

Sara Maria Costa Pinto¹

Caminha no séc. XVI: dinâmicas mercantis

R E S U M O

O estudo dos portos de pequena e média dimensão têm-se revelado essenciais para a compreensão das dinâmicas económicas portuárias do Portugal Moderno. A nossa dissertação de mestrado centrou-se num caso de estudo, a comunidade marítima de Caminha no século XVI. Pretendemos aqui desenvolver o papel que este pequeno porto desempenhou nos jogos de complementaridades do complexo portuário do noroeste português.

1. Introdução

Após a licenciatura foi-nos dada a oportunidade de colaborar num projecto desenvolvido no âmbito do Instituto de História Moderna – o HISPORTOS² – que se debruçou sobre a rede portuária do noroeste português, numa tentativa conseguida de demonstrar a vitalidade dos portos de média dimensão, cuja articulação se revelou essencial para sustento da economia marítima moderna. Ora, se os principais portos do noroeste provaram a importância do seu papel no desenvolvimento desta economia, o que dizer dos portos de menor dimensão? Enquanto grande parte destes portos tinha sido já alvo de análise, nomeadamente Viana do Castelo³, Vila do Conde⁴, Porto⁵, e Aveiro⁶, outros portos de menor dimensão, como Caminha, permaneciam por estudar. A vila de Caminha era-nos familiar e a monumentalidade da sua igreja matriz, assim como a sua topografia urbana, não nos haviam passado despercebidas enquanto testemunho de uma vivência histórica anterior, mais concretamente, de uma forte vitalidade quinhentista.

¹ Aluna de Doutoramento em História da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Membro do CITCEM – Grupo de Investigação “Memória, Património e Construção de Identidades”. E-mail: dhis07021@letras.up.pt. saramcpinto@gmail.com

² Projecto HISPORTOS POCTI/HAR/36417/99 - “História dos Portos do Noroeste Português na Época Moderna – séc. XV-XVIII”. Resultados disponíveis in www.hisportos.com

³ MOREIRA, 1984

⁴ POLÓNIA, 1999

⁵ BARROS, 2004a

⁶ AMORIM, 1997

2. Dinâmicas mercantis do porto de Caminha

“São de pescadores as primeiras viagens a relativa distância - do Porto à Galiza, da Pederneira ao Algarve, do Algarve à costa andaluza. Viagens modestas, de pura cabotagem, em que a actividade piscatória e o transporte de mercadorias dão as mãos e assentam numa mesma base”⁷. Considerando a progressiva participação dos pescadores na dinâmica mercantil quinhentista, que tipo de iniciativas esperar da comunidade marítima de Caminha?

Está bem demonstrado que actividades económicas interdependentes teceram a integração das regiões de Entre-Douro-e-Minho e a Galiza, desde o século XV⁸. Na aceção de Elisa Ferreira Priegue, a largura do rio Minho não constituiu um entrave ao comércio fronteiriço entre a Galiza e Portugal, mas sim um veículo de comunicação, difícil de controlar pelas autoridades, e objecto de sucessiva legislação, quer pelos monarcas espanhóis, quer pelos portugueses.

No alvor da época moderna, o movimento de mercadorias entre Galiza e Portugal é caracterizado por um tráfico muito diversificado, modesto e pouco marcado pelo comércio internacional. Com efeito, exceptuando as rotas do sal, do vinho, do pescado e da madeira, trata-se de um comércio de raio pequeno, entre as vilas das margens do Minho, unidas por antigos privilégios de vizinhança e por uma feliz ignorância das barreiras fiscais. Os dois reinos suprem mutuamente as suas carestias ao ritmo da conjuntura⁹. Por esse mesmo facto, o comércio marítimo e fluvial com outros portos dos dois reinos, do estrangeiro e, progressivamente, das colónias, constituiu um notável factor de desenvolvimento urbano, precoce nos casos de Caminha, Viana e Baiona, e mais tarde, Vigo¹⁰. Pelo menos desde o séc. XIV (umas vezes confirmada por privilégios régios, outras vezes resultado de uma prática imemorial) existia entre as vilas a prática da vizinhança dupla: portugueses e galegos desfrutavam indistintamente do estatuto de vizinhos nas vilas do outro lado da fronteira, nomeadamente entre povoações mais próximas - La Guardia com Caminha; Monção com Salvaterra; todos os galegos em Valença; os de Tui e Baiona em todo o Portugal. Se por um lado, Portugal necessitava de madeira, pescado e panos de importação que a Galiza lhe proporcionava; por outro, esta precisava do sal português e estava interessada nos produtos algarvios e da região lisboeta - fruta e vinho para consumo e distribuição. Isto significava um comércio franco que se repercutia duramente nas finanças dos recebedores de impostos, uma vez que, salvo algumas mercadorias de grande distância (como o sal), a maior parte do tráfego destas pequenas vilas se fazia com as suas vizinhas da frente, com as quais se saltavam as barreiras fiscais.

