

Chi fa questo camino è ben navigato.
CULTURAS E DINÂMICAS
NOS PORTOS DE ITÁLIA
E PORTUGAL (SÉCS. XV-XVI)

NUNZIATELLA ALESSANDRINI

MARIAGRAZIA RUSSO

GAETANO SABATINI (COORD.)



Chi fa questo camino è ben navigato.
CULTURAS E DINÂMICAS
NOS PORTOS DE ITÁLIA
E PORTUGAL (SÉCS. XV-XVI)

NUNZIATELLA ALESSANDRINI

MARIAGRAZIA RUSSO

GAETANO SABATINI (COORD.)

TÍTULO

Chi fa questo camino è ben navigato
Culturas e dinâmicas nos portos de Itália e Portugal
(sécs. XV-XVI)

COORDENAÇÃO CIENTÍFICA

Nunziatella Alessandrini, Mariagrazia Russo,
Gaetano Sabatini

COLECÇÃO

Estudos e Documentos 27

EDIÇÃO

CHAM – Centro de Humanidades
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da
Universidade NOVA de Lisboa | Universidade dos Açores
Av. de Berna, 26-C | 1069-061 Lisboa | Portugal
cham@fcsch.unl.pt | www.cham.fsch.unl.pt

DIRECTOR

João Paulo Oliveira e Costa

SUBDIRECTOR

Luís Manuel A. V. Bernardo

COORDENAÇÃO EDITORIAL

Cátia Teles e Marques | Inês Cristóvão

ARBITRAGEM CIENTÍFICA

Francisco Javier Zamora Rodríguez
(Universidad Pablo de Olavide, Espanha).
Foi aceite para publicação em Março de 2019.

APOIO

Università degli Studi Roma Tre
Università degli studi Internazionali di Roma
Cátedra de Estudos Sefarditas Alberto Benveniste, Faculdade
de Letras da Universidade de Lisboa

*Publicação subsidiada ao abrigo do projecto estratégico do
CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade
dos Açores, financiado pela Fundação para a Ciência e a
Tecnologia – UID/HIS/04666/2019*

Nota: Por decisão editorial, o presente volume não segue o
AO90, tendo sido respeitada a grafia portuguesa anterior
ao Acordo. As afirmações proferidas em cada capítulo
e os direitos de utilização das imagens são da inteira
responsabilidade dos seus autores.

DESIGN

SAL STUDIO

NA CAPA

Representação de Porto di Classe em
mosaico, Igreja de S. Apollinare Nuovo
(Ravenna, Itália).
Imagem gentilmente cedida pelo
Arcebispo de Ravenna-Cervia

DEPÓSITO LEGAL

465657/19

ISBN

978-989-755-456-8

E-ISBN

978-989-8492-73-9

URI

<http://hdl.handle.net/10362/91514>

DATA DE PUBLICAÇÃO

Dezembro de 2019

TIRAGEM

300 exemplares

PAGINAÇÃO

E REVISÃO (PORTUGUÊS)
Margarida Baldaia

IMPRESSÃO

Papelmunde | V. N. Famalicão



Esta é uma publicação de acesso aberto,
distribuída sob uma Licença Internacional
Creative Commons Atribuição 4.0
(CC BY 4.0).



CÁTEDRA
ALBERTO
BENVENISTE



Í N D I C E

- 7 Introdução
NUNZIATELLA ALESSANDRINI | MARIAGRAZIA RUSSO | GAETANO SABATINI
- 11 Entre o porto e a Sé. A presença italiana em Lisboa (séculos XIII-XV)
MÁRIO FARELO
- 33 De porto em porto entre Itália e Portugal: a longa viagem dos livros do bispo D. João Galvão em 1462
ANA CLARINDA CARDOSO
- 51 Os italianos e o porto de Lisboa nos séculos XV e XVI
MARIAGRAZIA RUSSO
- 69 As relações entre os portos portugueses e as cidades italianas nos séculos XV e XVI. O Mediterrâneo na construção do sistema atlântico
AMÂNDIO J. M. BARROS
- 93 Lisboa nos alvares da modernidade. Testemunhos de majólica italiana no quotidiano do século XVI: o caso da Ribeira Velha
CLÁUDIA RODRIGUES MANSO | ANA CATARINA GARCIA
- 105 La compagnia Guadagni di Firenze e i suoi intermediari nel porto di Lisbona alla fine del secolo XVI (1587-1591)
MADDALENA CULTRERA
- 131 I porti di Lisbona e Livorno: mercanti, merci e “gentilezze diverse” (secolo XVI). Alcune considerazioni
NUNZIATELLA ALESSANDRINI
- 145 Encenações talássicas e a imagem de poder das dinastias de Avis e Sabóia nos portos de Lisboa e Villefranche-sur-Mer por ocasião do casamento da Infanta D. Beatriz (1521)
CARLA ALFERES PINTO
- 159 *Quién tiene esclavo tiene oro*: prezzo e valore degli schiavi a Napoli alla fine del XVI secolo
FABRIZIO FILIOLI URANIO

Introdução

Chi fa questo camino è ben navigato, assim escrevia Filippo Sassetti de Cochim em Janeiro de 1584 ao amigo Pietro Spina em Florença. O *camino* indicava o percurso que desde Lisboa, depois de uma viagem perigosa e complexa, o teria levado a Goa e desde aqui até Cochim. O sentido dessa citação aplica-se, por um lado, ao ‘percurso’ dos ciclos de conferências luso-italianas, já no seu sexto volume – que se tem revelado rico de investigações inovadoras e de novas pistas de trabalho que aqui se reúnem; e, por outro, ao objectivo do presente volume que pretende investigar o *camino* da cultura, da dinâmica e do quotidiano que tornava os portos italianos e portugueses sítios de interacção de diferentes ambientes e interesses, bem como de troca de conhecimento em todas as suas vertentes.

Portos estratégicos no Mediterrâneo e no Atlântico, os portos italianos e portugueses apresentam-se como lugares dinâmicos e com uma pujante vida própria enquanto centros de pessoas e mercadorias provenientes das mais variadas partes do mundo.

Este volume recolhe, dessa forma, textos inéditos que se debruçam sobre a realidade portuária luso-italiana desde a época tardo-medieval até ao início da época moderna, destacando uma abordagem interdisciplinar que desvenda pormenores outrora despercebidos.

O volume, organizado por ordem cronológica, recolhe contributos de investigadores italianos e portugueses com experiência académica nos âmbitos da história económica e social, da arqueologia e da arte. No entanto, apresenta também os resultados das recentes pesquisas de jovens investigadores que, através do levantamento de fontes

* CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Portugal.
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-4340-7903>. E-mail: nunziatellaa@fcs.unl.pt.

** Università degli Studi Internazionali di Roma, Itália.
E-mail: mariagrazia.russo@unint.eu.

*** Università degli Studi Roma Tre, Itália.
E-mail: gaetano.sabatini@uniroma3.it.

documentais ainda inexploradas, deram um contributo importante para o aprofundamento desta matéria.

Mário Farelo propõe uma análise diacrónica da presença italiana em Lisboa até a segunda metade do século XV, através de uma reflexão sobre a tipologia de documentação que existe acerca deste assunto, reparando que, para os finais da Idade Média e o início da Idade Moderna, a documentação se revela particularmente ‘tipificada’. Os estudos de tipo biográficos abrem possibilidades de leitura transversal para a compreensão do ambiente cultural da época. Depois de uma abordagem de tipo metodológico e uma atenta pesquisa bibliográfica, o artigo passa, através de uma documentação pouco explorada nesse sentido, a dar uma nova leitura da presença italiana até à segunda metade do século XV.

Um estudo de caso é oferecido por Ana Clarinda Cardoso, que, numa análise circunstanciada dos registos manuscritos pisanos de Michele da Colle, por um lado, reconstrói a personalidade deste mercador da segunda metade do século XV e, por outro, destaca o percurso dos livros do bispo de Coimbra, D. João Galvão, entre Porto Pisano e Lisboa, dando-nos conta dos vários momentos do trajecto, das paragens efectuadas e das personagens envolvidas.

Outra família italiana de mercadores-banqueiros envolvida no comércio português do século XV, os Cambini de Florença, é abordada por Mariagrazia Russo, que analisa alguns documentos por ela redigidos, fornecendo uma imagem de Lisboa e dos produtos que aí circulavam. Ao mesmo tempo o artigo toma em consideração a imagem da capital portuguesa fornecida de forma eufórica e disfórica no *Ritratto e Verso*, obra do século XVI que muito circulava na Europa.

Para além do porto de Lisboa, no presente volume são considerados também os portos do Norte de Portugal nas suas relações com as cidades italianas nos séculos XIV, XV e XVI. De facto, o artigo de Amândio J. M. Barros, pondo em evidência a escassa documentação sobre o assunto, detecta uma vivaz vida comercial entre estes portos e as repúblicas italianas, em particular Génova, sublinhando a influência de Itália na construção do sistema atlântico.

Uma abordagem de tipo arqueológico é o contributo oferecido por Ana Catarina Garcia e Cláudia Rodrigues Manso, as quais apresentam um estudo sobre uma colecção encontrada durante as escavações que decorreram entre 2016 e 2017 em Lisboa, no actual Campo das Cebolas, confirmando realidades até agora referidas apenas em fontes históricas, cartográficas e iconográficas. A riqueza e o manancial de informação, que abrange uma cronologia entre o período romano e o século XX, traduziu-se em milhares de artefactos e vestígios, desde cerâmica, objectos do quotidiano, estruturas portuárias ou embarcações. Dentro do espólio arqueológico recuperado na intervenção do Campo das Cebolas, o texto considera de particular interesse o conjunto de cerâmicas classificadas como majólica, de origem italiana.

Mais uma abordagem de tipo económico é delineada por Maddalena Cultrera, que, através da análise de um dos registos da contabilidade da companhia mercantil

Guadagni, situada em Florença, reconstitui a rede de intermediários, as estratégias comerciais e os instrumentos financeiros, utilizados pela companhia para a sua actividade mercantil banqueira com a cidade de Lisboa.

Documentação inédita é também tratada por Nunziatella Alessandrini, que descreve, através dos fundos do *Archivio di Stato* de Florença, a actividade comercial no século XVI entre os portos de Lisboa e de Livorno, demonstrando em particular como esta relação foi relevante para o crescimento do porto italiano.

Uma perspectiva artística é dada por Carla Alferes Pinto, que desenha o panorama cultural no qual se insere o casamento entre D. Carlos, duque de Sabóia, e D. Beatriz, segunda filha de D. Manuel e D. Maria, em 1521. O facto de o casamento ter sido por procuração implicou que se concretizasse em duas etapas: Lisboa e Nice, ambas cidades portuárias. No caso de Lisboa, este casamento, como descreve a autora, configurou um momento específico de comemorações que obrigou à construção de estruturas urbanas de carácter efémero, mas que evocaram uma relação estreita entre a cidade e a água.

Finalmente, o artigo de Fabrizio Filioli Uranio toma em consideração o processo de formação das identidades dos escravos das galés de Nápoles num período em que Portugal fazia parte da assim chamada 'monarquia dual'. Nessa altura Nápoles constituía um dos principais mercados da escravidão da monarquia filipina no interior do Mediterrâneo.

Economia, sociedade, arte e arqueologia constituem os âmbitos científicos abordados neste volume, atravessando as cidades portuárias portuguesas nas suas relações com as suas congéneres italianas. Perfis biográficos, descrições de famílias e imagens de cidades caracterizam os artigos aqui apresentados, oferecendo uma panorâmica social e cultural de Portugal e das realidades mediterrâneas ao longo de três séculos, desvelando aspectos até agora desconhecidos, analisando documentação principalmente inédita e abrindo pistas para novas investigações. Lisboa, enquanto ponto focal de um sistema económico e social entre Mediterrâneo e Atlântico, faz com que também os portos italianos se tornem placa giratória de uma circulação global em que, não apenas as fronteiras políticas e geográficas, mas também as barreiras comerciais, linguísticas e mentais são ultrapassadas.

MÁRIO FARELO*

Entre o porto e a Sé. A presença italiana em Lisboa (séculos XIII-XV)

Conhecem-se hoje os contornos sociológicos e as biografias dos membros mais proeminentes das comunidades de diversas cidades-estado italianas radicadas em Lisboa, nomeadamente a partir dos meados do século XV. Trabalhos antigos e recentes têm permitido consolidar a ideia de que estas eram constituídas por indivíduos ligados ao comércio de grosso trato e à banca, muitos dos quais mobilizavam as suas redes de solidariedades para rentabilizar os seus negócios, frequentemente em associação com uma Coroa portuguesa proficuamente envolvida num processo expansionista resultante das «Descobertas» (Guidi Bruscoli 2015, 131-133; Alessandrini n.d.)¹.

A historiografia tem vindo ao longo do tempo a traçar um perfil da comunidade que tende a valorizar elementos de homogeneidade, nomeadamente a cronologia do seu desenvolvimento – a partir dos finais do século XV – e as ocupações dos seus membros, reconhecidos geralmente como mercadores ou mesteiros. Nessa perspectiva, os elementos associados ao enraizamento destes membros na cidade resultam subalternizados, portanto dificilmente tem sido possível ultrapassar os limites heurísticos colocados ao estudo da presença de tais comunidades em Lisboa. Com efeito, os especialistas que têm estudado a questão tiveram e têm de lidar com a falta de arquivos privados dos membros da comunidade (Alessandrini 2012)², aliada ao carácter tardio da documentação custodiada pelo arquivo da comunidade, sediado na igreja de Nossa Senhora do Loreto (Alessandrini 2003 e 2018; Alessandrini e de Cavi 2014).

* IEM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Portugal.
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-2905-6564>. E-mail: mario.farelo@fcs.unl.pt.

1 Nestes trabalhos encontram-se abordagens historiográficas que permitem recuperar a bibliografia sobre o tema, de modo a não sobrecarregar o aparato crítico do texto.

2 Este trabalho constitui um bom exemplo das potencialidades deste tipo de documentação para o estudo biográfico de um ou mais membros da comunidade.

De igual modo, se a investigação é afectada pela parcimónia documental, também esta é modelada – para não dizer condicionada – pelos acervos passíveis de serem mobilizados para o efeito. E, neste particular, deve constatar-se o recurso a uma documentação bastante tipificada. Da parte portuguesa, os diplomas produzidos ou custodiados pela Coroa são maioritariamente cartas régias de privilégios, de mandados e de quitações, ao passo que a documentação estrangeira remete essencialmente para fontes financeiras produzida pelos membros das próprias companhias, como os Cambini e os Da Colle, para mencionar somente aquelas que deixaram mais vestígios documentais (Denucé 1909; Rau 1984; Trindade 1980; Berti 1994; Sequeira 2015, 2015a, 2016 e 2018; Soldani 2014, 58; Cardoso 2016).

Assim, o recurso a uma e a outra tem originado uma investigação em que a diacronia se operacionaliza em função do estudo dos indivíduos e das suas clientelas, nomeadamente daqueles que beneficiaram de uma importante visibilidade documental ou que mantiveram uma grande actividade no reino, como Bartolomeu Marchionni (Rau 1974; Guidi Bruscoli 2013 e 2014) ou Luca Giraldi (Rau 1965; Pereira 1982; Alessandrini 2011). Tais trabalhos têm o mérito de apresentar e contextualizar as respectivas biografias – integrando por vezes informações inéditas –, como também de permitir um outro nível de compreensão da organização das actividades das companhias radicadas na praça de Lisboa e das relações que os oficiais destas últimas mantinham com a Coroa. Como sublinhou Nunziatella Alessandrini, os estudos biográficos sobre as figuras que marcaram a expansão portuguesa têm contribuído para a formação de um modelo aplicável a um grupo, algo que se poderia aplicar, com proveito, à comunidade italiana em Lisboa (Alessandrini 2011, 377).

Esta forma de apreensão do que foi a presença italiana em Lisboa tem pelo menos dois grandes efeitos. Por um lado, tende a direccionar quase instintivamente o perfil profissional dos seus membros para a actividade mercantil e comercial, subalternizando as outras actividades em que os seus membros puderam estar envolvidos. Pelo outro lado, e mais importante ainda, a preeminência da história quatrocentista da comunidade «italiana» em Lisboa tem subalternizado o período anterior. Este último é abordado pela historiografia de forma bastante rápida, geralmente como introdução ao que vem depois e alicerçado em referências de carácter biográfico, mais ou menos desenvolvidas consoante os casos e sempre sobre os mesmos indivíduos (Vivaldo Vivaldi nos finais do séc. XIII (Trindade 1980, 350-351); Manuel Pessanha na primeira metade da centúria seguinte (Fernandes 2001; Airaldi 2006; Daneri 2008; Viana 2012; Rossi Vairo 2013; entre outros) ou sobre os grupos de mercadores da Península Itálica estantes em Lisboa que adquiriram privilégios do rei D. Afonso IV nos meados do século XIV (Denucé 1909; Rau 1984; Guidi Bruscoli 2015, 127)).

A presente contribuição não tem a pretensão de modificar o sentido da investigação tal como foi acima apresentada. Nem tal seria possível, uma vez que nada permite colocar em causa a caracterização da comunidade «italiana» em Lisboa que tem sido desenvolvida pela historiografia desde o século passado e, com especial ênfase, na última

década. Este texto pretende, sim, caracterizar essa presença, através da exploração de uma documentação pouco utilizada e valorizada pelos especialistas da questão, nomeadamente com o recurso à documentação pontifícia do século XIV. Bem conhecida pelos historiadores do poder pontifício, esta é muitas das vezes ignorada pelos investigadores que se dedicam ao estudo do comércio medieval italiano, com a óbvia excepção daqueles que se ocuparam do estudo das relações financeiras do Papado na Idade Média (Renoaurd 1941; Favier 1960).

Na realidade, procurar-se-á evidenciar elementos de continuidade nessa presença “italiana” em Lisboa, não somente para perspectivar de forma mais abalizada o enraizamento dos seus membros das estruturas de poder na urbe, como também para melhor definir os matizes de uma ideia, bastante arreigada na historiografia, relativa a uma evolução cronológica da presença itálica em Lisboa aos «solavancos», com um início no final do século XIII, um período de institucionalização nos meados do século seguinte e um desenvolvimento marcado nos finais do século XV.

Antes de finais do século XIII

A presença de elementos oriundos da Península Itálica detecta-se bastante cedo na história de Lisboa, como sugere o caso daquele engenheiro de Pisa, responsável pela fabricação de uma torre de assalto utilizada na conquista da cidade em 1147 e que viria a ser ferido no decurso de uma das refregas ocorridas durante o respectivo cerco (Martins 2017, 219).

Desconhece-se o que aconteceu depois ao referido engenheiro. No entanto, o seu exemplo ilustra o que teria sido provavelmente o nível de inserção destes efectivos “italianos” na urbe: uma presença pontual, aparentemente sem solução de continuidade, justificada pelo exercício de missões de carácter político, diplomático ou financeiro, à semelhança dos agentes pontifícios que, desde o século XII, calcorream a Península Ibérica até chegarem a Portugal (Fleisch 2008). Não era, ainda, o tempo dos mercadores, uma vez que a actividade comercial da cidade se encontrava truncada pela instabilidade causada pela presença islâmica a sul do Tejo, até os inícios do século XIII e, no reino, até aos meados dessa centúria (Andrade e Miranda 2017, 334).

É possível duvidar do impacto destas presenças pontuais e circunstanciais, perceptíveis ao longo do século XII e durante a primeira metade de Duzentos, na formação e no desenvolvimento das comunidades “italianas” em Lisboa. Ainda assim, a recorrência destas relações permitiria um contacto com indivíduos preches de outras experiências e o desenvolvimento de novas solidariedades, extremamente úteis quando se colocava a necessidade de um êxodo português *in terra aliena*, como no caso dos estudantes e mestres lusitanos que demandaram a Universidade de Bolonha ao longo da centúria de Duzentos (Fleisch 2007, 70-71; Norte e Leitão 2016, 51-52). De facto, essa *peregrinatio academica* implicava, da parte dos Portugueses, não somente um conhecimento da rede universitária então embrionária na Cristandade Ocidental, mas sobretudo um conhecimento dos mecanismos comerciais estabelecidos entre Portugal e a Península

Itálica, necessário à transferência de dinheiro e à manutenção económica dos lusitanos na cidade bolonhesa (Melis 1990; Farelo 2001).

Contudo, não serão os argumentos de ordem cultural os únicos a pesar no desenvolvimento de uma nova fase das relações luso-italianas, datada *grosso modo* a partir do final do século XIII.

Os finais do século XIII e os inícios do século XIV

Este período é considerado pela historiografia como um primeiro tempo forte da presença italiana em Lisboa, uma vez que os contactos, que se pensam até aí esporádicos, de representantes apostólicos e de mercadores, fortalecem-se com a fixação *in situ* de indivíduos oriundos da Península Itálica. Considera-se que esta nova etapa é uma consequência directa da nova conjuntura propiciada pela crescente importância de Lisboa na rota atlântica que então se abriu entre o Mediterrâneo e o Atlântico, com a deslocação amiúde de barcos genoveses à Flandres e a Inglaterra a partir do final da década de 1270 e a abertura do estreito de Gibraltar à navegação cristã a partir de 1293 (Melis 1985; Muhaj 2013, 109). Refira-se que esta ideia não é aceite por todos, uma vez que subsiste a noção, em paralelo, de que a cidade de Lisboa e a própria costa portuguesa só se tornaram paragens destas rotas algumas décadas mais tarde (Andrade e Miranda 2017, 343).

Seja como for, é inegável que o final do século XIII é um período de crescimento para a cidade de Lisboa, mensurável na complexificação da sua estrutura camarária e eclesiástica, no reforço da protecção do seu espaço urbano e na crescente presença patrimonial do rei. A cidade suscita cada vez mais o interesse da Coroa (Farelo 2016). Assim, quando a cidade teve necessidade de recorrer a um empréstimo a mercadores de Lucca e de Pistoia em 1278, foi o rei D. Afonso III quem procedeu ao seu pagamento (Rau 1967, 449-450 e 1968, 14; Trindade 1980, 350; Guidi Bruscoli 2018, 65).

Mas, na verdade, o argumento mais forte para comprovar essa nova fase é a presença continuada em Lisboa do mercador genovês Vivaldo Vivaldi. O seu caso constitui geralmente o argumento para datar o início de uma presença «italiana» continuada em Lisboa e mostrar, em simultâneo, a projecção que um estrangeiro poderia então adquirir na cidade. Com efeito, detectado em Lisboa desde 1259, o pouco que sabemos do seu percurso denota uma inserção tanto ao nível régio quanto camarário: relativamente ao primeiro, usufruiu de casas régias (1270 e 1276) e foi um proeminente oficial régio, responsável pela tributação portuária da cidade em favor da Coroa (dizimeiro em 1284); por outro lado, a sua qualidade de cidadão de Lisboa (1278) ligava-o à oligarquia da cidade, tal como a sua condição de mecenas, ainda que através da sua mulher, uma das fundadoras do mosteiro de Santa Clara da cidade (Farelo 2008, 248, nota 1365 e bibliografia citada)³. Tais inserções, mais do

3 Porém, a matriz sigilar do seu selo, recentemente encontrada em Alvalade, não alude a essa ligação, mas sim à sua filiação: «S[IGIVLLUM] VIVALDI E[X] PA[N]DULFO» (leitura de António Castro Henriques, disponível em Alvalade.info).

que uma mera prova das suas solidariedades e da sua provável competência, revelam que era possível a um estrangeiro usufruir nessa altura de uma carreira pública, inserir-se nas elites da cidade e ocupar um lugar de relevo no oficialato régio na urbe.

A singularidade do caso de Vivaldo Vivaldi não permite extrapolar muito sobre o que seria então a comunidade genovesa na cidade. Ora, a contribuição de um quadro documental mais amplo permite aferir que Vivaldo não seria o único “italiano” com interesses em Lisboa. De facto, desde os meados do século XIII, o cabido da Sé olisiponense integrava como um dos seus membros o cardeal-diácono de Santo Estêvão *ad Velum Aureum* Godofredo de Alatri, o qual permaneceu como seu cónego até à sua morte em 1287 (Farelo 2004, 1:84-85; 2:222-223). O final da centúria viria a assistir à introdução capitular de dois outros clérigos procedentes, como o cardeal Godofredo, do Lácio: Benedito de Fumone, camareiro de Mateus Orsini, cardeal-diácono de Santa Maria *in Porticu*, cónego olisiponense já em 1290 e até 1297; e Mestre Bertoldo de Labro, igualmente membro do cabido da Sé de Lisboa e arcediogo de Bolonha, nesta última data (Farelo 2004, 2:166-167; Jorge *et al.* 2005, 42; Farelo 2005, 163; Billotta 2017, 333).

Uma tal origem comum e as ligações que estes ostentavam com membros do Consistório sugerem que a respectiva inserção do cabido de Lisboa se deveu sobretudo aos efeitos da gestão benéficial protagonizados por altas individualidades da Cúria, certamente um factor mais importante do que o interesse que cada um destes cónegos pudessem ter tido pela cidade lisboeta (Gomes 2001, 525, doc. 1). Sendo assim, a validade do argumento não é tanto o interesse por Lisboa que eles teriam ou não demonstrado, mas sim o facto de aí terem usufruído rendimentos provenientes dos seus benefícios eclesiásticos, uma vez que essa posse implicava necessariamente a existência e a capacidade de utilizar meios para canalizar os respectivos rendimentos até à Cúria. E, nesse sentido, o acesso destes clérigos ao cabido olisiponense não se deveria desligar do incremento da possibilidade de transferências monetárias, nomeadamente através das redes comerciais genovesas que permitiam doravante uma ligação mais cómoda entre Lisboa e a Cúria apostólica.

É quase certo que nenhum destes clérigos alguma vez colocou os pés na cidade. Contudo, dada a ligação benéficial que tinham em Portugal, estes poderiam muito bem ter servido de intermediários, da mesma forma que os portugueses moradores na Cúria ou estudantes em Bolonha, para incentivar alguns dos seus conterrâneos em direcção ao reino português, sobretudo num contexto em que se tornava mais fácil deslocar pessoas e bens entre o Mediterrâneo e o Atlântico (Caciogna 2017, 27, entre outros)⁴.

Creemos que a fundação da Universidade de Lisboa em 1288-1290 forneceu uma boa oportunidade para isso. Em abono da verdade, desconhece-se praticamente tudo sobre os seus primeiros professores durante a sua primeira permanência na cidade entre

4 Como se sabe, a instrução poderia ser um factor que ajudava, por vezes de forma decisiva, à promoção social de um indivíduo.

1290 e 1308 (Farelo 2013, 205). No entanto, se a comparação com o que se sabe nas décadas seguintes for de alguma valia, então teríamos um corpo docente da Universidade de Lisboa-Coimbra composto, até certa medida, por estrangeiros, como se depreende pela estratégia seguida por D. Afonso IV de recrutar docentes na Universidade de Orleães (Farelo 2013, 207-208). Subsistem indícios que apontam no sentido de que um dos primeiros professores do Estudo português foi um conhecido jurista bolonhês: o registo mais precoce do património régio em Lisboa, vulgarmente chamado *livro dos próprios* e redigido em 1299, menciona que uma das casas do rei, situadas justamente na mesma zona da primitiva universidade (a Pedreira), havia sido arrendada a Cervotto (“In primo habeat iby [...] cum duabus domibus in rua et in istijs stat modo o Almazem domny Regijs et in istijs morata fuij magister Cernotus”) (*Cabido da Sé* 1954, 349). Sendo este um nome verdadeiramente excepcional na onomástica medieval portuguesa, é difícil não ver neste “Cernotus” uma referência deturpada ao famoso doutor Cervotto Acúrsio, filho do famoso jurista Acúrsio e irmão do igualmente doutor em Direito Francisco Acúrsio (Ruffino 1980). Uma vez que esta referência não constitui uma prova definitiva dessa identificação, é importante aduzir os argumentos de prova. Em primeiro lugar, os dois irmãos encontravam-se em relação com portugueses que estudavam em Bolonha, como se depreende da sua identificação com as duas primeiras testemunhas do testamento de Pedro Moniz, mestre-escola de Braga e escolar em Bolonha, redigido em 1262 (Farelo 2013a, 262). Para além disso, Cervotto havia lecionado anteriormente em diversas universidades fora da península itálica. De facto, instado a ensinar no *Studium* de Pádua em 1273, aí teria permanecido até ao final do ano lectivo. Com a sua ostracização no ano seguinte e o consequente exílio, ter-se-ia dirigido para a Península Ibérica, existindo dados que o identificam como docente na universidade de Salamanca por volta de 1275 (Rucquoi 1998, 252; Soetermeer 1985, 759-761 [grafado “Carnoto” no documento em questão]). Restabelecido nos seus direitos de cidadão pelas respectivas autoridades municipais, teria voltado dois anos depois a Bolonha. Contudo, poucos anos mais tarde, foi de novo banido, após uma sentença de morte e o confisco dos seus bens, pelo que se deve colocar nessa altura a sua passagem pelo *Studium* de Orleães (Soetermeer 1985, 761). A historiografia data habitualmente a sua morte de 1287, pelo facto de um documento do ano seguinte declarar que a casa onde vivia se encontrava em ruínas. Essa questão encontra-se hoje ultrapassada, uma vez que ele vivia ainda em 1293, quando as autoridades municipais de Bolonha se mobilizaram para conseguir o seu regresso à cidade e a sua integração na respectiva universidade (Ruffino 1980; Soetermeer 1985, 761). Segundo esta linha cronológica, as referências documentais que lhe são feitas em 1288 e 1293 consolidam a ideia de uma ausência de Bolonha durante esse período, o que reforça o argumento da sua presença em Lisboa como um dos primeiros docentes da respectiva universidade, em plena sintonia aliás com o percurso de outros «juristas italianos dos séculos XIII e XIV que, por necessidade, tornaram-se professores ambulantes» (Soetermeer 1985a, 80).

Ao mesmo tempo que diversos juristas bolonheses como Cervotto se dispersavam pela Cristandade ocidental, alguns mercadores genoveses colocaram-se ao serviço das monarquias ocidentais, com o propósito de desenvolver as respectivas marinhas. Assim aconteceu com Benedetto Zaccaria, que se tornou comandante da armada castelhana em 1285-1286 e 1292-1294, antes de rumar a França, uma lógica igualmente plasmada na chamada de Manuel Pessagno (Pessanha) ao reino de Portugal em 1317, para dirigir a modernização de uma marinha portuguesa que pretendia lutar contra os muçulmanos no estreito de Gibraltar (nota 9 e Duarte 2005).

De facto, este indivíduo reunia em si um conjunto importante de predicados: não somente tinha um irmão, Antonio Pessagno, que se encontrava então ao serviço do rei inglês, como ele e os seus irmãos participavam activamente no circuito comercial Inglaterra-Península Ibérica-Génova, desde pelo menos o início do século (Avery 2007, 108; Doehaerd 1941, 994-996, n.º 1682). Sendo este um caso referido por praticamente todos os autores que se debruçaram sobre a questão da presença italiana em Lisboa, já porém poucos foram aqueles que procuraram demonstrar, nos seus diferentes matizes, as razões pelas quais esta inserção genovesa era peculiar no quadro da cidade e do próprio reino. É admitido que esta inserção tinha uma vertente técnica para além daquela comercial, o que desde logo justificava que o almirante mantivesse junto de si vinte mareantes genoveses. Um elemento menos explorado é o de que esta nomeação viabilizou a introdução de um novo *player* na cidade, com capacidade jurisdicional. De facto, a fixação dos Pessanhas permitiu uma "redefinição" da comunidade genovesa (para não dizer "italiana") na cidade de Lisboa em condições favoráveis: uma localização privilegiada na Pedreira (forçando assim a realocização dos judeus que aí viviam) e a aquisição de um conjunto importante de prerrogativas jurisdicionais, das quais se destaca o coutamento desse espaço (Farelo 2008, 121-122)⁵. Para além destes dois elementos, a doação ao almirante de 1317 constitui igualmente o primeiro passo de um processo de promoção nobiliárquica, que viria a permitir a conservação do almirantado na família Pessanha até os meados do século XV. De uma certa forma, os Pessagnos tornaram-se os "chefes de proa" desta comunidade e ajudaram à fixação de outras, como a comunidade alemã, que mantinha a seu serviço e para quem o próprio Manuel Pessagno ordenou a construção de um hospital, em casas situadas na Pedreira (Fontes 2012, 243).

Lida desta forma, a presença destes alemães seria sobretudo motivada pelos seus conhecimentos técnicos, uma razão igualmente apontada para a entrada na cidade dos Prazentinos (originários de Piacenza), chegados a Lisboa durante a década de 1330 com o propósito de responder às necessidades de especialistas na construção e reparação navais (TT, *Chancelaria de D. Fernando*, liv. 1, fl. 86v [doc. de 1371]).

5 A isenção da jurisdição régia ou camarária que decorreu dessa acção não deixou aliás de suscitar um conjunto de confrontos ao longo do período tardo-medieval com o concelho.

Esse maior enraizamento de “italianos” em Lisboa a partir do início do século XIV espelhou-se igualmente numa nova inserção de clérigos no Cabido da Sé de Lisboa, possibilitando a diversificação funcional da comunidade “italiana” da urbe. Ao contrário do período anterior, os cónegos que agora adquiriam estalas capitulares decidiam usufruir *in loco* dos seus benefícios. No caso de Pedro de Fumone, sabe-se que chegou a Portugal em 1309-1310, juntamente com o bispo de Lisboa, D. João Martins de Soalhães. Permaneceu em Lisboa cerca de vinte anos, durante os quais exerceu uma actividade importante no seio da administração episcopal como vigário-geral. Teve descendência, uma vez que de uma sua filha nasceu um futuro médico de D. Fernando e prior de S. Vicente de Fora. O caso de Tiago de Filiis de Colonna (D. Jacobo) é igualmente significativo. Membro de uma das mais importantes famílias romanas medievais, preferiu tentar a sua sorte em Lisboa, ainda que mantendo as suas ligações romanas, quanto mais não fosse através do usufruto de um canonicato na basílica de Santa Maria Maior (Farelo 2004, 1:85, 1:104, 2:241-244, 2:334-344).

Pese embora a existência de uma comunidade “italiana” formada por membros com inserções funcionais distintas, pouco ou nada se sabe das suas vivências, das suas interligações ou dos conflitos que mantinham. Eram indivíduos certamente reconhecidos pela sua extracção exogénea, ligados à mercancia ou à Igreja, mas que se mantinham ainda alheados das elites camarárias e do funcionalismo régio na urbe (Farelo 2008, 139, 732-756).

Os meados do século XIV

As décadas centrais do século XIV não parecem trazer nada de novo em termos de novas inserções funcionais na cidade. Permanece a pouca representatividade de clérigos “italianos” no cabido catedralício, da mesma forma que a oligarquia camarária continua blindada à inserção de estrangeiros nas suas fileiras. No entanto, este período é caracterizado por uma evolução importante na percepção jurídica e jurisdicional de algumas destas comunidades, através do seu reconhecimento formal. Em termos concretos, trata-se de concessões, bastantes conhecidas, de um conjunto de privilégios outorgados pela Coroa portuguesa a indivíduos específicos (ao prazentino Albertim Moncassola em 1341; a um conjunto de mercadores lombardos em 1344), a uma companhia específica (os Bardi florentinos em 1338) ou a toda uma comunidade (os prazentinos em 1341) (Verlinden 1957; Trindade 1980, 354-355; Muhaj 2013, 115; Guidi Bruscoli 2018, 66).

O intuito destes privilégios era claro: atrair mercadores individuais e companhias como os Bardi de Florença e os lombardos Bussão, concedendo-lhes um quadro favorável do ponto de vista económico, com a livre circulação das suas mercadorias, e sobretudo do ponto de vista jurídico-jurisdicional, com a concessão de um estatuto privilegiado aos seus membros, através da sua protecção e do estabelecimento de justiça “própria” pela atribuição de um cônsul responsável pelo dirimir dos processos que os envolveriam (Farelo 2016, notas 75-76).

O estabelecimento desta moldura jurisdicional bastante favorável deve ser lido à luz das relações entre mercadores “italianos” e a cidade, mas também da vontade régia em incentivar o papel de Lisboa como empório comercial. Desse ponto de vista, D. Afonso IV foi lesto em aproveitar a conjuntura da Guerra dos Cem Anos e o conseqüente fecho de mercados. Vários autores, como Adrian Muhaj, chamaram a atenção para a sincronia cronológica da concessão destes privilégios com o início da instabilidade entre a França e a Inglaterra, pelo que a insegurança das rotas terrestres até então seguidas para chegar ao Norte europeu propiciou uma cada vez maior utilização da rota mediterrânico-atlântica por parte dos mercadores mediterrâneos, nomeadamente dos Genoveses (Muhaj 2013, 109-10, 112, 117).

A escassez de informação não permite detalhar a operacionalização destes privilégios, uma vez que pouco ou nada transparece da documentação conservada pelas companhias italianas ou pela Coroa portuguesa à época. Ainda assim, a forma como foram efectuadas na altura as transferências financeiras entre o reino de Portugal e a Cúria apostólica pode constituir um bom ponto de observação, dado que os agentes eclesiásticos portugueses e pontifícios não deixaram de utilizar os Genoveses para fazer chegar a Avinhão os rendimentos devidos pelo clero português à Câmara apostólica. Assim aconteceu, por exemplo, cerca de 1349, quando o papa ordenou ao colector apostólico em Portugal que transmitisse três mil florins através dos cidadãos de Génova Roberto Barattieri, Marcolino de Guizolfi e Babilano Vento (Deprez e Mollat 1960-1961, n.º 1980).

A instabilidade sentida na Península Itálica pela guerra entre Génova e Veneza entre 1350 e 1355 ditou o interregno na utilização deste circuito genovês para a transferência das espécies monetárias com destino a Avinhão, como aliás da actividade comercial envolvendo as duas potências (Muhaj 2013, 117). Certamente por inspiração do bispo de Lisboa, Teobaldo de Castillon, originário da Aquitânia e bom conhecedor das redes comerciais francesas, os fundos portugueses passaram a ser enviados nos anos seguintes pela mediação de mercadores aquitanos ou do *Midi* francês, através de duas rotas atlânticas: Portugal-La Rochelle-Cúria ou Portugal-Flandres-Cúria, no âmbito de uma prática a seu tempo devidamente esclarecida por Yves Renoaurd (Renoaurd 1941, 241-242 e 1949).

Com o final da guerra entre Génova e Veneza em 1355, ter-se-iam criado as condições para a normalização da circulação mercantil no Mediterrâneo ocidental. Como no reinado anterior, o novo monarca, D. Pedro, deu um sinal às comunidades de mercadores estrangeiros estantes em Lisboa e, por cartas datadas de 1357, confirmou os privilégios dos mercadores prazentinos, milaneses, genoveses e corsos (Marques 1944, 105-106, 116-117). Serão estas quatro comunidades aquelas que, cinco anos mais tarde, mantinham o direito de escolherem entre si o responsável pelo carregamento do haver-de-peso das respectivas naus (Marques 1984, 352-353; Trindade 1980, 349).

