navegação” “*avant-la-lettre*”, aprovada a instâncias dos armadores nacionais – entre os quais, no caso do Porto, encontramos elementos destacados da elite concelhia e do poder autárquico que possuíam voz activa junto do poder central, significando isto, com outros factores, que nos alvares da Época Moderna esta oligarquia perdeu força reivindicativa neste (e noutros) domínio(s)<sup>49</sup>. Quanto aos náuticos, mestres e, ao mesmo tempo, senhorios de barcos em parceria, parece haver como que uma transformação do seu estatuto social: parecem tornar-se numa espécie de assalariados, ao dispor dos novos comerciantes<sup>50</sup>.

Paulatinamente, e sem grandes sobressaltos, a marinha nórdica (com destaque para a holandesa e zelandesa) aparece nos ancoradouros nacionais e começará a arrebatar os mais importantes contratos chegando mesmo a participar (integrando náuticos nacionais nas suas tripulações) nas rotas oceânicas, especialmente na do Brasil, de longe a mais interessante, a soldo de mercadores portugueses. A urca torna-se uma visão familiar nos portos nacionais.

Ao mesmo tempo passa a ser habitual a instalação de colónias mercantis nórdicas nos portos ibéricos. Com todas as consequências que esse facto acarreta. A presença de Pedro Rei, já constatada, bem como de outros “flamengos” como os Arnau ou os Piper, prova o interesse pela cidade do Porto, centro intimamente ligado às vicissitudes do complexo atlântico. Como acontecera em vários portos espanhóis. Como acontecia em portos franceses.

Com elas criam-se associações de grande alcance. São procuradas, e desejadas pelos recém chegados pois representam uma perspectiva muito sólida de penetração directa no comércio do Brasil – similarmente ao que sucedera com a sua entrada nos circuitos imperiais espanhóis<sup>51</sup>. Os horizontes comerciais parecem alargar-se e a actividade das companhias locais, agora reforçadas, não parece ter-se ressentido com a chegada destes novos elementos.

Graças a estes mercadores, ao seu poderio e dinamismo, e, ao mesmo tempo, à fortíssima capacidade e mobilidade da frota holandesa, as companhias ibéricas “redescobrem”, mesmo, o Mediterrâneo<sup>52</sup> e envolvem-se nos intensos tráficos dinamizados a partir dos primeiros anos do

<sup>49</sup> Como o comercial – o trato do açúcar, e dos escravos, entre outros, escapa-lhes quase completamente. Como afirmei, no entanto continuam a deter o poder político na cidade e a exercê-lo sem contestação.

<sup>50</sup> Apesar de manterem uma interessante quota de participação na propriedade das naves. O que também pode significar que o navio deixa de ser um bem demasiado caro e passível de dar prestígio.

<sup>51</sup> Sobre este assunto ver FAGEL, 2002: 523.

<sup>52</sup> Assunto abordado exaustivamente por LÓPEZ MARTÍN, 2002: 533-562.

século XVII. Domingos Lopes Vitória e outros mercadores do Porto contratam com mestres holandeses o transporte de açúcar para Livorno. Esta é mais uma linha de investigação a prosseguir. Porque muito pouco divulgada. Porque coloca em causa ideias tradicionalmente divulgadas sobre o efeito dos bloqueios decretados por Madrid sobre as economias ibéricas. Vejamos como.

Habitualmente considera-se que a disputa aberta e directa pelo acesso ao mundo colonial ibérico por parte da Holanda e Zelândia teve origem na união das coroas de Portugal e Espanha em 1580 e, na sua sequência, nas medidas anti holandesas aprovadas por Filipe II<sup>53</sup>. Porém, nem essas medidas foram totalmente eficazes (nem o fenómeno era novo) nem o seu falhanço terá prejudicado grandemente os negócios particulares das firmas.