Não é de estranhar que os oficiais régios e senhoriais do norte de Portugal estorvem continuamente o movimento de galegos e portugueses através da fronteira¹¹. A comprová-lo está a apresentação feita em conjunto pelos procuradores de Viana, Vila Nova (Cerveira), Valença e Caminha, nas cortes de Lisboa em 1456: “*Senhor em cada huu anno se carrega no rrio de minho*

⁷ ESPINOSA, 1972: 151

⁸ COSTA, 2000: 78

⁹ FERREIRA PRIEGUE, 1988

¹⁰ CAVACO, 1973: 54

¹¹ Sobre este assunto ver a obra de José Marques, nomeadamente MARQUES, 1994 e MARQUES, 2004.

pera frandes e pera aragam huu navyo e aly se ajuntavam as mercadorias de toda riba de minho comprando os mercadores da comarca a mayor parte das mercadorias asy as de hua parte como da outra de galiza e as traziam a esta parte e as carregavam no dicto navyo e depois que eram carregadas as davam em rrol ao almoxarife e asy dadas faziam novimento pera meyo do rio e ali tomava as outras mercadorias que alguus galegos que as queriam caregar e seguia sua viagem e ase costumou de sempre atee ora avera dous annos que gonçalo afonso voso coontador mandou que nenhum navio deste reino nom fretasse no dicto rio nem em galiza alguua mercadoria levasse nele nem trouxesse em o que recebemos grande agravo e vossas rendas e dizima nom rendem nada praza a vosa alteza mandar husar como se atee quy husou¹².

Curiosamente, a grande similitude de produtos de exportação e importação originou, quer situações de concorrência, face aos mercados externos, quer situações em que galegos e portugueses são reciprocamente intermediários no comércio com o estrangeiro. Ambos se encontravam no Mediterrâneo em competição directa, desde finais do séc. XIV e ao longo de todo o séc. XV. Os portugueses que mais frequentavam os portos levantinos com os seus pescados e couros eram os das vilas do norte: Caminha, Viana, Ponte de Lima e Vila do Conde. Portugueses e galegos chegam a Valência e Barcelona formando comboios de naus de um e doutro lado do Minho; as partidas fazem-se juntas, sendo frequente que mercadores galegos de portos com pouca capacidade de transporte utilizem os serviços dos patrões portugueses¹³. Nos inícios do séc. XVI, as ligações de Valência com Portugal começam a decair e a chegada de navios a este porto diminuem, no momento em que os interesses portugueses se viram para o Atlântico, para a exploração de África e das Índias. Nas ligações com Valência predominam Lisboa, Setúbal e o Algarve, nomeadamente Lagos. Os portos do norte mais activos são apenas Viana e o Porto, exportadores de couros, peixe salgado e de vinhos¹⁴. O estudo das apólices de seguros marítimos, efectuadas em Burgos, permitiu a Hilario Casado Alonso obter uma mais completa imagem das relações comerciais ibéricas, no séc. XVI: “Un primer ámbito es el que unía la costa cantábrica española com los puertos portugueses, donde contamos com 313 pólizas por valor de 169.650 ducados. Son seguros de mercancías cargadas en barcos vascos y santanderinos, más algunos de Oport, Vila do Conde y Viana do Castelo. Es una imporatante ruta de navegación de cabotaje en la que se transporta, sobre todo, hierro vasco y manufacturas europeas que eran redistribuídas desde los puertos españoles hacia Portugal. Allí, según los seguros burgaleses, eran intercambiados por la sal de Aveiro o Setúbal, y por las especias, azucares, colorantes y algodones adquiridos en Lisboa, Viana do Castelo y Oporto¹⁵”.

a) Peixe e Sal

É curioso como Portugal, exportador de grandes quantidades de pescado com as mesmas características, importe tanto pescado galego, e precisamente o façam as comarcas do Norte, as

¹² T.T. - *Chancelaria de D. Afonso V*, lv. 36, fl. 197, 2º dipl. Publ. in MARQUES, 1988: 574, doc. n.º 1171

¹³ FERREIRA PRIEGUE, 1988

¹⁴ GUIRAL-HADZIIOSSIF, 1986: 19

¹⁵ CASADO ALONSO, 2003: 218-219

mais dedicadas à salga. Nos mesmos meses em que as naus portuguesas saem com as suas sardinhas, congros e pescadas para o Mediterrâneo, navios galegos de pequena tonelagem sobem os rios, combinando a venda a bordo e o transporte terrestre e levando o pescado para povoações do interior. Elisa Priegue defende que a pesca seria mais rica em águas espanholas, pelo que os portugueses as frequentavam desde muito cedo¹⁶. A salga permitiu aumentar o raio das exportações galegas de pescado e iniciar o transporte marítimo, pelo este se dirigiu para as costas portuguesas e do sudoeste peninsular, essencialmente através dos mercadores de Santiago de Compostela, Noia, Muros e Pontevedra¹⁷. No séc. XVI os vizinhos de Vigo e outros portos compravam a sardinha no mar por grosso e remetiam-na para Portugal já salgada¹⁸. Com efeito, o peixe é, juntamente com a madeira, a moeda habitual com que os galegos pagam as aquisições de sal na costa norte portuguesa¹⁹. Em 1539, o corregedor de Valença pedia a D. João III que se fizesse, nesta vila, uma alfândega e outra na de Caminha, para melhor arrecadação dos direitos de vários géneros que vinham da Galiza para este reino, referindo explicitamente o pescado: “... *E assim me parece que se devia fazer na vila de caminha que outro si he duas léguas abaixo de vila nova per onde passa muito pescado que bem da galiza e não paga por não ouver hi officiais que arrecadem os rendimentos de sua alteza.*”²⁰. Em 1538, das embarcações estrangeiras fundeadas em Baiona, seis eram caravelas portuguesas carregando sardinha²¹.