Com o restabelecimento da situação, também as autoridades apostólicas reabilitaram a mediação das companhias “italianas”. Assim, em 1358, a transferência de dinheiro

passou por “certos mercadores” de Florença estabelecidos em Sevilha e Lisboa e, no ano seguinte, por mercadores genoveses estabelecidos em Montpellier, Otolinus Brunengui, e por Giorgio Lescari (Renouard 1941, 244; Williman e Corsano 2014, 160-161). A partir do início da década seguinte, estas transferências fizeram-se através de genoveses. Talvez para mitigar os riscos, os câmbios efectuados pelo colector apostólico em Portugal entre 1360 e 1364 foram sempre acordados com diferentes mercadores genoveses (e um florentino) estantes em Lisboa. No primeiro destes anos, foram enviados mil florins através de *Imperali de Saumonis* e entregues por Galeazzo Grillo, outro mercador genovês que habitava então a Cúria (Hoberg 1955, 309-310).

Em Setembro do ano seguinte, já com o comissário apostólico João Garrige no terreno, foi realizada uma nova transferência, desta feita com o florentino Nicolau Sassetti, então morador em Lisboa, e com os seus sócios, no valor de 2370 florins, recebidos na Cúria por Zenobius Martini de Florença (Hoberg 1955, 359; Renouard 1941, 245). Para além de Lisboa, Nicolau Sassetti foi activo em Montpellier e em Barcelona, tendo um dos seus descendentes mantido na sua posse a respectiva carta de câmbio, emitida em Lisboa a 21 de Novembro, em favor de Chiaro del Rosso e sua companhia em Avinhão (Marcucci 1855, XXX-XXXI; Bruscoli 2018, 66).

Quatro meses mais tarde, a escolha do colector voltou a recair sobre dois mercadores genoveses, Arginozzo di Gualtieri e Lanfranco Parmesina, sendo o seu receptor Guglielmo Finamore, conterrâneo dos anteriores e então morador em Avinhão (Renoard 1941, 245). A escolha dos genoveses continuou no ano seguinte com o envio de seis mil florins dos proventos da Câmara Apostólica através de Marco de Cattaneo, mercador em Lisboa, com destino ao seu irmão João de Cattaneo, doutor em Leis e advogado na Cúria, e a Acelmu de Creilis, mercador de Génova, ambos vivendo na Cúria (Archivio Segreto Vaticano, *Registra Avenionensia* 247, fl. 212).

Este último envio parece ter constituído o fim de um ciclo. A partir dessa altura, a instabilidade causada pela guerra civil castelhana entre D. Pedro, o Cruel, e o seu irmão Henrique de Trastâmara trouxe uma nova perturbação aos circuitos comerciais ibéricos. Um dos efeitos foi o aumento do protecçãoismo face aos interesses dos mercados portugueses. Nessa perspectiva, o mesmo rei que havia confirmado os privilégios de algumas das comunidades estrangeiras em Lisboa em 1357, ordenou oito anos mais tarde que prazentinos, genoveses, lombardos e milaneses não mais pudessem comprar mercadorias para revender no reino (Arquivo Municipal de Lisboa, *Livro II de D. Dinis, D. Afonso IV e D. Pedro I*, n.º 3; Martins e Loureiro 2016, 140, n.º 59). Acrescendo a esta situação a insegurança dos caminhos causada pela guerra e pelo banditismo, assistiu-se então a um natural êxodo dos mercadores estrangeiros da Península Ibérica. O testemunho do colector apostólico Bertrand du Mazel, que estanciou em Portugal entre 1368 e 1371, é revelador desse quadro nefasto para a circulação de pessoas e bens. Este informa as autoridades camerais, em 1369, que nenhum mercador se aventurava a vir ao reino devido à guerra que havia começado entre Portugal e Castela. De igual modo, observa o

mesmo que muitos mercadores portugueses pretendiam então fugir do reino, pelo que os câmbios solicitados haviam aumentado de 3 por 1 para 4,5 por 1 (Farelo 2018, 548).

Para além desta situação, o pobre colector tinha ainda um outro problema a resolver. Com efeito, a Câmara Apostólica ordenara a todos os seus oficiais, nesse mesmo ano de 1369, que todos os pagamentos efectuados à mesma fossem efectuados através dos agentes da companhia florentina dos *Alberti Antichi*. Como essa companhia não tinha filial em Lisboa, Bertrando foi obrigado a contratar um dos genoveses que ainda se encontravam em Lisboa. Com Caulico Doria, certamente um membro da companhia do mesmo nome que então se encontrava na cidade, mudou por duas vezes, em Outubro de 1368 e Janeiro de 1370 (Farelo 2018, 548-549).

Como seria de esperar, D. Fernando procurou reforçar os laços comerciais anteriormente estabelecidos, sobretudo agora que o contexto das guerras fernandinas entre Portugal e Castela não pressupunha um incremento de tais relações. Em concreto, conhece-se o estreitar das relações com a república de Génova, por via de um tratado assinado em 1370, pelo qual a Coroa portuguesa garantia a protecção dos interesses genoveses em Portugal, confirmando quicá a preponderância da comunidade genovesa na cidade (Peragallo 1980). Era assumida, da parte régia, uma verdadeira estratégia de concentração de mercadores estrangeiros em Lisboa. Esta última ganhou um importante incremento com a promulgação de uma lei, datada de 1375, pela qual a cidade de Lisboa se tornava o local obrigatório para a compra e venda das mercadorias trazidas e levadas pelos mercadores estrangeiros (com a excepção de figos, sal e vinho) (Andrade e Miranda 2017, 341; Martins e Loureiro 2016, 244, n.º 129)⁶.

Do final do século XIV aos meados do século XV

A nova dinastia instituída com o rei D. João I, em 1385, reconheceu a importância dos mercadores estrangeiros em Lisboa. E mesmo se o monarca teve, a espaços, de contentar os desejos de um grupo mercantil lusitano que via nos seus homólogos estrangeiros uma fonte de competição, parece claro que uma das estratégias régias passou, desde cedo, pela atracção da actividade comercial através da concessão de privilégios a comunidades de mercadores oriundos – necessariamente – de terras sob a obediência do papa de Roma, como era o caso das cidades-estado italianas. Privilégios foram concedidos à república de Veneza para que as suas galés pudessem entrar em Lisboa, da mesma forma que o rei liberalizou a actividade comercial em 1386, ordenando às autoridades municipais da cidade que não colocassem embargo aos mercadores que viessem a Lisboa para comprar e carregar mercadorias (Martins 2011, 73, n.º 17). Três anos mais tarde, foi a vez do embaixador genovês Ambrogli de Manni da República agradecer ao rei a defesa dos interesses dos seus membros na cidade (Muhaj 2013, 118).

6 Promulgada em 1375, esta lei foi objecto de confirmações em 1390, 1395, no final do reinado de D. João I (1430-1433) e em 1466. Nas cortes de 1385 falou-se igualmente desse assunto.

Trata-se de uma conjuntura benéfica que alguns se encontraram em boa posição para explorar. Os bons contactos de alguns deles – como os genoveses João de Palma, Frederico Cancelmo e Benedito Leocardio – justificam a sua utilização como agentes de D. João I em compras efectuadas em Bruges (Trindade 1980, 352). De igual modo, os serviços destes mercadores-banqueiros passam a ser requisitados pelos portugueses que se encontravam ou se deslocavam à Península Itálica; desde logo os estudantes, que encontraram nos diversos mercadores de Florença, nomeadamente no genovês João de Palma e nos Medici florentinos, os intermediários para a transferência dos fundos de que precisavam (Costa 1978, 545; Melis 1990a). E não será impossível que, durante a década de 1380, a escolha de mercadores de Piacenza, de Lucca, de Florença e de Génova para pagar na Cúria apostólica as taxas pelo acesso de alguns clérigos portugueses aos seus benefícios se devesse aos conhecimentos de que dispunham estes “italianos” radicados em Lisboa (Costa 1978, 463, 486, 488-489, 515).

Não tardaria muito que essas comunidades consolidassem a sua projecção na cidade, nomeadamente através da sua introdução nos circuitos comerciais locais e nas licitações de arrendamentos de direitos, como se ilustra pelas rendas do arcebispo lisiponense. Segundo uma queixa do Município, datada de 1401, os prazentinos, genoveses, ingleses, flamengos e outros estrangeiros de Lisboa tinham tomado conta do arrendamento dos direitos sobre o vinho, o azeite e o trigo pertencentes ao arcebispo da cidade, apesar de estes não serem vizinhos de Lisboa e de não contribuírem para “encargos da guerra e do reino”, ou seja, para o bem comum da cidade e do reino (Martins 2011, 153, n.º 78; Alessandrini 2015-2016, 124).

Em virtude desta nova capacidade de intervenção, não é de admirar que se tivesse assistido, durante a última década do século XIV, a um cercear da capacidade de intervenção desta comunidade: proibição de compra e venda de produtos fora de Lisboa (1390), interdição a genoveses e prazentinos de vender panos a retalho e de diversificar as compras, que então se tinham estendido ao mel, à cera e ao haver-de-peso (1391), bem como de pendurar panos verdes à porta das suas lojas, apesar dos apelos feitos pelos procuradores da comunidade prazentina (1395) (Martins 2011, 88-9, n.º 32; Martins e Loureiro 2016, 281-282, n.º 162 e 290, n.º 166; Dias 2005, 144-146). Percebe-se que a situação é então extremamente tensa entre estes mercadores estrangeiros e os lisboetas. Alguns mercadores estrangeiros tinham obtido carta de vizinhança do rei – muitos a rogo da rainha “e de outros”, segundo o documento –, pelo que beneficiavam das isenções concedidas por essas cartas, embora sem prestar os devidos serviços inerentes ao estatuto de vizinho de Lisboa (Martins 2011, 138-139, n.º 66; Martins e Loureiro 2016, 315-6, n.º 202, entre outros). Ainda que o rei tivesse procurado reverter a excepção, é certo que a conflitualidade não terá cessado e, perante a possibilidade de um qualquer êxodo, o rei foi obrigado a emitir um novo documento de protecção dos referidos mercadores prazentinos, genoveses e de outras nações estantes em Lisboa (Martins 2011, 108-110, n.º 66; Martins e Loureiro 2016, 316, n.º 203).

O que este episódio das cartas de vizinhança mostra é que os membros destas comunidades procuraram retirar benefícios económicos de um maior enraizamento em Lisboa, uma vez que o usufruto deste direito pressupunha a permanência na cidade (Farelo 2008, 212-217). Mas este caso denota igualmente uma capacidade de intervenção na urbe derivada de um estreitamento das relações com a Coroa, nomeadamente da comunidade prazentina: uma das suas famílias é nobilitada em 1399 e insinua-se no cabido olisiponense (Perestrellos); um dos seus membros foi um dos primeiros tesoureiros de D. João I (Persifal), o qual residiu, como alguns dos seus conterrâneos, na zona mais nobre da cidade, a Rua Nova, em casas pertencentes à Coroa (Trindade 1980, 356; Alessandrini 2012, 83; Muhaj 2013, 119-120, sobre a presença prazentina em Portugal na segunda metade do século XIV).

Face a este cenário, e com a consolidação da rota comercial entre o Norte e o Sul da Cristandade ocidental, a cidade de Lisboa adquire preponderância. Presta-se uma renovada atenção às suas potencialidades enquanto placa giratória entre a Península Italiana e o Mar do Norte, da mesma forma que Lisboa se torna simultaneamente um ponto de aprovisionamento importante para os couros e a grã necessários para o trabalho das manufacturas de Florença e de Pisa e um centro de consumo e de distribuição de panos e outros artigos de luxo italianos (Sequeira 2015, 47-48). Compreende-se assim que as primeiras duas décadas de Quatrocentos tenham assistido à presença em Lisboa de agentes de importantes companhias, e que as próprias cidades-estados italianas se tenham tornado sensíveis à nova importância da praça de Lisboa (Canestrini 1849, 99; Costa 1990, 505-506; Trindade 1980, 354; Soldani 2014, 50-51; Guidi Bruscoli 2018, 67). É verdade que os Alberti rejeitaram ainda em 1399 a possibilidade de criação de uma filial em Lisboa, mas as décadas seguintes assistiram à vinda de importantes companhias: os Marabotto, que tinham negócios com estudantes portugueses em Bolonha desde 1404, chegam nos anos 1420; os Lomelini, que tinham negócios com o rei em 1398, identificam-se na cidade em 1424; os Cambini, detectados em Lisboa desde 1414, encontram-se representados a partir de 1423 com Bartolomeu Ser Vanni (Melis 1990, 1-4; Rau 1968a, 68-69; Tognetti 1999, 27; TT, *Chancelaria de D. João I*, liv. 5, fl. 105v).

Estas companhias vão concentrar nas décadas seguintes as actividades comerciais e financeiras que eram até então geridas pelas suas antecessoras (Melis 1990, 3-10; Black 2007, 72; Guidi Bruscoli 2018, 70), insinuando-se em “novas áreas de negócio”, como os mercados internos (com a associação a mercadores judeus) (Tavares 2012), o abastecimento de trigo à praça de Ceuta (Trindade 1980, 352), as transferências de numerário para a Cúria Romana (Tognetti 1999, 141 e 199), a importação para Portugal de produtos de luxo como livros e óculos (Ilardi 2007, 125-128) ou a exploração de diversos monopólios: do coral (outorgado em 1443 por cinco anos a Bartolomeu di Ser Vanni), do açúcar (partilhado em 1456 entre João Guidetti, Marco Lomelini e Domenico Scotto), da cortiça (partilhado em 1456 entre Maarten Lem e Marco Lomellini durante dez anos), do alúmen (partilhado em 1460 entre Giovanni Guidetti, Giovanni Morosini e Lorenzo

Berardi e concedido em 1469 a Giovanni da Colle durante dez anos) e do ouro da adição (outorgado a Lourenço Florentino, provavelmente o mesmo Lorenzo Berardi) (Melis 1990, 12-13; Trindade 1980, 353; Guidi Bruscoli 2015, 129-130 e 2018, 68-70 e bibliografia citada). Sergio Tognetti resume bem a abrangência de uma dessas companhias em Lisboa, no caso vertente os Cambini, “um dos principais, senão mesmo o principal banco italiano [em Lisboa], de referência para eclesiásticos, diplomáticas e estudantes universitários provenientes de Portugal” (Tognetti 1999, 142).

Através dos serviços que prestavam às elites do reino, os representantes destas companhias dispunham agora de uma maior capacidade em obter privilégios do rei, nomeadamente em termos de cartas de segurança – que lhes permitiam geralmente permanecer em Lisboa, circular livremente pelo reino português com as suas mercadorias durante três anos e não responder por dívidas dos seus conterrâneos (Andrade e Miranda 2017, 345) – e de integração no respectivo oficialato concelhio (Martins e Loureiro 2016, 447, n.º 320), ao qual pertencia o conhecido mercador Tropol de Vivaldi, designado como um dos vereadores da cidade em 1469 (Arquivo Municipal de Lisboa, *Livro 1.º de Escrituras de Emprazamentos*, fl. 152).

A segunda metade do século XV

Os meados da centúria foram anos de uma autêntica competição entre as companhias já radicadas em Lisboa, como os Cambini e os Lomelini, e aquelas que agora chegavam, como os Da Colle (Tognetti 1999, 134 e 179; Berti 1994). A cidade tornou-se o centro estratégico para controlar o comércio atlântico (lã, couro irlandês, grã [*kermes vermilio*], escravos, ouro e açúcar) (Tognetti 2002, 364-367, 372), pelo que é lógico que esta tenha sido incluída como escala da carreira das galés florentinas entre o Mediterrâneo e o Norte europeu (Canestrini 1846, 102). Ao nível da vivência urbana, os Venezianos obtiveram então o almejado consulado (Trindade 1980, 354; Muhaj 2013, 120-121), enquanto algumas figuras importantes foram agraciadas com cartas régias de legitimação, naturalização ou vizinhança (na falta de um estudo específico e abrangente sobre o tema, veja-se Guidi Bruscoli 2013, 41 e Pinto 2017, 125-127); têm prole nascida em Lisboa e habitaram espaços nobres da cidade, como são os casos da Rua Nova ou da freguesia da Sé (Alessandrini e Flor 2013, 111, 116; Guidi Bruscoli 2018, 73-76). Obviamente, esta preeminência gera anticorpos, pelo que se compreende que o assunto dos atentados feitos à economia do reino por florentinos e genoveses tivesse sido pontualmente reavivada em Cortes, como em 1459, 1472-1473 e 1481-1482 (Guidi Bruscoli 2018, 69-70; Muhaj 2013, 118)⁷.

O final da década de 1470 pareceu marcar o início de um novo período. A entrada maciça de produtos de África e das ilhas atlânticas, o crescimento da comunidade e o aumento da concorrência puseram à prova as companhias que, como os Cambini e os

7 Veja-se igualmente os agravos da Câmara do Porto em 1448 à prática de um genovês que açambarcava os couros na comarca de Entre Douro e Minho.

Da Colle, assentaram a sua actividade nas trocas tradicionais e no crédito bancário às elites políticas e eclesiásticas, cada vez mais excendentárias quando comparadas com os fundos enviados a Lisboa. A abertura do caminho marítimo para a Índia e o estabelecimento de uma carreira regular de navios impulsionaram “o comércio e reforçaram a vinda de estrangeiros desejosos de participar nos lucros” (Alessandrini 2013, 106), permitindo o enriquecimento daqueles que haviam apostado nesse negócio, do qual os arquétipos permanecem o cremonense João Francisco Affaiati (Alessandrini 2014) e, sobretudo, o florentino Bartolomeu Marchionni, que se assumiu na viragem do século como um dos mais importantes mercadores em Portugal e um dos mais privilegiados mercadores italianos da praça olisiponense (Alessandrini e Flor 2013, 110; Guidi Bruscoli 2013, 41-42).

Constituída por mercadores, mas também por clérigos e artistas (Afonso e Monteiro 2006), o prosseguimento do estudo da comunidade “italiana” radicada em Lisboa no período medieval poderá trazer perspectivas interessantes para a história económica e financeira, sobretudo no que respeita às relações orgânicas dentro das companhias e ao lugar ocupado pela praça olisiponense no trato com as respectivas sucursais do Norte atlântico e com o Mediterrâneo. Em paralelo com o ainda necessário arrolamento casuístico, é importante promover a elaboração de sínteses em que se procurem enquadrar, não somente a presença italiana em Portugal, mas sobretudo a presença lusitana nas histórias das próprias repúblicas italianas e suas companhias, dados os múltiplos pontos de contacto entre ambas.

O tema tem igualmente uma palavra a dizer para o esclarecimento da própria história portuguesa, uma vez que muitos dos percursos dos membros destas comunidades se entrecruzam com a Coroa e atestam um crescente enraizamento na cidade. Dessa forma, estudar a presença italiana em Lisboa no período medieval é contribuir simultaneamente para o estudo da sociologia das oligarquias olisiponenses e para o esclarecimento dos mecanismos clientelares em que se apoia também o desenvolvimento da Coroa portuguesa e a sua crescente afirmação na cena internacional.

Referências

Fontes manuscritas

Archivio Segreto Vaticano.

Registra Avenionensia 247.

Arquivo Municipal de Lisboa.

Livro II de D. Dinis, D. Afonso IV e D. Pedro I, n.º 3.

Livro 1.º de Escrituras de Emprazamentos, fl. 152.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

Chancelaria de D. Fernando, liv. 1; *Chancelaria de D. João I*, liv. 5.

Fontes impressas

- Cabido da Sé. Sumários de Lousada. Apontamentos dos Brandões. Livro dos bens próprios dos Reis e Rainhas. Documentos para a história da Cidade de Lisboa.* 1954. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- COSTA, António Domingues de Sousa, ed. 1978. *Monumenta Portugaliae Vaticana*, vol. III/1. Roma-Braga: Editorial Franciscana.
- DEPREZ, Eugène, e Guillaume Mollat, eds. 1960-1961. *Clément VI. Lettres closes, patentes et curiales intéressantes les pays autres que la France.* Paris: Edouard de Boccard.
- DIAS, João José Alves, org. 2005. *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, vol. II, tomo 2 (1387-1402). Lisboa: CEH.
- HOBERG, Hermann, ed. 1955. *Die Einnahmen der Apostolischen Kammer unter Innozenz VI*, vol. I: *Die Einnahmeregister des papstlichen thesaurars.* Paderborn: Verlag Ferdinand Schöningh.
- MARCUCCI, Ettore, ed. 1855. *Lettere edite e inedite di Filippo Sassetti.* Firenze: Felice le Monnier.
- MARQUES, A. H. de Oliveira, org. 1984. *Chancelaria de D. Pedro I (1357-1367).* Lisboa: INIC-CEH.
- MARQUES, João Martins da Silva, ed. 1944. *Descobrimientos Portugueses*, vol. 1 (1147-1460). Lisboa: Instituto para a Alta Cultura.
- MARTINS, Miguel Gomes, ed. 2011. *Rey de Portugal e Senhor de Çepta: livros I e II de D. João I.* Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- MARTINS, Miguel Gomes, e Sara de Menezes Loureiro, eds. 2016. *Livro dos Pregos. Estudo introdutório, transcrição paleográfica, sumários e índices.* Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa.
- PINTO, Pedro. 2017. “Carta da Câmara de Lisboa à feitoria portuguesa de Antuérpia sobre os mercadores estrangeiros com privilégio de vizinho (1512)”. *Fragmenta Histórica* 5: 125-127.
- WILLIMAN, Daniel, e Karen Ann Corsano, eds. 2014. *The Spoils of the Pope and the Pirates, 1357: the Complete Legal Dossier From the Vatican Archives.* Cambridge, Mass.: The Ames Foundation-Harvard Law School.

Bibliografia

- AFONSO, Luís Urbano, e Patrícia Monteiro. 2006. “Uma nota sobre Mestre Jácome, pintor régio de D. João I”. *Artis. Revista Instituto de História da Arte da Faculdade de Letras de Lisboa* 5: 471-480.
- AIRALDI, Gabriella. 2006. “Due fratelli genovesi: Manuele e Antonio Pessagno”. In *Estudos em Homenagem ao Professor Doutor José Marques*, 139-146. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- ALESSANDRINI, Nunziatella. 2003. “A comunidade florentina em Lisboa (1481-1557)”. *Clio* 9: 63-87.
- ALESSANDRINI, Nunziatella. 2011. “Contributo alla storia della famiglia Giraldi, mercanti banchieri fiorentini alla corte di Lisbona nel XVI secolo”. *Storia economica* 14: 377-407.
- ALESSANDRINI, Nunziatella. 2012. “Os Perestrello: uma família de Piacenza no Império português (séc. XVI)”. In *Di buon affetto e commercio. Relações Luso-italianas na Idade Moderna*, edição de Nunziatella Alessandrini et al., 81-111. Lisboa: CHAM.

- ALESSANDRINI, Nunziatella. 2013. “Vida, história e negócios dos mercadores italianos no Portugal dos Filipes”. In *Portugal na Monarquia Espanhola – Dinâmicas de integração e de conflito*, editado por Pedro Cardim *et al.*, 105-132. Lisboa: CHAM/CIDEHUS-UÉ/GHES.
- ALESSANDRINI, Nunziatella. 2014. “Os Italianos e a expansão portuguesa: o caso do mercador João Francisco Affaitati (séc. XVI)”. In “*Tra fede e storia*”. *Studi in onore di Mons. Giovannino Pinna*, edição de Martino Contu, 35-50. Cagliari: AIPSA EDIZIONI.
- ALESSANDRINI, Nunziatella. 2015-2016. “Mercadores italianos na Lisboa de quinhentos. Redes comerciais e estratégias mercantis”. *Revista Internacional em Língua Portuguesa* 28-29: 121-134.
- ALESSANDRINI, Nunziatella. 2018. “La Chiesa di Nostra Signora di Loreto e la Nazione Italiana di Lisbona (sec. XVI-XVIII)”. In *Chiesa di Nostra Signora di Loreto 1518-2018. Una chiesa italiana in terra portoghese*, org. de Nunziatella Alessandrini e Teresa Bartolomei, 181-192. Lisboa: Fábrica da Igreja Italiana de Nossa Senhora do Loreto.
- ALESSANDRINI, Nunziatella. n.d. “*Dicionário dos Italianos estantes em Portugal*”. Acedido 7 Julho, 2018. <http://www.catedra-alberto-benveniste.org/dic-italianos.asp>.
- ALESSANDRINI, Nunziatella, e Sabina de Cavi. 2014. “A antiga igreja de Nossa Senhora do Loreto da nação italiana em Lisboa (1518-1651). Dados arquivísticos e algumas hipóteses sobre o edifício de Filippo Terzi”. *Revista de História da Arte* 11: 51-68.
- ALESSANDRINI, Nunziatella, e Pedro Flor. 2013. “Indícios, sinais e moradas dos Italianos estantes em Lisboa (séc. XVI)”. In “*Le nove son tanto e tante buone, che dir non se pò*”. *Lisboa dos Italianos: História e Arte (Sécs. XIV-XVIII)*, edição de Nunziatella Alessandrini, 103-121. Lisboa: Cátedra de Estudos Sefarditas «Alberto Benveniste».
- ALVALADE.INFO. n.d. “Achado medieval inédito em solos de Alvalade”. Acedido 6 Junho, 2018. <http://www.alvalade.info/achado-medieval-inedito-em-solos-de-alvalade/>.
- ANDRADE, Amélia Aguiar, e Flávio Miranda. 2017. “Lisbon. Trade, urban power and the king’s visible hand”. In *The Routledge Handbook of Maritime Trade around Europe 1300-1600*, edição de Wim Blockmans *et al.*, 333-351. London-New York: Routledge.
- AVERY, Dan Manuel Serradilla. 2007. “Seville: between the Atlantic and the Mediterranean, 1248-1492: pre-Columbus commercial routes from and to Seville”. M.A., University of St. Andrews.
- BERTI, Marcello. 1994. “Le aziende da Colle: una finestra sulle relazioni commerciali tra la Toscana ed il Portogallo a metà Quattrocento”. In *Toscana e Portogallo. Miscellanea storia nel 650° anniversario dello Studio Generale di Pisa*, edição de Luís Adão da Fonseca e Maria Eugenia Cadeddu. 57-106. Pisa: Edizioni ETS.
- BILLOTTA, Maria Alessandra. 2017. “Per lo studio delle circolazioni artistiche e culturali nella Penisola ibérica nel Medioevo: la riscoperta di un frammento giuridico miniato bolognese conservato nella *Biblioteca Pública* di Évora fra storia, storia dell’arte e arqueologia del libro per lo estúdio”. *Mediaeval Sophia. Studi e ricerche sui saperi medieval* 19 (gennaio-dicembre): 307-41.
- BLACK, Robert. 2007. *Education and Society in Florentine Tuscany: Teachers, Pupils and Schools, c. 1250-1500*. Leiden: Brill.

- BRUSCOLI, Francesco Guido. 2013. “Bartolomeo Marchionni: um mercador-banqueiro florentino em Lisboa (séculos XV-XVI)”. In *Le nove son tanto e tante buone, che dir non se pò. Lisboa dos Italianos: História e Arte (Sécs. XIV-XVIII)*, edição de Nunziatella Alessandrini, 39-60. Lisboa: Cátedra de Estudos Sefarditas «Alberto Benveniste».
- BRUSCOLI, Francesco Guido. 2014. *Bartolomeo Marchionni, «homem de grossa fazenda» (ca. 1450-1530). Un mercante fiorentino a Lisbona e l'impero portoghese*. Firenze: Leo S. Olschki Editore.
- BRUSCOLI, Francesco Guido. 2015. “I mercanti italiani, Lisbona e l'Atlântico (XV-XVI secolo)”. In *Diplomacia y comercio en la Europa atlántica medieval*, edição de Jesús Á. Solórzano Telechea et al., 125-146. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos.
- BRUSCOLI, Francesco Guido. 2018. “Da comprimari a protagonisti: i fiorentini en Portogallo nel Basso Medioevo (1338-1520)”. *eHumanista* 38: 65-82. http://www.ehumanista.ucsb.edu/sites/secure.lsit.ucsb.edu.span.d7_eh/files/sitefiles/ehumanista/volume38/5%20ehum38.rg.cor.bruscoli.pdf.
- CACIOGNA, Maria Teresa. 2017. “Dinamiche di Curia e ascese sociali (secoli XIII-XIV). Esempi e riflessioni”. In *La mobilità sociale nel Medioevo italiano. 5. Roma e la Chiesa (secoli XII-XIV)*, edição de Cristina Carbonetti Vendittelli e Marco Vendittelli, 23-38. Roma: Viella.
- CANESTRINI, Giuseppe. 1846. “Intorno alle relazioni commerciali de' fiorentini co' portoghesi avanti e dopo la scoperta del Capo di Buona Speranza”. *Archivio storico italiano* 3: 93-110.
- CARDOSO, Ana Clarinda. 2016. “Os livros de contas do mercador Michele da Colle (1462-63): do registo contabilístico à atividade comercial e financeira na praça de Lisboa”. M. A., Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- COSTA, António Domingues de Sousa. 1990. *Portugueses no Colégio de S. Clemente e Universidade de Bolonha durante o Século XV*, vol. 1. Bolonha: Publicaciones del Real Colegio de España.
- DANERI, Angelo. 2008. *Emanuele Pessagno. Dalla Val Graveglia a Lisbona. Un “sabedor de mar” fra la nobiltà portoghese*. Gammarò: Sestri Levante.
- DENUCÉ, Jean. 1909. “Privilèges commerciaux accordés par les rois de Portugal aux Flamands et aux Allemands (XV^e et XVI^e siècles)”. *Archivo Historico Portuguez* 7 : 310-319 e 377-392.
- DOEHAERD, Renée. 1941. *Les Relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont, d'après les Archives notariales génoises aux XIII^e et XIV^e siècles*, vol. III. Bruxelles-Rome: Institut Historique Belge de Rome. Vol. III.
- DUARTE, Luís Miguel. 2005. “Zaccaria, Pessagno, Bocanegra: os almirantes genoveses nos primórdios das marinhas de guerra de Castela, França e Portugal”. In *Genova. Una “porta” del Mediterraneo*, edição de Luciano Gallinari, vol. 1, 259-294. Cagliari: Brigati.
- FARELO, Mário. 2001. “Les Portugais à l'Université de Paris au Moyen Âge. Aussi une question d'acheminements de ressources”. *Memini. Travaux et Documents publiés par la Société des études médiévales du Québec* 5: 101-129.
- FARELO, Mário. 2004. “O Cabido da Sé de Lisboa e os seus cónegos (1277-1377)”. M. A., Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.
- FARELO, Mário. 2005. “A quem são teúdos os barões e sages cónegos? Perspectivas sobre as redes de solidariedade no Cabido da Sé de Lisboa (1277-1377)”. *Lusitania Sacra* 17: 141-182.

- FARELO, Mário. 2008. “A oligarquia camarária de Lisboa (1325-1433)”. PhD diss., Universidade de Lisboa.
- FARELO, Mário. 2013. “A «Universitas» no labirinto: escolares e redes sociais”. In *A Universidade Medieval em Lisboa, Séculos XIII-XVI*, edição de Hermenegildo Fernandes, vol. 1, 187-233. Lisboa: Tinta-da-China.
- FARELO, Mário. 2013a. “Lisboa numa rede latina? Os escolares em movimento”. In *A Universidade Medieval em Lisboa, Séculos XIII-XVI*, edição de Hermenegildo Fernandes, vol. 1, 237-265. Lisboa: Tinta-da-China.
- FARELO, Mário. 2016. “Redes de justiça e conhecimento da cidade medieval portuguesa. O exemplo de Lisboa (séculos XII-XV)”. *s-Legal History Review* 22: secção 4.2 http://www.iustel.com/v2/revistas/detalle_revista.asp?id_noticia=416908.
- FARELO, Mário. 2018. “Um coletor apostólico *in remotis finibus mundi*. Bertrand du Mazel em Portugal (1368-1371)”. In *Medieval Studies in Honour of Peter Linehan*, edição de Francisco J. Hernández *et al.*, 532-556. Firenze: SISMEL-Edizioni del Galluzzo.
- FAVIER, Jean. 1960. *Les Finances pontificales à l'époque du Grand Schisme d'Occident, 1378-1409*. Paris: École Française de Rome.
- FERNANDES, Fátima Regina. 2001. “Los genoveses en la armada portuguesa: los Pessanha”. *Edad Media. Revista de Historia* 4: 199-206.
- FLEISCH, Ingo. 2007. “The Portuguese clergy and the European universities in the 12th and 13th centuries”. In *Carreiras Eclesiásticas no Ocidente Cristão: Séc. XII-XIV*. Lisboa: CEHR.
- FLEISCH, Ingo. 2008. “Rom und die Iberische Halbinsel: das Personal der päpstlichen Legationen und Gesandtschaften im 12. Jahrhundert”. In *Römisches Zentrum und kirchliche Peripherie: das universale Papsttum als Bezugspunkt der Kirchen von den Reformpäpsten bis zu Innozenz III*, edição de Jochen Johrendt e Harald Müller, 135-189. Berlin-New York: De Gruyter.
- FONTES, João Luís Inglês. 2012. “Da «Pobre vida» à Congregação da Serra de Ossa: génese e institucionalização de uma experiência eremítica (1366-1510)”. PhD diss., Universidade Nova de Lisboa.
- GOMES, Saul António. 2001. “Escolares e Universidade na Coimbra Medieval”. In *Estudos em Homenagem a João Francisco Marques*, 511-531. Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- ILARDI, Vincent. 2007. *Renaissance Vision from Spectacles to Telescopes*. Philadelphia: American Philosophical Society.
- JORGE, Ana Maria C. M. *et al.* 2005. “La dimension européenne du clergé de Lisbonne (1147-1325)”. In *A Igreja e o Clero Português no Contexto Europeu*, 19-43. Lisboa, CEHR.
- MARTINS, Miguel Gomes. 2017. *1147, A Conquista de Lisboa na Rota da Segunda Cruzada*. Lisboa: A Esfera dos Livros.
- MELIS, Federico. 1985. “Gli italiani e l'apertura delle vie atlantiche”. In *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, edição de Luciana Frangioni, 103-110. Firenze: Le Monnier.
- MELIS, Federico. 1990. “Di alcune figure di operatori economici fiorentini attivi nel Portogallo nel secolo XV”. In *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, edição de Luciana Frangioni, 1-18. Firenze: Le Monnier.

- MELIS, Federico. 1990a. "Sul finanziamento degli allievi portoghesi del Real Colegio de España di Bologna nel XV secolo". In *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, edição de Luciana Frangioni, 19-33. Firenze: Le Monnier.
- MUHAIJ, Adrian. 2013. "Quando todos os caminhos levam a Portugal. Impacto da guerra dos Cem anos da vida económica e política de Portugal (séculos XIV-XV)". PhD diss., Universidade de Lisboa.
- NORTE, Armando, e André de Oliveira Leitão. 2016. "A mobilidade dos escolares portugueses: a peregrinatio academica entre os séculos XII e XV". *Lusitania Sacra* 33: 43-98.
- PERAGALLO, Prospero. 1890. "Due documento riguardanti le relazioni di Genova col Portogallo". *Atti de la società Ligure di Storia Patria* 23: 717-732.
- PEREIRA, Isaiás da Rosa. 1982. "Lucas Giraldi, mercador florentino na Inquisição de Lisboa". *Anais da Academia Portuguesa da História* 28: 287-314.
- RAU, Virgínia. 1965. "Um grande mercador-banqueiro italiano em Portugal: Lucas Giraldi". *Estudios Italianos em Portugal* 24: 3-35.
- RAU, Virgínia. 1967. "Affari e mercanti in Portogallo dal XIV al XVI secolo". *Rivista italiana di storia económica e sociale* 14: 447-456.
- RAU, Virgínia. 1968. "Uma família de mercadores italianos em Portugal no século XV – os Lomellini". In *Estudos de História*, Vol. I: *Mercadores, mercadorias, pensamento económico*, 13-58. Lisboa: Editorial Verbo.
- RAU, Virgínia. 1968a. "Cartas de Lisboa no Arquivo Datini di Prato". In *Estudos de História*, Vol. I: *Mercadores, mercadorias, pensamento económico*, 59-74. Lisboa: Editorial Verbo.
- RAU, Virgínia. 1974. "Notes sur la traite portugaise à la fin du XV^e siècle et le Florentin Bartolomeo di Domenico Marchionni". *Bulletin de l'Institut historique Belge de Rome* 44: 535-543.
- RAU, Virgínia. 1984. "Privilégios e Legislação Portuguesa referentes a mercadores estrangeiros (séculos XV e XVI)". In *Estudos sobre a História Económica e Social do Antigo Regime*, 15-30. Lisboa: Presença.
- RENOUARD, Yves. 1941. *Les Relations des Papes d'Avignon et des compagnies commerciales et bancaires de 1316 à 1378*. Paris: École Française de Rome.
- RENOUARD, Yves. 1949. "Un Français du Sud-Ouest, évêque de Lisbonne au XIV^e siècle : Thibaud de Castillon (1348-56)". *Bulletin des Études Portugaises* 13: 29-51.
- RUFFINO, Onofrio. 1980. "Cervotto d'Accorso". In *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 24, 115-6. Roma: Istituto della Enciclopedia Italiana. [http://www.treccani.it/enciclopedia/cervotto-d-accorso_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/cervotto-d-accorso_(Dizionario-Biografico)/).
- RUCQUOI, Adeline. 1998. "Studia Generalia y pensamento hispánico medieval". *Miscelânea* 19: 243-280.
- SEQUEIRA, Joana. 2015. "A companhia Salviati-Da Colle e o comércio de panos de seda florentinos em Lisboa no século XV". *De Medio Aevo* 7 (1): 47-62.
- SEQUEIRA, Joana. 2015a. "Michele da Colle: um mercador pisano em Lisboa no século XV". In *Con gran mare e fortuna. Circulação de pessoas mercadorias e ideias na Idade Moderna*, edição de Nunziatella Alessandrini et al., 21-34. Lisboa: Cátedra de Estudos Sefarditas «Alberto Benveniste».