O sucesso da penetração nórdica nesse universo colonial deve muito à cumplicidade das companhias nacionais que se sentem prejudicadas pelo corte de relações decidido pelo poder central e tornam-se coniventes com os subterfúgios usados pelos mestres dos navios flamengos. Ostentando pavilhão sueco ou dinamarquês, ou outro, as urcas holandesas saem do Porto, sem grandes entraves, em direcção ao Brasil, muito antes de 1600<sup>54</sup>. Depois, é só nomear procuradores para ir cobrar os açúcares e o pau-brasil a Amsterdão ou Roterdão (ou nem isso), portos preparados para receber a poderosa (mesmo para os níveis holandeses do século XVII, como se sabe) comunidade sefardita lusa. A República das Províncias Unidas não tardará a ser a referência primeira do comércio mundial.

Com este trabalho penso que fica provado o interesse das abordagens micro-analíticas. As grandes interpretações teóricas do comércio mundial – como as de Braudel e Wallerstein – ressentem-se de uma generalização exagerada que, no limite, ignoram aspectos fundamentais da dinâmica económica (composição, volume de trocas, estratégias localizadas, relações específicas entre os impérios ibéricos e alterações neles produzidas, cronologias, etc.) que, como nota Carla Rahn Phillips, “leva a análises redutoras”<sup>55</sup> ignorando, por exemplo, o dinamismo da região Norte e Noroeste ibérica, bem como o seu papel primordial na viragem para o mundo atlântico. E ignorando também, o papel que o açúcar<sup>56</sup> e as restantes mercadorias “atlânticas” desempenharam na construção da nova economia. Estas “deficiências” explicam que a historiografia portuguesa ainda continue a focar as suas interpretações mais abrangentes na *Rota do Cabo* que, desde meados do século XVI é acompanhada – senão ultrapassada – pela exploração do circuito triangular Europa-África-América. Aqui fica mais um facto que faz pensar: quando foi abolida o monopólio régio sobre o comércio oriental (1573) nenhum mercador dos que aqui mencionei se mostrou interessado nele. O seu mundo era o Atlântico e foi a ele que permaneceram fiéis.

<sup>53</sup> Ver rigorosa interpretação do problema em MIGUEL BERNAL, 2002: 649.

<sup>54</sup> Em 1595 as urcas “suecas” – na realidade são holandesas – *Caçador* e *Palomba Azur*, referidas como de Estocolmo e Melvin, respectivamente, estão no Porto a aparelhar para viagem ao Brasil. Ver ADP – *Po1º*, 3ª série, liv. 106, fls. 53-55. O fenómeno é anterior e ajuda a afinar cronologias acerca da evolução da marinha holandesa. Sobre a importância deste tipo de dados basta consultar o estudo de BRUIJN, 1990: 176, explicando que salvo para os navios da VOC não há muitos dados sobre esse processo evolutivo.

<sup>55</sup> PHILLIPS, 1990: 36-37.

<sup>56</sup> STEENSGAARD, 1990: 132; embora excelente e referencial imprescindível, este estudo continua a insistir na ideia incorrecta de que a introdução do açúcar nos mercados europeus no século XVI ocorreu a partir de Lisboa; além disso, refere o facto (p. 133) de que os holandeses só depois de 1600 participaram no comércio directo com o Brasil facto que, como vimos, é anterior a essa data, em convívio com empresários nacionais.



Enfim, os informes avançados neste estudo apontam para a necessidade de se rever a questão da centralidade dos espaços económicos, capacidade de afirmação de determinadas regiões até aqui secundarizadas, da sua autonomia, dos seus modelos de actuação e da forma como participaram na organização dos vectores dinâmicos do Mundo Moderno.

### Siglas e abreviaturas

ADP – Arquivo Distrital do Porto.  
 AHMP – Arquivo Histórico Municipal do Porto.  
 BNL – Biblioteca Nacional de Lisboa.  
 TT – Torre do Tombo.  
 doc. – documento.  
 fl, fls – fólio, fólhos.