Esta importação massiva de pescado galego tem sido comprovada por trabalhos relativos a outros centros portuários do noroeste português. Manuel Fernandes Moreira colocou esta questão: como explicar que, a partir de meados do século XVI, cinco sextos da sardinha consumida em Viana venha da Galiza? O investigador refere, que numa acta camarária de 1560, a propósito da exploração das águas nacionais por pescadores galegos, o facto se explica por haver poucos pescadores e poucos barcos e os galegos serem muitos e ricos²².

A documentação municipal de Baiona deu-nos a conhecer o circuito terrestre do pescado. Uma análise da cobrança da imposição sobre a sua compra nesta vila galega, para o ano de 1565²³, permitiu tecer as seguintes considerações:

‡ os compradores de nacionalidade portuguesa que adquiriram peixe em Baiona são de Monção (6); Caminha (3); Trancoso (1) e Lisboa (1);

‡ os três registos existentes para Caminha referem-se a mulheres, enquanto que em todos os outros casos os compradores são homens;

‡ este comércio é feito, na sua maioria, nos meses de Janeiro e Fevereiro.

Este levantamento, ainda que de resultados lacunares, acaba por atestar a realidade que já tínhamos descrito, relativamente a um abastecimento feito pelas populações da fronteira junto das vilas pesqueiras galegas. Atendendo à sazonalidade da pesca, que atinga a sua maior actividade,

¹⁶ FERREIRA PRIEGUE, 1988

¹⁷ GELABERT, 1981: 434

¹⁸ FANGUEIRO, 1984: 251-276

¹⁹ FERREIRA PRIEGUE, 1988

²⁰ Carta de 1539/08/08. T.T. - *Corpo Cronológico*, Parte 1ª, maço 65, doc. 30.

²¹ SAAVEDRA VÁSQUEZ, 2008: 6

²² MOREIRA, 1982: 129

²³ *Libro de la fiedad, 1565*. Publ. in GARCÍA ORO, PORTELA SILVA, 2003: 417-452

entre os meses de Setembro e Dezembro²⁴, é de todo coerente que o pescado seja adquirido logo nos primeiros meses do ano.

A documentação também nos informa sobre o circuito marítimo, que assume uma dimensão completamente diferente do terrestre. Em Junho, registou-se que um homem de Baiona levou 10 milhares de sardinha para Portugal; e que um comprador de Lisboa adquiriu, em Agosto, uma caravela de “*pescado de pasta*” para levar para Sevilha. Novamente, e de forma muito clara, o circuito marítimo envolve já outros portos de maior dimensão, como Lisboa, e um outro tipo de rotas, como o abastecimento da Andaluzia.

Curiosamente, os seguros marítimos efectuados em Burgos parecem contrariar as considerações acerca da participação quase exclusiva dos grandes portos do sul (de Lisboa, Setúbal e do Algarve) no abastecimento do Mediterrâneo. Vejam-se os seguros aí realizados por mercadores de Caminha. Em 1568, Gregório Felgueira, Pedro da Rocha e Afonso Mendes, residentes em Caminha, seguram uma nau carregada de sardinha e congro, destinada a Cartagena, Alicante e Valência, com origem em Vigo²⁵. Este registo testemunha a permanência da realidade que Elisa Ferreira Priegue atestara para os séculos XIV e XV. Segundo a autora: “Parte das mercadorias importadas da Galiza por Valência e Barcelona chegam em naus portuguesas, e vice-versa”²⁶. Ou seja, apesar do porto de Caminha não constar da rota do pescado, os seus mercadores participam directamente, efectuando o transporte entre a Galiza e o Mediterrânico.

Na mesma linha de acção, e apesar de termos constatado que o abastecimento da Galiza com o sal português se fazia, essencialmente, através do comércio directo com os centros produtores, ou através de Valença, centro de redistribuição para as localidades galegas do sul²⁷, não podemos, de forma nenhuma, concluir acerca da ausência de Caminha nesta importante rota. Em 1597 perante a presença de um navio carregado de sal na baía de Caminha, e estando vazios os alfólnis e os vizinhos da cidade e seu termo com grande necessidade do produto, mandaram requerer ao administrador de Pontevedra que se ordenasse ao navio ir descarregar a Tui, pois que aqui havia muita pescaria de sábado e falta de sal²⁸.

Podemos mesmo recuar a 1538, ano em que as notícias de depredações feitas pelos franceses em navios carregados de sal, e pertencentes a mercadores de vários portos, identificam Gabriel Afonso, mercador e vizinho de Caminha a transaccionar esse produto²⁹.

b) Têxteis

O comércio têxtil entre Portugal e Castela e a importação massiva de panos do Norte da Europa constituem uma das mais importantes linhas da história económica ibérica³⁰. O

²⁴ CASTIÑEIRA CASTRO, 1999: 7-30

²⁵ A.D.P.B. - *Consulado*, Livros 28, 37, 39, 41, 44, 46, 74, 95, 98, 99 e 101

²⁶ FERREIRA PRIEGUE, 1988.