- SEQUEIRA, Joana. 2016. “Entre Lisboa e Pisa: alguns exemplos de viagens comerciais no terceiro quartel do século XV”. In *Ao Tempo de Vasco Fernandes*, edição de Agostinho Ribeiro, 173-185. Viseu: Museu Grão Vasco.
- SEQUEIRA, Joana. 2016. “Comprar, organizar e expedir: mercadores pisanos no negócio internacional dos couros portugueses e galegos no século XV”. *eHumanista* 38: 131-145. http://www.ehumanista.ucsb.edu/sites/secure.lsit.ucsb.edu.span.d7_eh/files/sitefiles/ehumanista/volume38/9%20ehum38.rg.cor.sequeira.pdf.
- SOETERMEER, Franck. 1985. “Un professeur de l’université de Salamanque au XIII^e siècle: Guillaume d’Accurse”. *Anuario de historia del derecho español* 55: 753-765.
- SOETERMEER, Franck. 1985a. “Les fils d’Accurse et l’École d’Orléans”. *Bulletin de la Société archéologique et historique de l’Orléanais* 68: 69-80.
- SOLDANI, Maria Elisa. 2014. “Dal Mediterraneo all’Atlantico. Gli uomini d’affari fiorentini nella penisola ibérica”. In *Vespucci, Firenze e le Americhe*, edição de Giuliano Pinto *et al.*, 43-62. Firenze: Leo S. Olschki Editore.
- TAVARES, Maria José Ferro. 2012. “Das sociedades comerciais de judeus e italianos às sociedades familiares de cristãos novos. Exemplos”. In *Di buon affetto e commercio. Relações Luso-italianas na Idade moderna*, edição de Nunziatella Alessandrini *et al.*, 21-40. Lisboa: CHAM.
- TOGNETTI, Sergio. 1999. *Il Banco Cambini. Affari e mercati di una compagnia mercantile-bancaria nella Firenze del XV secolo*. Firenze: Leo S. Olschki Editore.
- TOGNETTI, Sergio. 2002. “Note sul commercio di schiavi neri nella Firenze del Quattrocento”. *Nuova Rivista Storica* 86 (2): 361-374.
- TRINDADE, Maria José Lagos. 1980. “Marchands étrangers de la Méditerranée au Portugal pendant le Moyen Âge”. *Anuario de estudios medievales* 10: 343-359.
- VAIRO, Giulia Rossi. 2013. “O genovês Micer Manuel Pessanha, Almirante d’El-Rei D. Dinis”. *Medievalista online* 13. <http://www.fcsh.unl.pt/iem/medievalista/MEDIEVALISTA13/vairo1306.htm>.
- VERLINDEN, Charles. 1957. “La colonie italienne de Lisbonne et le développement de l’économie métropolitaine et coloniale portugaise”. In *Studi in onore di Armando Saporì*, vol. 1, 617-661. Milano: Studio Editoriale Cisalpino.
- VIANA, Mário. 2012. “O almirantado e a jurisdição sobre os homens do mar em Portugal na Idade Média”. In *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, edição de Jesús Á. Solórzano Telechea *et al.*, 313-344. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos.

ANA CLARINDA CARDOSO*

De porto em porto entre Itália e Portugal: a longa viagem dos livros do bispo D. João Galvão em 1462

Michele da Colle, mercador-banqueiro pisano estante em Lisboa entre 1462 e 1474, elaborou dois livros de contabilidade em partidas dobradas, redigidos na praça lisboeta nos finais do século XV e que chegaram até aos nossos dias. Estamos perante uma fonte única, que nos dá a conhecer com grande pormenor este mundo das trocas comerciais e de que forma se articulou com outros.

Perante a singularidade destes registos, o presente artigo tem como objectivo analisar um registo detalhado relativo a um despacho de bens pessoais, entre Pisa e Lisboa, do qual Michele foi o principal intermediário. O requerente deste serviço é o então bispo de Coimbra, D. João Galvão, que viajou duas vezes a Itália neste período. O artigo encontra-se dividido em duas partes. Na primeira, vamos tratar, de forma breve, as figuras centrais desta operação: o mercador pisano em Lisboa e o bispo conimbricense; na segunda, faremos a análise aprofundada do registo desta operação comercial.

Michele da Colle

Michele da Colle chega a Lisboa em 1462 como correspondente internacional e sócio da companhia Da Colle, integrada no grande grupo comercial Salviati. Os primeiros registos da actividade desta companhia datam de 1445 e os seus sócios eram Giovanni e Iacopo da Colle, pai de Michele (Berti 1994, 60-68). Apesar de a companhia estar sediada em Pisa, as suas origens encontram-se em Colle di Val d'Elsa, uma pequena cidade na região de Siena caracterizada por uma forte indústria de papel, que atraía

* CITCEM, Universidade do Porto; CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Portugal.
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-2413-5703>. E-mail: anaclarindacardoso@gmail.com.

importantes investimentos florentinos (Berti 1994). De facto, a produção e a comercialização, deste produto foram o ponto de partida para a actividade comercial da companhia Da Colle, permitindo-lhe um rápido estabelecimento de contactos através da exportação para as praças europeias e para o Norte de África (D'Arienzo 2003, 552; Berti 1994, 48). Progressivamente, a companhia foi acedendo às grandes rotas de comércio internacional e passou a dedicar-se também ao trato de outras mercadorias (Berti 1994). Em paralelo à actividade na companhia que fundou, Iacopo da Colle era ainda sócio da companhia Neroni-Salviati de Pisa, o que explica a posterior ligação entre os Da Colle e este grupo mercantil (Sequeira 2015a, 49).

Em Agosto de 1452 os irmãos Iacopo e Giovanni da Colle colocaram termo à sua sociedade, mas Iacopo e os filhos (Michele e Girolamo) deram continuidade à companhia, mantendo e procurando desenvolver os negócios em Itália e Portugal (Sequeira 2015a, 69-70). As mercadorias transaccionadas continuaram a ser o papel, as sedas e os couros, mas gradualmente foram adicionados outros produtos, como a grã de Sintra (Sequeira 2015a, 72-75).

Na década de 50 do século XV, as relações comerciais da Salviati-Da Colle com Portugal intensificaram-se, sendo mantidas graças à acção de mercadores correspondentes da companhia na praça de Lisboa. Neste grupo de correspondentes há um claro predomínio das ligações com a comunidade genovesa, através dos Marabotti e dos Lomellini. No entanto, o ano de 1462 vai representar o fim destas relações de dependência e a passagem para um tipo de actuação directa no terreno com a chegada de Michele da Colle a Lisboa e a consequente inauguração da filial portuguesa da companhia Da Colle-Salviati.

Michele, ainda jovem, terá deixado a sua terra natal por volta de 1457 (Berti 1994, 104). Era prática estabelecida em Itália os jovens mercadores deslocarem-se para uma praça estrangeira, como forma de consolidarem e aperfeiçoarem a sua experiência mercantil antes de regressarem à cidade de origem (Sequeira 2015a, 49). Durante cinco anos Michele viveu em Valência, e sabemos que exerceu aí a actividade de mercador (Sequeira 2015b, 26), tendo seguido para Lisboa no final de 1461. Na sua deslocação para a praça portuguesa, esteve presente em outras cidades como Sevilha, Cádiz e Tavira (Berti 1994, 86). Acreditamos que a passagem por estas cidades teve como finalidade principal a criação e o fortalecimento de uma rede de contactos com parceiros comerciais e correspondentes nessas praças, para o bom desenvolvimento da sua actividade comercial e financeira na Península Ibérica. A deslocação de Valência para Lisboa é visível, entre outros, nos registos da companhia Neroni: no livro *mastro* com as contas de 1460 a 1465, num primeiro momento Michele é denominado como “Michele di Iachopo da Cholle di Valenza”, mas, por volta de 1461, a denominação da sua conta é alterada para “Michele di Iachopo da Cholle al presente abitante a Lisbona” (Sequeira 2015b, 26).

Para além disso, os próprios livros de Michele da Colle permitem-nos perceber que o mercador se encontrava em Lisboa em 1462, já que registou no fólio de abertura de cada livro “in Lisbona”. Estes livros são uma fonte que nos fala um pouco da organização

da filial e nos fornece breves dados sobre o seu quotidiano: o mercador dividia casa comercial com Danielo Strozzi, também mercador; e tinha ao seu serviço Antonio d’Orlando da Siena, que várias vezes se ocupava do levantamento de mercadorias em alguns portos e do seu transporte até Lisboa. Possuía ainda um escravo muçulmano negro, de nome Ali, mas que, após ser baptizado, passou a chamar-se Fernando; e uma criada, Catarina Afonso, encarregada de cuidar de uma menina pequena, filha do mercador (Cardoso 2016, 46).

Michele não ficou muito tempo sozinho em Lisboa: dois ou três anos depois da sua chegada, sabemos que o seu pai, Iacopo da Colle, estava na praça portuguesa (Berti 1994, 98-104). Juntos continuaram a actividade a partir da filial lisboeta, enquanto a companhia de Pisa ficava sob a direcção de Girolamo da Colle, irmão de Michele.

Em 1474, Michele da Colle surge como testemunha num emprazamento em Santarém, identificado como “Michele de Colle florentim mercador estante na Rua Nova de Lisboa” (Cardoso 2016, 48). É a primeira vez que temos uma referência à rua onde Michele habitava e o facto de ser na Rua Nova (dos Mercadores) desta cidade é um sinal da posição que ocupava na sociedade portuguesa de então¹.

Em 1475, Michele da Colle estava de regresso a Itália, e sabemos que Iacopo já teria falecido em Portugal. Chegavam ao fim treze anos de actividade contínua na praça de Lisboa (Berti 1994, 98-104). Para este período dispomos apenas de mais duas notícias relativas a estes mercadores: o já referido documento de Santarém e a entrega do monopólio da exploração do alúmen, em 1469, a Iacopo da Colle por D. Afonso V (Duarte 1995, 94). Michele e o seu irmão, Girolamo, encerraram a actividade da companhia Da Colle e integraram, como funcionários, o grande Banco Salviati de Pisa (Carlomagno 2009, 16, 31 e 167). Em 1481, Michele viria a ser nomeado para elaborar o denominado *Libro Stella*, no qual se copiavam todos os registos do banco, função que manteve até 1497 e que foi desempenhada na agência do Banco em Florença (Carlomagno 2009, 16, 31 e 167).

D. João Galvão

João Rodrigues Galvão terá nascido entre 1426 e 1433, e são escassas as informações de que dispomos sobre ele. Foi frade em Santa Cruz de Coimbra (1438), cónego da Sé de Coimbra e abade das igrejas de São Julião de Azurara (Mangualde) e de São Martinho de Pindo (Penalva do Castelo). Em 1451, acompanhou a Infanta D. Leonor, irmã de D. Afonso V, como seu capelão, na viagem para Itália, onde esta viria a desposar Frederico III (Machado 1964, 411-415; Monteiro 1997, 74). Na cidade de Siena foi recebido pelo bispo Enea Silvio Piccolomini, futuro Pio II, com quem manteve amizade e trocou correspondência (Ferreira 2001, 60).

Com a morte do Prior de Santa Cruz de Coimbra, D. João Galvão é escolhido para ocupar este cargo (1459), mas por pouco tempo, já que a 17 de Setembro de 1460 é

1 Agradeço a informação ao Dr. Pedro Pinto.

investido como 36.º bispo de Coimbra. (Alguns autores não concordam com o ano de investidura: uns apontam 1460, assumindo que D. João acumulou o episcopado com as funções de Prior de Santa Cruz (Gomes, *D. Afonso V*, 129); mas na obra *Livro das Vidas dos Bispos da Sé de Coimbra* o ano apontado é 1462 (Madahil 1942, 168) e nos livros de Michele da Colle surge identificado como bispo de Coimbra.) Esta nomeação, que contou com um grande apoio do rei e do papado, conheceu uma oposição forte no seio do clero português, tal como acontecera com a sua nomeação para legado papal em 1461 (Gomes 2006, 129; Marques 1994, 158), opondo o episcopado aos interesses de D. Afonso V e a uma disposição administrativa de Pio II.

Este clima de conflito é visível nas acusações de que D. João Galvão estaria a tentar comprar o cardinalato (Marques 1994, 137-143), o que deu origem a um movimento de contestação conduzido pelo então bispo da Guarda e pelo arcebispo de Braga, D. Fernando da Guerra, que considerou a nomeação de D. João Galvão para legado papal uma afronta directa (Marques 1994, 160). O ponto alto deste conflito foi a chegada a Roma de uma apelação ao Sumo Pontífice que, a 27 de Agosto de 1462, suspende as funções de D. João Galvão como legado papal e anula as penas infligidas e os processos instaurados (Marques 1994, 160; Marques 1988, 142-143).

A animosidade que D. João Galvão conhecia dentro do alto clero contrasta com a proximidade que mantinha com D. Afonso V, relacionada também com o facto de o prelado ter participado na expedição a Arzila e Tânger (1471). Esta relação de proximidade levou o monarca a incluí-lo no seu Conselho, tendo ocupado diversos cargos (1472 e 1483): Escrivão da Pureza, Vedor-Mor das Obras e Resíduos do Reino e Alcaide-Mor das Sacas das Comarcas da Beira e Ribacôa (Gomes 2006, 121). No entanto, a situação mais demonstrativa desta confiança é a elevação de D. João Galvão às honras de nobreza. O monarca reconhece os serviços prestados por D. João Galvão na conquista daquelas praças no Norte de África, ao conceder-lhe o título de 1.º Conde de Arganil, com todos os seus direitos, privilégios e jurisdições, para si e para todos os seus sucessores no dito bispado (1472) (Almeida 1967, 500-501). Em 1473, é-lhe ainda concedido, e aos seus sucessores, o poder de nomear um tabelião para o lugar de Arganil, e em 1475, é nomeado fronteiro da comarca da Beira, no âmbito da guerra pela sucessão ao trono de Castela (Gomes 2006, 208).

Com a morte de D. Afonso V (28 de Agosto de 1481), D. João Galvão vai conhecer novamente dificuldades. Nesse mesmo ano, o prelado de Coimbra é nomeado arcebispo de Braga, tomando posse no ano seguinte, apesar de nunca ter recebido as letras apostólicas de confirmação. Fortunato de Almeida justifica que tal pode ter ficado a dever-se ao facto de a sua transferência para Braga se ter processado por indicação do monarca, o que terá levado Roma a recuar, pois não queria mostrar que permitia que o rei chamasse a si o direito de promover bispos (Almeida 1967, 500-501). Em 1483, com o objectivo de ver confirmada a sua nomeação como arcebispo de Braga, D. João Galvão solicitou dois empréstimos, do qual desconhecemos o montante, para custear as letras de confirmação:

o primeiro foi pedido ao cabido bracarense, e o segundo a um cónego da colegiada de Guimarães, que lhe adiantou trinta mil reais brancos (Almeida 1967, 500-501).

Em 1484, ainda sem ter recebido as letras de confirmação, começou a praticar actos jurisdicionais, o que não agradou ao Papa, Sisto IV, que mandou arrancar os selos da sua documentação de confirmação por considerar indigno este comportamento. A posição do Sumo Pontífice em relação a esta situação está materializada na Bula que envia a D. João Galvão, citando-o perante a Santa Sé por ter exercido como arcebispo de Braga sem aguardar a confirmação e por conspirar com os ministros do rei contra as imunidades eclesiásticas (Almeida 1967, 500-501). No ano seguinte, 1485, D. João Galvão renuncia ao arcebispado, vindo a falecer em pobreza, no Convento de Xabregas.

No que diz respeito à relação entre esta personagem e Michele da Colle, podemos encontrá-la reflectida nos livros de contabilidade do mercador: a conta de abertura do livro *mastro* é a de D. João Galvão, e Michele foi o escolhido para ser o seu banqueiro em operações com letras de câmbio que tiveram como destino a Cúria papal (Cardoso 2016, 117 e 188). D. João Galvão foi ainda cliente dos tecidos de luxo que este mercador comercializou em Lisboa, chegando a pagar o valor mais alto pelo veludo adquirido (Cardoso 2016, 78). Importa ainda destacar os momentos em que o prelado de Coimbra surgiu como figura principal em operações nas quais o mercador pretendeu adquirir moeda portuguesa antes de se fixar em Lisboa, o que nos dá conta de que o primeiro estaria ligado à alta finança.

A relação entre estas duas figuras estendeu-se ainda a outros membros da família Galvão: os pais do bispo, Rui Galvão, escrivão da câmara de D. João I e secretário régio até 1460 (Cardoso 2016, 224), e Branca Gonçalves; e o irmão, o cronista Duarte Galvão, para quem D. João Galvão importa de Valência um manto através dos serviços de Michele da Colle (Cardoso 2016, 92). Para além de figurarem como clientes dos tecidos de seda florentinos deste mercador (Cardoso 2016, 77), o mais interessante, sobretudo em relação aos pais do prelado, é o facto de estarem presentes em letras de câmbio ocupando as funções que normalmente são atribuídas aos mercadores-banqueiros: emissores e pagadores de letras (Cardoso 2016, 188).

Os livros de Michele da Colle

Os já referidos livros de contabilidade de Michele da Colle correspondem aos dois primeiros anos da sua actividade em Lisboa (1462 e 1463) (Cardoso 2016, 51-68) e são dois: um livro *mastro* e um denominado *ricordanze*. No primeiro livro o mercador elaborou uma contabilidade de síntese dos seus negócios, arrumando as operações por tipologias de contas: de mercadorias e de despesas de casa, e contas com os nomes dos seus clientes, como é o caso do prelado de Coimbra. O segundo livro, por sua vez, é composto por quatro secções distintas: o *giornale*, ou seja, onde se registam diariamente todas as transacções, que, posteriormente, são transcritas e organizadas no livro *mastro*; uma secção de cópias de letras de câmbio; uma outra com cópias de contas, despesas e contratos;

e, finalmente, uma última que contém o registo de comissões. O *ricordanze* pertence a uma tipologia de livros de comércio muito interessante, pois é um livro utilizado pelos mercadores mas que não possui um valor contabilístico directo; é antes um compêndio de operações e anotações que o mercador que o elaborava considerava as mais importantes para a prossecução dos seus negócios futuros (Sangster *et al.* 2012, 29). Quando atentamos no *ricordanze* de Michele da Colle, verificamos que estão reunidas estas características: é neste livro que temos uma secção de cópias de letras de câmbio, sobretudo aquelas em que Michele assume a função de pagador das letras; é onde temos registados os contratos para o comércio de couros portugueses e irlandeses, que se realizariam posteriormente (Sequeira 2018, 131-145); e é ainda onde se encontra o registo minucioso de algumas operações que depois reaparecem no livro *mastro* e no *giornale* de forma mais sucinta. Uma dessas operações é o despacho dos bens de D. João Galvão.

O transporte dos bens de D. João Galvão

Como indicado anteriormente, D. João Galvão esteve em Itália na década de 50 do século XV, em Siena, de onde sabemos que as caixas com os seus pertences têm origem. Na primeira viagem que lhe conhecemos (1451-1452) foi como capelão da Infanta portuguesa que desposou o Imperador Frederico III. Para além disto, para o período desta deslocação temos notícias de que terá frequentado como estudante três universidades italianas: Siena, Bolonha e Pavia (Vigil Montes 2017, 195).

Da sua segunda viagem, temos apenas notícias indirectas. João Fernandes da Silveira, o mais destacado oficial da Corte portuguesa deste período, vai liderar uma embaixada de quatro anos a Itália (1456-1460) com o objectivo de se constituir uma cruzada para a guerra contra o inimigo turco. Nos registos que temos relativos à composição da embaixada, não há qualquer indicação sobre a presença de D. João Galvão. Todavia, na carta de quitação de D. Afonso V relativa a esta embaixada, de 3 de Fevereiro de 1462, é referida uma despesa com um empréstimo, efectuado em Itália, a D. João Galvão num desses anos em que decorreu a viagem diplomática (*Monumenta Henricina* 1960-1974, 199-200). Esta mesma carta de quitação permite-nos saber que a companhia Neroni-Salviati foi um dos intermediários bancários desta embaixada a Itália, e, quando consultamos os registos comerciais desta companhia, verificamos que João Fernandes da Silveira esteve presente no pagamento da “bula para o episcopado” (*della bolla del suo veschovado*) de D. João Galvão em 1459 (custou 300 florins de ouro, mas foi paga em ducados *di camera* (250)).

Antes de avançarmos para a análise do registo, importa referir que neste mesmo despacho, realizado de Itália para Portugal com os bens de D. João Galvão, se indica que foi também transportada uma caixa de brocados que tinha como destinatário um mercador italiano em Portugal, Francesco Giuntini (Sequeira 2016). Apesar de as diferentes mercadorias fazerem a viagem em conjunto, Michele da Colle registou-as em contas separadas, atendendo ao facto de as diferentes mercadorias terem desiguais custos de transporte associados, pelo que foram cobrados valores distintos a cada um dos seus clientes.

Conhecida a ligação de D. João Galvão a Siena, esta é também a indicação mais recuada que temos para a origem dos bens para os quais solicitou o seu despacho para Lisboa. O registo pormenorizado da despesa começa logo por nos revelar dados importantes: identifica os bens do bispo de Coimbra – seis caixas e um *fordello d'arnexi*, que foram transportados a bordo da galé florentina, capitaneada por Bongiani Gianfigliuzzi, para Cádiz e que, chegados a este porto, foram recebidos por Marino Crivelli.

Bongianni Gianfigliuzzi (1418-1484) era membro de uma família de mercadores-banqueiros de Florença que, desde os seus inícios no século XIII, manteve importantes relações económicas com as famílias florentinas mais destacadas, como os Medici e os Albizzi (*Treccani – Dizionario Biografico* 2018). Desde muito novo, Gianfigliuzzi viajou para Valência e Barcelona, onde estabeleceu importantes contactos e deu início, na última cidade, ao desenvolvimento da sua actividade como *padrone* de galés, ampliando e reforçando os seus contactos comerciais na zona mediterrânica da Península Ibérica. Pouco tempo depois de regressar a Florença (1446), foi-lhe entregue, pela *Signoria*, um cargo de chefia nas frotas com destino ao Norte de África, Catalunha e Alexandria, que somavam às rotas para as principais praças do mar do Norte que já detinha (Mallet 1967, 163-165 e 167; Goldthwaite 2009, 97-98; Piffanelli 2014).

Por sua vez, Marino Crivelli, que esteve encarregado de receber os bens do bispo em Cádiz, era o cônsul dos venezianos e dos florentinos nesta cidade. Em 1459 mudou-se para Jerez de la Frontera e tornou-se vizinho desta cidade, surgindo na documentação local como “Maryn de Gravel” (González Arévalo 2016, 52).

Em relação à escolha de Cádiz como ponto intermediário desta viagem, temos de ter em consideração dois aspectos. Do ponto de vista da companhia Da Colle e, sobretudo, do grupo comercial que integravam, os Salviati, a cidade portuária de Cádiz já se revelara de grande interesse como paragem estratégica nos seus negócios na Península Ibérica (Berti 1994, 62-63, 82-84 e 88-89). Cádiz despertava o mesmo interesse em outras companhias comerciais e até nas rotas das galés florentinas, tendo chegado a ser porto de transbordo entre as galés florentinas e as embarcações que depois rumavam para Lisboa e para a Europa do Norte (González Arévalo 2015, 302-303; Mallet 1967, 74, 88 e 94; Ladero Quesada 1992, 179; Goldthwaite 2009, 147). Por outro lado, não podemos esquecer as características intrínsecas da própria cidade portuária: Cádiz, à semelhança de Lisboa, era um porto mais voltado para o comércio do Atlântico, em oposição a Valência e a Málaga, mais viradas para o comércio no Mediterrâneo (Goldthwaite 2009, 143). Para além disso, Cádiz, tal como outras cidades portuárias, era um ponto importante para a aquisição de matérias-primas, como seda, açúcar e frutas secas, que depois eram utilizadas pelos mesmos mercadores italianos nos seus negócios com o mar do Norte (Goldthwaite 2009, 155).

Retomando o registo do nosso despacho, definimos como primeiro momento o custo do frete de Gianfigliuzzi entre Porto Pisano e Cádiz (**fig. 1**), para as seis caixas e o *fordello*: 9600 reais portugueses (ver tabela (**fig. 2**) e gráfico (**fig. 3**) seguintes, nos quais transcrevemos as despesas listadas pelo mercador)).



I Percursos do transporte dos bens de D. João Galvão entre Itália e Portugal.

Fonte: Archivio Salviati, Serie I – Libri di Commercio, Da Colle e Salviati.

Giovanni da Colle e Averardo di Alamano Salviati, di Banco in Lisbonna, reg. 8, c. 76.

Cartografia: Joaquim Cardoso.

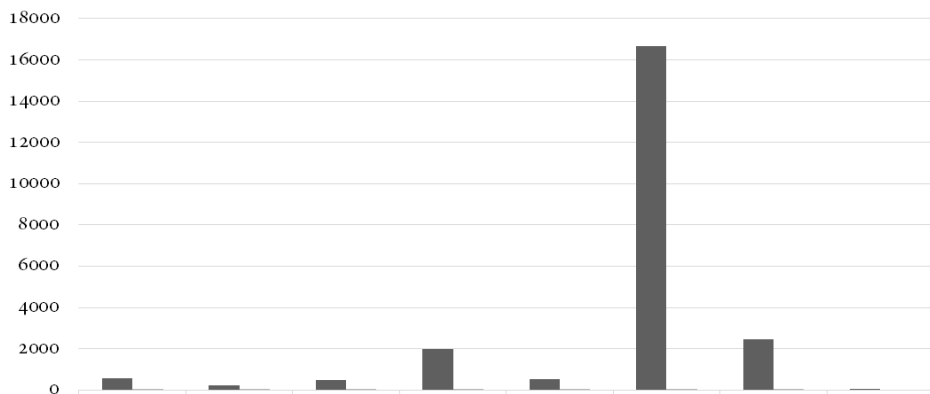
Descrição da despesa	Tipologia da despesa	Valor (em reais)
<i>Per nolo di sei caxe e uno fardello</i>	Transporte marítimo	9600
<i>Per nolo e spexe di Diego Barradas e Girolamo vostro servidore in tutti</i>	Transporte marítimo e despesa com pessoal	3600
<i>Per lelda di chatelognia</i>	Imposto	1200
<i>Per beberaggio a nochieri di galea</i>	Despesa com pessoal	150
<i>Per scharicare di galea porto alla terra</i>	Logística	60
<i>Per diritto di Calis</i>	Imposto	250
<i>Per provisione del consolo che le ricevute</i>	Comissões	230
<i>Per hostalagio</i>	Armazenamento	100

Descrição da despesa	Tipologia da despesa	Valor (em reais)
<i>Per Marino Crivelli che dixè avere dato a Diego Barradas</i>	Despesa com pessoal	26
<i>Per spexe di Diego e Girolamo per di 6 restarono a casa di Marino</i>	Despesa com pessoal	310
<i>Per quando si torno a charichare</i>	Logística	40
<i>Per charichare in barcha</i>	Logística	20
<i>Per diritto di Calis</i>	Imposto	250
<i>Per una scrittura che scrive che dette robe venivano in Portogallo</i>	Logística	10
<i>Per scharichare in Tavilla porto alla alfandicha</i>	Logística	60
<i>Per rilegalli in dogana quando li voleno vedere: spago, chorde e altri bisogne</i>	Logística	40
<i>Per una notte gli feci guardare in dogana</i>	Logística	30
<i>Per nolo da Calis a Tavilla per uno barcho armado</i>	Transporte marítimo	3450
<i>Per fede mandata a Calis chome dette robe erano venuti in Portogallo</i>	Logística	10
<i>Per hostalagio in Tavilla</i>	Armazenamento	460
<i>Per spexe fatti in guarda [?]</i>	Logística	230
<i>Per porto da Tavilla a Chuna</i>	Transporte terrestre	2100
<i>Per piu portagi pagati nel caminio</i>	Impostos	80
<i>Per uommo del Re</i>	Transporte terrestre*	350
<i>Per uommo del re del'alfandicha di Tavilla</i>	Impostos**	200
<i>Per nolo da Chuna a qui</i>	Transporte fluvial	60
<i>Per scharichare di barcha port al'alfandicha</i>	Logística	40
TOTAL		22 956

2 Síntese do despacho dos bens do Bispo de Coimbra.

* Considerou-se “transporte”, pois é o pagamento ao homem do Rei que acompanhou as mercadorias de Tavira para Lisboa.

** Considerou-se “imposto”, pois é o pagamento ao funcionário da Alfândega.



	Armazenamento	Comissões	Despesa com pessoal	Imposto	Logística	Transporte marítimo	Transporte terrestre	Transporte fluvial
Valor (em reais)	560	230	486	1980	540	16 650	2450	60
Porcentagem	2,4%	1,0%	2,1%	8,6%	2,4%	72,5%	10,7%	0,3%

3 Valor pago por tipologia de despesas.

A segunda etapa corresponde à chegada a Cádiz. Os bens vão ser descarregados da galé, transportados para a cidade (60 reais) e armazenados (100 reais). Como seria de esperar, a entrada de mercadorias numa cidade portuária implicava o pagamento de um conjunto de impostos: 1200 reais pela *lelda di chatelugnia* (lelda da Catalunha) e 250 reais pelo direito de entrada na cidade de Cádiz. Todo o trabalho de recepção, transporte e armazenamento destes bens do bispo de Coimbra esteve a cargo, como já referido, do cônsul Marino Crivelli, que por ele cobrou 230 reais.

Para além da referência a Crivelli, sabemos que, a acompanhar os bens de D. João Galvão desde Porto Pisano até Cádiz, estiveram duas figuras identificadas como seus servidores: Girolamo e Diego Barradas. Do primeiro não temos mais informações, mas Diego Barradas surge em outros registos das contas de D. João Galvão nos livros de Michele como “seu escudeiro”. A nota detalhada do conjunto das despesas deste despacho indica-nos que estas duas figuras, para além de terem viajado com os bens até Cádiz, o que representou um custo de 3936 reais, permaneceram alojadas na casa de Marino Crivelli até as mercadorias voltarem a ser expedidas para o seu destino final. Assim, para além de ter cobrado pelo seu trabalho, Crivelli cobrou pelo alojamento dos dois servidores do prelado de Coimbra (310 reais).

Através do registo da despesa do alojamento, sabemos que os servidores do bispo de Coimbra permaneceram em Cádiz seis dias. Mas o interessante desta operação é que nos permite perceber como se processou e, sobretudo, quanto custou a logística de voltar a carregar estes bens numa embarcação com destino a Portugal; 40 reais pelo transporte dos bens do bispo, do local onde estavam armazenados até ao porto; e 20 reais para carregar os bens numa barca. A saída deste porto implicou ainda o pagamento de um imposto: 250 reais, igual ao direito de entrada.

Atentando nos valores despendidos nesta paragem em Cádiz, que representou um total de 6236 reais, mais de metade do valor pago foi para gastos associados ao pessoal que estava encarregado de recepcionar e acompanhar os ditos bens de D. João Galvão. A carga fiscal correspondeu a 27% do valor despendido, e a logística representou apenas uma ínfima parte do total das despesas em Cádiz.

O terceiro momento que identificamos neste registo diz respeito à chegada das mercadorias a Portugal, mais propriamente a Tavira, onde foram descarregadas e armazenadas. Importa recordar um pequeno detalhe do momento anterior: quando os bens do bispo de Coimbra deixaram Cádiz, foram carregados numa barca, tipo de embarcação usada pelos portugueses no Mediterrâneo, sobretudo na primeira metade do século XV (Barata 1998, 154-155), e não numa galé. Ou seja, seria um tipo de embarcação pequena, não ultrapassando os trinta tonéis, possuindo alguma capacidade de carga, e com uma protecção para os tripulantes e os bens que transportassem (Domingues 2007, 16-20). Todavia, vários autores, como Francisco Contente Domingues, defendem que o termo “barca” não se reporta a um tipo específico de embarcação, dada a diversidade de situações em que surge na documentação, mas que funciona antes como um termo genérico (Domingues 2007, 15). Neste caso em concreto, acreditamos que a indicação feita por Michele não se trate de uma referência genérica, visto que em outros momentos dos seus registos faz a distinção da tipologia das embarcações utilizadas: barcas, galés e caravelas. Para além disso, tendo por base os múltiplos registos que este despacho gerou nos livros de contabilidade de Michele da Colle, sabemos ainda que se tratou do frete de uma barca armada portuguesa, no valor total de 3450 reais, que tinha Pedro Rodrigues como capitão. O pagamento foi realizado através de um outro contacto do mercador no porto de Cádiz, Francesco da Mare, pormenor que nos revela um pouco mais sobre a rede de parceiros de Michele.

Tavira era um dos portos algarvios com presença significativa no comércio externo, juntamente com Castro Marim, Faro e Lagos, e desde cedo foi merecedor da atenção do poder central. Já no reinado de D. Dinis, Tavira beneficia de um investimento numa marinha portuguesa; é também nesta vila que, regressado de Ceuta, D. João I recompensa quem participou na conquista da praça e nomeia os seus filhos D. Pedro e D. Henrique duques de Coimbra e Viseu, respectivamente – situações que nos revelam a importância estratégica deste local (Fonseca e Pizarro 1987, 63-64; Costa 2003, 189 e 193). Do ponto de vista económico, Tavira despertou interesse por parte dos mercadores estrangeiros,

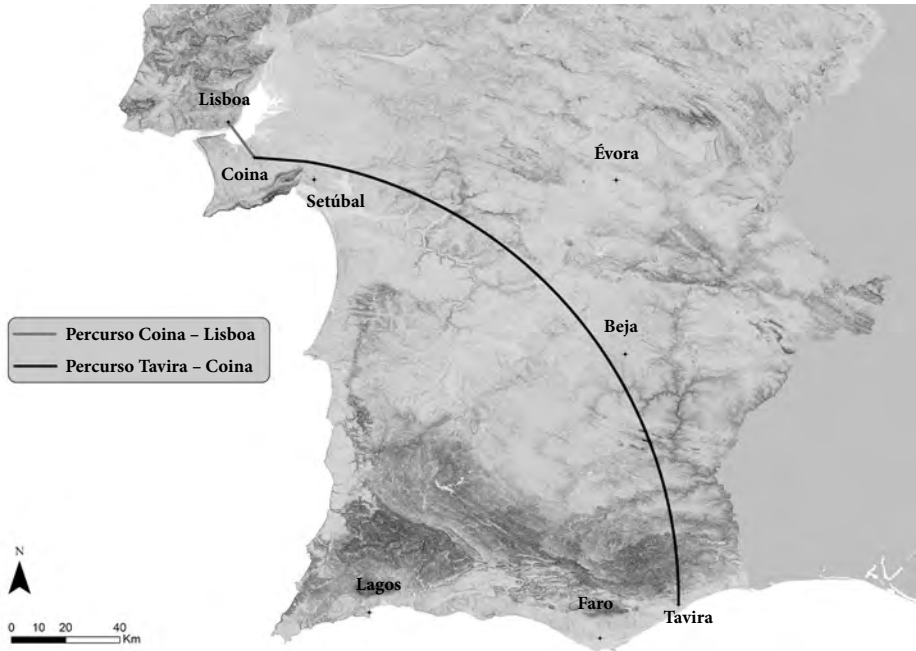
que desempenharam um papel importante nas exportações. O seu porto permitia navios de alto bordo e, desde cedo, temos notícias relativas à presença de embarcações de outras paragens, como de mercadores do Norte da Europa e italianos, que aqui carregavam sal, peixe seco, vinho e frutas, entre outras mercadorias (Vasconcelos 1999, 161).

Assim, prosseguindo a análise deste despacho, em Tavira temos a referência a uma despesa com dois documentos de confirmação da entrada das mercadorias em Portugal, um dos quais deveria ser enviado para Cádiz. Ao contrário do que verificámos em Cádiz, o maior volume de despesas em Tavira, quase 70%, foi com a descarga, transporte e armazenamento dos bens de D. João Galvão, e não com impostos. Seguindo o registo, podemos acompanhar os passos dessa logística: as mercadorias foram descarregadas no porto de Tavira e transportadas para a alfândega, na qual permaneceram uma noite. No dia seguinte, foram transportadas dali para casa dos irmãos Marabotti, mercadores genoveses, onde ficaram armazenadas. Atentando na conta destes irmãos nos livros de Michele, conseguimos apurar mais detalhes sobre este momento do despacho: como receberam os bens de D. João Galvão em Tavira, encarregaram-se também do pagamento na alfândega a Fernando Vaz, identificado como funcionário alfandegário.

A presença da família Marabotti em Portugal data de 1444, mas é na carta de privilégio de 1458, que os define como “vizinhos e naturais do reino”, que temos a indicação de que já se encontravam em território português há mais de trinta anos (*Dicionário dos Italianos Estantes em Portugal* 2018; D’Arienzo 2003, 581). A ligação destes dois mercadores genoveses à companhia Da Colle e, sobretudo, a Michele foi muito próxima. Quando Michele chegou a Portugal, a sua primeira paragem foi na casa dos irmãos Marabotti, os quais, nos negócios da companhia, funcionaram como o ponto intermediário das mercadorias que eram exportadas e importadas de e para Michele através de Valência (Cardoso 2016, 210-211).

Ainda dentro desta terceira etapa da viagem dos bens do bispo, há duas despesas que gostaríamos de destacar. A primeira diz respeito ao pagamento de trinta reais para o pessoal que estivera a guardar as caixas na alfândega, indicação que parece ser, de certo modo, reveladora de que os bens transportados tinham um valor importante e por isso necessitavam de uma guarda específica. Este serviço de guarda, ao que tudo indica, repetiu-se aquando da estadia em casa dos Marabotti, tendo um custo de 230 reais. Por sua vez, o segundo registo que queremos destacar é a indicação de Michele de que quarenta reais foram para uma despesa com cordas: na alfândega de Tavira, ao apresentarem os bens que estavam a ser transportados, danificaram as cordas que amarravam as caixas e foi necessário adquirir novas.

O quarto momento deste despacho diz respeito ao transporte de Tavira até Coima, uma vila portuária perto de Setúbal. O valor despendido neste trajecto foi de 2100 reais, aos quais se somaram oitenta reais de portagens pagas ao longo do caminho e ainda 350 reais para o pagamento a dois homens do rei: um que terá acompanhado a deslocação entre Tavira e Coima, e outro que se encontrava na alfândega de Tavira.



4 Detalhe do percurso dos bens de D. João Galvão.

Fonte: Archivio Salviati, Serie I – Libri di Commercio, Da Colle e Salviati.

Giovanni da Colle e Averardo di Alamano Salviati, di Banco in Lisbonna, reg. 8, c. 76.

Cartografia: Joaquim Cardoso.