### Fontes e Bibliografia

- ADP – *Cabido*, liv. 106, fls. 201v-204.  
 ADP – *Cabido*, liv. 108, fls. 51-53.  
 ADP – *Po1º*, 3ª série, liv. 37, fls. 33v e seguintes.  
 ADP – *Po1º*, 3ª série, liv. 106, fls. 53-55.  
 ADP – *Po1º*, 3ª série, liv. 106, fl. 72v.  
 ADP – *Po1º*, 3ª série, liv. 112, fls. 132v-137v.  
 ADP – *Po1º*, 3ª série, liv. 116, fl. 96.  
 ADP – *Po2º*, 1ª série, liv. 8, fl. 47.  
 ADP – *Po2º*, 1ª série, liv. 8, fl. 134.  
 ADP – *Po2º*, 1ª série, liv. 10, fl. 23.  
 ADP – *Po4º*, 1ª série, liv. 1, fl. 238v.  
 ADP – *Cabido*, nº 457, fls. 3-4.  
 AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 509.  
 AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 2v, 2v-4v, 5, 7, 9, 10, 12v, 13v, 14v, 15v, 49v e 53v.  
 BNL – Reservados, cod. 637 (*Memorial de várias cousas importantes*), fl. 43.  
 BNL – Reservados, cod. 2257 (*Livro náutico*), fl. 41v.  
 TT – *Corpo Cronológico*, parte I, maço 72, doc. 124.
- ANAYA HERNÁNDEZ, Luis Alberto, 2001 – *Los judeoconversos portugueses en Canarias y sus relaciones con el mundo atlántico europeo*, in *Coloquio internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648* (IV Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria, 1999). Las Palmas de Gran Canaria: Edições do Cabildo de Gran Canaria.
- BARKHAM, Michael, 2003 – *El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna*, in “Itsas. Memoria”, vol. IV (Transporte y comercio marítimos). Donostia-San Sebastian: Museu Naval/Diputación Foral de Gipuzcoa.
- BARROS, Amândio Jorge Morais, 2004a) – *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, dissertação de doutoramento. 2 volumes. Porto: Faculdade de Letras.
- BARROS, Amândio Jorge Morais, 2004b) – *Vinhos de escala e negócios das Ilhas*. Porto: GEHVID.