²⁷ PINTO, 2006

²⁸ LÓPEZ GÓMEZ, 1985: 217

²⁹ T.T. - *Corpo Cronológico*, Parte 2ª, maço 221, docs. 85 e 90.

³⁰ Sobre este tema foi feito recentemente um ponto da situação no painel *Consumo e Redes de Comercialização Têxtil no Espaço Ibérico (Séculos XV - XVIII)* do “XXVII Encontro da APHES - Globalização: Perspectivas de Longo Prazo”. Lisboa, 16 e 17 de Novembro de 2007.

movimento das alfândegas do Entre Douro e Minho (desde Caminha a Aveiro) assinala este movimento comercial, nos quais se revelam protagonistas, produtos em circulação e espaços de contacto³¹. Um dos seus vectores a destacar é a intensidade de tráfico verificada entre estes portos do noroeste português e os da Galiza, envolvendo a troca de produtos como o sal, os cereais e o pescado³².

Relativamente ao espaço de fronteira aqui em análise, é perceptível que também este comércio assume igualmente um carácter não-oficial: um alvará régio de 9 de Setembro de 1551 denunciava que os mercadores ingleses, combinados com mercadores de Caminha e de Viana, em vez de irem, como era habitual, descarregar as suas mercadorias, nomeadamente panos, à cidade do Porto e às outras alfândegas da comarca de Entre-Douro-e-Minho, aportavam a Baiona e a outros portos galegos, donde avisavam os vianenses e caminhenses que lá lhas iam comprar, introduzindo-as depois em Portugal beneficiando da isenção de dízima³³. Elisa Priegue identificou também uma outra vertente deste comércio: a redistribuição que os portugueses faziam na Galiza do excedente de panos e outras mercadorias que traziam da Irlanda, no torna-viagem dos seus carregamentos de sal³⁴. Inserida neste circuito, uma nau foi vítima de corso, em Outubro de 1537, quando transportava vinho de Monção e roupa, desde Caminha até à Galiza³⁵. A documentação de Baiona atesta esta realidade, mas no sentido inverso: a procura de têxteis em Baiona, por parte dos portugueses. Em 1565, Francisco Franco leva para Caminha 4 panos de Londres e 2 buriéis; João Rodrigues compra 7 frisetas; e João Lopes compra 2 fardos de frisas, tudo para abastecimento de Caminha³⁶. Este tráfico apresenta também outra faceta: o transporte feito por embarcações inglesas e flamengas que prolongam as suas rotas desde Burgos até ao Porto, Vila do Conde e Lisboa, fazendo escala ao longo da costa espanhola e portuguesa. Estas paragens não eram, por norma, meramente técnicas, pelo que se aproveitava para descarregar, voltando a carregar com as mais variadas mercadorias³⁷. Os frades da Ínsua assistiram a este mesmo movimento mercantil registando que *“Em o ano de 1544, no dia da traladação de Santa Clara (...) entrou hua nau de ingleses carregada de panos (...) em véspera de todos os santos do mesmo ano saiu a mesma nau carregada de vinhos e saindo pela mesma barra (...)”*³⁸.

c) *Tabuado*

O censo naval de 1552 regista seis caravelas de Esposende que transportam tabuado de Caminha para Lisboa³⁹. Quer as descrições corográficas da época⁴⁰, quer os trabalhos que se

³¹ BARROS, 2007b

³² CASADO ALONSO, 2007

³³ PEREIRA, 2003: 12

³⁴ FERREIRA PRIEGUE, 1988

³⁵ FERREIRA, 1995: 349-365, Apêndice I: Assaltos Franceses (T.T. – *Corpo Cronológico*, Parte 2ª, maço 220, doc. 32).

³⁶ *Libro de la fieldad, 1565*. Publ. in GARCÍA ORO, PORTELA SILVA, 2003: 417-452

³⁷ CASADO ALONSO, 2007

³⁸ A.D.B. - *Cartorio muito antigo do Convento de Nossa Senhora da Ínsua de Caminha*.

³⁹ SOARES, 1989: 296

⁴⁰ BARROS, 1919

debruçam sobre os recursos florestais⁴¹, convergem para uma imagem do Entre-Douro-e-Minho como uma região abastecedora de espécies, nomeadamente o pinheiro manso, o carvalho e o sobreiro. Mestre António refere, em 1512, a riqueza desta região em “... *arvores muyto frutíferas e muii grandes, que se faz muita madeira tavoado para casas e para naos e para caixas que dão tavoado de cinco e seis palmos em ancho que abasta para a comarqua, e que levão sobre mar para outras partes muiitas*”⁴². Quanto à região de Caminha, Frei Miguel da Purificação confirma que “... *Cristelo é toda de carvalhos, sobreiros e pinheiros. Em Moledo, a mata do Camarido era toda de sobreiros e pinheiros que os de Caminha e Galiza cortaram e roubaram*”⁴³.