Sobre esta quarta etapa do percurso dos bens de D. João Galvão dispomos de mais dados nos livros de Michele (fig. 4). Enquanto mercador estante na cidade de Lisboa, Michele tinha um funcionário na sua casa comercial: Antonio d’Orlando da Siena, que se deslocou a Tavira para levantar estas mercadorias. Apesar de não conseguirmos apurar as datas concretas, conseguimos reconstituir o percurso de ida e regresso deste funcionário, já que esta despesa contou também com um registo no *ricordanze*. Assim, Antonio saiu da cidade de Lisboa, a cavalo, e demorou seis dias a chegar a Tavira. Chegado a esta vila, permaneceu durante sete dias em casa dos Marabotti, tendo regressado a Lisboa numa viagem que demorou dez dias, a cavalo, acompanhado de um moço e de um homem do rei. Para além disso, o registo pormenorizado desta deslocação fala-nos da mercadoria que Antonio d’Orlando da Siena transportava: em *villa luncha* pagou portagem pelas “seis caixas de livros” (40 reais). A indicação que temos na fonte é de que este valor se refere à portagem paga pela caixa de seis livros e pelos panos de seda que pertenciam ao outro cliente de Michele já referido. Não há indicação de quanto correspondeu a cada uma das mercadorias, mas ficamos também a saber que o funcionário adquiriu em

Tavira duas cestas de figos (82 reais). Quanto à localização de *villa luncha*, não temos certezas, mas, atentando na toponímia, na cidade de Lisboa, temos uma referência a Vialonga, na actual freguesia de Penha de França. Este serviço de transporte terrestre demorou 23 dias, o que nos conduz à questão da preferência por este meio de deslocação em detrimento do transporte marítimo, que demoraria cerca de dois dias. É difícil perceber o porquê desta escolha, mas podemos avançar algumas hipóteses. Poderia ser devido à insegurança perante o corso, e Tavira, desde o reinado de D. Dinis, era um dos pontos de apoio principais para uma esquadra portuguesa que assegurava a protecção das embarcações do corso (Fonseca e Pizarro 1987, 74). Podemos ainda considerar que a deslocação por terra permitisse solidificar alguns contactos em zonas de interesse. Ou, por último, porque o valor de entrada na barra de Lisboa seria superior ao que fora gasto nos 23 dias de percurso, mas aqui impõe-se a necessidade de apurar estes valores para permitir uma comparação mais segura.

A deslocação Tavira-Lisboa coloca-nos ainda perante a questão de saber qual teria sido a via terrestre utilizada por Antonio da Siena. Segundo Humberto Baquero Moreno, num estudo sobre as vias preferenciais para a peregrinação a Santiago de Compostela, o Algarve dispunha de três grandes vias: a via que ligava Tavira a Beja; a que estabelecia a ligação entre Faro e Beja, passando por Loulé e Almodóvar; e a terceira, mais próxima da costa atlântica, de Lagos a Ferreira do Alentejo e que, posteriormente, conduziria a duas outras vias: a Évora, ou a Setúbal, e Alcácer do Sal (Moreno 1986, 84). O mesmo autor, num estudo dedicado à acção dos almocreves no desenvolvimento das vias de comunicação nos finais da Idade Média, mostra-nos que existia uma via que ligava Tavira a Beja e, posteriormente, desta cidade ao porto de Setúbal (Moreno 1979, 43). Também a reforçar a ligação entre a cidade de Beja e a península de Setúbal dispomos do trabalho, do mesmo autor, sobre os itinerários do Infante D. Pedro (1438-1448), no qual podemos observar que o Infante se deslocava para Sesimbra, Palmela, Coina e Almada (Moreno 1968). Assim, tendo em conta que estamos perante uma ligação usada para fins comerciais, religiosos e até pelo poder central, podemos acreditar que terá sido essa a escolhida por António d'Orlando da Siena.

Por fim, o último momento desta viagem é o frete de uma barca que realizou o transporte entre Coina e Lisboa (60 reais), o descarregamento na capital portuguesa e o transporte até à alfândega. Em relação a esta barca, estaremos a falar das vias de ligação fluviais que existiam nos rios navegáveis durante o período medieval (Marques 1997, 105-107)? Até ao momento, não conseguimos apurar mais sobre esta questão, mas, tendo em conta a distância que ia ser percorrida e sabendo que em Arrentela, a poucos minutos de Coina, existia uma barca deste tipo, a resposta parece ser positiva (Marques 1997, 106).

Esta pormenorizada operação de transporte de bens do prelado de Coimbra terminou a 16 de Julho de 1462 (contabilmente falando, já que as mercadorias chegaram a Lisboa no início de Março do mesmo ano), quando este realizou o pagamento total a Michele da Colle que, como o próprio indica nos seus registos, não cobrou qualquer

comissão pelo seu trabalho como intermediário deste despacho. Por outro lado, ao outro cliente deste serviço, Francesco Giuntini, foi cobrada uma comissão de 5060 reais, ou seja, cerca de 20% do valor total despendido por este mercador (Sequeira 2016, 178-180). Esta diferença na cobrança da comissão pelo seu serviço acreditamos ser demonstrativa da estreita relação que existia entre Michele da Colle e D. João Galvão.

Olhando para a primeira tabela (fig. 2) e, essencialmente, para o gráfico (fig. 3), podemos verificar que mais de metade do valor pago por D. João Galvão foi relativa aos custos de transporte, essencialmente, marítimos. As despesas relativas ao armazenamento das mercadorias, dos diferentes procedimentos de logística associados, como o carregar e o descarregar das embarcações, e as inerentes despesas com pessoal, não chegam, cada uma, aos três pontos percentuais. A segunda tipologia de despesas, apesar de a diferença entre esta e a primeira ser acentuada, diz respeito aos impostos que foram pagos ao longo do percurso, representando 8,6%. Destes, o mais elevado foi a *lelda* da Catalunha, seguida dos impostos de Cádiz e, por fim, os pagos já em Portugal.

Conclusão

O excepcional contributo deste registo reside no facto de nos permitir uma visão minuciosa do percurso que foi realizado, das várias paragens efectuadas e despesas inerentes a cada uma, bem como de outras personagens envolvidas para a boa concretização deste serviço de despacho de bens pessoais. Sendo Michele da Colle o principal intermediário desta operação, este registo funciona também como um ponto de observação da rede de parceiros e contactos na Península Ibérica deste mercador e da companhia comercial da qual era sócio, ou pelo menos de uma parte dessa rede, cujos traços principais se observam na diversidade de figuras presentes. Para além deste aspecto, este mesmo registo é demonstrativo do modo como um mercador estante numa praça procedia à articulação de um conjunto de espaços geográficos, assim como das estruturas utilizadas para a prossecução dos seus negócios.

Entre todos os clientes de Michele da Colle, destaca-se o bispo de Coimbra, D. João Galvão. Os livros do mercador revelam-nos um prelado ligado à alta finança, que desempenha em pleno a função de financeiro, tal como os seus pais, nomeadamente em operações nas quais Michele pretende adquirir moeda portuguesa. O prelado foi ainda um dos clientes dos veludos de Michele, sendo responsável por uma das mais avultadas operações de transporte, quando recorreu aos serviços do mercador para trazer seis caixas de livros e outros objectos de Itália até Portugal. Mas a presença do prelado de Coimbra também se faz sentir através dos seus familiares, com destaque para os pais, que não só são clientes dos tecidos de seda de Michele, como surgem em operações de câmbio e em funções normalmente atribuídas aos mercadores-banqueiros. A relação entre D. João Galvão, e a sua família, e Michele da Colle serve os interesses de ambos e é reveladora da posição ocupada por este mercador na sociedade portuguesa de Quatrocentos que, claramente, não está limitada à comunidade florentina lisboeta.

Para finalizar, impõe-se a pergunta: que livros eram estes que estavam nas seis caixas que D. João Galvão mandou trazer de Itália para Portugal? Até ao momento, não conseguimos resposta, pois em nenhum dos múltiplos registos se faz referência ao tipo de livros que seriam. No entanto, num dos registos da companhia Neroni, da qual o pai do mercador foi sócio, temos referência a este despacho, com uma ligeira sugestão para um dos livros: seriam de um padre castelhano (*prete catallano*). Sem poder ter a certeza absoluta, na ausência de um inventário, estamos convencidos de que a esmagadora maioria, senão a totalidade, dos livros que D. João Galvão quis transportar para Portugal foram os que aos poucos foi adquirindo durante as suas estadias de estudo nas três universidades italianas, das quais Bolonha era, sem comparação, a mais prestigiada.

Referências

Fontes

- Archivio Salviati, Serie I – *Libri di Commercio, Da Colle e Salviati. Giovanni da Colle e Averardo di Alamano Salviati, di Banco in Lisbonna*, reg. 7 e 8.
- Archivio Salviati, Serie I – *Libri di Commercio. Neroni e Salviati. Francesco Neroni e Averardo di Alamanno Salviati, di Banco in Pisa*, reg. 20.
- Monumenta Henricina*, vol. XIV. 1960-1974. Coimbra: Comissão Executiva do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique.

Bibliografia

- ALMEIDA, Fortunato de. 1967. *História da Igreja em Portugal*, vol. I. Porto: Portucalense Editora.
- BARATA, Filipe Themudo. 1998. *Navegação, Comércio e Relações Políticas: Os portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- BERTI, Marcello. 1994. “Le aziende da Colle: una finestra sulle relazioni commerciale tra la Toscana ed il Portogallo a metà del Quattrocento”. In *Toscana e Portogallo: Miscellanea Storica nel 650° anniversario dello Studio Generale di Pisa*, 57-106. Pisa: Edizione ETS.
- CARDOSO, Ana Clarinda. 2016. “Os livros de contas do mercador Michele da Colle (1462-63): do registo contabilístico à atividade comercial e financeira na praça de Lisboa”. Master diss., Universidade do Porto.
- CARLOMAGNO, Antonio. 2009. *Il Banco Salviati di Pisa: commercio e finanza di una compagnia fiorentina tra il 1438 e il 1489*, t. I. Pisa: Universidade de Pisa.
- COSTA, Paula Pinto. 2003. “Tavira nos séculos XII a XV – A ocupação cristã”. In *Tavira. Território e Poder*, 183-203. Tavira: Câmara Municipal de Tavira/Instituto Português de Museus/Museu Nacional de Arqueologia.
- D’ARIENZO, Luisa. 2003. *La presenza degli Italiani in Portogallo al tempo di Colombo*. Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato.
- Dicionário dos Italianos Estantes em Portugal*. 2018. S. v. “Marabotto, Cristóvão”. Consultado a 20 de Junho de 2018. <http://www.catedra-alberto-benveniste.org/dicitalianos.asp?id=164>.

- DOMINGUES, Francisco Contente. 2007. *Navios Portugueses dos Séculos XV e XVI*. Vila do Conde: Cadernos do Museu de Vila do Conde.
- DUARTE, Luís Miguel. 1995. “A actividade mineira em Portugal durante a Idade Média: tentativa de síntese”. *Revista da Faculdade de Letras: História – II série* 12: 75-111.
- FERREIRA, Eliana Gonçalves Diogo. 2001. “1473 – Um ano no desembargo do “africano”, vol. II. Master diss., Universidade do Porto.
- FONSECA, Luís Adão da, e José Augusto de Sotto-Mayor Pizarro. 1987. “Algumas considerações sobre o comércio externo algarvio na época medieval”. In *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzia*, 61-89.
- GOLDTHWAITE, Richard A. 2009. *The Economy of Renaissance Florence*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- GOMES, Saul António. 2006. *D. Afonso V: o Africano*. Lisboa: Círculo de Leitores.
- GONZÁLEZ ARÉVALO, Raúl. 2015. “Florentinos entre Cádiz y Sevilla en los siglos XIV y XV”. In *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, 273-308. La Laguna: Editorial Universidad de La Laguna.
- GONZÁLEZ ARÉVALO, Raúl. 2016. “Vecinos y propietarios: La integración de los italianos en las sociedades portuarias andaluzas (siglos XIII-XV)”. In *Las sociedades portuarias de la Europa atlántica en la Edad Media*, 249-284. Nájera: Instituto de Estudios Riojanos.
- LADERO QUESADA, Miguel Angel. 1992. *Andalucía en torno a 1492. Estructuras. Valores. Sucesos*. Madrid: Editorial Mapfre.
- MACHADO, J. T. Montalvão. 1964. *Dom Afonso Primeiro Duque de Bragança: Sua vida e obra*. Lisboa: Livraria Portugal.
- MALLET, Michael Edward. 1967. *The Florentine Galleys in yhe Fifteenth Century: With the diary of Luca di Maso degli Albizzi, Captain of the Galleys, 1429-1430*. Oxford: Clarendon Press.
- MARQUES, José. 1997. “Viajar em Portugal nos séculos XV e XVI”. *Revista da Faculdade de Letras: História – II série* 14: 91-122.
- MARQUES, José. 1994. “Relações entre a Igreja e o Estado em Portugal, no século XV”. *Revista da Faculdade de Letras: História, Série II* 11: 137-172.
- MARQUES, José. 1988. *A Arquidiocese de Braga no Século XV*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- MONTEIRO, Helena Maria Matos. 1997. “Chancelaria régia e os seus oficiais: 1464-1465”, vol. II. Master diss., Universidade do Porto.
- MORENO, Humberto Baquero. 1986. “Vias portuguesas de peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média”. *Revista da Faculdade de Letras* 3: 77-90.
- MORENO, Humberto Baquero. 1979. *A Acção dos Almocreves no Desenvolvimento das Comunicações Inter-Regionais Portuguesas nos Fins da Idade Média*. Porto: Brasília Editora.
- MORENO, Humberto Baquero. 1968. “Os itinerários do Infante D. Pedro: 1438-1448”. *Revista de Ciências do Homem da Universidade de Lourenço Marques* I: 1-168.
- NOGUEIRA, Pedro Álvares (?-1597). 1942. *Livro das Vidas dos Bispos da Sé de Coimbra*. Editado por António Gomes da Rocha Madahil. Coimbra: Universidade de Coimbra.

- PIFFANELLI, Luciano. 2014. *Il libro rosso seghreto di Bongianni Gianfigliuzzi. Famiglia, affari e politica a Firenze nel Quattrocento*. Roma: Edizioni di Storia e Letteratura.
- SANGSTER, Alan, Greg Stoner, Paul de Lange, Brendan O'Connell, e Giovanna Scataglini Belghitar. 2012. "Pacioli's forgotten book: the merchant's ricordanze". *Accounting Historians Journal* 39(2): 27-44.
- SEQUEIRA, Joana. 2018. "Comprar, organizar e expedir: mercadores pisanos no negócio internacional dos couros portugueses e galegos no século XV". *eHumanista* 38: 131-145.
- SEQUEIRA, Joana. 2016. "Entre Lisboa e Pisa: alguns exemplos de viagens comerciais no terceiro quartel do século XV". In *Ao Tempo de Vasco Fernandes, 173-185*. Viseu: DGPC/Museu Nacional Grão Vasco/ Projeto Património.
- SEQUEIRA, Joana. 2015a. "A companhia Salviati-Da Colle e o comércio de panos de seda florentinos em Lisboa no século XV". *De Medio Aevo* 7(1): 47-62.
- SEQUEIRA, Joana. 2015b. "Michele da Colle: um mercador pisano em Lisboa no século XV". In *Con Gran Mare e Fortuna. Circulação de mercadorias, pessoas e ideias entre Portugal e Itália na Época Moderna*, 21-34. Lisboa: Cátedra de Estudos Sefarditas «Alberto Benveniste».
- Treccani – *Dizionario Biografico*. 2018. S.v. "Gianfigliuzzi, Bongianni". Consultado a 30 Maio 2018. [http://www.treccani.it/enciclopedia/bongianni-gianfigliuzzi_res-e19db4ab-87ed-11dc-8e-9d-0016357eee51_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/bongianni-gianfigliuzzi_res-e19db4ab-87ed-11dc-8e-9d-0016357eee51_(Dizionario-Biografico)/).
- VASCONCELOS, Damião Augusto de Brito. 1999. *Notícias Históricas de Tavira 1242/1840*, 2.^a edição. Tavira: Câmara Municipal de Tavira.
- VIGIL Montes, Néstor. 2017. "Un eclesiástico para un reinado: el servicio del obispo conimbricense João Galvão a D. Afonso V de Portugal". *Lusitania Sacra* 35: 185-206.

MARIAGRAZIA RUSSO*

Os italianos e o porto de Lisboa nos séculos XV e XVI

Neste trabalho tentarei fornecer uma imagem de Lisboa, e sobretudo do comércio na capital portuguesa, através da análise de alguns documentos redigidos por italianos nos séculos XV e XVI.

Ao falarmos de “italianos”, tentamos sempre encontrar, às vezes de uma maneira demasiado descontextualizada, uma identidade cultural unitária e um sistema socioeconómico escassamente diversificado. A verdade é que, devido à fragmentação territorial, a presença dos italianos em Portugal verifica-se por áreas geopolíticas administrativamente diferenciadas, por exigências comerciais de determinados núcleos de parentesco, por movimentos internacionais que levam até ao extremo Ocidente europeu. As fases destes movimentos estão, portanto, ligadas a êxitos históricos e a contingências sociais:

- se os primeiros italianos que entram em Portugal, com Mafalda de Sabóia (1125-1157), esposa de D. Afonso Henriques (1109-1185; casando em 1146), representam um séquito real social e culturalmente marcado no ambiente da alta burguesia e da nobreza, não se pode dizer o mesmo dos navegadores genoveses que chegaram a Portugal no século XIII e XIV como reforço da marinha lusitana;
- se é verdade que as relações que se vão fortalecendo nas primeiras décadas do século XV têm como eixo geopolítico principalmente Génova e Veneza (devido à forte peculiaridade marítima destas duas cidades) e ainda Florença (prevalentemente centro mercantil e bancário), não se pode esquecer, neste circuito

* Università degli Studi Internazionali di Roma, Itália.
E-mail: mariagrazia.russo@unint.eu.

português, a presença dos grupos de Piacenza, Cremona e Milão, que entram no sistema de empréstimo bancário genovês;

- se os florentinos dominaram a cena comercial da Lisboa de Quinhentos, também temos de ter em conta a forte intervenção dos mercadores da Lombardia (Milão);
- e, no difícil século XVII, se os genoveses continuaram presentes no território português, ao lado deles, com funções diferentes e prevalentemente viradas para a vertente militar, não podemos deixar de considerar a presença de alguns napolitanos;
- finalmente: para chegarmos ao século XVIII, se no mundo lusitano, que vai delineando as suas políticas iluminadas, encontramos editores de Piemonte e de Roma, ao lado deles sobressaem também numerosos artistas e homens de cultura.

Neste contexto resulta também abundante a presença de religiosos (desde os núncios apostólicos até aos mais humildes padres), que, mesmo estando ligados a uma entidade não propriamente “italiana”, são nela incluídos. Esta pluralidade de pessoas, de origens, de pertença, de finalidades faz com que seja extremamente complexo oferecer uma visão geral. Mas, além da peculiaridade geográfica ou da identidade cultural e religiosa, existe na Península itálica o forte sistema do núcleo familiar: de facto, a rica documentação espalhada por bibliotecas e arquivos evidencia como o verdadeiro fulcro das relações luso-italianas é o agregado familiar (entendendo por família os grupos definidos quer por consanguinidade, quer por afinidade religiosa). E este conjunto de pessoas, mais ou menos extenso, funciona em termos de ligações individuais e de laços, que, ao longo do tempo, se vão fortalecendo e aumentando ou enfraquecendo e quebrando.

O que parece ligar todas estas diferentes realidades é, no sentido mais amplo do termo, a capacidade de aproveitamento: um aproveitamento sociocultural, baseado na própria afirmação da escada social; um aproveitamento territorial, com vista à expansão dos próprios domínios ou pelo menos à participação deles (em termos quer geográficos, quer ideológico-confessionais); um aproveitamento económico, devido à rapidez com que os italianos souberam em qualquer situação encontrar espaços para manifestar as próprias capacidades e delas tirarem vantagem. Esta habilidade para procurar uma adaptação social fez com que a comunidade italiana em Lisboa se soubesse ajustar cada vez mais a lugares físicos, como casas comerciais, casas de artesanato, tipografias e sobretudo – a partir de 1518 – uma Igreja: a Igreja de Loreto no coração da cidade de Lisboa, que representa um mundo deslocado mas ao mesmo tempo completamente participante com a vida urbana. A permanência (duradoura ou frequente) de famílias italianas dentro dos territórios portugueses e a posição privilegiada que algumas delas detinham junto da Corte lusitana alimentaram o interesse de Itália por esta terra à beira do oceano (Radulet 1991).

Graças às monografias que hoje possuímos sobre os núcleos dos italianos (Caraci 1995)¹ que viveram em Portugal ao longo dos séculos, temos a possibilidade de delinear um quadro da tipologia humana que morava na cidade de Lisboa, desde o momento em que, nos longínquos anos de 1293 e 1317, o genovês Manuel Pezagno se obrigou com D. Dinis “a ter sempre homens de Jénoa sabedores de mar taes que sejam convenientes para Alcaides de galés e para Araizes” e se reservou o direito de utilizar os seus serviços para fins mercantis “em Flandres ou em Jénoa ou em algumas outras partes” (*Monarquia Lusitana* 1672: 191-194)². A partir desta época, em Lisboa, “sabedores do mar” alternaram com almirantes, comandantes, capitães e generais; patrões de navios e armadores; navegadores (e às vezes descobridores e colonizadores), viajantes, comerciantes e mercadores (ocasionalmente contrabandistas); carregadores de navios, fornecedores e importadores de mercadoria italiana, produtores, contratadores, importadores e exportadores.

Neste extenso panorama, a partir dos finais do século XIV, destacam-se alguns banqueiros e operadores de câmbio. O Arquivo di Francesco di Marco Datini (1335-1410) de Prato oferece uma ampla documentação sobre os contactos italo-lusitanos nos finais do século XIV, mais exactamente entre 1365 e 1411. O acervo reúne, além de relatos, diários, registos e outros documentos que reflectem a vivacidade do Renascimento italiano em relação ao mundo europeu, três mil cartas enviadas de Bruges por homens de negócios relacionados com os comerciantes de Lisboa, que descrevem pormenorizadamente a situação económica e política portuguesa da época (Cecchi 1990; Melis 1990; Frangioni 2002; Orlandi 2008; Nanni 2010; Nigro 2010)³. De resto, a presença dos interesses da praça de Bruges para os Portugueses está documentada já a partir de 1194 (Baião, Cidade & Múrias 1937, 94-97).

Além dos Datini, outras famílias de relevo mantiveram neste período fortes ligações económicas com Portugal. Nos arquivos florentinos conserva-se, de facto, extensa documentação dos Salviati, dos Medici, dos Borromei e dos Strozzi, que se referem, ainda que parcialmente, às relações comerciais mantidas entre as cidades italianas e Bruges, Londres e mais raramente Lisboa.

Como era previsível, as relações continuaram e fortaleceram-se durante os séculos a seguir. Para evidenciar algumas importantes relações entre Itália e Portugal no século XV, centrar-me-ei numa família de Florença de Quatrocentos, inserida num sistema comercial luso-italiano que vai mudando também graças a ela: a casa de seguros e de armação da rica família burguesa dos Cambini, cujos membros se dedicaram a operações bancárias e a actividades mercantis depois de terem sido produtores, trabalhadores e vendedores de tecidos de linho. O organismo empresarial (“banco grosso”) que deles (em

1 Este assunto foi abordado mais recentemente nos estudos que têm saído nesta mesma colectânea.

2 A informação, presente na *Monarquia Lusitana*, foi amplamente citada.

3 Fornece-se apenas uma bibliografia essencial sobre o assunto.

particular de Francesco, Carlo e Bernardo) surgiu, entre 1420 e 1482, gerou a imagem do mercador-bancário. O arquivo desta família, abundante em fontes fiscais, conserva-se hoje na *Spedale degli Innocenti* de Florença, onde o património confluuiu depois da queda repentina dos Cambini. Estudos de Federigo Melis e de Sergio Tognetti apontam para a importância deste fundo (Melis 1990; Tognetti 1999; Tognetti 2004).

Os numerosos registos de contabilidade que revelam uma rápida acumulação de riquezas, as declarações cadastrais que evidenciam amplos investimentos de capitais e as actas dos tribunais que relatam analiticamente as mercadorias demonstram como nos mercados do século XV algumas empresas particulares, pertencentes a um sistema microeconómico e aparentemente limitado à cidade de Florença, eram capazes de gerir comércio com toda a Europa e desenvolver estratégias político-sociais, mudando a geografia económica dos interesses das redes mercantis mediterrâneas e orientando as relações entre elites bancárias da cidade de Florença com importantes instituições nacionais. Em particular, a documentação presente no *Spedale degli Innocenti* de Florença (obra que surgiu graças a um legado testamentário deixado pelo próprio Datini), é constituída por 79 registos de contabilidade do banco: 1 livro secreto da empresa, 14 livros-mestres, 21 cadernos-caixa, 16 cadernos-caixa mais pequenos, 19 cadernos de lembranças, 2 livros de entradas e saídas, outros 6 registos de vários assuntos. Trata-se, portanto, por um lado de livros de contas de tipo sintético e, por outro, de livros pormenorizados em que se evidenciam os métodos da acção da família Cambini, as funções dos intermediários e o sistema político e económico lisboeta.

Na documentação examinada por Sergio Tognetti, emergem as relações que os Cambini tiveram com os empreendedores portugueses das épocas de D. João I (1385-1433), do Infante D. Henrique (1394-1460), de D. Duarte (1433-1438) e de D. Afonso V (1438-1481), que fizeram deles uma família de dimensão internacional. É devido a este abrangente horizonte que se pode falar da acção comercial desta família como de uma economia-mundo, fundada nas duas formas principais de comércio: por um lado, um mercado simplificado de intercâmbio de produtos primeiros, como o linho, ou de materiais semitrabalhados em troca de produtos acabados e, por vezes, luxuosos; por outro, uma forma bancário-pecuniária baseada em negócios de câmbio, crédito e alta finança. Os eixos destas operações comerciais articulavam-se principalmente no quadrilátero italiano Florença, Pisa, Veneza e Roma. Só num segundo momento deste percurso comercial entra a cidade de Nápoles, então capital do reino aragonês, com uma estratégia empresarial que se baseia nas relações, entre 1470 e 1490, com importantes banqueiros – como o político Filippo Strozzi (1489-1538, tesoureiro pontifício em Ferrara)⁴, Angelo Cuomo (homem de confiança do Rei de Nápoles, Afonso de Aragão, e activo em toda a segunda metade do século XV) e Nicola Francesco (também conhecido como

4 ⁵ Archivio di Stato di Firenze (a partir de agora ASF), *Carte Strozziiane*, V, 18-20, 24, 25, 28, 29, 31, 33, 34, 37, 38, 43, 46-48.

Colafrancesco) della Lama, “*honorabili viro mercatore*” (Romano 1994, 487) – e, ao mesmo tempo, na troca de sedas na rota da Calábria e dos Abruzos.

A família Cambini teve também relações em termos comerciais (sobretudo troca de tecidos) com as cidades de Palermo e Messina, na Sicília, sobretudo com homens de negócios, tais como o barão mercador e bancário de origem pisana Guglielmo Aiutamicro, filho de uma importante família que se transferiu para a Sicília na primeira metade do século XV, e Giovanni di Domenico Liberi. Estas famílias, assim como outras localizadas na Sicília, serão ponto de referência de um próspero comércio italo-português que se desenvolveu entre os finais do século XV e o princípio do século seguinte. Assim sugere Domenico Ligresti:

In questo scorcio tra XV e XVI secolo, ci troviamo dinanzi a numerose società di piccoli imprenditori e mercanti valide per un solo viaggio o per l'intera stagione di pesca, che inviavano i loro componenti sulle coste atlantiche, ed in particolare nell'Algarve (Portogallo) alla ricerca di pesce da salare e imbarilare in loco, per portarlo poi in Sicilia. Il viaggio avveniva su navi spesso prese a nolo, caricate di merci siciliane che venivano vendute negli scali lungo il percorso, mentre nel viaggio di ritorno insieme al pesce salato si caricavano alte merci occasionali. Esempi sono costituiti dai mercanti de Roberto (socio di Belincasa) che si recò in viaggio da Messina «in partes occidentales seu Portugallis et laus» su vascelli presi a nolo per acquistare tonno, sardine, gioielli, schiavi e qualsiasi altra mercanzia da rivendere lungo la strada del ritorno a Civitavecchia, Roma, Napoli e Messina; Nuccio de Guirrerio (socio di Ippolito de Andrea), che nel 1510 partì per il Portogallo, diretto a Lagos, dove avrebbe impiegato il ricavato della vendita delle merci lungo il percorso per l'acquisto di tonni e sardine fresche da far salare in loco e poi trasportare nel viaggio di ritorno, insieme ad altre merci occasionali quali schiavi, gioielli ed altro; Bernardo Murro, membro di una società mercantile, che veleggiò per il Portogallo insieme a Nicolò De Guirrerio. Nel Quattrocento il governo regio del Portogallo affidò le tonnare del Regno in gestione ad imprenditori e mercanti messinesi, che curavano anche la commercializzazione del prodotto facendo arrivare le navi dalla Sicilia in Portogallo e ripercorrendo all'inverso il tragitto fino a Napoli. Lo stesso accadeva per la produzione dello zucchero, nella quale i mastri siciliani erano tanto esperti da essere ricercati in Spagna, Portogallo, Inghilterra. Praticavano il commercio mediterraneo gli Abrugnale, Nicolò Bonfiglio padrone di una trireme, Aloisio Salerno che risiedeva a Catanzaro dove si faceva spedire zucchero, Giacomo Spadafora proprietario di una galera. (Ligresti 2006, 320-321)

Em relação ao açúcar, o mesmo Ligresti afirma que: “Considerata l'elevata e rara abilità tecnica raggiunta dai mastri siciliani del settore [zuccherificio], vi fu anche una corrente di esportazione di questo personale verso la Spagna e verso il Portogallo” (Ligresti 2006, 352).

Mas foi sobretudo fora de Itália que os Cambini atingiram o maior êxito: a participação nos mercados de Genebra e as ligações com Avinhão e Bruges facilitavam os intercâmbios com o Centro e o Norte de Europa. De resto, em Bruges a corte de Filipe III de Borgonha, o Bom (1396-1467), atraía numerosos artistas, banqueiros e outras eminentes personalidades de toda a Europa. Porém, foi na Península Ibérica que a família dos Cambini teve os maiores proveitos económicos: Barcelona, antes dos problemas políticos que causaram a sua grave crise; Valência, que se tornou uma importante praça

internacional de negócios; e sobretudo Lisboa. Os Cambini perceberam desde o princípio (antes do grande desenvolvimento da capital portuguesa devido à viagem de Vasco da Gama) a importância da cidade de Lisboa na rota atlântica e o papel de relevo que esta cidade iria assumir no panorama europeu.

Na capital portuguesa, os Cambini embarcavam sobretudo, além de produtos afirmados desde a Idade Média como sal, vinho e azeite, substâncias corantes como a grã ou carmim, de Sintra e de Olivença, útil para actividades tintureiras. O carmim português, em particular, era o mais bem pago de toda a Europa, sendo vendido abundantemente na Inglaterra. Na Primavera de 1474 o banco de Niccolò Branchini, por exemplo, comprou uma remessa de 130 libras de grã ibérica (por 54 *fiorini larghi*) que foi enviada pelos correspondentes dos Cambini em Lisboa para a Toscana⁵.

Um produto alimentar relevante para Itália, sobretudo para Génova, Pisa e Veneza, era o açúcar da Madeira, que, para lá chegar (em particular no comércio das famílias dos Marchionni e dos Guidetti), até à primeira metade do século XV, não atravessava o porto de Lisboa (contudo, tinha de por ali passar para ser distribuído no Norte de Europa).

Na capital portuguesa, da qual partiam as mercadorias para todo o território, desde o Minho até ao Algarve, o comércio de produtos simples como o couro (até então limitado a uma difusão mínima no interior do País) converte-se num motivo de selecção de raças animais para uma produção melhor e um incremento maciço da criação de gado bovino. O porto lisboeta torna-se assim o ponto de convergência de enormes quantidades de couro provenientes das áreas quer portuguesas (principalmente do Mondego, do Porto e dos arredores de Lisboa), quer internacionais (sobretudo irlandesas). Em 1474, por exemplo, na Toscana chega uma remessa de 840 peças de couro (por um valor de 390 *fiorini larghi*) provinda da Irlanda: o comprador é o já mencionado banco Niccolò Branchini⁶. A repartição do produto interessa a via mediterrânea, sobretudo Livorno, onde desembarcam 90% da produção, e Pisa, onde se começa a desenvolver a arte do curtume. Lisboa torna-se portanto o principal empório europeu deste produto, remetido para Itália para a criação de objectos com várias utilizações. Com o passar do tempo os florentinos conseguirão introduzir o couro português trabalhado em Itália também no resto de Europa, através do mercado de Bruges, o qual até meados do século XV se tinha abastecido exclusivamente do couro irlandês.

Em quantidade menor, os italianos enriquecem as próprias caixas com produtos portugueses não trabalhados como lã de cabra, sedas de Lamego e coral. A lã é colocada no mercado italiano em concorrência com aquela produzida nos Abruzos. Em 1466, por exemplo, o banqueiro Nello Cinughi e Bonaventura Colombini recebem dos Cambini 14 sacos (ou seja, 3354 libras) de lã ibérica que provém de Lisboa⁷. Em relação

5 AOIF, *Estranei*, 259, cc. 130s, 153s.

6 AOIF, *Estranei*, 259, cc. 130s, 153s.

7 AOIF, *Estranei*, 251, cc. 83, 133, 228; cc. 19v, 56.

à produção têxtil em Florença, mantém-se muito activa durante todo o século XV a laboração da lã, assim como de veludos e vestuários litúrgicos. Na cidade de Lucca, além da seda, afirmam-se manufacturas de brocados e de damascos; em Bolonha tornam-se famosos os trabalhos de tafetá; em Milão e Cremona fixam-se empresas para o emprego do fustão; simultaneamente, do Norte da Europa provêm telas holandesas.

Outro precioso comércio é o do coral. Em 1443, a Coroa portuguesa acorda com “Bartolomeo Florentin” e com um tal Jean Forbin o monopólio, muito frutífero, da pesca deste material; com o tempo ficarão interessados neste comércio, além dos Cambini, outras famílias italianas, como as de Giovanni Guidetti, Domenico Scotti, Marco Lomellino e Bartolomeo Vanni. Ainda ligado à pesca, como se viu em relação às famílias sicilianas, é o comércio do atum e das sardinhas quer *aringata*, quer em salmoura.

Um comércio particularmente activo no porto de Lisboa, registado no Arquivo Cambini, era a venda das escravas que provinham do Senegal e da Guiné: uma presença que deixa entender a variedade étnica e multifacetada que povoava os portos da capital portuguesa, eixo de convergências e ponto de difusão cultural.

O trigo era um dos produtos que seguia, ainda que raramente, as duas rotas: de Itália para Portugal e de Portugal para Itália, dependendo dos períodos e das fases de escassez em cada país. A quantidade maior na época dos Cambini foi enviada numa remessa para Portugal que provinha de Talamone, Porto Ercole e Ansedonia.

Segundo a documentação desta família, os florentinos estantes em Lisboa importavam panos e tecidos em geral, jóias e ouro (sendo a ourivesaria florentina de antiga tradição), óculos (cuja invenção, como sabemos, fora atribuída por alguns historiadores a Salvino degli Armati de Florença), móveis de madeira pintados à mão por pintores florentinos, espadas (sobretudo as de Villa Basilica e dos vales da Lombardia) e produtos em aço (como lâminas e facas que se produziam nas colinas e nas minas da Toscana).

O comércio de livros de vários sujeitos era particularmente proveitoso, sendo registada nos Arquivos de Cambini (com proveniência de Florença, Veneza e Bolonha) a venda em Portugal de livros clássicos (por exemplo o *De finibus bonorum et malorum*, de Cícero), livros de direito (“libri di legge di Bartolo” de Sassoferato) e de teologia, bíblias, breviários, missais (às vezes em miniatura) e códices com iluminuras, livros em hebraico, livros de gramática destinados evidentemente a um público culto e, segundo os casos, a nobres e eclesiásticos. Em Lisboa quem encomendava estes livros eram os florentinos Bartolomeo Marchionni, Giovanni Guidetti e os mercadores judaicos Isac Abrabanel e Mastro Latone. Particular destaque merece a cartografia italiana que provinha de Florença, onde estava sediada a escola de Paolo dal Pozzo Toscanelli (1397-1482): uma documentação que, como se sabe, chegou abundante a Portugal. Eram os chamados *tolomei*, pintados por *dipintori* diligentes, como por exemplo os mestres Antonio e Piero del Massaio, que em 1461 e 1462 trabalharam para o bispo do Algarve Álvaro Alfonso (bispo entre 1453 e 1467). Além disso é conhecida também a rica produção de papel nas zonas de Fabriano, Pioraco e Val d’Elsa, perto de Siena, que tinham óptimos resultados de venda em Portugal.

Com a companhia dos Cambini, os preços tornam-se concorrenciais em toda a Europa; por um lado, é eliminada a presença dos intermediários e, por outro, desenvolve-se o comércio de maneira directa e fora do sistema da incumbência de terceiros. Além disso, a grande carga dos navios, efectuada com uma ou mais embarcações ao mesmo tempo, e a aquisição em grandes remessas dos produtos locais garantem a quebra dos preços. Inaugura-se, portanto, com a família Cambini o comércio de massa.

Uma importante relação entre Portugal e a Península Itálica nos finais do século XV é o intercâmbio cultural gerado por estudantes e professores. Entre os operadores bancários que trabalhavam em sociedade com os Cambini, emergiam os já citados Nello Ciniughi e Bonaventura Colombini. À empresa Ciniughi-Colombini devemos muitas transacções através do banco Cambini em favor de estudantes e mestres universitários portugueses que frequentavam os centros culturais de Siena. Os Cambini representavam nesta fase o ponto de referência para o mundo diplomático e eclesiástico lusitano. Os estudantes e professores vindos de Lisboa, Porto, Évora e outras cidades portuguesas escolhiam Siena, Florença e em geral Itália para aperfeiçoar os estudos e para dar aulas nos meios académicos italianos: a eles devemos algumas cartas de crédito ou de câmbio emitidas por grandes banqueiros florentinos residentes em Lisboa, como Giovanni di Bernardo de Guidetto Guidetti (activo entre 1451 e 1473, sócio e parente dos Cambini) e Bartolomeo di Domenico Marchionni (inicialmente moço de loja dos Cambini e depois sócio de negócios em Portugal). Por vezes, as transacções eram feitas directamente nos bancos florentinos por pessoas abastadas para oferecer o que actualmente chamaríamos bolsas de estudo ou de trabalho (conhecem-se os nomes de quem participava nestas despesas: o já mencionado bispo Álvaro Afonso e a “madonna Filippa”, a filha do defunto príncipe Pedro). Assim, entre 1474 e 1475, encontram-se em Siena, na *Casa de Sapienza*, dez estudantes portugueses num total de 47 estudantes (Minnucci & Kosuta 1989, 27), entre os quais João Lopes (ou Giovanni Loppo), Lopo d’Arca, Sebastião Lopes de Lamego, Guiverado Afonso de Lisboa, Martinho Gonsalvo, Giorgio Martini (irmão do arcebispo de Lisboa), Piero Valascho (ou Vascho), Gonçalo Mendes. Por vezes, os estudantes eram enviados a Itália, regressando depois a Portugal com cargos burocráticos de relevo; é o caso, por exemplo, de Gonçalo Mendes, enviado a Itália por D. João, de onde regressou para entrar na corte do seu patrocinador.