- BIRMINGHAM, David, 2000 – *Trade and empire in the Atlantic, 1400-1600*. Londres e Nova Iorque: Routledge.
- BRAUDEL, Fernand s/d [1967] – *Civilização material, economia e capitalismo, 3 volumes*. Lisboa: Teorema.
- BRUIJN, Jaap R., 1990 – *Productivity, profitability, and costs of private and corporate Dutch ship owning in the seventeenth and eighteenth centuries*, in – *The rise of merchant empires. Long-distance trade in the early modern world*, James D. Tracy (ed.). Cambridge: Cambridge University Press, p. 174-194.
- CASADO ALONSO, Hilario, 1994 – *El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI*, in *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, vol. I. Burgos: Ecma. Diputación Provincial de Burgos.
- CASADO ALONSO, Hilario, 2003a) – *Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI*, in “Revista de História”, III série, vol. IV. Porto: Faculdade de Letras, p. 213-242.
- CASADO ALONSO, Hilario, 2003b) – *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*. Burgos: Caja Círculo.
- COSTA, Leonor Freire, 1997 – *Naus e galeões na ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais: Patrimonia Historica.
- COSTA, Leonor Freire, 2000 – *O transporte no Atlântico: as frotas do açúcar (1580-1663)*, 2 volumes. Lisboa: Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa.
- DOMINGUES, Francisco Contente, 2000 – *Os navios da expansão. O Livro da fabrica das naos de Fernando Oliveira e a arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. 2 volumes. Lisboa.
- FAGEL, Raymond, 2002 – *España y Flandes en la época de Carlos V: un imperio político y económico? in España y las 17 provincias de los Países Bajos. Una revisión historiográfica (XVI-XVIII)*, Ana Crespo Solana, Manuel Herrero Sánchez (coordenadores). Tomo 2. Córdoba: Ministerio de Asuntos Exteriores/Fundación Carlos de Amberes.
- GODINHO, Vitorino Magalhães, 1983 – *Os descobrimentos e a economia mundial*. 2ª ed., correcta e ampliada, vol. IV. Lisboa: Editorial Presença.
- GÓMEZ VOZMEDIANO, Miguel Fernando, 2001 – *Contrabando y poder en las islas occidentales durante el reinado de Filipe III*, in *Coloquio internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648 (IV Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria, 1999)*. Las Palmas de Gran Canaria: Edições do Cabildo de Gran Canaria.
- IMIZCOZ BEUNZA, José María, 1996 – *Comunidad, red social y elites. Un análisis de la vertebración social en el Antiguo Régimen*, in José María Imizcoz Beunza (ed.) *Elites, poder y red social. Las elites del País Vasco y Navarra en la Edad Moderna*. Bilbao: Universidad del País Vasco, p. 13-50.
- LÓPEZ MARTÍN, Ignacio, 2002 – *A century of small paper boats. The hispanic monarchy, the United Provinces, and the Mediterranean*, in *España y las 17 provincias de los Países Bajos. Una revisión historiográfica (XVI-XVIII)*, Ana Crespo Solana, Manuel Herrero Sánchez (coordenadores). Tomo 2. Córdoba: Ministerio de Asuntos Exteriores/Fundación Carlos de Amberes, p. 533-562.
- MEA, Elvira, 1997 – *A inquisição de Coimbra no século XVI. A instituição, os homens e a sociedade*. Porto: Fundação Engº António de Almeida.
- MIGUEL BERNAL, Antonio, 2002 – *Holanda y la carrera de Indias. El sistema colonial español: de paradigma a modelo en entredicho*, in *España y las 17 provincias de Los Países Bajos. Una revisión historiográfica (XVI-XVIII)*, Ana Crespo Solana, Manuel Herrero Sánchez (coordenadores). Tomo 2. Córdoba: Ministerio de Asuntos Exteriores/Fundación Carlos de Amberes.
- MIGUEL, Carlos Frederico Montenegro de Sousa, 1984 – “Açúcar”, in *Dicionário de História de Portugal*, dir. de Joel Serrão, vol. I. Porto: Livraria Figueirinhas, p. 24-26.
- PHILLIPS, Carla Rahn, 1990 – *The growth and composition of the trade in the Iberian empires, 1450-1750*, in *The rise of merchant empires. Long-distance trade in the early modern world*, James D. Tracy (ed.). Cambridge: Cambridge University Press, p. 34-101.
- POLÓNIA, Amélia, 1999 – *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*. 2 volumes. Porto: Faculdade de Letras.

- SANZ AYÁN, Cármen, 1988 – *El crédito de la corona y los hombres de negocios en los últimos años del reinado de Felipe IV*, in “Cuadernos de Historia Moderna”, nº 9. Madrid: Universidade Complutense, p. 63-94.
- SILVA, Francisco Ribeiro da, 1988 – *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*. 2 volumes. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal.
- STEENSGAARD, Niels, 1990 – *The growth and composition of long-distance trade of England and the Dutch Republic before 1750*, in *The rise of merchant empires. Long-distance trade in the early modern world*, James D. Tracy (ed.). Cambridge: Cambridge University Press, p. 102-142.
- STICHWEH, Rudolf, 2001 – *On the genesis of world society: innovations and mechanisms*. Texto disponível em [www.uni-bielefeld.de/\(de\)/soz/iw/pdf/stichweh\\_2.pdf](http://www.uni-bielefeld.de/(de)/soz/iw/pdf/stichweh_2.pdf)
- TRIVELLATO, Francesca, 2004 – *Discourse and practice of trust in business correspondence during the early modern period*. Yale University. Texto disponível em [www.econ.yale.edu/seminars/echist/04-05/Trivellato101304.pdf](http://www.econ.yale.edu/seminars/echist/04-05/Trivellato101304.pdf)
- VAZQUEZ DE PRADA, Valentín, 1960 – *Lettres marchan des Anvers*. 3 tomos. Paris: SEVPEN.
- WALLERSTEIN, Immanuel 1990 [1974] – *O sistema mundial moderno*. Porto: Ed. Afrontamento.
- YUN CASALILLA, Bartolomé, 2005 – *Redes urbanas atlánticas en la formación de Europa (1500-1800). A favor y en contra de una interpretación whig de la historia europea*, policopiado, in *La ciudad portuaria en la historia*.