Esta denúncia parece ser corroborada por um acordo feito pela vereação caminhense, a 10 de Janeiro de 1562, para que não se “... *corte lenha nem sobreiros de nenhuma qualidade (...) pois que o ano passado ouvera ali muita instruição (destruição) de lenha que se cortou*”⁴⁴. Embora não seja referida a causa de tanto corte de madeira, apontamos o habitual aproveitamento dos ramos para cestaria e de certos componentes para arcos e tanoaria. Temos de considerar, também, que as espécies referidas, sobreiros e pinheiros, eram as tradicionalmente utilizadas na construção de navios⁴⁵, pelo que é de ponderar a possibilidade de a mata do Camarido ser uma fonte de abastecimento para esta actividade. A fortalecer esta hipótese estão as queixas de desflorestação apresentadas por centros portuários em contextos semelhantes. Refira-se o caso de Vila do Conde, no qual o desenvolvimento da construção naval é a explicação apontada muito claramente pela respectiva vereação⁴⁶.

Na mesma altura, em meados de quinhentos, o concelho galego de Viveiro, queixava-se do “disipado que estaban los montes” devido ao corte de madeira para exportação⁴⁷. Não podemos, no entanto, ignorar a possibilidade de a madeira ser expedida a partir de Caminha, mas ter outros pontos de origem, como, por exemplo, da Galiza, funcionando como porto de escoamento⁴⁸.

d) Redistribuição e transporte

A análise feita até agora da dinâmica mercantil da comunidade marítima de Caminha aponta para um raio de acção que se limita ao espaço ibérico. Mas quais as hipóteses de uma participação mais alargada, nomeadamente ao norte europeu, e, se esta existe, quais as suas características?

A Burgos, fazer um seguro marítimo, “vai desde o dono de um barco que segura o casco, a artilharia da embarcação, até ao simples mestre que segura os apetrechos de pesca ou mercadoria

⁴¹ DEVY-VARETA, 1985: 47-67 e OLIVEIRA, 1974

⁴² RIBEIRO, 1959: 441-460

⁴³ B.P.M.P. - *Reservados*, Ms. 543. PURIFICAÇÃO, Frei Miguel da - *Descrição da villa de Caminha*, fl. 74 e 74v.

⁴⁴ T.T., *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique, Privilégios*, lv. 3, fl. 175-175v.

⁴⁵ POLÓNIA, 2007a: vol. I, 290

⁴⁶ POLÓNIA, 2007a: vol. I, 291

⁴⁷ DUBERT, 2000: 265

⁴⁸ BARROS, 2004a: 511-513

miúda. Mas são, fundamentalmente, comerciantes, desde pequenos mercadores e/ou particulares, até aos elementos das grandes dinastias mercantis.⁴⁹ Sendo este o perfil dos contratantes portugueses que surgem nos seguros de Burgos, compreende-se a nossa expectativa em obter um resultado positivo para a presença de mercadores de Caminha. Um filtro feito a todo o universo documental não tardou em revelar alguns resultados afirmativos. O quadro 6 resume os registos que foram encontrados para contratantes de seguros, residentes em Caminha, e cujas mercadorias tinham como destino o norte da Europa. Temos consciência da sua reduzida presença quando comparada com outros portos do noroeste português, como o Porto ou Viana⁵⁰, mas não deixa de ser uma importante achega para o nosso estudo.

Quadro 1
Contratantes de apólices de seguros marítimos em Burgos,
residentes em Caminha (Norte da Europa)

Ano	Contratante	Origem	Destino	Mercadoria
1567	Pero da Rocha	Viana do Castelo	Antuérpia e Londres	açúcar e algodão
1569	Gregório Pita	Arosa	Antuérpia	açúcar e algodão
1570	Gaspar Fernandes Viegas	Baiona	Antuérpia	-
1570	Pero d'Oia	Viana do Castelo	Antuérpia	-
1572	Gaspar Fernandes Viegas	Baiona	Antuérpia	açúcar e algodão

Fonte: A.D.P.B. - *Consulado*, Livros 28, 37, 39, 41, 44, 46, 74, 95, 98, 99 e 101

Os resultados que este quadro sintetiza encaixam perfeitamente no esboço que temos vindo a fazer da comunidade marítima em estudo. Em primeiro lugar, continua a demonstrar uma acção conjunta com os portos que a rodeiam: Viana, Arosa e Baiona, imiscuindo-se nas suas frotas, e participando nos seus circuitos. Em segundo lugar, ocupa-se da redistribuição de produtos coloniais, como o açúcar e o algodão brasileiros, fazendo o transporte destes até ao norte europeu (nomeadamente, e quase exclusivamente, até Antuérpia).

Manuel Fernandes Moreira identificou alguns mercadores vianenses que estabeleceram verdadeiras redes de importação, distribuição, e escoamento do açúcar. Com armazéns e sede em Viana, estes grandes mercadores açucareiros faziam chegar o produto até aos seus correspondentes no norte da Europa⁵¹. Comprovadamente, os mercadores de Caminha estão inseridos nestas dinâmicas mercantis. Porém, a sua acção não se esgota na redistribuição de produtos brasileiros. O mesmo fundo documental regista um seguro feito em 1570, pelo caminhense Francisco Pires, de uma carga de figos, para ser transportada entre o Algarve e Bilbao. Este tipo de transporte era realizado já em 1536, ano em que uma embarcação de Caminha

⁴⁹ CASADO ALONSO, 2003: 221

⁵⁰ CASADO ALONSO, 2003: 223-224

⁵¹ MOREIRA, 1990: 206-207

é vítima de corso quando transportava figos de Tavira com destino a Antuérpia⁵². Refira-se ainda, em 1524, um outro navio também com origem em Caminha, e cujo mestre era João de Caminha. Desta vez o navio sofreu um ataque de corso na costa galega quando se deslocava às Astúrias para carregar ferro⁵³.