Os nomes mais relevantes que aparecem nos documentos do Arquivo Cambini e que representam esta família em Lisboa são os seguintes: Bartolomeo di Iacopo di Ser Vanni, operativo na capital portuguesa de 1440 até 1462; a família Ghinetti, famosos coureiros (com Giovanni Ghinetti, Piero Ghinetti, presente em Lisboa de 1459 a 1472, e Piero di Giuliano di Piero Ghinetti); e Bartolomeo di Domenico di Marchionne dei Marchionni, presente nos mercados lusitanos desde 1 de Janeiro de 1473. Deste último, que é também o mais importante operador comercial referido na documentação cambiniana, conhecemos o empenho que depositou nas operações ligadas ao caminho para as Índias, bem como as relações que detinha com outros mercadores italianos em Lisboa:

Carlo di Ugolino Martelli (casado, em 1561, com Aretta di Giovanni Medici, e portanto sócio de uma das mais influentes famílias florentinas) e Francesco Muccini, que tinham contactos com navios bretões; e ainda Bernardo di Antonio di Leonardo Gondi, Berardo Gondi, Bernardo de' Pigli, Girolamo Sernigi (1453-depois de 1510) (Radulet 1984) e Luca Giraldi (em Lisboa a partir do ano de 1515) (Alessandrini 2006; Alessandrini 2011), que desenvolveram a própria acção juntamente com Giovanni da Empoli (1483-1518) (Bertuccioli 1985; Romanini 2004; Giuliano da Empoli 2008), o comerciante que tratou dos produtos da viagem de Albuquerque à Índia, em 1503.

Outras companhias comerciais controlavam em Lisboa, através dos Cambini, o comércio de Bruges (Girolamo Frescobaldi e Filippo Gualterotti) e de Leão (Antonio Gondi e Giovanni Vecchietti). De Bruges provém também um tal Martim Lem, definido na documentação florentina como português ou como “um Flamand de Bruges”: encontramos-nos provavelmente perante um flamengo originário de Bruges naturalizado em Lisboa, o que demonstra que era frequente a deslocação temporária de vários mercadores europeus, a qual, com o tempo, se transforma em sedentária, modificando lentamente o panorama urbano lisboeta.

Às correntes de intercâmbio entre Lisboa e Bruges, através de intermediários italianos, interessam produtos têxteis, que viajam de norte para sul, e o azeite de Santarém, que percorre a trajectória contrária da rota para Silanda. Através da documentação cambiniana, é possível ver como a frota do estado de Florença era sustentada por outros navios que provinham da Bretanha, ou por embarcações privadas flamengas, inglesas, normandas, bascas, andaluzas, catalãs e provençais que passavam nos portos de Lisboa. Os documentos do Arquivo Cambini deixam claramente entender que, para entregar a mercadoria em toda a Europa, esta família florentina servia-se de barcos, pondo em acção uma verdadeira competição de empreitada para escolher os melhores preços. Uma vez que os venezianos e os genoveses ainda não estavam interessados no extremo Ocidente europeu, os portugueses representavam a frota mais competitiva em relação a preços e quantidade de mercadoria transportável. Desta maneira, acontecia frequentemente que a partir da capital portuguesa partissem caravelas e baleeiros lusitanos com destino a Itália, por encargo dos operadores florentinos, interessados nos percursos Madeira-Lisboa-Livorno-Pisa, Madeira-Lisboa-Irlanda, Madeira-Lisboa-Bruges. Os portugueses manifestavam-se sempre disponíveis para partir para responder às necessidades da família Cambini. Devido a esta urgência cada vez mais imperativa, em Portugal começou a incentivar-se a marinha mercantil e a construção de barcos mais amplos para as crescentes exigências do comércio italo-lusitano.

Os créditos portugueses representavam um quarto do orçamento do banco, mas os documentos evidenciam uma incapacidade por parte dos Cambini para fazer com que estes fundos voltassem à Toscana. Infelizmente, a flutuante economia e a mobilidade das forças económicas europeias fizeram com que, quando em 1479 houve em Itália uma epidemia de peste e a carestia de cereais, rapidamente se desenrolasse o processo de

bancarrota da família Cambini. Mas a importância desta família para o desenvolvimento do comércio italo-lusitano foi tão considerável, que a partir deste momento os negócios europeus não podiam deixar de ter em conta o sistema encaminhado por este grupo de italianos, que foi capaz de organizar num período de sessenta anos uma rede internacional de contactos, mudando o sistema do comércio interno português, orientando diferentemente as relações comerciais entre as cidades italianas e começando a impor em toda Europa alguns produtos lusitanos.

No século seguinte, com as vias abertas para a Índia, as companhias italianas voltarão a tomar os mesmos caminhos abertos por estes tráficos comerciais. Em todo o século XVI a presença italiana no território português continuará frequente, aumentando quer a tipologia de negócios que se irão desenvolver, quer as relações político-económicas entre os dois países. Algumas famílias presentes na cidade de Lisboa já nos finais do século XV tornar-se-ão, com o passar do tempo e sobretudo com a chegada das grandes remessas de mercadoria asiática, mais fortes e mais potentes, dominando a cena do comércio internacional e principalmente italo-lusitano.

Entretanto, continuam a chamar a atenção as imagens de Portugal dos finais do século XVI, com uma situação política diferente, deixadas por dois documentos anónimos que habitualmente chamamos *Retrato* e *Riverso* (Russo 2018). Alguns exemplos podem ajudar a entender a polifacetada interpretação de uma cidade portuária onde deviam abundar contradições: as descrições, respectivamente eufórica e disfórica, fornecidas por viajantes italianos representam a dupla leitura de uma realidade complexa e de difícil compreensão. O *Retrato* assim descreve em poucas frases a cidade de Lisboa: “che è la più principal Città del Regno e populatissima et molti credono che da Parigi in fuori sia quella che fra Christiani habbia maggior habitatione”; “ornata di molti tempij devoti, et ricchi, et acluni di essi di raggionevol bellezza, et in tutte si fanno gli’uffitij divini solenissimamente”; “Vi sono di molte case di particolari belle, et comode, l’uscite della Città sono piacevoli, perche alcune godono la vista del Rio, et della Terra solamente”. Completamente diferente é a imagem de Lisboa que no mesmo período, ou depois de pouco tempo, faz o *Reverso*:

La Città di Lisbona, che non solamente é la più nobile, e la maggiore, ma si può dire che ella sola, sia tutto il Regno, é non solamente nobile, smurata, ma é la più sporca, e la più brutta di tutte, perche se ben posta in riva di si gran fiume, et alquanto montuosa, non hanno ancor avuto tanto ingegno di farvi de canali, per dove l’immonditie corrano al Rio. Onde convenendo gettar l’aque e tutte l’immonditie per le Porte, e per le finestre in istrada. Le medesime strade vengono ad esser i condotti delle spurcitie, oltre a che le negre sogliano portare di giorno al mare i vasi degli escrementi che spesse volte loro cascano per le strade, e sopra cui le urta e quelli casente, che sopra ogni pelo han fatto una legge non hanno ancor saputo comandare, che siano portati di notte.

São apenas duas imagens de uma mesma realidade examinada por dois olhares diferentes. Estas leituras circulam amplamente na Europa de finais de Quinhentos, tendo sido encontradas por A. H. Oliveira Marques (Marques 1984) numa cópia de Seiscentos na

Biblioteca de Hanôver, e por Carmen M. Radulet (Radulet 1997) na *Biblioteca Nazionale* de Florença. A estes dois exemplares junta-se um *Retrato* (sem *Reverso*) datado de 1580 presente na Biblioteca Apostólica Vaticana, no Fundo Barberini⁸, que permite datar com certeza a obra em questão até agora sem datação explícita: este exemplar é do século XVI e tem como título *Ritratto del Regno di Portogallo. 1580*. Contudo, trata-se apenas da primeira parte do *Ritratto*, à qual não segue nenhum *Riuerso*, sinal de que houve pelo menos um período em que os dois textos circularam divididos. Além disso, o manuscrito entra numa colectânea que tem o título *Oratorum Venetorum relationes et historia varia*, que poderia reconduzir o texto ao ambiente diplomático veneziano. De resto, os contactos que Veneza tinha com Portugal eram profundos e, em certa medida, necessários quer para as lutas contra o Turco sempre às portas, quer para as urgentes questões económicas que tinham posto de lado a “Sereníssima”. De todos os exemplares até aqui contemplados, o da Biblioteca Apostólica Vaticana é o único que tem data: 1580⁹. O manuscrito (pelo menos o *Ritratto*) pode, portanto, ter uma colocação cronológica certa¹⁰.

No Fundo Confalonieri do Arquivo Secreto Vaticano existe mais um exemplar deste precioso documento¹¹, que remonta à última década de Quinhentos. Este Fundo recolhe os papéis de Giovanni Battista Confalonieri (1561-1648), secretário de Fabio Biondi da Montalto, que esteve em Portugal de 1592 a 1596. Giovanni Battista Confalonieri, cuja família, originária do Norte de Itália, pertencia provavelmente àquela nobreza decadente frequente na Europa do século XVI, foi educado pelos Jesuítas no Colégio Romano, conseguindo o título de *Doctor philosophiae et sacrae theologiae*. Ordenado sacerdote em 1590, Confalonieri trabalhou primeiramente como secretário particular do cardeal Alfonso Gesualdo e depois como canónico na Sé Catedral de Velletri. Em 1592 foi a Lisboa como secretário de Fabio Biondi da Montalto, patriarca de Jerusalém e colector de Portugal sob Clemente VIII. Viveu em terra lusitana até 1596, quando Biondi, no mês de Outubro desse ano, foi substituído por Ferrante Taverna, devido a questões políticas com as autoridades portuguesas. Antes de partir para Portugal, ou mesmo no período em que se encontrava em Lisboa, Giovanni Battista Confalonieri provavelmente mandou copiar o *Ritratto et Riuerso* que circulava manuscrito no ambiente italiano e no meio eclesial. A presença deste documento num Fundo de um secretário da nunciatura mostra como no ambiente eclesial o texto circulava com facilidade.

8 Biblioteca Apostolica Vaticana (= BAV), *Urbinate Latino* 82, I. Uma cópia deste manuscrito encontra-se na Biblioteca da Ajuda: *Rerum Lusitanicarum*, vol. XI, “Symmicta Lusitanica ex Mss Codicibus Bibliothecae Apostolicae Vaticanae aliarumque Urbis”, t. 4.º, 46-ix-11, ff. 9-117.

9 Perante esta datação, não valeu a pena neste contexto considerar as conjecturas feitas por Dell’Aira (2005), que atribui a paternidade do texto ao ambiente ligado ao cremonês Cesare Speciano, nuncio apostólico em Madrid de 1586 a 1588, sendo o *Ritratto* já em circulação em 1580.

10 Poderíamos ainda supor que a data presente no exemplar da Biblioteca Apostólica Vaticana não se refere ao texto mas ao momento da cópia: de toda a forma esta representaria um limite *ad quem*.

11 Archivio Segreto Vaticano, *Fondo Confalonieri*, 44, ff. 1-11v (*Ritratto*) e 13-27 (*Riuerso*). A cota antiga era “43 to. XVIII”.

Em relação à imagem que este texto fornece da cidade de Lisboa, e em particular do porto da cidade, é interessante reparar como no *Ritratto* se faz referência à Sicília, afirmando que em Lisboa se carregava pimenta sem sacos, exactamente, “a quella guisa, che si carica in Sicilia il formento” (“à maneira como se carrega na Sicília o trigo”) (Marques 1984, 109). Em termos económicos, destaca-se também outro detalhe: “Nel tempo ch’io steti in Portogallo fece S. beatitudine un bellissimo decreto sopra i cambij, e sopra gli interessi aprouando i leciti, dannando gli illeciti, e dichiarando come poteuano usarsi, e in qualle cose, doue l’uso hauea dannao si, che pareo non poteruisi rimediare per all’hora amoniua, et essortaua”, que se poderia referir, em nosso entender, à bula *Reformatio contractuum de annuis censibus*, emanada pelo papa Pio V, Ghislieri (pontificado: 1566-1572), no dia 19 de Janeiro de 1569, na qual se apresentavam disposições sobre os contratos censurais, regulamentando a complexa matéria dos empréstimos. O autor do *Riuerso* (se quisermos julgar as marcas internas ao texto como indícios identificativos) esteve portanto em Portugal sob o pontificado de Pio V, entre 1569 (data da bula) e 1572 (data da morte do pontífice). De maior relevo, para identificar o ambiente que pode ter produzido a obra em questão, poderiam ser eventualmente as atitudes contrárias aos judeus tomadas pelo autor do texto, que parecem reconduzir aos ambientes ligados sobretudo aos papas Pio IV, Medici (1499-1565; 1559) e Pio V. De facto, Pio IV ordenou que os judeus fossem fechados nos *ghetti* e Pio V, através da bula *Hebraeorum gens*, de 1569, expulsou-os de todo o Estado pontifício (excluindo Roma e Ancona). No mundo diplomático pontifício era usual fazer descrições que ajudassem a compreender a realidade político-cultural na qual os núncios iam ser operativos. E os diplomatas, antes de partirem para as terras de destino, provavelmente trocavam material ou mandavam transcrever textos que lhes permitissem perceber melhor os países longínquos: a leitura destes materiais tornava-se fundamental para o conhecimento prévio ou mais aprofundado do local de chegada. Será esta a razão por que, no Fundo de Giovanni Battista Confalonieri, do *Archivio Segreto Vaticano*, encontramos os textos do *Ritratto et Riuerso*.

Mas não é apenas o ambiente diplomático eclesial que, nesta época, entra em Lisboa deixando preciosos materiais descritivos. Veneza tinha naquele período muitos interesses comerciais e políticos na Península Ibérica, como o testemunham algumas relações estabelecidas pelos embaixadores venezianos que ainda hoje se conservam. O *Ritratto e Riuerso* no manuscrito florentino encontra-se juntamente com outras *Relazioni di ambasciatori* e, no manuscrito da Biblioteca Apostólica Vaticana, aparece ao lado de numerosos relatos dos oradores de Veneza. Outras relações desta mesma época estão incluídas na obra *Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato*, publicadas por Eugenio Alberi em meados de Oitocentos (Alberi 1839-1863).

Entre estas relações destaca-se a de Antonio Tiepolo (1526-1582), embaixador da Senhoria de Veneza em Espanha e Portugal, em 1571-1572, cobrindo toda a época de D. Sebastião (1554-1578), no que diz respeito a Portugal. É uma descrição

pormenorizada¹², em que o autor trata todos os domínios portugueses, as riquezas neles contidas e os aspectos comerciais, as forças militares e a capacidade de reacção contra o Turco, bem como a personalidade do Rei D. Sebastião, de todas as personagens eminentes da época e do cardeal D. Henrique, tio do monarca. O género a que estes textos pertencem parece coincidir com a tipologia do *Ritratto*: são relatórios codificados na forma e na estrutura, destinados ao Senado veneziano com claros fins estratégicos e políticos, que evidenciam alguns aspectos particularmente relevantes da situação económica e social da época; através de uma narração enxuta e essencial, oferecem uma descrição circunstanciada de alguns factos ocorridos, informações obtidas, dados recolhidos, projectos subjacentes. O estilo é prevalentemente técnico porque pretende descrever pormenorizadamente situações sociais, mas ao mesmo tempo a frase é simples e linear porque destinada à oralidade, a ser ouvida por um amplo público.

Relacionada com este embaixador veneziano, existe uma *Relazione della Corte di Portogallo, fatta dal cortigiano del Tiepolo ambasciator per la repubblica di Venezia appresso Don Sebastiano*, registada no catálogo dos manuscritos italianos da *Bibliothèque Nationale* de France, redigido por Antonio Marsand (Marsand 1835, n. 338)¹³: como se pode ver pelo título, também os homens da corte participavam na redacção de relatos que pudessem eventualmente despertar interesse e curiosidade junto do público. Descrever e fazer circular as próprias relações podia representar para os cortesãos de regresso das missões diplomáticas uma forma de comércio e de subsistência: constituiria essa uma das formas de difusão e de circulação de alguns textos deste género por toda a Europa.

Na mesma recolha publicada por Eugenio Alberi (Alberi 1839-1863, 336), há uma *Relazione di Spagna*, de Gianfrancesco Morosini (1537-1596), embaixador da Sereníssima, datada de 1581, na qual aparecem trechos que chamam a atenção para o ambiente e a forma como viajavam os embaixadores. Aí se destacam sobretudo dois “clarissimi ambasciatori Tron e Lippomano”, que tinham de se congratular com o rei Filipe II pela aquisição de Portugal. “Di questa ambascieria straordinaria del Tron e del Lippomano – acrescenta o editor Eugenio Alberi –, che ebbe luogo con decreto del li ottobre 1580, non si conosce la relazione.” Estamos portanto perante uma embaixada veneziana, realizada por duas pessoas (Vincenzo Tron e Girolamo Lippomani) (Gullino 2005)¹⁴, ocorrida em 1580. Em particular, o patricio veneziano Girolamo Lippomano era “legatissimo alla corte madrilena”. À afirmação de Eugenio Alberi de que desconhece a *Relazione* de Tron e de Lippomano, podemos acrescentar algumas informações.

No Fundo *Reginense latino*¹⁵ (Hübner 1869; Farinelli 1942-1979, 307; Tellechea Idígoras 1965; Caucci von Saucken 1982, 9-29; Salamanqués Pérez & Vallejo Girvés 2002; *Il Pellegrinaggio a Santiago di Compostella*) da Biblioteca Apostólica Vaticana,

12 O título é *Relazione Antonio Tiepolo tornato ambasciatore straordinario dalle corti di Spagna e di Portogallo 1572*.

13 O texto que nos interessa é o VII. Este manuscrito foi publicado em Mercadal 1959.

14 Veja-se, nesta entrada do dicionário, a ampla recolha de fontes e a rica bibliografia.

15 Fondo Reginense Latino 949, *Commentarii per Italia, Francia, et Spagna l'anno MDLXXX*.

existe uma pormenorizada descrição de uma viagem feita por Vincenzo Tron e Girolamo Lippomano, entre outros, na Península Ibérica por ocasião da aquisição de Portugal por Filipe II. Nesta relação descreve-se todo o percurso desde Veneza até Espanha, Portugal e França, escrito por um “ignoto” anotador, provavelmente ao serviço de Andrea Marcello e de Angelo Gradenigo. Ao lado de Lippomano e Tron, encontra-se, com o papel de secretário, Girolamo Ramusio, o Jovem (1555-1610) (Gullino 2005¹⁶; Cicogna 1827, II, 555-557). Note-se que a ideia de os secretários serem incumbidos de relatar diários de viagem é um ponto sobre o qual a historiografia concorda unanimemente, havendo mesmo testemunhas directas¹⁷. Ao chegar a Portugal, Lippomano e Tron encontram o embaixador veneziano Gianfrancesco Morosini, cujo secretário era Paolo Dardani¹⁸. Dardani manteve estas funções após a vinda (pouco anterior à de Lippomani e Tron) de Matteo Zane, representante diplomático de Veneza que veio substituir Morosini. Assim, durante alguns meses do ano de 1581, na cidade de Veneza convivem Gianfrancesco Morosini, Matteo Zane, Girolamo Lippomano e Vincenzo Tron (Bouza 1998, 52-53)¹⁹, acompanhados pelos secretários Anton Paoluzzi, Paolo Dardani, Girolamo Ramusio e Giabatta Padovino, este último o provável cronista do documento do Fundo *Reginense*.

Neste contexto é possível examinar a extensa relação do Fundo *Reginense*, situando o género da odepórica diplomática na questão mais ampla questão da circulação textual. Na f. 80 deste relato começa a descrição de Portugal: “Il Regno di Portogallo è una piccola parte della Spagna collocata nell'estreme sponde del Mare Oceano, quello che gl'antichi chiamavano Lusitania da Luso”. Não é difícil nesta frase entrever o *incipit* do *Ritratto*, do qual encontrámos (com algumas variantes gráficas) testemunhos espalhados por numerosos arquivos e bibliotecas: “Il Regno di Portogallo é una picciola parte della prouintia della Spagna situata nell'estreme sponde del mar Oceano, quella che anticamente chiamauano Lusitania”. Depois o texto do Fundo *Reginense* continua com uma descrição histórica para chegar ao seguinte passo: “ha li suoi confini da Levante con la Castiglia, da ponente con l'Oceano, da tramontana con la Gallicia et da mezogiorno con l'Oceano”, que parece coincidir com o do *Ritratto*: “termina dal leuante con i Regni di Castella, del ponente con l'Oceano, da Tramontana con la Galitia, et da mezo giorno parte con l'Oceano, et parte con l'Andaluzia”. E, só para continuarmos a propor alguns exemplos:

16 S. v. Lippomano.

17 Só para dar um exemplo, a já mencionada *Relazione* de Gianfrancesco Morosini tinha a seguinte passagem, na qual se percebe que quem escreve é o mesmo secretário: “Ho avuto per mio secretario messer Anton Paoluzzi qui presente, del quale io resto complitamente sodisfatto”. Sobre o papel dos secretários como redatores dos diários de viagens, cf. Maczack 1996, 181-182.

18 Existe um relato de viagem de Paolo Dardani, de Madrid a Lisboa em 1578 (cf. Farinelli 1942-1979, 299), no Museu Correr de Veneza: *apud* Salamanqués Pérez & Vallejo Gírvés 2002, 957, nota 13.

19 Carta VI: Lisboa, 14 de Agosto de 1581, “Allá creo tendreis quatro embajadores de Venecia que se han despedido por de mí” (a citação encontra-se em Salamanqués Pérez & Vallejo Gírvés 2002, 958, nota 18).

Reginense latino	Ritratto
Si divide in 6 provincie, che chiamano comarche, cioè Alenteio, Estremadura, Trà Duero et Migno, tra los Montes, Labeira, et Algarbe, la qual'ultima parte è tenuta per Regno [...].	[...] si divide in sei provintie, che chiamano Comarche, cioè Alentejo, Estremadura, Tradoro et Miugno, tras os Montes, la deira, et l'Algarue, benche quest'ultimo si chiama anco con nome di Regno.
La circonferenza del Portogallo è di 285 Leg. 135 di costa di mare 150 di terra [...].	Gira et ha circonferenza ducentottantacinque leghe, le centotrentacinque di costa di mare, le centocinquanta di terra [...].
Questo Regno si può dire sieda nella più bella parte del Mondo, non per bellezza, ch'egli habbia in se ma per esser in mezo di molti gran Regni, commodo per le antiche e o per le moderne navigationi, perché volgendo la faccia all'occidente dalla destra ha la Gallicia, la Biscaia, la Franza, l'Inghilterra, la Fiandra, l'Alemagna et gli altri paesi settentrionali, in fronte le isole Canarie con l'Indie occidentali et dalla sinistra l'Andalusia et lo Stretto di Gibilterra.	Il Regno tutto insieme si può dire, ce sieda nella più bella parte del mondo, non per bellezza, ch'egli abbia in se, ma per esser in mezo di molti gran Regni, comodo per le antiche, et per le moderne nauigationi; perche volgendo la faccia all'occidente dalla destra ha la Galitia, la Biscaia, la Francia, l'Inghilterra, la fiandra, et l'Alemagna, et gl'altri paesi settentrionali, di fronte ha l'Isole con le Indie Occidentali; dalla sinistra l'Andalusia, lo stretto di Gibilterra.

E podemos acrescentar mais um trecho, que sublinha a coincidência entre estes textos: no *Reginense*, “queste navi ricaricavano poi per Lisbona generi senza sacchi dell’istessa maniera che si fa il grano in Sicilia”, e, no *Ritratto*, “le navi uengono caricate coi pepi senza sacchi, a quella guisa, che si carica in Sicilia il formento” (f. 108).

Não há dúvida de que estes dois textos estão relacionados. O manuscrito *Reginense* é muito mais extenso, fornecendo mais notícias históricas, informações sobre ordens de cavalaria e temas religiosos, sobre igrejas e mosteiros, misericórdias, confrarias, hospitais, etc. Por seu turno, o *Ritratto* tem apenas descrições geográficas e esclarecimentos sobre o sistema de justiça, que no *Reginense* ocupa as ff. 115v-117. Poderíamos pensar que o *Ritratto* seria apenas um extracto do relato mais amplo, mas no princípio do diário conservado no Fundo *Reginense* uma frase faz também supor outra hipótese: “in questi commetarij, che disegno, discriverò delle cose avvenutemi, veduti, letti, et osservati, così da me stesso, come inoltre per relatione altrui, in un viaggio di quasi nove mesi, per

parti dell'Italia, per la Spagna, et la Franza”²⁰. O secretário que redige este texto declara portanto abertamente que a sua não é uma relação completamente pessoal e original: ele baseia-se no que vê, no que ouve, mas também no que lê e em *relatione altrui*.

Esta combinação de textos permite assim reparar que existe uma ampla circulação de documentos através do sistema de cópias total ou parcial. Foi através desta complexa modalidade intratextual e neste ambiente multicultural que podem ter nascido o *Ritratto* e o *Riuerso*. A tipologia deste dúplice relato, muito parecida com as relações de embaixadores venezianos; a referência apenas lateral de tudo o que é mundo religioso e, ao contrário, a riqueza de pormenores de tipo jurídico; a leitura binária onde, ao mesmo tempo, os traços se opõem e complementam; a presença do texto em miscelâneas ligadas aos oradores da Sereníssima; o facto de estarem presentes na cidade de Lisboa, por uma particular contingência histórica, muitos representantes da Sereníssima que bem poderiam ter jogado com as diferentes vertentes numa mesma situação; e, por fim, o facto de longos trechos serem inseridos em vários textos da mesma tipologia descritiva – todos estes aspectos fazem com que o *Ritratto* e o *Riuerso* circulassem amplamente no meio diplomático veneziano na época de transição entre o governo henriquino e a monarquia ibérica. Ao mesmo tempo não é totalmente descartável a hipótese de que um texto provenha do ambiente eclesiástico e outro, igual e contrário, do ambiente diplomático veneziano, pondo assim em evidência os dois mundos com olhares diferentes.

O *Ritratto* e o *Riuerso* representam, por um lado, a abundante circulação dos relatórios no ambiente diplomático, por outro, a ampla produção de um género literário que é fruto de uma miscigenação textual que cada vez mais se vai codificando e estruturando para oferecer o ponto de vista dos italianos sobre a cidade de Lisboa, tão relevante para o comércio e para a política europeia. Com a sua circulação, estes textos determinavam escolhas económicas e políticas, opções comerciais, movimentos de mercadorias por uma ou outra trajetória. São estes textos que nos oferecem a realidade histórica multicultural de uma cidade portuária como Lisboa que, se por um lado eclodiu na sua riqueza dos finais do século XIV até à primeira metade do século XVI, agora – neste final de século – se vê constringida, devido às mudanças políticas, a uma leitura e a uma interpretação duplas e contraditórias.

Referências

ALBERI, Eugenio. 1839-1863. *Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato raccolte, annotate ed edite da* -. Firenze: Tipografia e calcografia all'insegna di Clio, serie I, t. XIII (consultável no site: http://www.archive.org/stream/s1relazionidegli05albuoft/s1relazionidegli05albuoft_djvu.txt; última averiguação em 13 de Fevereiro de 2011).

- ALESSANDRINI, Nunziatella. 2006. “La presenza italiana a Lisbona nella prima metà del Cinquecento”. *Archivio Storico Italiano* 164 (1) (607) (gennaio-marzo): 37-54.
- ALESSANDRINI, Nunziatella. 2011. “Contributo alla storia della famiglia Giraldi, mercanti banchieri fiorentini alla corte di Lisbona nel XVI secolo”. *Storia Economica* 14 (3): 377-407.
- BAIÃO, António, Hernâni Cidade e Manuel Múrias. 1937. *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, vol. I. Lisboa: Editorial Ática.
- BERTUCCIOLI, Giuliano, 1985. s. v. da Empoli, Giovanni, *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 31. Roma: Treccani.
- BOUZA, Fernando. 1998. *Cartas de Felipe II a sus hijas*. Madrid: Akal.
- BRANDÃO, Francisco. 1672. *Monarquia Lusitana*, vol. VI.
- CARACI, Ilaria Luzzana. 1995. “La letteratura di viaggio dell’epoca delle grandi scoperte. Problemi di definizione e di método”. *Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici* 3(3): 3-12.
- CAUCCI von Saucken, Paolo Giuseppe. 1982. “I testi italiani di viaggio e pellegrinaggio a Santiago de Compostela”. In *I testi italiani del Viaggio e Pellegrinaggio a Santiago de Compostela e Diorama sulla Galizia*, 9-29. Perugia: Grafiche Benucci.
- CECCHI, Elena (a cura di). 1990. *Le lettere di Francesco Datini alla moglie Margherita: 1385-1410*. Prato: Società pratese di storia patria.
- CICOGNA, Emmanuele Antonio. 1827. *Delle iscrizioni veneziane raccolte ed illustrate*. Venezia: Presso Giuseppe Picotti Stampatore.
- DELLAIRA, Alessandro. 2005. *Grandezza e magnificenza della città di Lisbona. Dalle carte di Giovanni Battista Confalonieri segretario del collettore apostolico (1593-1596)*. Rovereto: Nicolodi.
- FARINELLI, Arturo. 1942-1979. *Viajes por España y Portugal desde la edad media hasta el siglo XX: nuevas y antiguas divagaciones bibliográficas*. Roma: Reale Accademia d’Italia.
- FRANGIONI, Luciana. 2002. *Chiedere e ottenere: l’approvvigionamento di prodotti di successo della bottega Datini di Avignone nel XIV secolo*. Firenze: Opus Libri.
- GIULIANO DA EMPOLI. 2008. *Canton Express. Due viaggi in Oriente (1503-2008)*. Torino: Einaudi.
- GULLINO, Giuseppe. 2005. *Dizionario biografico degli italiani*, vol. 65, s. v. Lippomano Girolamo. Roma: Treccani, visível em [http://www.treccani.it/enciclopedia/girolamo-lippomano_\(Dizionario_Biografico\)](http://www.treccani.it/enciclopedia/girolamo-lippomano_(Dizionario_Biografico)).
- HÜBNER, Emil. 1869. *Corpus Inscriptionum Latinarum*. Berlino: Reimer.
- LIGRESTI, Domenico. 2006. *Sicilia aperta (secoli XV-XVII). Mobilità di uomini e idee*. Palermo: Associazione Mediterranea.
- MACZACK, Antoni. 1996. *Viajes y viajeros en la Europa Moderna*. Barcelona: Omega.
- MARQUES, A. H. de Oliveira. 1984. “Uma descrição de Portugal em 1578-1580”. Apresentação, transcrição do documento, tradução do italiano e notas de -. *Nova História. Século XVI* 1: 83-143.
- MARSAND, Antonio. 1835. “338. Collezione di scritti politici e diplomatici, che si riferiscono specialmente alle Corti di Roma, di Francia e di Spagna. Quattro volumi cartacei, in 4° caratteri corsivi, secolo XVII e XVIII di buona conservazione”. In *I manoscritti italiani della Regia Biblioteca parigina*. Parigi: Stamperia Reale.
- MELIS, Federico. 1990. *I mercanti italiani nell’Europa medievale e rinascimentale*. Firenze: Le Monnier.

- MERCADAL, José García. 1959. "Antonio Tiepolo, Relación de la Corte de España escrita por un gentilhombre del séquito de Antonio Tiepolo, que fue embajador cerca del Rey Católico", ms. 10090, documento VI de la Biblioteca Nacional de Paris. In *Viajeros extranjeros por España y Portugal*, 2 vol. Madrid: Aguilar.
- MINNUCCI, Giovanni, e Leo Kosuta. 1989. *Lo Studio di Siena nei secoli XIV-XVI. Documenti e notizie bibliografiche*. Milano: Giuffrè.
- NANNI, Paolo. 2010. *Ragionare tra mercanti: per una rilettura della personalità di Francesco di Marco Datini (1335 ca-1410)*. Pisa: Pacini.
- NIGRO, Giampiero (dir.). 2010. *Francesco di Marco Datini: l'uomo, il mercante*, Fondazione Istituto internazionale di storia economica. Prato: F. Datini.
- ORLANDI, Angela (dir.). 2008. *Mercanzie e denaro: la corrispondenza datiniana tra Valenza e Maiorca (1395-1398)*. Valencia: Universitat de Valencia.
- Il Pellegrinaggio a Santiago di Compostella e la letteratura jacoepa in Italia*. In <http://www.geocities.com/Athens/Olympus/5406/lettjac.html>.
- Pèlerins illustres et récit de voyages*, in http://www.xacobeo.es/trad_fran/ftrad_peregr.htm.
- RADULET, Carmen M. 1984. *Girolamo Sernigi e a Importância Económica do Oriente*. Lisboa: Biblioteca Geral.
- RADULET, Carmen M. 1991. *Os Descobrimentos Portugueses e a Itália. Ensaios filológico-literários e historiográficos*. Lisboa: Vega.
- RADULET, Carmen M. 1997. "Um retrato italiano do Reino de Portugal no século XVI". *Mare Liberum* 14: 99-114.
- ROMANINI, Fabio. 2004. "Sul primo 'Viaggio fatto nell'India' di Giovanni da Empoli (1504)". Con una nuova edizione. *Filologia Italiana* I: 127-160.
- ROMANO, Daniela (dir.). 1994. *Napoli. Marino de Flore, 1477-1478. Cartulari notarili campani del XV secolo*. Napoli: Edizioni Athena.
- RUSSO, Mariagrazia. 2018. "Ritratto et Riuerso del Regno di Portogallo: relações diplomáticas italo-lusitanas nos finais do século XVI". In *Diplomacia e Transmissão Cultural. Actas*, coord. Teresa Leonor M. Vale, Maria João Pacheco Ferreira. Lisboa: Althum.com.
- SALAMANQUÉS PÉREZ, Virginia, e Margarita Vallejo Girvés. 2002. "Bourdelot: Un viaje diplomático-anticuarista por la Península Ibérica a finales del siglo XVI". In *Actas del V Congreso Internacional de Caminería Hispánica, tomo II. Caminería histórica y turística, Valencia 2000*, 955-968. Madrid: Centro CIL II España (http://www2.uah.es/imagenes_cilii/articulos/Articulo029.pdf).
- TELLECHEA IDÍGORAS, José Ignacio. 1965. "Un peregrino veneciano en Compostela en 1581 (El diario inédito de B. Bordelot)". *Compostellanum. Sección de Estudios Jacobeos* X(2): 159-171 (331-343).
- TOGNETTI, Sergio. 1999. *Il Banco Cambini. Affari e mercati di una compagnia mercantile-bancaria nella Firenze del XV secolo*. Firenze: L. S. Olschki.
- TOGNETTI, Sergio. 2004. "Fra li compagni palesi et li ladri occulti? Banchieri senesi del Quattrocento". *Nuova Rivista Storica* LXXXVIII: 27-102.

AMÂNDIO J. M. BARROS*

As relações entre os portos portugueses e as cidades italianas nos séculos XV e XVI. O Mediterrâneo na construção do sistema atlântico

Dedicado a Luís Adão da Fonseca

1. Neste texto procurarei apresentar dados pertinentes sobre as relações dos portos portugueses com o Mediterrâneo e, mais especificamente, com a Itália e suas repúblicas, no início da Época Moderna. O estudo será balizado cronologicamente entre os séculos XIV e XVI: trata-se de uma época de profundas transformações nos espaços portuários nacionais de vocação atlântica. Desse modo, a análise incidirá nos portos nortenhos, os quais, entre finais da Idade Média e princípio da Época Moderna, fruto de diversas circunstâncias, contextos e conjunturas de teor complexo, apostaram na dimensão comercial com o estrangeiro e na exploração de sectores como a construção naval, o transporte marítimo, a intermediação mercantil e a exploração de espaços insulares e americanos, factores que lhes permitiram assinalar a sua presença e interesses na economia europeia daqueles séculos (Barros 2016). Voltando-se sobretudo para o Norte da Europa e o mundo atlântico, embora sem deixar de gerir interesses nos portos mediterrânicos, valeram-se dessas potencialidades para se afirmar, também, como complementares às construções imperiais que se organizaram a partir de Lisboa e Sevilha desde finais do século XV.

* CITCEM, Universidade do Porto; Escola Superior de Educação do Porto, Portugal.
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8143-3961>. E-mail: amandiobarros@hotmail.com.

Este papel forçosamente suscitaria relações multilaterais, e é nesse sentido que se justifica avaliarmos a dimensão dos contactos destes portos com o Mediterrâneo e, em concreto, com a Itália e as suas diferentes repúblicas e agentes, e assim compensar a falta generalizada de estudos sobre esse tema.

Longe do esplendor daqueles centros imperiais ibéricos, o papel destes portos foi tradicionalmente secundarizado, por culpa de quem sobre eles escreveu, como adiante explicarei, mas também pela tardia ‘descoberta’ de fundos documentais diferentes dos da administração dessas cidades e vilas portuárias e da correspondência trocada com o poder central, como as cartas e as provisões, bem como as vereações e acordos municipais, documentos que eram sistemática e repetidamente utilizados. Deste modo, predominava uma narrativa política e a expressão económica desses lugares perdia-se ou apenas era conjecturada, desconhecendo-se a sua projecção, os agentes e meios envolvidos nos processos de crescimento e de resolução de problemas, os seus interlocutores e espaços com os quais se relacionavam, a amplitude das transacções e o próprio significado social do negócio.

Tenho investigado os portos do Norte de Portugal e neles encontro informações que enriquecem a narrativa da Expansão portuguesa; desde a primeira fase das explorações marítimas até à consolidação do processo, traçando novas geografias comerciais e um largo repertório de contactos socioprofissionais, económicos e culturais desenvolvidos. Esses dados encontram-se na documentação notarial e em fundos conservados em arquivos estrangeiros, nomeadamente processos judiciais e correspondência mercantil. Dão-nos uma noção da qualidade dos agentes envolvidos, dos meios de que dispunham, dos negócios que planificavam e da forma como se organizaram para os alcançar, em particular no início da Época Moderna. Para o período medieval, é pena que o arquivo da confraria de mareantes da cidade do Porto nos forneça somente generalidades acerca das navegações da cidade no século XV. Mas o Mediterrâneo está lá. Mencionarei vários exemplos ao longo do texto. Voltar a atenção para a documentação local não quer dizer que a relação com os poderes centrais seja menosprezada; pelo contrário: a ligação dos portos à Coroa e aos poderes foi decisiva na obtenção de informação sobre o quadro legislativo que conformava a actividade portuária e o conjunto de relações estabelecidas por via dos negócios marítimos.

Esta documentação local dá-nos uma visão dos assuntos mais aproximada da realidade, mais rica e complexa, menos filtrada pelas instituições e pelo discurso político, embora este seja incontornável. Colhemos dela uma imagem muito clara dos homens que estavam no terreno, por vezes entregues à sua sorte, dos seus projectos, das estratégias que utilizaram para os concretizar e dos ‘diálogos’ entre o local e o central, entre os portos e o Rei.

Tratando-se de uma abordagem ao tópico das relações comerciais e marítimas de carácter local, os objectivos a atingir são muito mais ambiciosos. O local é aqui apenas um ponto de partida, pois, como veremos, a dimensão da análise rapidamente

ultrapassa este limite, transformando-se num tema de história nacional e, mesmo, de história global. É um assunto muito complexo, como complexo foi o processo expansionista português; muito maior do que o próprio Reino. Um Reino cuja localização geográfica suscitava, por si só, o encontro e o contacto; um Reino que não tinha gente nem recursos para criar um mercado que absorvesse tudo quanto os seus navios traziam e os seus mercadores movimentavam, ou sequer dinheiro para manter os navios no mar e os negócios a correr. Assim, qualquer empresa e qualquer empreendimento marítimo estavam destinados (como, provavelmente, os seus promotores esperariam) a ultrapassar fronteiras e limitações políticas (religiosas e culturais) pelo contacto, pelo entendimento, cooperação e cumplicidade, factores que o mar e o género de vida marítima facilitavam. Mas também pela rivalidade, confronto e gestão da violência, sempre que os objectivos em vista – domínio de rotas e de negócios estratégicos – perigavam (Steensgaard 1981; Andrews 1985)¹.

Tudo isto parece ser evidente nos portos em geral, e nos portos nortenhos em particular, desde o ponto de vista que aqui pretendo defender: o da promoção e manutenção de contactos com agentes evoluídos, geridos muitas vezes por sua conta e risco e essenciais para a construção de projectos que, a médio e longo prazo, tiveram consequências a diversos níveis. A relação com as repúblicas e agentes italianos parece-me ter muito peso neste processo. Dos diferentes contactos estabelecidos resultaram alterações tecnológicas, práticas comerciais e económicas, estabelecimento de circuitos e de interesses, comprovando que a circulação de saberes e de gentes pelos diferentes âmbitos marítimos, entre a Idade Média e a Época Moderna, constituiu um facto marcante na ascensão do capitalismo comercial. Extravasou, portanto, os limites daqueles portos e fê-los participar, mesmo que na forma de actores aparentemente secundários – caso das Rotas das Índias, em Lisboa ou em Sevilha –, na mobilização de recursos, navios, mercadorias, capitais, afirmando a lógica das redes que entretanto neles se foram formando. Promoveu, mesmo, uma articulação de interesses que deram corpo a uma história portuária que apenas começamos a fazer.

A principal consequência da utilização destas fontes de informação é conseguirmos alterar o tradicional discurso historiográfico, redutor quanto às preferências geográficas de actuação dos seus navios e agentes – demasiado redutor – e que insiste na atracção pelo Norte da Europa (e pelo Atlântico), minorando (por vezes, ignorando mesmo) os contactos realizados noutras paragens, como as mediterrânicas. Nas próximas páginas tentarei demonstrar que estas tinham uma importância muito maior do que aquela que lhes atribuímos.

1 Neste sentido, ganha particular interesse o confronto entre as visões dos portos portugueses e o poder central, sendo que os primeiros, de certa forma, e utilizando a argumentação de Steensgaard para o Índico, geriram os seus interesses e o próprio uso da violência como empresa económica, ao passo que a Coroa tinha interesses de tipo imperial ou imperialista.

Este texto parte destes e de outros pressupostos, alguns deles bem conhecidos. Por exemplo, que a posição geográfica estratégica da Península Ibérica não passou despercebida aos agentes italianos². E se bem que, no caso português, Lisboa lhes tenha suscitado maior atenção, não deixaram de visitar os restantes portos, nem estes de acolher a sua influência. Neste sentido, formula-se uma hipótese que importa verificar e explicar: as relações com as repúblicas italianas constituíram uma forma de integração destes portos ‘secundários’ em sistemas mais amplos? Mais ainda, e com ela relacionada: em que sentido as influências recebidas se transformaram em mais-valias para os portos e seus agentes, designadamente na técnica e na prática da mercadoria e comércio?

Para examinar estes assuntos, identificar os actores envolvidos e responder a estas questões, a metodologia adoptada consistiu na recolha de informações sobre as relações com italianos nas vereações e nos registos notariais da cidade do Porto (fundamentalmente nestes dois núcleos), e articulá-las, fazendo-as regressar ao contexto de criação documental, isto é, integrando-as no quadro geral dos contactos e acções dos portos entre os séculos XIV e XVI, para determinar o seu peso e a sua importância.

2. Procurarei nos poucos documentos que subsistem os elementos que me parecem originais nas transacções entre o Porto e as repúblicas italianas. Apesar das lacunas, parece que, numa primeira fase, predominaram os contactos com Génova (a principal interlocutora durante os séculos em estudo), seguindo-se, por diferentes motivos, Florença, Milão, Roma³ e a Sicília, esta porque era uma importante zona fornecedora de cereais e, como tal, visitada com frequência. Antes de entrar nessa análise, começarei por sintetizar a evolução dos conhecimentos sobre a vida marítima e comercial deste centro do Norte de Portugal.

Durante muito tempo, a história desta cidade foi feita por historiadores locais entusiastas da terra onde viviam; com poucas excepções, os trabalhos produzidos tendiam para o bairrismo, para a exaltação de especificidades e para a utilização de conceitos que, transpostos para o passado, resultavam muitas vezes em leituras anacrónicas hoje em dia difíceis de aceitar⁴. Pretendeu-se acentuar a originalidade e isolar os feitos dos portuenses, retirando-os, amiúde, de contextos que facilmente os poderiam explicar e, no fundo, valorizar de forma devida.

Outro aspecto menos positivo foi o facto de, consecutivamente, se resumir a sua história, e a dos portos que lhe estavam próximos, a uma dimensão atlântica europeia,

2 Chamar-lhes-ei assim por comodidade. Sabemos que havia diversas repúblicas, muitas vezes fortemente rivais entre si, e não é o mesmo falar de um florentino, de um genovês, de um veneziano, de um milanês ou de um prazentino, por exemplo.

3 Sobretudo durante o século XVI a propósito dos arrendamentos de igrejas, comendas e posses de institutos religiosos, com envolvimento de cristãos-novos, sobretudo no âmbito da transferência de dinheiros (quase sempre na forma de letras de câmbio) para obtenção de bulas e outros documentos papais.

4 Invariavelmente era referido o “carácter” dos portuenses, o seu espírito democrático, burguês e republicano (no sentido de república de mercadores, embora sem cautelas). Veja-se, por todos, o seguinte caso, no qual a leitura deve ser feita com prudência, ainda que a obra contenha muitos dados valiosos: a *História da Cidade do Porto*, de Damião Peres (ver bibliografia).

secundarizando a dimensão dos seus empreendimentos marítimos e comerciais. Mesmo em relação a esses rumos europeus, que a cidade realizava desde a Idade Média, essa tendência é bem visível num discurso que limitava as relações marítimas, económicas e culturais ao Norte da Europa, apontando-se o carácter britânico e flamengo da sua organização urbana, dos seus negócios e influências culturais.

Pouco a pouco, foram-se ‘descobrir’ outras ligações vitais: por exemplo, com o Noroeste peninsular galego e, em seguida, com a restante área costeira norte da Península Ibérica, designadamente o mundo basco e os seus portos dominados pelo comércio de ferro⁵. O comércio basco abastecia as indústrias mais activas de então, a começar pela construção naval, e passando pelas do armamento e da construção civil. As relações com estes espaços evoluíram de tal modo nos finais da Idade Média a ponto de se tornarem dominantes nas transacções e trocas de experiências entre os mercadores e os técnicos navais.

Mas continuávamos por águas nortenhas. Só recentemente se percebeu que valeria a pena investigar os dados que apontavam o Mediterrâneo como parceiro de muitos empreendimentos iniciados na época medieval e aumentados nos séculos XVI e XVII. Houve quem escrevesse coisas válidas sobre este relacionamento, que citarei, mas, em grande medida, essa percepção deveu-se a Luís Adão da Fonseca, que a sintetizava para a generalidade do reino português e, ao mesmo tempo, matizava a feição atlântica dominante na historiografia nacional relativamente a estes portos (Fonseca 1980), pensamento que retomaria na introdução ao livro *Portogallo mediterraneo*, que editou com Maria Eugénia Cadeddu (Fonseca 2002). Aí afirmava “que o palco atlântico não impediu, antes, pelo contrário, favoreceu o relacionamento lusitano com outras áreas geográficas” (Fonseca 2002, 15), entre as quais prevalecia, como não podia deixar de ser, o universo das repúblicas italianas; mas também, e como poderemos ver no presente texto, através dele terá facilitado a inserção dos agentes portuários de Portugal em espaços comerciais do Norte da Europa (Inglaterra, Flandres) e das Ilhas⁶.

Nesse livro publiquei o estudo “Barcos, banqueiros e cativos” (Barros 2002), no qual apresentei dados sobre os portos nortenhos e o Mediterrâneo, que traduzem a importância que as comunidades marítimas e mercantis do Norte de Portugal atribuíam às relações com esse mundo. Passados mais de 16 anos, entendo que esses contactos eram estratégicos, como tentarei demonstrar em seguida.

Se o conhecimento da relação com a Itália assentou em estudos clássicos, muito datados e pontuais, naquele livro os temas variavam e abrangiam diversas áreas. E este caminho foi reforçado nos últimos anos, no âmbito de intercâmbios de investigadores

5 E pelos contactos que daí se faziam com o Norte de França, e o abastecimento de bacalhau desde o início do século XVI. O País Basco é um dos parceiros prioritários da cidade em todo este tempo.

6 Num processo difícil de analisar, que remete para a participação activa de agentes italianos na ‘descoberta’ marítima dos arquipélagos e sua posterior exploração económica.

e iniciativas de centros de estudo⁷. Neste campo, devemos a Nunziatella Alessandrini um labor sistemático e apreciável de publicação de artigos, organização de conferências, colóquios e edição de livros que trazem novas e diferentes abordagens sobre os contactos entre Portugal e Itália⁸.

Estes textos confirmam e ampliam aquilo que Domenico Gioffrè, em artigo clássico, já admitia: que os contactos entre Portugal e Génova, que era a mais atlântica de todas as repúblicas italianas, “tiveram importância muito mais ampla do que aquilo que até hoje tem sido admitido” (Gioffrè 1984, 114-116), opinião seguida por Luís Adão da Fonseca nos estudos que indiquei. A presença genovesa, ainda na opinião daquele investigador, teve um forte peso económico, predominando os seguintes aspectos:

- movimento de capitais;
- introdução de processos comerciais evoluídos;
- aposta em transacções de mercadorias estratégicas para os seus empreendimentos comerciais, designadamente vinhos, couros, ferro e outros.

Mas outros factores que o autor introduz ultrapassam a simples esfera económica, nomeadamente a referência à chegada de técnicos especializados, por exemplo, na construção naval, que se tornarão activos valiosos no âmbito desse sector estratégico da vida nacional e na evolução de competências dos especialistas locais, ajudando a promover sínteses tecnológicas por cuja profundidade e alcance me comecei a interessar, e que aqui mencionarei⁹.

A aproximação italiana à Península Ibérica, a Portugal e àquilo que viria a ser o seu território iniciou-se, porventura, no século XII, quando genoveses e pisanos começaram a frequentar as costas catalãs, valencianas e andaluzas, chegando, mais tarde, ao Algarve e a Lisboa, num processo de expansão rumo ao Norte da Europa. Paulatinamente, a sua presença fortaleceu-se, afirmando a costa portuguesa no papel que sempre se lhe atribuiu: base/escala e assentamento de colónias mercantis entre o Mediterrâneo e as Ilhas Britânicas e a Flandres.

7 Maioritariamente em Lisboa, como o Instituto de Estudos Italianos, o Centro de História da Universidade de Lisboa e o Centro de História de Além-Mar (hoje Centro de Humanidades), da Universidade NOVA de Lisboa, e a Cátedra de Estudos Sefarditas “Alberto Benveniste”, da Universidade de Lisboa.

8 Devo agradecer a Nunziatella Alessandrini o convite para participar na última destas conferências, de que resulta este livro. Os ciclos de conferências sobre as relações luso-italianas que tem organizado resultaram em algumas publicações que se tornaram de referência e que indico na bibliografia.

9 Não me refiro, como Gioffrè, aos genoveses trazidos por Manuel Pessanha no contexto do contrato do almirantado assinado com D. Dinis em 1317. Refiro-me, como se verá, a outros técnicos que chegaram nos séculos XV e XVI, portanto, em épocas em que a construção naval servia os interesses atlânticos e a grande carreira da Índia. Encontramos trocas de experiências ricas em todos os âmbitos da expansão portuguesa e europeia no mundo ultramarino, nas quais fica bem patente a síntese de conhecimentos marítimos em vários domínios, em parte promovida com a contratação de técnicos italianos (Clayton 2003; Barros 2015).

Esta progressão rumo ao Norte foi descrita e analisada por Enrico Basso (Basso 1994; Basso 2005). Nesse processo podemos aceitar que Portugal terá retirado dividendos, aproveitando-se das escalas e da posterior instalação dos genoveses em Lisboa e noutros portos. Por exemplo, porque os genoveses tinham muito interesse no comércio de vinho, que lhes servia de moeda de troca no mais importante trato que mantinham com a Inglaterra, onde entretanto se haviam assentado. Logo, as relações com o Norte de Portugal, embora secundárias neste plano de aproximação aos mercados ingleses (não é seguro que os genoveses aqui comprassem vinhos nos séculos XIV e XV¹⁰, mas havia muitas oportunidades comerciais a explorar), podem ter reforçado os próprios laços locais quer com eles, quer com os ingleses.

Todavia, os estudos mais antigos colocaram sempre a tónica nas relações entre estes agentes italianos e a Coroa portuguesa. Claro que o contacto com o poder central foi determinante e abrangeu áreas que se cruzavam: concessão de licenças de exploração marítima, tentativas de abertura de novas rotas e mercados e empresas económicas de maior e maior vulto, como podemos observar com a exploração das ilhas Canárias, ainda no século XIV, e a posterior instalação de famílias nos restantes arquipélagos, que ficaram próximas do Rei e do seu poder. Lanzerotto Marocello terá tentado reclamar para a Coroa portuguesa a ilha canária que leva o seu nome. Ainda nesta centúria, vieram para Portugal famílias (e respectivas empresas) como os Spinola, Lomelini, Grimaldi, Doria, Cattaneo, entre outras. Homens de negócios e técnicos que promoveram trocas de experiências e aprendizagens, por exemplo, processos de organização naval, regulamentação de construção de navios e funcionamento de estaleiros que, primeiramente em Génova, paulatinamente substituíram taracenas (Gatti 1999), armação de navios, tempos e práticas de navegação, logística e abastecimento de embarcações (Forcheri 1999), proveitosas para os portugueses. Em 1404, Giovanni di Palma recebeu de D. João I licença para explorar açúcar no Algarve, e, mais tarde, D. Afonso V entregaria a Marco Lomelino o monopólio da laboração e comércio de açúcar em Portugal por dez anos. Na Madeira, Rafael Cattano, Luis Doria, João e Jorge Lomelino, João Rodrigues Castelhana, Lucas Salvago, Giovanni Spinola, João Antão, João Florença e Simão Acciaiuolli e Benoco Amatori, contam-se entre os nomes dominantes da produção e trato de açúcar da ilha na abertura do século XVI (Vieira s/d, 6)¹¹; também os Centurione, Cassana, Di Negro, Affaitati, Sernigi e Giraldi se devem incluir nesta lista como promotores deste negócio.

3. Relativamente ao Porto, onde estes interesses açucareiros crescerão a partir do século XV, as notícias sobre italianos nesta cidade remontam à centúria anterior. A citada Nunziatella Alessandrini afirma que Filippone Perestrelo viveu nesta cidade antes de se

10 Mas transaccionaram muitos produtos que serviram para enviar tanto para Itália como para o Norte da Europa. Veremos casos desses relativamente ao Porto.

11 Interessa-me seguir esta pista. A estreita relação dos portos nortenhos com as Ilhas e a frequência com que alguns destes nomes surgem na documentação indiciam a construção de redes de influências que não podemos ignorar.

ter mudado para Lisboa em 1415 (Alessandrini 2012, 83). Ignoramos em que circunstâncias terá chegado ao Porto e a que se dedicava, mas foi mais um a participar no movimento de afirmação dos interesses italianos no Norte da Europa e na própria Península Ibérica. Os seus descendentes, como sabemos, farão carreira como navegantes e membros da primeira geração de administradores dos domínios portugueses no Atlântico. Desconhecemos, por outro lado, se se tratava de um caso isolado ou se naquele tempo havia mais italianos no Porto.

Certamente não haveria muitos. Se as análises sobre as relações dos portos europeus com o Mediterrâneo e a Península Itálica partem sempre da existência de colónias mercantis, como as que havia em Sevilha, Lisboa, Bruges ou, mais tarde, Antuérpia, nesta cidade nortenha tal não é possível porque não houve comunidade genovesa, ou de quaisquer outros italianos. Nem no Porto, nem nos portos em seu redor. Houve mercadores a tratar de negócios num plano individual (embora relacionados com os negócios das comunidades instaladas nas grandes cidades mercantis, o que é um facto a assinalar tendo em conta que o trato, nestes tempos, só fazia sentido neste tipo de rede extensa), e os portos contactaram (e estabeleceram profundas relações) com outros agentes italianos através da intermediação de mercadores (e outros, diplomatas, clérigos) de Lisboa, Sevilha, Antuérpia, e de banqueiros/mercadores/homens de negócios de Medina del Campo e outras praças financeiras europeias.

Dito isto, comecemos pela questão da construção naval, sector de ponta desenvolvido na cidade a partir do seu estaleiro de Miragaia. Jácomo Lourenço, nome que aparece assim aportuguesado na documentação da cidade, era genovês e vivia no Porto em meados do século XV. O exercício da navegação do Mediterrâneo para o Atlântico atestava a competência dos construtores navais de Génova¹². Profissionalmente, este homem exercia o ofício de mestre de fazer querenas; logo, tratava-se de um técnico especializado numa arte muito complexa e fundamental para a evolução da construção de navios (Barker 1991)¹³. Recorde-se que a querena é toda a secção da embarcação que permanece mergulhada durante a navegação (a parte principal das chamadas “obras vivas”) e era objecto de particular cuidado, tanto no desenho e concepção, como na execução e técnica de conservação das madeiras. Em 1450, em pleno processo de crescimento da navegação do Porto e em fase crucial da organização do seu estaleiro, D. Afonso V concedeu-lhe o privilégio de besteiro de cavalo: “os privilégios, franquezas e liberdades dos besteiros de cavalo, posto que o ele não seja”, em reconhecimento dos seus serviços; mais ainda: outorgou-lhe, juntamente com aquela regalia, o monopólio de fazer querenas na cidade.

12 A *História Compostelana* (c. 1107-1149) refere a presença, no século XII, de carpinteiros genoveses em Santiago de Compostela, encarregados pelo arcebispo Diogo Gelmires da construção de duas galés para defesa das costas da Galiza contra as investidas muçulmanas.

13 A ideia geral deste estudo é a de que a arte de querenar navios não surge documentada muito antes de 1500, embora se trate de uma prática antiga (Barker 1991, 179), o que, no meu entender, mais valoriza a referência a este oficial genovês estante no Porto.

Que significados se podem encontrar na presença deste homem no Porto e na concessão destes privilégios?

A resposta à segunda parte da questão permite-nos fazer algumas conjecturas. Jácome Lourenço era um homem da casa do Infante D. Henrique, e o privilégio deve ter sido resultado da sua intercessão junto do Rei, como foi prática no Infante. Integrava um conjunto de homens que ele tinha na cidade e arredores, que tinham feito e continuaram a fazer carreira nas navegações e expansão portuguesas. João Gonçalves Zarco terá vivido em Matosinhos, e conhecemos o seu percurso desde a ‘descoberta’ do arquipélago da Madeira e posteriormente na colonização dos Açores. Afonso Gonçalves Baldaia era outro e foi o primeiro a atravessar o Trópico de Câncer, igualmente ao serviço de D. Henrique¹⁴. Logo, isto leva-me a pensar em algo que ainda não vi estudado: a verdadeira dimensão da presença do Infante, dito o Navegador, nos portos nortenhos, a mobilização de recursos que aqui encontrou para a execução de um dos projectos que mais acarinhou, o da colonização e construção de domínio territorial nas Ilhas (que integrava um plano mais alargado de afirmação de poder) e, ainda, do impulso de inovações tecnológicas no âmbito da construção naval e da organização de novas e modernas unidades de construção de navios, os estaleiros¹⁵, através de homens como Jácome Lourenço (e o próprio Baldaia).

Há muito tempo que investigo este fenómeno do trabalho naval nos estaleiros nortenhos nesta perspectiva da inovação tecnológica e introdução de navios modernos nas fases decisivas dos Descobrimentos, designadamente as naus, produto de síntese elaborada em Portugal, especialmente no Norte do país. Ora, considerando as cronologias conhecidas, esta síntese vinha sendo maturada e o arranque decisivo deste processo data deste tempo.

Sem surpresa, também encontraremos construtores bascos a trabalhar no Porto. A partir de meados do século, a cidade desenvolveu a construção de naus, competência reconhecida, alguns anos mais adiante, por D. João II – que visitou os estaleiros de Miragaia, onde comprou pelo menos uma, precisamente na altura em que preparava a expedição que tinha como objectivo levar os portugueses à Índia – e, na sua esteira, por D. Manuel I, que mandou construir nesses estaleiros os navios que Vasco da Gama conduziu na viagem inaugural ao Oriente (Barros 2006, 131-141).

14 Compõem um grupo de gente de que D. Henrique se serviu sistematicamente e no qual os italianos tinham algum peso. Antonio da Noli teve autorização para comandar alguns navios que exploraram o Atlântico – terá descoberto algumas ilhas do arquipélago de Cabo Verde e foi capitão-donatário de Santiago muito depois da sua morte (1497); por seu turno, Antoniotto Usodimare (cuja família fez carreira no Atlântico português e, em pleno século XVI, ainda exercia cargos nos Açores, por exemplo) e Alvise da Cadamosto tiveram a seu cargo a exploração da costa da Guiné.

15 N. Alessandrini fala-nos da entrada no Reino de técnicos nesta área da calafetagem e dos cascos dos navios: “Estes chegaram cedo a Portugal, talvez chamados para trabalhar na função de calafates, como se lê numa passagem de uma demanda entre o concelho de Lisboa e o procurador do rei em 1371: ‘E que ora des pouco tempo aca, nom há quarenta anos, des que os prazentis aqui vierom ser por estaleiros’”. Creio que, mais do que a função de calafates, tal como afirmei em cima, é mais importante a dimensão da transformação das estruturas tradicionais de construção (de galés) em estaleiros (Alessandrini 2012, 85).

Infelizmente, neste domínio não conseguimos ir muito mais além destas conjecturas. Falta-nos documentação para acompanhar o labor destes homens, a consistência do seu trabalho, a continuidade assegurada (ou não) no estaleiro e no porto através da sua descendência, fundamental para a transmissão de conhecimentos e a evolução da qualidade do trabalho desenvolvido, como aconteceu no futuro. Baldaia, por exemplo, deixou descendência, designadamente um importante mercador e cavaleiro muito activo junto dos armadores, Fernão Álvares Baldaia¹⁶. Convivendo com o primeiro no porto e no estaleiro de Miragaia, encontramos um João de Figueiró, encarregado de supervisionar as obras das naus de Vasco da Gama com João e Álvaro de Braga, que viriam a ser os oficiais coordenadores dos calafates e carpinteiros. De Jácome Lourenço nunca mais ouvimos falar. Pelo contrário, ouviremos falar de outro genovês, não neste porto em concreto mas com influência nele, chamado Damião Brúσιο, o qual, em meados do século XVI (1554), recebeu de D. João III o monopólio de fazer querenas em todo o Reino, demonstrando que a república de Génova continuava a ser um dado a ter em conta na actividade naval portuguesa da Época Moderna¹⁷.

4. Ao longo do século XV, fruto de diversas circunstâncias¹⁸, as repúblicas italianas confiavam, mais e mais, na contratação de frotas mercantes europeias para garantir a totalidade dos fluxos comerciais que geriam. De resto, podemos considerar que uma parte do desenvolvimento das marinhas ibéricas e da armação naval na Península teve origem nesta procura.

No Porto sucedem-se as notícias de navios a cumprir a rota Norte da Europa-Mediterrâneo ao serviço de italianos. Em 1412, um navio fretado por florentinos, carregado de cereais, foi capturado por genoveses a caminho de Porto Pisano (Basso 1994, 203).

Numa carta de 11 de Junho de 1428, que citarei mais adiante, fala-se do apresamento do navio de João Afonso de Arrifana (escreve-se Álvares, por erro), que se crê ser também homem da casa do Infante D. Henrique, morador no Porto, navegando de Lisboa para a Flandres e mostrando a vitalidade da armação nortenha com mais uma rota, desde Lisboa à Flandres; o navio foi capturado e levado a La Rochelle; a armação fora financiada pelo banco de Galiazzo Borromei, de Florença (800 florins), o que prova a existência de interesses italianos nessa expedição.

Mais interessante, em 1435, num processo judicial opondo a Câmara do Porto à comuna de judeus da cidade, fala-se da viagem da nau *Giralda*, do Porto, que navegava no Mediterrâneo. A referência a esta viagem tem interesse pelas seguintes razões: em

16 Chegou a liderar a embaixada a França em nome de D. Afonso V.

17 Apesar das críticas negativas que a querena dita *Italiana* recebeu de construtores navais portugueses como João Baptista Lavanha, temos de as contextualizar e perceber até que ponto eram válidas relativamente à questão técnica ou se as motivações eram outras – rivalidades que sempre existiram nestes meios, exacerbadas quando eram estrangeiros os beneficiados com direitos régios.

18 Bloqueios marítimos, restrições à navegação para o Norte da Europa, rivalidades e concorrência, riscos de pirataria e confrontos navais no âmbito da Guerra dos Cem Anos.

primeiro lugar, porque confirma a intensidade da navegação do Porto para Itália e o papel da sua frota como intermediária de negócios que ligavam a Europa atlântica ao Mediterrâneo; em segundo lugar, porque introduz um dado que terá grande expressão na Época Moderna: o papel dos judeus e, posteriormente, dos cristãos-novos e das suas redes na evolução e continuidade dos negócios marítimos, apesar das recorrentes perturbações; finalmente, porque nos ajuda a compreender que os múltiplos contactos desenvolvidos ainda no século XV e, depois, na Época Moderna, tinham um suporte anterior, que explicava a sua intensidade e complexidade. Diz-se, assim, que, “apesar das guerras por mar ou por terra, notório é que muitas naus e navios passaram seguros a Pisa e a aquelas partes de Itália e tornaram em paz, assim como a nau *Giralda*, e isto porque, por todo o lado as comunas de judeus se ajudam em tais casos uns aos outros” (Dias 1983, 356-357).

Em 1440, a nau *Santa Clara*, do Porto, foi tomada pela carraca do corsário de Barcelona “mossem Joham de Barborá”; vinha da Flandres em direcção a Porto Pisano, ao serviço de genoveses¹⁹. De acordo com o protesto enviado pela Câmara do Porto à de Barcelona exigindo reparação do dano, a mercadoria apresada valia quatro mil florins e pertencia a mercadores de Génova; consistia em “taças, tapetes e panos de armar, armas, bombardas e pequenos canhões”, o que mostra a valia do transporte que a marinha mercante da cidade prestava aos italianos (Moreno 1972).

Em Abril de 1443, mais um navio do Porto, a nau *Santo António*, navegava rumo a Itália e, para prevenir igual percalço, os vereadores da cidade solicitaram aos de Barcelona que protegessem esse navio na escala que ele devia efectuar na cidade condal (Moreno 1970).

Finalmente, em 12 de Abril de 1448, o genovês Giovanni Spinola reconheceu perante o notário Riso Baromeo que Francesco di Maffeo era dono de uma parte do carregamento de cereais transportado por um barco português que rumava a Génova e que terá também sido roubado (Heers 1956, 25).

Esta frequência de viagens poderá explicar a evolução do comércio entre as duas partes a partir de meados do século XV, altura em que se documenta a presença de mercadores italianos na cidade e no Norte de Portugal. Trata-se de um segundo aspecto deste relacionamento, que também me parece ter tido efeitos estruturais na prática mercantil do Porto. Em 1448 abriu-se um processo contra a intervenção de genoveses no comércio da cidade e da região norte de Portugal. O que era o mesmo, pois a cidade assumira a posição de elemento centralizador do trato e era o principal porto de escoamento das produções da área compreendida entre a Beira e Trás-os-Montes, abrangendo ainda as regiões do Douro e de Entre-Douro-e-Minho. A intervenção genovesa, prospectando mercados e estabelecendo relações empresariais com mercadores e produtores locais, teve um duplo efeito: por um lado, foi bem acolhida por aqueles que se tornaram seus parceiros de negócios; por outro, despertou a animosidade de todos quantos se

19 Que, entretanto, tinham franquia nesse porto, que antes lhes estivera vedado.

viram arredados dos contratos e que não conseguiam concorrer com eles, nem com os seus sócios portugueses. Naturalmente, trataram de lhes levantar o maior número de obstáculos possível e recorreram à lei e ao Rei para travar o processo²⁰. Aparentemente, estes esforços foram, pelo menos naquela altura, bem-sucedidos. Em reunião da Câmara do Porto realizada a 13 de Novembro de 1448, foi lida uma determinação do tribunal do Desembargo régio na sequência da queixa da cidade contra “o genovês que agora anda pelo Entre Douro e Minho para comprar todos os coiros da dita comarca”; analisada a acusação, os juízes instruíram o corregedor “para que não consentisse ao dito genovês comprar coiros nem outra nenhuma coisa até ver mandado d’El Rei” (Ferreira s/d, 371)²¹. Passado pouco mais de um mês o assunto voltava a ser debatido, perante a reincidência destas práticas, com outro mercador genovês; introduziam-se informações importantes: que o comerciante de Génova

“que ora é em esta comarca de Entre Douro e Minho tinha feita companhia com Diogo Afonso Malheiro e com seu irmão Vasco Afonso e que estes comprem em esta cidade e em todas as outras comarcas [...] quantos coiros podem por calçar de maneira que os mercadores da dita cidade e comarca não acham mercadoria nenhuma”.

Foi ainda decidido apreender toda a fazenda que estes homens tinham em armazém e chamar à Câmara os membros desta sociedade comercial para serem ouvidos e justificarem o assunto (Ferreira s/d, 389-390).

O caso atingiu tais proporções que, nas petições enviadas ao Rei no ano seguinte (1449), pedia-se-lhe “que não consinta em Portugal aos genoveses tratarem mercadorias porque é grande dano da terra e pouco de seu serviço” (Ferreira s/d, 418).

Não era a primeira vez que a cidade protestava, nem era a única a fazê-lo. De resto, nem sequer terá sido a primeira cidade portuária portuguesa a contestar tais práticas²². Os mercadores de Lisboa haviam reclamado nos mesmos moldes e combateram como puderam a influência e o poder dos genoveses em 1391, sendo, na altura, apoiados pelos seus congéneres do Porto²³.

Se por um lado estamos perante uma atitude reactiva face a uma ameaça concreta e imediata (perder um dos comércios mais lucrativos que os mercadores geriam, o dos couros), por outro tratava-se de uma postura resultante de uma reflexão sobre o que viria a acontecer: o domínio do comércio por agentes com os quais era impossível concorrer a todos os níveis. Daí o recurso ao Rei e à evocação dos velhos costumes comerciais que limitavam a intervenção de agentes externos que não oferecessem compensações (“dar

20 E mostrando a faceta em que se fazia sentir a xenofobia: quando se sentiam ameaçados nas suas prerrogativas; no entanto, envolviam nesse sentimento os portugueses que com eles colaboravam.

21 A leitura deve estar errada: “até *vir* mandado d’El Rei”.

22 Nem tal atitude (anti-genovesa) foi inédita do reino português.

23 Confirmando (?) visitas de outros elementos, para além do caso já citado, ainda no século XIV. As manifestações contra a concorrência genovesa, por exemplo em Inglaterra, com alguma violência (Basso 2005, 530) ocorreram nos portos portugueses (Alessandrini 2012, 86-87).

carga a quem trazer carga” era o mote mais ouvido nos regulamentos comerciais dos portos medievais portugueses). Este facto explica, também, a celebração de contratos com os mercadores locais que, na prática, se tornaram seus testas-de-ferro, ajudando a contornar estas leis restritivas.

Mas isto tem maior significado. Traz para o Atlântico (provavelmente desde o século XIV, pelo menos) modelos e técnicas comerciais mediterrânicas, modelos de associação comercial evoluídos e que farão ‘escola’ nos séculos seguintes, sociedades comerciais e práticas experimentadas que funcionam com participações bem definidas: sócios que entregam o capital e respondem por ele, e sócios que o recebem dando o seu “trabalho e indústria”, como se escreve nos contratos, e se responsabilizam pelos seus actos ao serviço da empresa. De certa forma, trata-se do modelo da comandita, bem conhecido no Mediterrâneo e no Portugal do século XVI, com a multiplicação de parcerias a funcionar nestes moldes, nos mais variados sectores comerciais. Juntando-se a esta forma de organização a contabilidade (de partidas duplas) e os próprios seguros, ambos importados do Mediterrâneo²⁴, percebemos a formação de uma cultura mercantil que percorreu toda a Europa (e, mais tarde, para além das suas fronteiras) e tornou inteligível para todos os intervenientes a prática mercantil. Consolidava-se, cada vez mais, a Europa dos mercadores, que se iluminava com estes intercâmbios.

Às navegações e aos mercadores italianos em Portugal devemos também somar a acção dos diplomatas e encarregados de negócios portugueses em Itália, e neste grupo encontramos também alguns do Porto, reforçando esta ideia de contactos bilaterais muito estreitos, pois sabemos do ministério de influência que estes homens exerciam. Não conseguirei provar a relação causa-efeito entre a presença de diplomatas portugueses naturais do Porto em Génova ou na Flandres e o aumento dos negócios e da expansão comercial marítima pela Europa, mas não devo deixar de lado essa hipótese de trabalho. Sobretudo quando é fácil constatar que vários destes homens tinham as suas origens nos meios comerciais – ou rapidamente se envolviam neles – e desempenharam um papel fundamental na recolha e transmissão de informações sobre negócios, mercados, câmbios, créditos, bancos, estado das rotas marítimas e acalmia ou perturbação dos reinos, surtos de peste que impediam a navegação em vários portos, disponibilidades dos mercados e preços das mercadorias. Nos anos 1420 o representante português na república de Génova era Afonso Eanes, natural do Porto. Esteve muito activo e correspondeu-se frequentemente com portugueses instalados em Itália (por exemplo, em Florença) e, em particular com o feitor do Rei de Portugal na Flandres, Rafael Fogaça²⁵. Mais tarde, já

24 Os seguros ‘modernos’ terão nascido em Génova, ou em Pisa, no último quartel do século XIV.

25 Possivelmente também natural do Porto. Já citei uma das suas cartas (e há muitas em que é mencionado), de 11 de Junho de 1428, na qual se relata o apresamento do navio do Porto, de João Afonso de Arrifana, homem da casa do Infante D. Henrique, o qual navegava de Lisboa para a Flandres, sendo capturado e levado a La Rochelle; o financiamento desta expedição fora obtido no banco de Galiazzo Borromei, de Florença (Elbl 2013, 97).

na abertura do século XVI, o feitor do Rei de Portugal em Génova era Vasco Rodrigues de Calvos. Também era natural do Porto e contava-se entre os membros de uma das famílias de mercadores mais conhecidas da cidade.

5. Este quadro de relações só faz sentido quando integrado num mundo mais alargado e quando se percebem os efeitos dessa participação; quando percebemos a existência de lugares de encontro, de portos de encontro. Já aqui referi a importância do País Basco para a actividade comercial do Porto. Eis um dos lugares onde se concentravam frotas e interesses de vários pontos da Europa, onde os genoveses eram também muito activos, como nos descreve J. P. Priotti, afirmando que os seus portos funcionavam como centros de negócios multifacetados (Priotti 2004, 26). Além disso, se pensarmos na evolução do mundo marítimo ibérico a partir de Lisboa, Sevilha e da generalidade dos portos a partir do século XVI, temos que a Península Ibérica funcionou, assim, como uma verdadeira base de intervenção dos italianos (genoveses, florentinos ou venezianos) no mundo atlântico, “caracterizando-se por uma mobilidade geográfica e pela participação em todo o tipo de actividades comerciais, artesanais ou financeiras” (Bello León 1994, 20-22). Para quem usufruiu destes contactos – contactos que se fortaleceram a ponto de se transformarem em compromisso –, caso dos portos do Norte de Portugal, o estímulo que lhes foi dado consistiu no aumento do investimento na construção naval, oportunidade de negócios em diversos centros (designadamente na Itália e na Flandres) através da formação de companhias comerciais. Na baixa Idade Média esta tendência ajudou a consolidar a fortuna das velhas famílias de mercadores do Porto. Eram burgueses com considerável poderio económico, de tal forma que os encontramos: a financiar os empreendimentos do Rei de Portugal, adiantando-lhe dinheiro na Flandres, em letras de câmbio a descontar na casa bancária dos Médici, onde eram respeitados e tinham crédito; a utilizar, por exemplo, o porto de Barcelona para financiar o já citado negócio dos couros e emprestar dinheiro, como aconteceu em 1462, quando “os mercadores do Porto obtiveram letras de Barcelona para Francesco de Nerone, florentim, no valor de 2684 ducados, passadas a sua instância, dos 3000 ducados que os mesmos mercadores haviam de dar, do trato dos couros” (Marques 1994, doc. 12); ou a enviar as letras, que também obtinham junto de banqueiros de reputação, directamente para Itália, como aconteceu no mesmo ano quando dois armadores-mercadores da cidade, Fernão Eanes das Póvoas e Vasco Gil, mandaram outra letra, eventualmente para o mesmo efeito; ou ainda, e também directamente para Itália, desta vez para Roma, quando sobre os mercadores do Porto foi contraído um empréstimo para financiar as despesas do Dr. João Fernandes da Silveira naquela cidade. Esta burguesia, enfim, beneficiou destes factores, desta disponibilidade de capital, das suas relações com o poder financeiro flamengo e italiano, bem como com a Coroa, para ascender social e politicamente a ponto de monopolizar os cargos camarários e o governo da cidade.