Estas ocorrências, ainda que casuísticas, não deixam de fornecer alguns apontamentos sugestivos quanto ao envolvimento de mercadores e transportadores de Caminha em circuitos comerciais que integram, mas extrapolam, o espaço ibérico.

e) Circuitos transatlânticos

Compreende-se agora que a participação do grupo de mercadores em estudo, nas mais variadas rotas, tem de ser seriamente considerada, principalmente em articulação com os centros portuários mais próximos. Uma das principais rotas identificadas por Hilario Casado Alonso foi a do Brasil, que fazia circular tecidos, alimentos e manufacturas europeias, em troca de açúcar e algodão brasileiros⁵⁴. Uma vez mais procuramos mercadores de Caminha envolvidos neste circuito. O quadro 2 apresenta os resultados obtidos:

Quadro 2

Contratantes de apólices de seguros marítimos em Burgos, residentes em Caminha
(Rota do Brasil)

Ano	Contratante	Origem	Destino	Mercadoria
1568	Gregório Pita; Diogo da Rocha Palacios e Pero da Rocha	Caminha	São Salvador da Baía	vinho
1569	Gregório Pita e Pero da Rocha	São Salvador da Baía	Viana do Castelo/Vigo	açúcar, algodão e melação
1570	Pero Frois	Viana do Castelo	Baía e Porto Seguro	panos de linho, panos de Castela e 20 cobertores
1570	Pero Frois	Viana do Castelo	Baía e Porto Seguro	panos de linho, ferramentas, sedas, ferro, cobertores de Castela
1570	Pero Frois	Viana do Castelo	Baía e Porto Seguro	vinho e linho
1571	Pero Frois	São Salvador e Porto Seguro	Viana do Castelo	açúcar e algodão
1571	Pero Frois	Porto Seguro	Viana do Castelo	açúcar, algodão e pau Brasil
1571	Pero Frois	Porto Seguro	Viana do Castelo	açúcar e algodão
1579	Gregório Pita e Francisco da Rocha Palacios	São Salvador da Baía	Viana do Castelo	açúcar e algodão

Fonte: A.D.P.B. - Consulado, Livros 28, 37, 39, 41, 44, 46, 74, 95, 98, 99 e 101

⁵² FERREIRA, 1995: 349-365, Apêndice I: Assaltos Franceses (T.T. — *Corpo Cronológico*, Parte 2º, maço 210, doc. 95)

⁵³ FERREIRA, 1995: 415-417, Apêndice III: Maus tratos

⁵⁴ CASADO ALONSO, 2003: 218-219

Novamente, o facto de a esmagadora maioria dos seguros efectuados não envolverem partidas ou chegadas das embarcações ao porto de Caminha, não impede a participação dos seus agentes na rota dos produtos brasileiros. A proximidade a Viana, onde uma maior facilidade de escoamento para os centros europeus fez que por aqui passasse uma parte do açúcar consumido na Europa, permitiu a Caminha absorver o dinamismo deste grande circuito mercantil.

“A residência dos mercadores e as parcerias criadas para o tráfego e tráfico brasileiro questionam uma observação compartimentada dos portos”⁵⁵. Com efeito, a grande aceitação do açúcar nos mercados internacionais tornam-no apetecível, e provoca a adopção de estratégias que agilizem a sua distribuição. No Porto, à semelhança do que vimos em Viana, verificou-se uma organização de mercadores em torno deste comércio⁵⁶. De uma forma geral, os agentes mercantis descolam-se do seu enquadramento portuário, para se movimentarem em todos os espaços por onde passa o produto (ou seguirem o seu movimento através de correspondentes e parceiros comerciais estrategicamente colocados).

Se recuperarmos as informações do quadro relativo ao norte europeu testemunhamos a presença de agentes de Caminha nas várias etapas da comercialização dos produtos brasileiros: vão buscá-los à origem, fazem a sua redistribuição no espaço europeu, e recolhem têxteis e vinho que levam de novo para o Brasil. Desta forma, são também os protagonistas das ligações entre “Portugal e os portos europeus de Bordéus, Nantes, Ruão, Londres, Hamburgo e Antuérpia. É a troca das especiarias por produtos manufacturados, sobretudo têxteis”⁵⁷.

No *Livro das navegações e comércio de Viana*, testemunho por excelência do comércio marítimo quinhentista deste porto, encontramos os mesmos produtos e proveniências que até agora temos enumerado: panos do norte europeu; açúcar e vinhos da Madeira; pão das ilhas; ferro das Astúrias; sardinha e fruta da Galiza; bacalhau da Terra Nova; açúcar e algodão brasileiros⁵⁸. Não ignorantes desta vitalidade, os caminhenses parecem abarcar todos os seus sectores.