6. O mundo moderno trouxe relações, directas e indirectas, de maior significado ou, pelo menos, de outra dimensão.

Afastar-me-ia muito do objecto de estudo se descrevesse em detalhe a evolução da economia portuária portuguesa no século XVI com relação ao Porto – as suas fases de crescimento e contracção, a manutenção ou reconversão da actividade portuária consoante os destinos dos navios e das rotas estabelecidas, a recomposição das suas elites e a própria evolução do estatuto dos portos.

Novos interesses, cada vez mais atlânticos, novos agentes comerciais, os cristãos-novos, e em geral uma economia que era cada vez mais integrada – logo, as relações com os diferentes mercados, que tinham diferentes funções – assumiram um peso decisivo.

Interesses nas Ilhas, no Atlântico sul e nas Índias de Castela, na Península, na Europa, movimentavam bens – como o açúcar, que rapidamente se tornou um produto de consumo de massa – que tinham uma mais-valia muito elevada, como o mesmo açúcar e a prata. Mais os escravos, que, além disso, faziam movimentar mercados de capitais, relações de poder e influências.

A. J. R. Russell-Wood chamou-lhe um “mundo em movimento”²⁶, que, como afirmam N. Alessandrini e S. Mateus, ampliou os interesses de diferentes grupos e agentes comerciais no trato a longa distância na Época Moderna (Alessandrini e Mateus 2015, 29-30).

O tempo, agora, era o de outra elite; era o tempo dos cristãos-novos, de homens de negócios muito bem organizados e melhor relacionados, que dominaram o trato comercial e marítimo, incitando, em definitivo, a economia atlântica da cidade. Isso não significou o fim dos interesses no Mediterrâneo e, principalmente, o fim do relacionamento com agentes oriundo desse espaço. Esses interesses há muito estavam enraizados, como se viu, e prosseguiram com os novos intervenientes. Desde logo, quando pensamos que uma das vias de fuga dos cristãos-novos perseguidos pela Inquisição era o Mediterrâneo, com um circuito conhecido que os levava a Livorno, à travessia do Norte de Itália até Veneza, onde se fixavam ou conseguiam passagem para Salónica ou Istantul. Ou para Roma, por dois motivos: em primeiro lugar, mantendo a confiança nos contactos que podiam mobilizar para influenciar a seu favor as políticas do papado; em segundo lugar, porque a sua pujança económica fazia deles os banqueiros e financiadores de todos quantos tinham benefícios na Igreja portuguesa e necessitavam de crédito para obter as bulas que os confirmavam. Fique, por todos, o exemplo dos Fonseca, de Lamego, em especial o banqueiro António da Fonseca, figura estudada por James Nelson Nova e Susana Mateus, responsável por uma rede que tinha no Porto o cunhado, Bento Fernandes, autor de um célebre tratado de Aritmética e que tratava, em Portugal, dos negócios do cardeal Alexandre Farnésio, administrador apostólico da diocese de Viseu após a saída do Reino de D. Miguel da Silva e, como tal, comendador de Santo Tirso e

26 Que abrangia o Oriente e o Extremo Oriente, onde também encontramos interesses destes portos, e não somente – como durante tanto tempo se disse – de Lisboa ou de Sevilha.

das suas anexas, como São João da Foz do Douro (Barros 2013, 51-74). De resto, a figura de D. Miguel da Silva esteve ligada a outra forma de relação com a Itália e o seu vibrante mundo cultural, ao trazer para o Porto um arquitecto italiano, Francesco de Cremona, e fazer parte de um núcleo de humanistas que transformou a foz do Douro e a entrada do porto, especialmente financiando a construção de um farol (de São Miguel-o-Anjo) e a instalação de balizas no meio do rio, ao estilo romano (Barros 2018, 226-228)²⁷.

A evolução dos negócios atlânticos passou pela escolha criteriosa de espaços a explorar e locais de escoamento e financiamento das mercadorias movimentadas. Afirmo *escolha criteriosa*, porque a análise do comportamento da nova elite mercantil não deixa dúvidas quanto ao facto de se estar perante estratégias pensadas e concretizadas consoante os contextos e as potencialidades que se adivinhavam em cada um desses tempos e espaços.

Também não pretendo detalhar a questão acerca do modo como se organizavam – o tema das redes de negócios –, nem da natureza destas mesmas redes: familiares, confessionais, de vizinhança, etc. Se a lógica de estabelecimento dos agentes era fundamental (Casado Alonso 1995, 50-53), a família e a religião tinham muita importância, principalmente no núcleo organizativo da empresa que, no século XVI, era essencialmente familiar e, em parte, confessional; porém, o progresso do trato não se compadecia com uma organização fechada. Houve que encontrar parceiros e agentes de negócios em meios muito distintos entre si, e só o desenvolvimento de posturas de seriedade, confiança e boa reputação permitiram ultrapassar os obstáculos criados pela confissão religiosa, pela distância (muitas vezes os parceiros nem sequer se conheciam pessoalmente) e pelos regulamentos restritivos às transacções efectuadas por estrangeiros. Esta confiança observa-se na imensa correspondência trocada entre estes homens, no incremento dos mecanismos de segurança do negócio, como os seguros, e na construção de um bom nome, de um nome respeitado na praça.

O que houve, sem qualquer dúvida, foi um percurso baseado na solidez das redes e do seu alcance geográfico, da circulação de capitais (essencial num tempo em que a saca de moeda era extremamente limitada e controlada), da diversificação das actividades e do valor dos negócios. Os cristãos-novos encontraram nos portos nortenhos o campo ideal que lhes permitia abrir caminho num mundo que estava praticamente por explorar: o Atlântico. Instalaram-se no Porto, onde, a partir de um núcleo original de trinta famílias ali chegadas no final do século XV, iniciaram um processo de crescimento que ainda está por avaliar. Começaram por arrendar as alfândegas de Aveiro a Caminha, fizeram-se fortes em Viana controlando o tráfego marítimo, a escolha dos agentes de navegação e a entrada e saída de mercadorias. Depois estenderam os seus interesses aos

27 Núcleo de humanistas em redor da castelhana Maria Pacheco, protegida dos bispos do Porto e arcebispos de Braga, em redor da qual se encontravam, para além dos citados, personagens bem conhecidos como Diego Sigeu ou Mariangelo Accursio, autor das inscrições latinas que ladeavam o farol, ou o próprio irmão de Maria, Diego Hurtado de Mendoza.

diferentes espaços económicos organizados no oceano e nas suas margens; primeiramente nas Ilhas, que lhes serviram de campo para experiências mais tarde introduzidas no Brasil, como aconteceu com os engenhos de açúcar e o uso extensivo de mão-de-obra escrava; nas Índias de Castela, para onde escoavam os escravos adquiridos nas paragens africanas, algumas vezes via Sevilha, muitas outras, via Canárias; no Brasil, claro, para onde transferiram tecnologia e escravos especializados (assunto que é ainda muito pouco explorado) de São Tomé, fazendo do açúcar um produto de consumo de massa, entregue nos principais mercados europeus, onde pontificavam os seus agentes e parceiros internacionais de negócios; finalmente, nos grandes portos e centros financeiros europeus, em Lisboa (com interesses que começamos a perceber na *Carreira da Índia*), em Sevilha (onde sempre estiveram em redor dos negócios da *Carreira das Índias de Castela*), em Antuérpia, que lhes serviu, continuamente, de base de acesso a todos os mercados do Norte da Europa (com destaque, ainda no século XVI e em pleno conflito entre as Províncias Unidas e Castela, para Amesterdão e Roterdão, mas também para Hamburgo, centro de navegação onde os neerlandeses podiam arvorar bandeiras de conveniência com que iludiam os bloqueios navais castelhanos – e portugueses depois da união das Coroas em 1580²⁸), e as feiras e centros bancários como Paris e Lyon, os portos franceses do Norte e todas as cidades castelhanas com instituições que facilitavam o trato: Burgos, Medina del Campo, Rio Seco, Valladolid, Madrid.

O Mediterrâneo e os italianos ficaram esquecidos no meio de todo este progresso? Não! O mundo dos negócios nunca os dispensaria. Os cristãos-novos do Porto nunca os dispensariam também. Poderia citar uma primeira informação acerca dos contactos entre agentes marítimos do Norte de Portugal e genoveses em Valência, por questões de seguros de navegação e comércio no Mediterrâneo, assunto sobre o qual ainda tenho poucas conclusões a retirar, num processo que continuará, com outras características, em Sevilha, como foi dito.

Estes novos agentes económicos mobilizaram os seus capitais e interesses no comércio de pastel dos Açores, por exemplo – que “começara” com uma associação nortenha com Cristobal de Haro, em 1526, mobilizando navios do Porto para levar o pastel a Génova ou Livorno²⁹. A poderosa companhia do Dr. Simão Lopes, entre 1568 e 1569, enviou para Itália mais de 15 mil quintais de pastel da ilha de São Miguel, em duas operações financiadas (em Sevilha) por “Hipolito de Lafetati” (Affaitati) e “Jácome de Bardis” (Bardi), e outra ainda que passou pela associação com a firma de Teodósio Henriques,

28 Eis mais um dado que importa discutir sobre a ‘autonomia’ das políticas portuárias. Quando a Coroa decidia bloquear o acesso aos portos de navios de determinada nação, estava a lesar os interesses particulares desses centros mercantis. As autoridades portuárias costumavam ‘fechar os olhos’ às bandeiras de conveniência e continuavam a fazer negócios com o ‘inimigo’ (Barros 2016, 124, 418).

29 A família de cristãos-novos Torres tinha uma forte rede a funcionar desde o Porto, com contactos em Lisboa. Cristóbal de Haro, desde Burgos, financiou a viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães, contactando-o no Porto, e realizou diversos contratos de compra e venda de escravos (*Indiferente General*, 1963, L. 8, 11-11v; *Indiferente General*, 420, L. 8, 47-47v).

filho do dito Dr. Simão Lopes – que morrerá, com a mulher, a caminho de Itália, porventura fugindo à Inquisição (*Po 1.º, 3.ª série, liv. 30, 58v*).

Merece igual destaque o comércio de açúcar da Madeira (já em processo de decadência, a favor de São Tomé e do próprio Brasil, que conhecia então o seu primeiro arranque), no entanto ainda suficientemente atrativo para a companhia de Henrique Gomes, o Moço, que trocava este produto por trigo siciliano utilizando os seus correspondentes para fretarem navios em Itália. Em 1575, estes contrataram os serviços de uma nau maiorquina, a *Bom Jesus* (cujo mestre era Juan Cervera), que partiu de Giorgento, Sicília, carregada de trigo e veio aportar ao Funchal a carregar açúcar.

Trigo e corantes também faziam o dia-a-dia do negócio e fazem-nos entrever associações muito mais profundas, que encontramos noutras operações e noutras cidades e portos. Em meados do século (1548) morreu em Palermo o mestre da nau *São Salvador*, do Porto, que fora carregar trigo. A nau foi vendida, o que acontecia muitas vezes. E os senhorios dela, mais a viúva e herdeiros do mestre, encarregaram o genovês Pelegro Justiniani, morador em Palermo, de cobrar aquilo que lhes tocava da nau, aparelhos e carga, tendo mais tarde estendido a procuração ao florentino João Bertini (*Po 1.º, 3.ª série, liv. 1, 148v*).

Noutro caso, foi o mestre da nau *Jesus*, Gonçalo Dias Ponte, que faleceu em Rosas, Catalunha, com a nau carregada de pastel que comprara para uma companhia de cristãos-novos do Porto em Civita Vecchia, embora aqui não saibamos que relação estava estabelecida e com que mercadores (*Po 1.º, 3.ª série, liv. 20, 159-161*).

Mais importante, e ainda em fase exploratória da investigação, foi o financiamento e associação para operações de tráfico de escravos. Em 1591 apresentou-se no Porto “Benedito Piloso”, genovês, que vinha em nome de Sebastião Lercaro, também genovês, morador em Lisboa, para fazer contas com os cristãos-novos Miguel Fernandes, seu filho Álvaro Rodrigues e Vicente Pais (este de Lisboa, estante no Porto) e nomear procuradores para “cobrar, receber e arrecadar todas has mercadoryas, dinheiros, letras e seguros e dividas e todo ho mais que lhe pertencer”, destes negócios em que os mercadores do Porto também estavam envolvidos (*Po 1.º, 3.ª série, liv. 103, 68v*).

No momento em que escrevo estas linhas, procuro melhores informações sobre as relações de Lucas Giraldi com o Porto, cidade na qual contratava marinheiros para as suas naus – por exemplo, para a *Loreto*, que foi à Índia, e aparece em inúmeras transacções (em redor dos escravos e do açúcar) realizadas a partir dos portos do Norte. Mas também as relações de Aníbal Cernige, abade de Cedofeita, e dele ou dos seus familiares Sernigi, “Cernige”, ou “Sirnigi”, como aparecem na documentação, com negócios na Índia e na Ilha da Madeira; ou, já no final do século, as de João Baptista Rovelasca, contratador da Mina, embora neste caso me pareça que se trata de um caso esporádico e sem grande continuidade; ou, por fim, as frequentes transacções que envolviam os Ximenes, que tinham um ramo da família instalado no Porto e são amplamente citados por N. Alessandrini e S. Mateus nos estudos referidos. Ou seja, mais uma vez importa

perceber que estes agentes, embora centrassem os seus interesses fundamentalmente em Lisboa, estavam também atentos aos espaços portuários que demonstravam dinamismo e eram expeditos nos despachos dos negócios que a todos interessavam, principalmente os do Atlântico, com o já citado trato do açúcar à cabeça. E se atrás falei da exportação de açúcar da Madeira para Itália, o do Brasil também lá chegava, sempre no âmbito dos interesses destas redes, sempre num processo de expansão da sua actividade comercial. E foi na correspondência de Simão Vaz, líder da rede mais importante do Porto nos últimos quarenta anos do século XVI, com Simón Ruiz, de Medina del Campo, que encontrei a informação mais inédita sobre este negócio: o da venda de açúcar brasileiro do Porto para Veneza, num contexto especial, é certo, mas com uma naturalidade que me faz pensar que não seria caso único nem, por isso mesmo, invulgar. Entre finais de 1589 e meados de 1590, com a navegação portuguesa ameaçada pelos corsários ingleses (corria a célebre expedição Drake-Norris) e os mercados de açúcar do Norte da Europa (Calais, Nantes, Hamburgo e Antuérpia) em baixa, Vaz pretendia vender a mercadoria que chegara nos navios que milagrosamente haviam escapado aos ingleses. Se Manuel Henriques, na Flandres, lhe dizia que não se havia “vendido sequer uma caixa de açúcar em Hamburgo”, o filho de Simão Vaz, Manuel Gomes da Costa³⁰, conseguira despachar 12 mil ducados desse produto para Veneza, mostrando, dessa forma, que o Mediterrâneo continuava bem presente nos horizontes comerciais destas redes, apesar das complexidades que, neste caso, rodeavam a política de Veneza ao tempo (Fusaro 2015). No restante, Simão Vaz negociava habitualmente com a Península Itálica, beneficiando da referida lógica mercantil que colocava os agentes em espaços fundamentais do negócio na Época Moderna. Na mesma altura, vendeu açúcar para outro porto que nos é mais familiar nas transacções portuguesas: Livorno. E, noutras alturas, ele, bem como outros homens de negócios do Norte de Portugal, geriam circuitos e rotas que passavam pela Itália, em função do comércio de alúmen, desde Civitavecchia. Já depois de Simão Vaz ter desaparecido (morreu em 1600), o navio de Evert Martensson, de Roterdão, foi fretado por Gonçalo Cardoso da Fonseca, para levar açúcar do Porto para Livorno, em 1612 (*Po 1.º*, 3.ª série, liv. 118, 120v). Era outro tempo e outra faceta do negócio: aquela que dependia, em grande medida, do transporte neerlandês para distribuição do açúcar nos mercados europeus. A marinha mercante portuguesa perdia terreno; os mercadores continuavam activos.

30 Instalado pela companhia em Lisboa, Manuel Gomes da Costa virá a ser um dos homens de negócios mais destacados nesta praça entre finais do século XVI e inícios do século XVII (era arrendatário das alfândegas de Lisboa em 1602), designadamente através da associação de interesses da companhia de seu pai, Simão Vaz, e dos seus próprios empreendimentos, à de Pêro Godines. Manteve sempre ligação ao Porto e armou navios para a Índia, ao serviço do Estado; em 1604 negociou um contrato com a Coroa hispânica para a construção de nove galeões, dois patachos e duas galizabras (no qual deve ter entrado, também, o seu irmão Henrique Gomes da Costa); em 1612 estes dois irmãos Gomes da Costa, depois de terem garantidos os rendimentos de Angola (indissociáveis do tráfico de escravos), gastaram 15 milhões de reais no financiamento de três naus para a Índia (Barros 2016, 251; Salgado 2009, 59-60, 233-236).

7. O que significou a Itália para os portos no Norte de Portugal? E para o Porto em particular? É com estas questões, que em boa parte ficam em aberto, que concluo este texto. Faltam documentos para podermos avaliar o peso das relações destas entidades com a Itália e os seus centros comerciais. Parece-me, no entanto, que os dados apresentados e analisados – com maior ou menor profundidade – fazem pensar num relacionamento profundo e continuado que teve as seguintes consequências:

- ajudou a aprofundar as sínteses tecnológicas operadas nos estaleiros navais portugueses, responsáveis pela evolução da arquitectura naval no Reino e a resolução de problemas colocados pela exploração dos oceanos e instituição de rotas intercontinentais;
- teve, desde o início, como principal característica, o encontro, nas cidades portuárias do Reino e nos portos europeus que pontuavam a geografia dos negócios, influenciando práticas comerciais e reforçando mutuamente a capacidade de intervenção dos mercadores de cada nação nos mercados emergentes da Europa;
- a presença dos genoveses, a mais antiga e a mais notada ao longo do tempo, produziu, como vimos, efeitos importantes na consolidação da prática da mercadoria, indicando modelos de organização das empresas e das redes que foram seguidos pelos mercadores nacionais desde o século XV em diante;
- ao longo da Época Moderna, os interesses económicos destes grupos de italianos, principalmente, repito, dos genoveses, acentuaram todas estas características: se os técnicos navais continuaram a vir para Portugal (e para os domínios portugueses no Oriente, aspecto que não desenvolvi) em número não muito acentuado, é certo, mas notado, os mercadores foram muito mais numerosos e permaneceram em posições cimeiras, mesmo de forma indirecta, associando-se a homens de negócios portugueses das redes, por intermédio dos seus procuradores e por força do seu peso em Lisboa, Sevilha, Flandres e em diversas praças francesas;
- estas associações levam-me a afirmar que as repúblicas italianas em geral, e Génova em particular, tiveram uma palavra importante a dizer na construção daquilo a que chamamos “sistema atlântico”; desta forma, a interpretação desta realidade fica enriquecida com este contributo mediterrânico;
- enfim, numa cidade como o Porto, tão pouco reconhecida como cosmopolita nos séculos que aqui analisei, a presença de um grupo activo de humanistas, reunindo gentes da cidade, de Lisboa, de Castela e de Itália, e encontrando pelas ruas outros flamengos que aqui já eram muito assíduos, leva-me a pensar que o Mediterrâneo permaneceu sempre uma influência a variados níveis, e que a dimensão dos contactos era muito maior do que se pensa, abrindo-nos, por isso, um campo de investigação que certamente produzirá bons resultados.

Referências

Fontes manuscritas

Archivo General de Indias

– *Indiferente General*, 1963, L. 8, fl. 11-11v

– *Indiferente General*, 420, L. 8, fl. 47-47v

Arquivo Distrital do Porto, fundo notarial

– *Po 1.º*, 3.ª série, liv. 1, 148v

– *Po 1.º*, 3.ª série, liv. 20, 159-161

– *Po 1.º*, 3.ª série, liv. 30, fl. 58v

– *Po 1.º*, 3.ª série, liv. 103, fl. 68v

– *Po 1.º*, 3.ª série, liv. 118, fl. 120v

Fontes impressas

FERREIRA, J. A. Pinto, ed. S/d. *Vereações da Câmara Municipal do Porto (séc. XV)*. Porto: Câmara Municipal.

MARQUES, João Martins da Silva, ed. 1988 (1944). *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua história*, III volumes. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica.

Bibliografia

ALESSANDRINI, Nunziatella. 2012. “Os Perestrello: uma família de Piacenza no império português (século XVI)”. In *Di Buon Affetto e Commercio. Relações Luso-Italianas na Idade Moderna*, org. Nunziatella Alessandrini, Mariagrazia Russo, Gaetano Sabatini e Antonella Viola, 81-111. Lisboa: CHAM.

ALESSANDRINI, Nunziatella, Pedro Flor, Mariagrazia Russo e Gaetano Sabatini, org. 2013. *Le nove son tanto e tante buone, che dir non se pò. Lisboa dos Italianos: História e Arte (sécs. XIV-XVIII)*. Lisboa: Cátedra de Estudos Sefarditas “Alberto Benveniste” da Universidade de Lisboa.

ALESSANDRINI, Nunziatella, e Susana Bastos Mateus. 2015. “Italianos e cristãos-novos entre Lisboa e o império português em finais do século XVI: vínculos e parcerias comerciais”. *AMMENTU. Bollettino Storico e Archivistico del Mediterraneo e delle Americhe* 7: 29-48.

ALESSANDRINI, Nunziatella, Susana Bastos Mateus, Mariagrazia Russo e Gaetano Sabatini, coord. 2016. *Scrigni della memoria – Arquivos e Fundos Documentais para o estudo das Relações Luso-Italianas*. Lisboa: Cátedra de Estudos Sefarditas “Alberto Benveniste” da Universidade de Lisboa.

ANDREWS, Kenneth. 1985. *Trade, Plunder and Settlement: Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630*. New York: Cambridge University Press.

BARKER, Richard. 1991. “Careening: Art and Anecdote”. *Mare Liberum* 2: 177-207.

BARROS, Amândio. 2002. “Barcos, banqueiros e cativos. Os portuenses e o Mediterrâneo nos séculos XV e XVI”. In *Portogallo Mediterraneo*, dir. Luís Adão da Fonseca e Maria Eugénia Cadeddu, 259-295. Cagliari: Istituto sui Rapporti Italo-Iberici.

- BARROS, Amândio. 2006. “O Porto e a construção dos navios de Vasco da Gama”. In *Estudos de Homenagem ao Professor Doutor José Marques*, vol. I, 131-141. Porto: Faculdade de Letras.
- BARROS, Amândio. 2013. “Os negócios e a aritmética. Bento Fernandes e as redes mercantis do Porto no século XVI”. In *Humanismo, Diáspora e Ciência, séculos XVI e XVII*, 51-74. Porto: Biblioteca Pública Municipal do Porto / Universidade de Aveiro.
- BARROS, Amândio, coord. 2015. *The Discoveries and the Origins of Global Convergence*. Porto: CMP/Associação para a Divulgação da Cultura de Língua Portuguesa.
- BARROS, Amândio. 2016. *Porto. A Construção de um Espaço Marítimo no Início da Época Moderna*. Lisboa: Academia de Marinha.
- BARROS, Amândio. 2018. “Marinheiros em terra. Um estudo comparado dos quotidianos marítimos atlânticos no final da Idade Média e início da Época Moderna”. In *Construção Naval em Madeira. Arte, técnica e património. Atas do Congresso Internacional, 23-25 de maio/2016*, coord. Amélia Polónia e Marta Miranda, 205-239. Vila do Conde: Câmara Municipal.
- BASSO, Enrico. 1994. *Genova: un imperio sul mare*. Cagliari: Consiglio Nazionale delle Ricerche / Istituto sui rapporti italo-iberici.
- BASSO, Enrico. 2005. “I Genovesi in Inghilterra fra Tardo Medioevo e Prima Età Moderna”. In *Genova una “porta” del Mediterraneo*, a cura di Luciano Gallinari, 523-574. Cagliari-Genova-Torino: Consiglio Nazionale delle Ricerche / Istituto di Storia dell’Europa mediterranea.
- BELLO LEÓN, Juan Manuel. 1994. *Extrangeros en Castilla (1474-1501). Notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a fines del siglo XV*. La Laguna: Instituto de Estudios Hispánicos de Canarias.
- CASADO ALONSO, Hilario. 1995. “Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos XV y XVI)”. In *Castilla y Europa. Comercio y Mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, coord. Hilario Casado Alonso, 15-56. Burgos: EXCMA/Diputación Provincial de Burgos.
- CLAYTON, Lawrence A. 2003. “The Iberian Advantage”. In *Technology, Disease and Colonial Conquests. Sixteenth to Eighteenth Centuries. Essays Reappraising the Guns and Germs Theory*, coord. George Raudsens, 211-236. Boston/Leiden: Brill.
- DIAS, Geraldo Coelho. 1983. “O Cabido da Sé do Porto e a comuna de Judeus. Por uma dobra e um açougue”. In *Humanística e Teologia IV*: 321-358.
- ELBL, Martin L., e Ivana Elbl. 2013. “The Private Archive (Carteggio) of Abbot Dom Fr. Gomes Eanes (Badia de Firenze) – An Analytical Catalogue, with Commentary, of Codex Ashburnham 1792 (Biblioteca Medicea Laurenziana, Florence): Part One”. *Portuguese Studies Review* 21 (1): 19-151.
- FONSECA, Luís Adão da. 1980. “O Porto nas rotas do Mediterrâneo Ocidental”. *Revista de História* 3: 127-139.
- FONSECA, Luís Adão, e Maria Eugenia Cadeddu, dir. 2002. *Portogallo Mediterraneo*. Cagliari: Istituto sui Rapporti Italo-Iberici.

- FONSECA, Luís Adão da. 2002. "Portugal e o Mediterrâneo no final da Idade Média". In *Portogallo Mediterraneo*, dir. Luís Adão da Fonseca e Maria Eugenia Cadeddu, 13-25. Cagliari: Istituto sui Rapporti Italo-Iberici.
- FORCHERI, Giovanni. 1999 (1974). *Navi i navigazione a Genova nel Trecento. Il "Liber Gazarie"*. Génova: Bordighera.
- FUSARO, Maria. 2015. *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England, 1450-1700*. Cambridge: Cambridge University Press.
- GATTI, Luciana. 1999. *Navi e cantieri della repubblica di Genova: Secoli XVI-XVIII*. Génova: Brigatti.
- GIOFFRÈ, Domenico. 1984 (1974). "Génova. Relações de Portugal e". In *Dicionário de História de Portugal*, dir. de Joel Serrão, 114-116. Porto: Livraria Figueirinhas.
- HEERS, Jacques. 1956. "L'expansion maritime portugaise à la fin du Moyen Age : la Méditerranée". *Revista da Faculdade de Letras* 22/2: 5-33.
- MORENO, Humberto Baquero. 1970. "Carta de D. Afonso V aos conselheiros de Barcelona sobre o apresamento dum navio português". *Revista de Ciências do Homem da Universidade de Lourenço Marques* I, separata.
- MORENO, Humberto Baquero. 1972. "Cartas do Infante D. Pedro aos conselheiros de Barcelona". *Arquivos do Centro Cultural Português* IV, separata.
- PERES, Damião, Artur de Magalhães Basto e António Cruz, dir. 1962-1965. *História da Cidade do Porto*, 3 volumes. Porto: Portucalense Editora.
- PRIOTTI, Jean-Philippe. 2004. *Bilbao et ses marchands au XVI^e siècle. Genèse d'une croissance*. Lille: Presses Universitaires du Septentrion.
- SALGADO, Augusto António Alves. 2009. *Portugal e o Atlântico. Organização militar e ações navais durante o período filipino (1580-1640)*. Lisboa: Universidade de Lisboa.
- STEENSGAARD, Neils. 1981. "Violence and the Rise of Capitalism: Frederic C. Lane's Theory of Protection and Tribute". *Review* V (2): 247-273.
- VIEIRA, Alberto. S/d. *A Madeira e o Mercado de Açúcar. Séculos XV-XVI*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico. <http://www.madeira-edu.pt/Portals/31/CEHA/bdigital/hsugar-madeira4.pdf>.

CLÁUDIA RODRIGUES MANSO* | ANA CATARINA GARCIA**

Lisboa nos alvares da modernidade. Testemunhos de majólica italiana no quotidiano do século XVI: o caso da Ribeira Velha

Um novo Campo das Cebolas: síntese da evolução do espaço ribeirinho

Após três fases de escavações arqueológicas, no âmbito do Projecto de Requalificação do Campo das Cebolas, a última, realizada entre Setembro de 2016 e Outubro de 2017, revelou uma ampla perspectiva da evolução de toda a zona da Ribeira Velha de Lisboa, permitindo escavar contextos balizados cronologicamente entre os séculos XV e XX.

A cerca velha que demarcava o limite da cidade na área ribeirinha, com a praia a ocupar todo o espaço extramuros, foi ao longo dos séculos uma zona pouco desenvolvida. Dedicada sobretudo a actividades fluviais, esta circunstância alterou-se a partir do primeiro quartel do século XV, com as primeiras construções ligadas à expansão marítima de Lisboa. Mas a primeira grande reformulação ocorrida nesta área da cidade foi implementada por D. Manuel, quando ordenou a construção de um aterro ao longo de toda a linha ribeirinha da cidade desde Cata-que-Farás, actual zona do Cais do Sodré, até Santa Apolónia. A intenção do monarca era acomodar diversas estruturas e dependências reais como o Paço da Ribeira, o Arsenal, a nova Casa da Índia e uma nova alfândega, cujo edifício dividiu a Ribeira em duas áreas distintas, o Terreiro do Paço e a Ribeira Velha (fig. 1). Este grande empreendimento marcou também o primeiro grande momento identificado nesta intervenção arqueológica decorrida sob o actual Campo das Cebolas.

* Escola de Arquitectura, Instituto de Ciências Sociais, Universidade do Minho, Portugal.
E-mail: claudia.rodrigues.manso@gmail.com.

** CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Portugal.
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-5225-5983>. E-mail: catarinagarcia@fcs.unl.pt.



1 Pormenor da Ribeira Velha com o mercado, *Vista panorâmica de Lisboa*, Gabriel del Barco, 1698-99, Inv. MNAz 1 Az, Museu Nacional do Azulejo.

Numa leitura geral e preliminar, percebe-se que o primeiro aterro feito por D. Manuel foi extenso, permitindo ganhar algum espaço ao rio, sobretudo junto ao palácio dos Távoras, localizado na imediação da actual Rua do Cais de Santarém. As evidências que comprovam este aterro foram observadas em toda a área de escavação, bem como o cais mais antigo, também datado do século XVI, que teria início a este da Casa dos Bicos, prolongando-se na direcção de Alfama. As evidências arqueológicas sobre a vivência quotidiana deste espaço remetem-nos para actividades ligadas ao comércio marítimo e fluvial, através de zonas de embarque, desembarque e depósito provisório de madeiras, junto ao que seria o denominado cais de Santarém, bem como estaleiros de pequenas embarcações junto à Casa dos Bicos.

Na viragem para o século XVII, a Ribeira Velha foi alvo de uma nova alteração urbanística, já no reinado de Filipe II, quando este decide construir o torreão Terzi no extremo ocidental do Terreiro do Paço. Por esta ocasião, identificamos nos contextos um novo aterro, que vem anular um troço do cais existente próximo à Casa dos Bicos para construir um outro cais para construir um outro cais perpendicular ao rio, que se iniciava próximo da Casa dos Bicos e se estendia para sul. Toda a zona da Ribeira Velha foi, nesta fase, pavimentada com calçada de pedra e pavimento de argamassa para receber um mercado de víveres localizado no Terreiro do Paço no já existente mercado de pescado (vid. fig. 1). As fontes históricas e iconográficas dão indicação da existência de baracas que teriam sido construídas para albergar os vendedores. Marcas dessa realidade foram encontradas nos vestígios arqueológicos localizados entre a Rua dos Arameiros (junto ao que seria o edifício da Alfândega e das Sete Casas) e a Casa dos Bicos, e aí terão permanecido até 1755.

No âmbito da reconstrução da cidade de Lisboa após o terramoto, foi construído o denominado Cais Pombalino, com o reaproveitamento de partes das estruturas dos antigos cais dos séculos XVI e XVII que sobreviveram ao sismo. O mercado da Ribeira Velha foi deslocado para um espaço interior junto à actual rua do Cais de Santarém. Das várias construções que nasceram em seu lugar, foram encontradas evidências do quarteirão das *Casinhas da Câmara do Senado*, erguido após o terramoto de 1755, delimitado pelas actuais Rua da Alfândega e Rua dos Bacalhoeiros, e das *Casas de Ver-o-Pêso*, também referenciada nas fontes como *Aver-do-Pêso* ou *Casa dos Pesos do Concelho*. A sua localização original seria junto ao antigo Largo do Pelourinho, entre as actuais Rua dos Fanqueiros e Rua do Comércio.

A fase pós-terramoto foi de mudança rápida, com vários projectos delineados e abandonados, outros parcialmente executados, sobretudo no que respeita à última grande alteração do espaço respeitante aos aterros para a expansão do porto de Lisboa. Construído no final do século XIX, na área da Ribeira Velha, estas obras anularam o cais pombalino e criaram as actuais estruturas portuárias. Nestes aterros já mais recentes foram identificados oito despojos de embarcações, em relativo bom estado de conservação, com cronologias que variam entre o final do século XVIII e o século XIX, bem como uma forte estrutura de madeira associada à configuração ribeirinha contemporânea que estruturaria a nova margem do Tejo. Após o aterro dos séculos XIX-XX, foi construído um novo edifício da Alfândega, cujas evidências encontradas possibilitam compreender não só a estrutura interna do edifício como o modo seriam desenvolvidas as actividades alfandegárias de Lisboa à entrada do século XX.

Portugal e Itália: relações socioeconómicas nos séculos XV e XVI

A presença de uma comunidade oriunda da Península Itálica em Lisboa foi uma realidade pelo menos desde o século XII, com um fluxo demográfico constante que atingiu o seu pico entre os séculos XV e XVI, com a abertura da expansão marítima europeia e das novas rotas atlânticas e orientais (Alessandrini 2015a, 112). Em 1317, D. Dinis estipulou um contrato com o genovês Emanuele Pessagno, que o nomeia almirante vitalício com transmissão hereditária, em troca da obrigação de manter sempre em Lisboa vinte homens de Génova “sabedores do mar” (Alessandrini 2015, 123).

Identifica-se, assim, o início de uma presença mais efectiva da comunidade genovesa, composta por famílias inteiras, às quais eram dadas mercês, benefícios e regalias régias, além de privilégios como a isenção de alguns impostos que visava a permanência de estrangeiros em Lisboa (não só “italianos” mas também ingleses, flamengos, etc.). O desconforto de alguns mercadores portugueses com a situação manifestava-se com frequência através de queixas junto da Corte. Apesar disso, a presença de genoveses, venezianos, milaneses, prazentinos e florentinos (estes em número cada vez maior, especialmente entre o século XIV e o século XVI) continuou a afirmar-se e a desenvolver-se, de modo particular ou familiar, através da criação de casas comerciais com forte participação na economia portuguesa (Alessandrini 2015a, 112).

A localização geográfica de Lisboa tornava-a um ponto de passagem vital nas rotas comerciais mediterrânicas e norte atlânticas. A partir de 1314, os venezianos asseguravam um negócio regular com a Flandres, que impunha a navegação pela costa portuguesa. Mas a atribuição de privilégios aos venezianos teve um regime diferente quando comparada com os privilégios dados a genoveses, prazentinos e florentinos (Alessandrini 2013, 157), algo que pode ser explicado pela conjuntura política vivida na *Serenissima* durante o século XIV. Ainda entre o final do século XV e o século XVI, Veneza vivia um novo período de instabilidade, ao contrário de Génova e Florença. Nos finais do século XV, já se notavam algumas particularidades nos métodos comerciais das empresas florentinas, cuja dimensão permitia maior eficiência e maior volume de negócios. Esta abordagem comercial possibilitou-lhes uma maior disponibilidade de capital sem qualquer apoio de empresas estrangeiras, permitindo a prática de um comércio directo sem intermediários e com menos custos (Alessandrini 2015, 126-27).

O grande factor impulsionador das ligações entre Portugal e a Península Itálica foi a abertura das novas rotas marítimas, primeiro para a Índia e depois para o Brasil. Com a entrada da centúria de Quinhentos, foram vários os agentes deste desenvolvimento, entre eles os vários grupos e comunidades estrangeiras que empreenderam papéis de relevo na economia e no comércio português. Entre eles destacavam-se os italianos, organizados em torno de importantes casas comerciais, a maioria delas florentina (Alessandrini 2015b, 107).

O capital necessário para financiar cada expedição à Índia era elevado, e o período de retorno do investimento era longo. Esta circunstância deixava a Coroa portuguesa numa situação debilitante. Neste contexto, a posição dos florentinos em Lisboa foi de grande relevância no sucesso dos empreendimentos ultramarinos portugueses. Perante a situação económica do reino, D. Manuel não teve outra escolha senão aceitar os apoios financeiros oferecidos por estes mercadores bem abastecidos, que usufruíam de uma consolidada actividade banqueira, disponíveis para financiar a Coroa portuguesa (Alessandrini 2015b, 107).

A estreita ligação entre a Coroa e a comunidade italiana, sobretudo florentinos e genoveses, continuou a fortalecer-se ao longo do século XVI, com as famílias e mercadores particulares mais influentes a manter uma posição dominante nos maiores negócios do reino, como o comércio das especiarias e o arrendamento de embarcações, influenciando as receitas alfandegárias e fiscais, bases que serviram mais tarde, ao longo dos séculos XVII e XVIII, para os investimentos das frotas do açúcar do Brasil (Alessandrini 2015b, 108).

Os aterros da Ribeira Velha: entre o lixo e o luxo

Assente na margem norte do rio Tejo, Lisboa situava-se junto às vias de comunicação mais rápidas na época Moderna: o rio e o oceano Atlântico. O barco teve, neste espaço, uma relação privilegiada com a cidade, facilitando a chegada e partida de gentes, mercadorias, ideias e conhecimentos. No contexto do movimento expansionista do império

português, Lisboa tendeu a assumir a centralidade política e económica. Ao longo dos séculos XV e XVI, Lisboa cresceu não só em termos demográficos, entre população portuguesa e estrangeira, como também em termos urbanos. Áreas que até então eram arrabaldes ou periferias da cidade passam a ser integradas na cidade ou no sistema portuário, que se foi desenvolvendo junto ao rio, atraindo profissionais especializados como carpinteiros, carpinteiros navais, tanoeiros, ferreiros, entre muitos outros.

Na abordagem arqueológica à zona do Campo das Cebolas, as suas realidades ribeirinhas de zona de interface entre o espaço urbano e o espaço aquático tiveram de ser tidas em conta, uma vez que esta dimensão esteve intimamente ligada à génese desta parte da cidade. As fontes históricas designam a Ribeira Velha como um local de passagem, de embarque e desembarque e de ligação ao *hinterland* a que o Tejo dava acesso, daí partindo as embarcações que rumavam ao interior levando e trazendo produtos e pessoas.