Em 1523 um navio com origem em Vila do Conde é assaltado por corsários, próximo de Viana. Tinha estado nos Açores e dirigia-se para Inglaterra, tendo os corsários levado dinheiro, pastel, o navio, e um homem de Caminha que foi “*açoutado e desorelhado*” por não lhes dizer onde estava o dinheiro.⁵⁹ No ano de 1575 João Lopes, mercador e morador em Caminha, faz uma procuração a seu sobrinho, Francisco de Brito, morador na Ilha da Madeira para que, em nome dele recebesse todas as dívidas, dinheiro e mercadorias que aí lhe deviam⁶⁰. Com efeito, para além do comércio brasileiro, os mercadores dos portos nortenhos especializaram-se no das ilhas da Madeira e Açores.

Se assumirmos que os contextos sejam comuns a Entre-Douro-e-Minho, e baseando-nos no que está dito para Vila do Conde, para os arquipélagos da Madeira e Açores, levava-se do

⁵⁵ COSTA, 2000: 82-84

⁵⁶ BARROS, 2007b: 33

⁵⁷ CASADO ALONSO, 2003: 218-219

⁵⁸ MOREIRA, 1982: 125-126

⁵⁹ FERREIRA, 1995: 415-417, Apêndice III: Maus tratos

⁶⁰ CEDOPORMAR/A/a/a/02/001/0795 – *Notariais Vila do Conde*, 1º cart., 1 sr., lv. 7, fl 26-27

reino, sal, tecidos em peça, beatilhas, couros, linho, estopa, a par de roupas variadas. Da Madeira trazia-se vinho, conservas, marmelada e, acima de tudo, açúcar, enquanto dos Açores provinham pastel e trigo, para além de ouro, este certamente como forma de pagamento de produtos aí vendidos⁶¹.

E para que a lista de produtos e circuitos se complete, em 1579, Simão Dias e António Fernandes, mercadores de Caminha, Manuel Dias, mercador de Vila do Conde e Gaspar Dantas, mestre e piloto, também de Caminha, obrigam-se como parceiros no aparelhamento da nau *Nossa Senhora da Esperança*, com partida marcada para a Terra Nova, para ir à pesca do Bacalhau⁶².

Claramente, a vitalidade mercantil de uma comunidade marítima, como Caminha, ultrapassa em muito o seu espaço portuário. O dinamismo dos portos do noroeste português assentou na sua complementaridade, e na forma como coordenaram a sua participação no período da expansão. Esta tese encontra no comportamento dos agentes caminhenses mais um comprovativo. Apontamos para a existência de centros portuários de média dimensão, articulados entre si, e em torno dos quais gravitam mercadores de localidades costeiras mais pequenas. Estes homens associam-me entre si, ou a mercadores de maior capital, criando parcerias capazes de investimento. A sua acção é bastante heterogénea: ocupam-se da importação dos produtos, da sua colocação nos mais variados mercados, e até mesmo da sua reexportação.

FONTES:

CEDOPORMAR – Núcleo Informacional “Vila do Conde Quinhentista”

Notariais Vila do Conde

1º Cartório, 1 série, livro 7, fl. 26-27

1º Cartório, 1 série, livro 9, fl. 46-48

Archivo Diputación Provincial de Burgos

Consulado, Livros 28, 37, 39, 41, 44, 46, 74, 95, 98, 99 e 101

Torre do Tombo

Corpo Cronológico, Parte 1ª, maço 65, doc. 30

Corpo Cronológico, Parte 2ª, maço 221, docs. 85 e 90

Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique, Privilégios, lv. 3, fl. 175-175v.

Arquivo Distrital de Braga

Cartorio muito antigo do Convento de Nossa Senhora da Insua de Caminha.

⁶¹ POLÓNIA, 2007a: vol. II, 59

⁶² CEDOPORMAR/A/a/a/02/001/0996 – *Notariais Vila do Conde*, 1º cart., 1 sr., lv. 9, fl. 46-48

Biblioteca Pública Municipal do Porto

Reservados, Ms. 543 - PURIFICAÇÃO, Frei Miguel da - *Descrição da villa de Caminha*.

BIBLIOGRAFIA

- AMORIM, Inês, 1997, *Aveiro e sua provedoria no séc. XVIII: 1690-1814 - estudo económico de um espaço histórico*, Coimbra, C.C.R.C.
- BARROS, Amândio Jorge Morais, 2004a - *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvores dos tempos modernos*, Porto, [Dissertação de doutoramento policopiada]
- BARROS, Amândio Jorge Morais, 2007b - *O negócio atlântico: as redes comerciais portuenses e as novas geografias do trato internacional (séculos XVI-XVII)*. "Revista da Faculdade de Letras. História", Porto, F.L.U.P., III Série, vol. 8, p. 29-47
- BARROS, João, 1919 - *Geografia Dentre Douro e Minho e Trás-os-Montes*, Porto, B.P.M.P.
- CASADO ALONSO, Hilario, 2003 - *Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI*. "Revista da Faculdade de Letras. História", Porto, F.L.U.P., III Série, vol. 4, p. 213-242
- CASADO ALONSO, Hilario, 2007 - *El comercio entre Castilla y Portugal en el siglo XVI como factor de integración: el caso de los tejidos*. Comunicação apresentada no "XXVII Encontro da APHES - Globalização: Perspectivas de Longo Prazo", Lisboa, 16 e 17 de Novembro de 2007
- CASTIÑEIRA CASTRO, Víctor Manuel, 1999 - *El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del s. XVI*. "Obradoiro de Historia Moderna", Santiago de Compostela, U.S.C., n.º 8
- CAVACO, Carminda, 1973 - *A região de fronteira do rio Minho*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos / Instituto de Alta Cultura
- COSTA, Maria Leonor Freire, 2000 - *O transporte no Atlântico: as frotas do açúcar (1580-1663)*, Lisboa, [Dissertação de doutoramento policopiada]
- DEVY-VARETA, Nicole, 1985 - *Para uma geografia histórica da floresta portuguesa. As matas medievais e a "coutada velha" do rei*. "Revista da Faculdade de Letras. Geografia". Porto: F.L.U.P., I Série, Vol. I
- DUBERT, Isidro, 2000 - *Corsarismo francés, poder real y política imperial en Galicia durante el reinado de Carlos V* in "El Reino de Galicia en la época del emperador Carlos V", coord.º Antonio Eiras Roel, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, p. 261-299
- ESPINOSA, Fernanda, 1972 - *Escritos históricos*, Porto, Porto Editora
- FANGUEIRO, Oscar, 1984 - *Relações pesqueiras e comerciais luso-galegas* in "Colóquio de etnografia marítima", Galiza, Museo do Pobo Galego / Consellería de Pesca, p. 251-276
- FERREIRA, Ana Maria Pereira, 1995 - *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do séc. XVI*, Redondo, Patrimonia

- FERREIRA PRIEGUE, Elisa, 1988 - *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Galiza, Fundacion “Pedro Barrie de la Maza”
- GARCÍA ORO, José; PORTELA SILVA, María José, 2003 - *Baiona de Miñor en sus documentos: Actas municipales correspondientes al siglo XVI*, Pontevedra, Diputación Provincial de Pontevedra
- GELABERT GONZALEZ, Juan E., 1981 - *Relaciones mercantiles de la Galicia Litoral segun escrituras notariales del siglo XVI* in “La historia social de Galicia en sus fuentes de protocolos”, coord. A. Eiras Roel, Santiago de Compostela, USC, p. 431-448
- GUIRAL-HADZIOSSIE, Jacqueline, 1986 — *Valence: Port méditerranéen au XV siècle (1410-1525)*, Paris, Publications de la Sorbonne
- LÓPEZ GÓMEZ, Pero, 1985 - *Tui y su Archivo en el siglo XVI según el “Libro antiguo” de la ciudad* in “La ciudad Hispánica durante los siglos XII al XV”. Actas do Colóquio, Madrid, Editorial de la Universidad Complutense
- MARQUES, João Martins da Silva, 1988 - *Descobrimientos portugueses*, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura
- MARQUES, José, 1994 - *Relações económicas do Norte de Portugal com o Reino de Castela, no século XV*, Braga, Fundação Calouste Gulbenkian / JNICT
- MARQUES, José, 2004 - *A fronteira do Minho, espaço de convivência galaico-minhota, na Idade Média* in “Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos”, Porto, F.L.U.P. vol. 2, p. 697-712
- MOREIRA, Manuel António Fernandes, 1982 - *O medo da peste em Viana da Foz do Lima*. “Caminana”, Caminha, ano IV, Dezembro de 1982, n.º 7
- MOREIRA, Manuel António Fernandes, 1984 - *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos*, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo
- MOREIRA, Manuel António Fernandes, 1990 - *Os mercadores de Viana e o comércio do açúcar brasileiro no século XVII*, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo
- OLIVEIRA, Aurélio de, 1974 - *A abadia de Tibães e o seu domínio (1630-1680). Estudo social e económico*, Porto, F.L.U.P.
- PEREIRA, João Cordeiro, 2003 - *Portugal na Era de Quinhentos*, Patrimonia Historica, Cascais
- POLÓNIA, Amélia, 1999 - *Vila do Conde: um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, Porto, [Dissertação de doutoramento policopiada]
- POLÓNIA, Amélia, 2007a – *A Expansão Ultramarina numa Perspectiva Local: O porto de Vila do Conde no séc. XVI*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda
- PINTO, Sara, 2006 - *O rio Minho nas rotas do sal: o abastecimento da Galiza na segunda metade do séc. XVI* in “A articulação do sal português aos circuitos mundiais – antigos e novos consumos”. Comunicação apresentada no II Seminário Internacional sobre o Sal Português, Aveiro/ Figueira da Foz/Leiria, 19, 20 e 21 de Outubro de 2006.

- RIBEIRO, Luciano, 1959 - *Uma descrição de Entre Douro e Minho por Mestre António (1512)*. “Boletim Cultural da C.M.P.”, Porto, C.M.P., vol. XXII
- SAAVEDRA VÁSQUEZ, María del Carmen, 2008 – *El comercio marítimo de Baiona en la segunda mitad del siglo XVI*. Revista “Obradoiro de Historia Moderna”, Santiago de Compostela, nº 17
- SOARES, Franquelim Neiva, 1989 - *Vida económico-marítima da região entre o rio Neiva e Póvoa de Varzim nos finais do século XV: Os portos de Esposende, Fão e Póvoa de Varzim* in Actas do “Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época”, Porto, Universidade do Porto, vol. III, p. 281-318
- TEIXEIRA, Pedro - *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos*. (1634)