As evidências arqueológicas da vida quotidiana na Ribeira Velha entre os séculos XV e XVII foram constatadas com maior intensidade numa área com aproximadamente 750m², intervencionada até uma cota de quatro metros de profundidade com vista à instalação do futuro parque de estacionamento. Essa vivência ficou bem patente nos inúmeros artefactos aí recuperados, provenientes dos aterros efectuados ao longo de décadas entre o final do século XV e o XIX.

O espólio de maior relevo e importância, e que aqui se apresenta, foi recuperado do aterro identificado como sendo o mais antigo, construído entre os séculos XV e XVI. Até ao momento conseguiram-se identificar duas grandes fases de execução deste aterro: a primeira, com início durante o reinado de D. Manuel e prolongando-se pelas primeiras décadas do século XVI; e uma segunda fase, situada no final do século XVI no âmbito da reestruturação ribeirinha empreendida já durante o reinado de Filipe II.

Lisboa assumiu neste contexto a centralidade das ligações comerciais com a Índia, sendo um ponto de passagem para todo o tipo de bens e produtos, desde os objectos mais valiosos aos de uso comum e quotidiano.

O espólio recolhido no Campo das Cebolas revelou uma importante amostra do que seria esperado transacionar-se e usar-se no quotidiano da Ribeira de Lisboa nos alvares do século XVI. Entre esses produtos, destacam-se porcelana e *céladons* da China, potes *martaban* do Ceilão, vidros de Veneza e da Boémia, grés da Renânia, cerâmicas do Sul de Espanha, majólica italiana e cerâmica comum local.

Embora a maioria do espólio arqueológico recolhido consista em material cerâmico, também um extenso manancial de material orgânico foi recolhido do aterro quinhentista. O ambiente ribeirinho que caracteriza o local, com grande concentração de sedimentos lodosos, originou um ambiente anaeróbio ideal para a preservação destes materiais perecíveis. Entre as peças orgânicas mais representadas, temos sapatos em couro e cortiça (chapins), esteiras e cestos em vime, peças de jogo, dedais, colheres, pentes de cabelo em madeira. Estes últimos, que surgiram em maior número, consistem

em pentes de catar piolhos, um tipo de artefacto ligado à saúde pública e higiene muito comum na Época Moderna, principalmente em contextos de naufrágio. Este tipo de pentes pode ser talhado também em osso ou marfim, sendo porém a madeira o mais comum e mais acessível às camadas sociais mais baixas. Salientam-se também, entre os objectos de quotidiano recuperados, exemplares de peças de alguma delicadeza, só acessíveis a classes sociais mais elevadas, nomeadamente peças de adorno como contas de colar em vidro, pedras semipreciosas e azeviche (gema orgânica derivada do carvão), pulseiras em vidro, anéis e alfinetes em bronze e ouro. Até ao momento, todas estas peças, com excepção dos anéis e alfinetes, foram identificadas como sendo de importação europeia, asiática e africana.

Este contexto arqueológico foi considerado de grande relevância pela amostra concentrada de um nível tão elevado de artefactos que ilustram materialmente o que terá sido a intensa actividade comercial e o cosmopolitismo de Lisboa nos alvares da modernidade, revelando o intenso intercâmbio cultural e social nesta zona da cidade.

A *maiolica* italiana renascentista: a cerâmica enquanto objecto artístico

A produção de majólica iniciou-se com a designada protomajólica, fruto de contactos comerciais intensos com o Sul de Espanha e a Sicília. À Sicília, chegavam peças de Múrcia, Almeria e Málaga, enquanto Pisa e Génova recebiam navios espanhóis que passavam por Maiorca, com cerâmicas valencianas, sobretudo de Paterna e Manises (Gardelli 2010, 3). A origem do nome *maiolica* nasce desta rota, mais precisamente do nome da ilha de Maiorca, então chamada *Maiorica*.

Esta abertura de rotas e contactos comerciais com a Península Ibérica, bem como com o Médio e Próximo Oriente, influenciaram a produção de majólica arcaica, entre os séculos XIII e XIV, com os oleiros a imitar peças e decorações. Superfícies densamente ornadas, enfatizando motivos geométricos, nós, arabescos, medalhões e rosetas, eram muito apreciadas e utilizadas nas primeiras produções cerâmicas (Hess 2004, 17).

O espectro cromático era limitado e recorria sobretudo ao branco, manganês, verde e, ocasionalmente, ao amarelo e azul-claro. As primeiras décadas do século XIV marcaram uma viragem em termos decorativos, com a utilização do azul-cobalto e do amarelo, que passou a ser recorrente. Nesta fase verificou-se também uma vontade de melhorar as técnicas de produção e de elevar a qualidade da cerâmica. O aumento da procura foi outra das consequências da tentativa de imitação da cerâmica de reflexo metálico espanhola, muito apreciada e procurada na época.

O final do século XV, por volta de 1470, trouxe consigo não só uma nova forma de produzir, mas também de encarar a cerâmica como objecto artístico. A cerâmica incorpora em si os quatro elementos – água, ar, terra e fogo –, naquilo que pode ser encarado como uma forma de materializar a ligação à terra e à vida, dimensão que a Renascença reanimou com a ideia de que estas peças eram um microcosmo a espelhar um macrocosmo (Hess 1988, 1).

De facto, passou a haver uma maior variedade decorativa. Cada centro produtor desenvolveu decorações próprias, com as quais veio a ser comumente associado. O foco da *maiolica* deveria ser o seu carácter decorativo, não a sua forma. Priorizava-se, assim, a história que transmitia, simples ou complexa, como encontramos nas cerâmicas de *istoriato* das grandes oficinas como Faenza (onde teve origem), Caffaggiolo, Urbino e Casteldurante. Este tipo de peças exprime a mudança na produção de objectos utilitários para pictóricos e vem romper com a união anterior entre forma, decoração e utilização, recorrendo nestes casos a formas maioritariamente abertas, côncavas e rasas, sem a presença de bordos, depressões e outros elementos que perturbem a pintura destas histórias.

O crescente sucesso da majólica, a partir das últimas décadas do século XV, deveu-se, em parte, aos ideais e estética renascentistas. Mas deveu-se, sobretudo, a um conjunto de circunstâncias que elevou a majólica a um patamar de peças de uso pessoal. Ao longo da primeira metade do século XVI, as oficinas dedicadas à produção de majólica desenvolveram-se em paralelo com esta forma de arte, sobretudo no Centro e Norte de Itália (Kingery 1993, 28). Mas a grande popularidade da majólica renascentista face à majólica arcaica tardia, e sobretudo à protomajólica e majólica arcaica, não se deveu apenas às novas características decorativas desenvolvidas nas décadas de 70 e 80 do século XV. Esta viragem esteve, na realidade, ligada a um salto tecnológico que permitiu a produção de peças de melhor qualidade e quase em série, ao mesmo tempo que respondia a um novo gosto que apelava a um vivo cromatismo (Carta 2008, 132). A estes factores de sucesso, juntaram-se também a extensa panóplia cromática, decorativa e morfológica das peças, um novo modelo de organização de negócio, o recém-adquirido prestígio da indústria e a entrada em mercados estrangeiros (Goldthwaite 1989, 2). Todo esta conjuntura permitiu a colocação da majólica num lugar preponderante na produção e no comércio europeus, com diversos países, como a Espanha e a Holanda, a tentar replicar esta cerâmica com recurso a oleiros italianos.

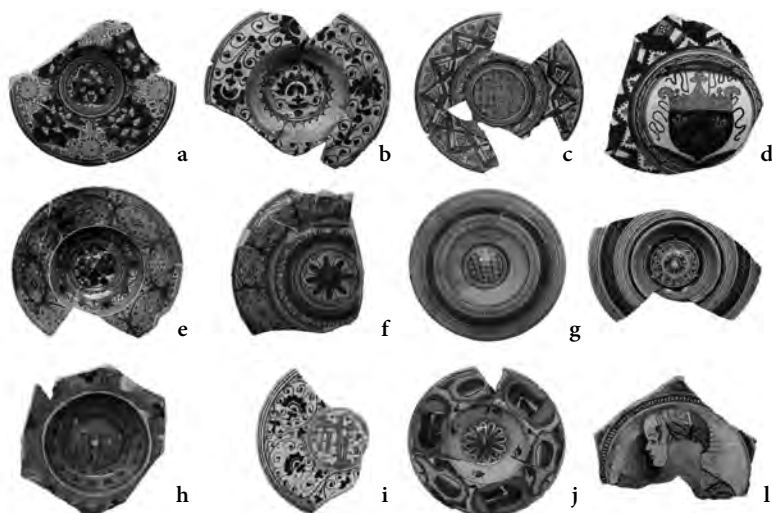
Quanto às técnicas de produção, a introdução de estanho no preparado de esmalte foi uma inovação que permitiu aos oleiros não só criar um branco mais puro para aplicar a pintura, mas também tornar os vidrados mais estáveis durante a cozedura (Hess 1988, 3). Como, normalmente, os pigmentos aplicados tendiam a escorrer ou a borrar, era aplicado este esmalte estanífero na(s) superfície(s) a decorar, enquanto a técnica anterior utilizava o esmalte de chumbo que se aplicava na restante superfície.

A massificação da distribuição da majólica impulsionou a reprodução sistemática de uma enorme variedade de peças, cuja diversificação nasceu para responder a exigências de um mercado que demandava produtos de boa qualidade a preços mais acessíveis (Carta 2008, 79). O oleiro aperfeiçoou a sua técnica enquanto pintor para atingir gradações no uso da cor com o intuito de modelar e simular relevo. Ao mesmo tempo esta era também uma tentativa de dar resposta às pressões para manter e acompanhar a rápida inovação que dominava já sobre outras artes visuais renascentistas italianas (Goldthwaite 1989, 4).

Contrariamente às inovações verificadas na decoração, as formas tardo-medievais continuaram a ser produzidas ao longo dos séculos XV e XVI, como se verificou na maioria do espólio recuperado no Campo das Cebolas, ao lado de novas peças moldadas e altamente decoradas, de superfícies irregulares e esculturais, datadas do século XVI, embora em menor quantidade e sem grande expressão quando comparadas com as restantes.

As majólicas da Ribeira Velha – abordagem preliminar

Vários são os centros produtores até ao momento encontrados no espólio recuperado, como Deruta, Caffagiolo e Faenza. A presença mais significativa é, sem dúvida, das oficinas montelupinas (Florença) (fig. 2).



2 Majólicas de Montelupo: a) *palmetta persiana*; b) *famiglia bleu a motivi vegetali a mezzaluna dentata*; c) *nastri spezzati a scacchiera policroma*; d) *nastri spezzati a stema*; e) *ovali e rombi a scacchiera policroma*; f) *ovali e rombi a fiore centrale*; g) *bleu graffito*; h) *fiori e frutti com IHS*; i) *famiglia bleu a motivi vegetali a mezzaluna dentata com IHS*; j) *armi e scudi*; l) *coppa d'amore*.

O período mais prolífico de Montelupo desenvolveu-se entre 1480 e 1540, quando conseguiu criar uma produção de qualidade média-alta, com um repertório decorativo rico e diversificado e um método que permitia reproduzir o mesmo tipo de peça as vezes necessárias, mantendo sempre a qualidade (Carta 2008, 133). Este processo criou uma estandardização morfológica, havendo sobretudo pratos planos de diferentes dimensões, pouco profundos, com ou sem aba, e escudelas baixas com aba, sem pé e base côncava

que segue uma forma do século XV (Carta 2008, 140). A evolução tecnológica que possibilitou esta standardização foi conseguida em grande parte através da reprodução do reflexo metálico das cerâmicas espanholas, fruto do trabalho colaborativo entre alquimistas e peritos em pirotecnia, metalurgia e mineralogia (Hess 1988, 5), que no processo criaram novas cores como o vermelho ocre.

Este sistema de produção aproximava-se de um modelo pseudocapitalista ou pré-industrial, já que o oleiro se encontrava pressionado pelas exigências do mercado, mas permitindo um fabrico seriado sem comprometer nem a qualidade, nem a resposta criativa e mantendo os seus custos a um nível comportável (Carta 2008, 136-137).

A característica cerâmica da majólica policroma encheu as rotas comerciais e fez chegar aos mais diversos mercados peças com decorações geométricas, vegetalistas e antropomórficas. No caso do Campo das Cebolas, a paleta identificada contém cores como amarelo, laranja, branco e diversos tons de verde e azul. Inspirava-se sobretudo nos motivos orientais, principalmente na cerâmica de Iznik, que se adaptava melhor ao novo conceito de natureza como perfeição, com cores luminosas que davam uma sensação espacial e de representação realista (Carta 2008, 132).

No espólio recuperado, identificaram-se diversas peças de influência oriental, nomeadamente a *palmetta persiana*, que consiste numa sequência de elementos lanceolados, estreitos e reagrupados entre si formando uma espécie de pinha. Esta inspiração decorativa foi beber de motivos encontrados na cerâmica esmaltada dos grandes centros produtivos iranianos e sírios e desenvolvida dentro do sentido estético eclético que estava na base do trabalho dos oleiros italianos renascentistas (Berti 1998, 112). Os exemplares que constam do espólio do Campo das Cebolas inserem-se num período entre 1480 e 1510 e apresentam pintura em azul sobre branco com apontamentos de verde, amarelo, laranja e vermelho.

No universo de influências exteriores, a *famiglia bleu* merece um apontamento, inclusive por estar vastamente representada na colecção em análise. A cerâmica *alla porcelana*, como muitas vezes é chamada, caracteriza-se por ser decorada com motivos vegetalistas num prevacente cromatismo azul que contrasta com a superfície branca da peça, mimetizando a porcelana chinesa (Berti 1998, 135). Uma versão desta decoração com motivo *a corolla intera* tem influências do Extremo Oriente, mais precisamente sírias, na que é considerada a *imitazioni iraniane*. Deste modo, dentro da *famiglia bleu* temos decoração *a motivi vegetali* de dois tipos: a *mezzaluna dentata* e a *naturalistica*.

A primeira, datada de entre 1480 e 1500, consiste na secção de uma coroa floral em que se pode reconhecer a fisionomia de um cravo, bem como alguns desenhos típicos dos tecidos de qualidade superior italianos (Berti 1998, 138). Já a segunda é de cronologia mais recente, 1510-1520, e concentra-se na criação de uma flor numa perspectiva horizontal, como se fosse visualizada de um ponto alto, desenhada com uma forma elíptica ou circular e, na nossa variante, com as pétalas desenhadas e o centro delineado a amarelo.

À semelhança do que sucede com o motivo anterior, também a decoração *a nastri spezzati* é das mais frequentes no Campo das Cebolas. Esta consiste em duas bandas entrelaçadas e cortadas que rodeiam um tema central, que no nosso caso datam de entre 1480 e 1495. Entre os temas centrais figuram a *stema* (com brasão), a *scacchiera policroma* (reticulado policromo) e a *fiore centrale* (flor central). Com pintura a azul sobre branco e uso de vermelho e verde, o laranja que surge nestas composições é remanescente da cerâmica de reflexo metálico, como acontece com a decoração mais frequente *a ovali e rombi*, e é desenvolvido de maneira a transformá-lo num motivo completamente inédito.

A nossa variante decorativa deste motivo está balizada entre 1490 e 1510 e consiste numa série de losangos laranja envoltos por formas ovais azuis que se conjugam mais frequentemente com três tipos de medalhão central: *fiore centrale*, essencialmente uma flor estilizada de doze pétalas que, pela sua forma geométrica, se assemelha a uma estrela; *scacchiera policroma*; e círculos concêntricos. Os losangos são desenhados de forma estilizada, com tendência para assumir uma fisionomia vegetal a imitar a corola de uma flor e sugerindo as pétalas (Berti 1998, 122). À semelhança do que acontece com a decoração *a nastri spezzati*, todas as formas identificadas são pratos, de forma tipicamente italiana, cuja morfologia proporciona maior facilidade na aplicação da pintura.

Até ao momento, o único motivo decorativo encontrado, inteiramente datado de século XVI, (mais precisamente 1510-1520), é o *bleu graffito*. Consiste em elementos finos e pequenos como anéis, círculos ou pequenos nós que se apresentam ao longo de bordos e abas, sendo um dos tipos mais frequentemente encontrados. O seu nome vem da banda azul cobalto onde eram desenhadas as intrincadas decorações a branco. Além do branco e azul, a conjugação cromática varia entre amarelo, laranja, verde e apontamentos de vermelho, organizados numa banda de *bleu* circundada por uma ou duas faixas estreitas em amarelo ou laranja com pequenos pontos vermelhos. Das decorações centrais típicas deste período, como brasões, figuras, troféus, bustos classicizados, animais e formas geométricas, apenas temos estas duas últimas, bem como o menos utilizado *nodo orientale*.

Entre os motivos decorativos menos frequentes como *fiori e frutti*, *tamburi e armi* (uma sequência de tambores intercalados com objectos bélicos, sobretudo espadas), *armi e scudi* e *bacellati*, queremos destacar uma peça em particular, uma *coppa d'amore*. Os *coppe d'amore*, ou *coppe amatorie*, eram taças muito comuns nos inícios do século XVI, oferecidas como prendas de noivado. Eram decorados com bustos classicizados de mulheres bonitas ou homens heroicos, ou então com a própria imagem da(o) amada(o) acompanhada pelo nome ou uma frase amorosa. Este é um bom exemplo da acessibilidade atingida pela majólica na época. Para dar resposta ao uso quotidiano produziam-se sobretudo formas abertas como pratos planos, com ou sem aba, pratos fundos, taças, tigelas de fundo côncavo – todas presentes nos contextos do Campo das Cebolas –, numa promoção de formas individuais que reflectiam um novo modo de encarar a alimentação e o acto da refeição, já que a loiça esmaltada não alterava o sabor à comida.

A *maiolica* dos séculos XV e XVI servia vários propósitos, dependendo dos diferentes estratos sociais, desde peças para uso comum até peças decorativas ou peças propagandísticas a que recorriam membros das elites dominantes (Hess 1988, 3); disso são exemplo as várias peças brasonadas do nosso espólio, bem como duas com a inscrição *IHS – Iesus Hominum Salvatore*.

A partir de meados do século XVI, o declínio na produção cerâmica implicou uma diminuição na qualidade das peças para que se alcançasse um maior número de pessoas. A diferença entre peças de grande qualidade, como as de *istoriato* e *piatti da pompa*, e as de média qualidade era cada vez maior. A produção acabou por sofrer também na variedade cromática e decorativa oferecida, acabando por diminuir drasticamente, com diversos tipos de decorações eliminadas dos compêndios e composições, ficando limitados ao manganês, azul, laranja e amarelo (Carta 2008, 138-139).

Conclusão

Este estudo preliminar do acervo arqueológico resultante da intervenção do Campo das Cebolas, em Lisboa, teve como objectivo principal revelar o elevado potencial científico e patrimonial deste local e do espólio recolhido durante esta intervenção. Procurando enquadrar esta zona vital da cidade de Lisboa no seu contexto histórico, considera-se que o universo cerâmico recuperado, neste caso, centrado nas majólicas de produção italiana, revela uma parte importante da história da cidade, como seja a presença de estrangeiros em Lisboa e em especial o papel das comunidades italianas nos alvares da modernidade.

Este estudo é, como se afirma, preliminar e ainda carece de uma atenção focada em todas as dimensões desta problemática. Contudo, são aqui levantadas diversas questões sugerindo novas linhas de investigação e pistas sobre o enquadramento histórico deste universo material. Uma dessas questões diz respeito aos circuitos de introdução destas cerâmicas de importação italiana em Lisboa. Outra das interrogações é evidenciada em termos arqueológicos pela diminuição das majólicas a partir de meados do século XVI, facto constatado pela estratigrafia correspondente, onde quase desaparece, e que necessita de um melhor esclarecimento e enquadramento histórico.

Considera-se ainda que os estudos arqueológicos que têm vindo a ser efectuados em toda a zona ribeirinha de Lisboa são da maior importância para a melhor compreensão da evolução da cidade e do seu papel num enquadramento mais lato e de dimensão global. Salienta-se por fim o contributo que a arqueologia tem trazido a esta discussão da *Lisboa Moderna*, revelando dados muitas vezes inéditos e contribuindo para uma maior consciencialização da necessidade de protecção deste património.

Agradecimentos

Este trabalho resulta de um convite que nos foi dirigido pela investigadora do CHAM Nunziatella Alessandrini, a quem agradecemos o interesse manifestado por esta problemática. Queremos agradecer a toda a vasta equipa de arqueólogos e técnicos que

trabalharam arduamente durante a intervenção no Campo das Cebolas. Um especial agradecimento também aos arqueólogos Brígida Baptista e Ricardo Teixeira, pelo permanente e constante acompanhamento na coordenação de todos os trabalhos. Agradecemos também à Linha de Investigação do CHAM “História Ambiental e o Mar” e à sua coordenadora, Cristina Brito, sempre receptiva a novos desafios, que desde logo deu todo o apoio para o acompanhamento científico da autora Ana Catarina Garcia neste projecto. Agradecemos ainda ao projecto estratégico do CHAM – Centro de Humanidades, da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade NOVA de Lisboa e da Universidade dos Açores (UID/HIS/04666/2019).

Referências

- ALESSANDRINI, Nunziatella. 2015. “Mercadores italianos na Lisboa de quinhentos. Redes comerciais e estratégias mercantis”. *RILP – Revista Internacional em Língua Portuguesa* 28/29: 121-134.
- ALESSANDRINI, Nunziatella. 2015a. “Italianos em bairros de Lisboa (século XVII)”. *Cadernos do Arquivo Municipal* 3: 109-125.
- ALESSANDRINI, Nunziatella. 2015b. “Vida, história e negócios dos mercadores italianos no Portugal dos Filipes”. In *Portugal na Monarquia Hispânica. Dinâmicas de integração e conflito*, coord. Pedro Cardim *et al.*, 107-134. Lisboa: CHAM.
- BERTI, Fausto. 1997. *Storia della ceramica di Montelupo: uomini e fornaci in un centro di produzione dal XIV al XVIII secolo*. Montelupo Fiorentino: Aedo.
- CARTA, Raffaella. 2008. *Difusión e influencia de la producción de la cerámica italiana entre la baja Edad Media y la primera Edad Moderna el caso de Granada*. Tese de Doutoramento. Granada: Editorial de la Universidad de Granada.
- CASTILHO, Júlio de, e Luís Pastor de Macedo. 1948. *A Ribeira de Lisboa. descrição histórica da margem do Tejo desde a Madre de Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- GARDELLI, Giuliana. 2010. *Maioliche del primo Rinascimento tra Marche e Romagna: d'arte, di fede, di uso e di potere*. San Marino: Fondazione Asset Banca.
- GOLDTHWAITE, Richard A. 1989. “The economic and social world of Italian Renaissance maiolica”. *Renaissance Quarterly, Renaissance Society of America* 42 (1): 1-32.
- HESS, Catherine. 1988. *Italian Maiolica Catalogue of the Collections*. Malibu, Los Angeles: J. Paul Getty Museum.
- HESS, Catherine. 2002. *Italian Ceramics: Catalogue of the J. Paul Getty Museum Collection*. Los Angeles: J. Paul Getty Museum.
- KINGERY, W. David. 1993. “Painterly maiolica of the Italian Renaissance”. *Technology and Culture* 34: 28-48.
- SILVA, A. Vieira da. 1987. *As Murallas da Ribeira de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

MADDALENA CULTRERA*

La compagnia Guadagni di Firenze e i suoi intermediari nel porto di Lisbona alla fine del secolo XVI (1587-1591)**

1. Premessa

Lo studio dei fondi archivistici delle imprese mercantili, dal tardo medioevo alla prima età moderna, ha permesso in più occasioni di identificarne e descriverne le strategie commerciali e il *modus operandi*¹. Le compagnie fiorentine in particolare hanno ricevuto grande attenzione da parte degli storici dell'economia, soprattutto le grandi imprese bancarie del XIV secolo, che in quell'epoca furono ai vertici della finanza internazionale². Per il XV secolo i lavori di Federigo Melis sui fondi dell'Archivio Datini (Melis 1954) e di Raymond de Roover sulle compagnie Medici (Roover 1970), nonostante datino ormai alla metà del secolo scorso, rappresentano dei classici di riferimento per quanti si dedicano allo studio delle imprese mercantili e bancarie fiorentine e degli strumenti finanziari da esse impiegati e perfezionati. Di poco successivo è lo studio di Richard Goldthwaite sulle attività di quattro delle più eminenti casate dell'élite mercantile-bancaria della Firenze

* Investigadora, Itália.

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-2680-1696>. E-mail: maddalena.cultrera@outlook.com.

** Abbreviazioni: ASFi (Archivio di Stato di Firenze), r. (registro), c. (carta), r. (*recto*), v. (*verso*), ANSL (Arquivo da Igreja de Nossa Senhora do Loreto da Nação Italiana de Lisboa), *Libro B* (*Libro B dell'amministrazione delle Chiesa e confraternita di Italiani dell'Invocazione di Nra S.ra de Loreto*).

1 L'analisi della documentazione di impresa è stata a lungo appannaggio di una cerchia ristretta di studiosi, soprattutto medievisti, autori di monografie che ponevano in primo piano il ruolo svolto dalle élites imprenditoriali nella modernizzazione del commercio e della finanza europee. Ci si riferisce ai lavori di Armando Saporì e di Tommaso Zerbi sulle compagnie fiorentine dei secoli XIII e XIV (Saporì 1932; Zerbi 1936), di Yves Renouard sui rapporti commerciali con il papato (Renouard 1954) e di Aloys Schulte sulla compagnia Ravensburg (Schulte 1923). Più recentemente studi come quelli di Pierre Jeannin sui centri di commercio tedeschi (Jeannin 1987; 2002) e di Reinhold C. Mueller sui traffici veneziani (Mueller 1987; 1997) hanno dato un nuovo impulso all'utilizzo della documentazione contabile e l'argomento è stato oggetto di nuove ricerche incentrate innanzitutto sul funzionamento e l'integrazione delle reti mercantili.

2 Si veda, ad esempio, lo studio di Edwin S. Hunt sulla compagnia Peruzzi (Hunt 1994).

rinascimentale, gli Strozzi, i Guicciardini, i Gondi e i Capponi (Goldthwaite 1968), cui hanno poi fatto seguito il lavoro di Giulio Mandich sulla compagnia Covoni (Mandich 1970), quello di Paolo Malanima sulla famiglia Riccardi (Malanima 1977) e gli studi di Michele Cassandro sul ruolo delle compagnie fiorentine nelle fiere di Ginevra e di Lione tra il XV e il XVI secolo (Cassandro 1974; 1976a; 1976b; 1979; 1989). Più recenti sono invece i lavori dello stesso Goldthwaite sull'attività dei banchi e delle botteghe tessili fiorentine alla fine del XVII secolo (Goldthwaite 1998; 2001; 2003) e le monografie di Sergio Tognetti sulle compagnie mercantili-bancarie dei Cambini, dei Serristori e dei Gondi (Tognetti 1999; 2003; 2013).

La documentazione su cui si basano gli studi sin qui citati è frutto della produzione scritta generata da attività manifatturiere, commerciali e bancarie. La contabilità toscana dei secoli dal XIV al XVI era organizzata attraverso un gran numero di libri dedicati ciascuno ad un differente tipo di registrazione e gli operatori fiorentini erano soliti produrre numerose scritture preparatorie, come nel caso del *libro giornale*, in cui le operazioni venivano annotate di giorno in giorno, prima di essere riportate nella forma più sintetica di debiti e crediti nel *libro mastro* a partita doppia (Houssaye Michienzi 2016, 124-125)³. Le scritture preparatorie costituiscono il tipo di documentazione di maggiore interesse nei fondi di impresa, poiché contengono informazioni sui corrispondenti e gli intermediari dell'azienda – specificandone talvolta l'origine, la nazionalità, la professione, l'appartenenza religiosa, il luogo di residenza e i legami di parentela –, ma anche sui tassi di cambio e di interesse praticati e sulle caratteristiche dei prodotti trattati, la loro provenienza, il loro prezzo, la loro quantità e la loro destinazione. Inoltre, l'indicazione precisa della data di svolgimento delle operazioni consente di rilevare la frequenza e la regolarità dei contratti stipulati (Houssaye Michienzi 2016, 127).

Traslato nel 2005 presso l'Archivio di Stato di Firenze, l'archivio privato di una delle più eminenti famiglie appartenenti al ceto mercantile fiorentino fin dal XIII secolo, quella dei Guadagni, conserva non pochi esempi di questo genere di documentazione. La serie "F-A-V" del Fondo *Guadagni* in particolare riunisce alcuni registri contabili appartenuti alla compagnia mercantile-bancaria costituita intorno al 1575 da Francesco Guadagni (1534-1611) insieme ai propri cugini, i fratelli Alessandro (1545-1625) e Vincenzo Guadagni (1546-1601), che fu attiva fino ai primi anni del secolo successivo (Romanelli 2007, 167).

A quell'epoca l'importanza che l'attività delle imprese mercantili-bancarie fiorentine aveva fino ad allora rivestito nell'ambito dell'economia europea andava ridimensionandosi gradualmente e il sistema economico fiorentino attraversava una fase di riadattamento e riconversione (Goldthwaite 2013, 70-73; Tognetti 2012, 62-63). Il baricentro della finanza internazionale si spostava progressivamente verso il nord Europa, dove

3 Per una spiegazione e una storia dello sviluppo del metodo contabile a partita doppia si vedano i lavori di Raymond de Roover e di Tommaso Zerbi (Roover 1937; Zerbi 1952).

l'Inghilterra e i Paesi Bassi stavano emergendo come le due maggiori potenze dell'economia europea nel campo manifatturiero e finanziario (Marsilio 2015, 51-57). Quello che per secoli era stato il settore trainante dell'economia fiorentina, l'industria laniera, subiva la concorrenza delle manifatture di quei paesi, i cui prodotti andavano conquistando nel Mediterraneo orientale spazi di mercato tradizionalmente dominati dai panni fiorentini⁴. Nel Mediterraneo, spazio commerciale fino ad allora egemonizzato dai mercanti italiani, comparivano sempre più navi mercantili provenienti dall'Inghilterra e dai Paesi Bassi, ma anche dalla Spagna, dalla Francia e dalla Germania (Goldthwaite 2013, 227). I primi tre granduchi di Toscana, Cosimo I (1537-1574), Francesco I (1574-1587) e Ferdinando I (1587-1609), promossero così una politica commerciale volta ad attirare i mercanti forestieri fondata sul potenziamento e sulla modernizzazione del porto di Livorno – dove fu adottata una legislazione estremamente favorevole per gli stranieri che vi avessero impiantato attività commerciali – e sull'edificazione di una imponente loggia mercantile a Firenze che doveva incorporare l'intero Mercato nuovo, il centro commerciale internazionale della città (Goldthwaite 2013, 228). Ben presto lo scalo labronico assunse un volto cosmopolita grazie alla presenza di mercanti inglesi, olandesi, armeni, persiani, e di una consistente comunità ebraica, per lo più di origine spagnola e portoghese⁵. I mercanti fiorentini sembravano dunque scomparire nella grande varietà di operatori economici che affollavano ora i mercati mediterranei ed europei, ma, nonostante il ridimensionamento dell'industria del panno e la contrazione dei capitali da investire nei mercati esteri, non poche compagnie fiorentine mantennero una posizione di rilievo nella finanza e nei traffici commerciali a lunga distanza. Se poi le manifatture laniere andavano incontro al declino, l'altra tradizionale industria fiorentina, quella serica, manifestava ancora una buona capacità di adattamento ai mutamenti del mercato. Uomini d'affari appartenenti a famiglie che fin dai secoli XIV e XV facevano parte dell'élite mercantile-bancaria fiorentina, come i Bardi, i Capponi, i Corsi, i Ricasoli, i Rinuccini, gli Strozzi e i Guadagni, avevano ancora importanti interessi legati al cambio e al traffico di valuta e al commercio di materie prime e prodotti finiti delle manifatture tessili fiorentine in alcuni dei maggiori centri di scambio italiani ed europei, tra cui Venezia, Roma, Napoli, Messina, Palermo, Siviglia, Lione, Anversa, Londra e Amburgo (Burr Litchfield 1986, 207), gestendo queste attività dalle proprie sedi a Firenze e nel porto di Livorno.

4 Le ragioni per le quali le *new draperies* inglesi, tessuti pettinati leggeri, conquistarono i mercati esteri vanno individuate nei molti vantaggi comparativi dei quali ormai godeva l'industria manifatturiera inglese (Kellenbenz 1978, 589). Da un lato, la possibilità di aggiungere alle risorse del proprio territorio, materie prime e materie energetiche, quelle di altre regioni, dalla Scandinavia al Baltico, dall'altro l'accesso diretto o indiretto ai mercati coloniali, e soprattutto la potenza del proprio Stato nazionale. Tutte queste condizioni, precluse alle manifatture degli stati italiani, si traducevano infine nella possibilità di produrre su scala molto maggiore, applicando tecnologie più avanzate e dunque a costi inferiori. Sul ridimensionamento del settore manifatturiero fiorentino si veda Malanima 1982.

5 Sulla diaspora sefardita a Livorno si veda Trivellato 2016, 65-97.

2. La compagnia Guadagni e il commercio delle spezie

La compagnia Guadagni – che oltre alla casa madre a Firenze aveva impiantato una propria filiale a Venezia – si dedicò non solo ai traffici sin qui citati, ma anche al commercio dei prodotti che giungevano in Europa lungo le rotte oceaniche, in particolare lo zucchero brasiliano e le spezie asiatiche importati dai portoghesi⁶. L'interesse per questi ultimi aspetti dell'attività della compagnia ha determinato la scelta di prendere in esame, tra i registri contabili conservati nel fondo Guadagni dell'Archivio di Stato di Firenze, il libro giornale datato 1587-1591⁷, in quanto quegli anni rappresentarono un frangente particolare dal punto di vista del contesto politico ed economico internazionale. Nel 1580 l'unione della corona del Portogallo con quella di Castiglia si era delineata per la nobiltà lusitana, nonostante il diffuso sentimento anticastigliano, come l'unica strada percorribile di fronte alla crisi profonda che il regno stava attraversando⁸. Il prezzo dell'espansione oltremare si era infatti rivelato superiore ai profitti che rendeva a causa dello straordinario sforzo bellico che l'imposizione del monopolio orientale portoghese sulla tratta levantina delle spezie richiedeva e, nonostante gli ampi margini di guadagno che il commercio delle spezie garantiva, il Portogallo rimaneva pur sempre uno stato ricco in una nazione che disponeva di scarse risorse interne (Diffie e Winius 1985, 495-497)⁹. Così le uscite avevano cominciato a superare le entrate e la monarchia era stata costretta a ricorrere a prestiti sul mercato interno dei capitali per pareggiare la bilancia commerciale, al prezzo, però di deviare buona parte del risparmio e degli investimenti nazionali verso l'estero. Per la nobiltà l'unificazione con la potente corona castigliana aveva significato la possibilità di conservare cariche, patrimoni e uffici di corte¹⁰. L'unione delle corone non escludeva infatti la separazione dell'amministrazione e il nuovo statuto politico adottato garantiva l'autonomia amministrativa del Portogallo e con essa la conferma di tutti gli incarichi allora esistenti a corte, nella giustizia, nelle finanze e nell'esercito.

6 Per una trattazione completa dell'attività della compagnia Guadagni negli anni 1587-1591, nonché per le vicende biografiche dei tre titolari, si rimanda a Cultrera 2017.

7 ASFi, *Guadagni*, Serie F-A-V, Sottoserie Giornali, r. 575: *Giornale [di Francesco, Alessandro e Vincenzo Guadagni] C*, 1587-1591. D'ora in poi solo r. 575.

8 Nel 1578 il re di Portogallo Sebastiano I era morto senza lasciare eredi. Già dal regno di Emanuele I (1495-1521), di cui Sebastiano I era nipote, la monarchia aveva preparato la successione secondo strategie matrimoniali finalizzate all'unione dei regni iberici e dei loro domini ultramarini. La figlia di Emanuele I, Isabella d'Aviz, era stata concessa in sposa all'imperatore Carlo V. Così dopo la morte di Sebastiano I, tra gli altri nipoti di Emanuele I che potevano vantare diritti sul trono, si era candidato anche Filippo II di Spagna (Valladares 2016, 85).

9 Sulla lunga catena di scambi commerciali che collegava i coltivatori di spezie dell'India, di Ceylon e dell'Indonesia con i senatori-mercanti di Venezia tramite l'intermediazione di commercianti cinesi, indiani e arabi, così come sullo sforzo bellico attuato dai portoghesi per fronteggiare l'espansione ottomana nel Mar Rosso e nel Golfo Persico si vedano Parry 1975, 187-189 e Braudel 2010, 587-588.

10 I vantaggi ricavati dall'apertura delle frontiere terrestri con la Castiglia sarebbero stati considerevoli e il commercio portoghese con l'Oriente e con il Brasile avrebbe potuto usufruire della protezione della flotta spagnola. I grandi mercanti portoghesi avrebbero potuto infine accedere all'argento e ai traffici delle Indie occidentali spagnole. Così nel 1581 l'assemblea degli stati espressione dei diversi ordini giuridici che costituivano i territori del regno, le *Cortes* portoghesi, riunite a Tomar, proclamarono Filippo II re del Portogallo con il nome di Filippo I (Valladares 2016, 87-88).

La nobiltà lusitana sarebbe rimasta l'unica beneficiaria di tutti i titoli e i diritti regali portoghesi. Durante tutto il regno di Filippo I di Portogallo (1581-1598) queste condizioni furono rispettate.

Per restituire vigore al commercio oceanico venne rafforzato il sistema di appalti secondo cui era organizzato l'acquisto e il trasporto a Lisbona dei prodotti asiatici ricorrendo a forme contrattuali più direttamente controllate dalla corona (Crivelli 2017, 155). La città sulla foce del Tago crebbe d'importanza come centro di raccolta e distribuzione nel resto d'Europa dei beni importati dall'Asia e dall'America: mercanti e operatori commerciali che avevano interessi nei territori d'oltremare vi costituirono compagnie che negoziavano l'importazione e lo scambio di beni sui tre continenti. Tra loro vi erano molti uomini d'affari italiani – veneziani, genovesi e fiorentini –, che svolgevano un ruolo di intermediazione per conto delle compagnie della madrepatria, come quella dei Guadagni, che intendevano acquistare i prodotti che giungevano a Lisbona. La merce, acquistata per lo più in denaro contante o per mezzo di lettere di cambio e crediti da pagare sulle piazze di Spagna o su quella di Anversa, veniva reindirizzata verso i principali scali europei che si trovavano in Inghilterra, in Germania, nelle Fiandre, in Francia, in Spagna e in Italia (Crivelli 2017, 136). Tuttavia, negli anni che seguirono l'unione delle corone, la rivolta per l'indipendenza dei Paesi Bassi rese sempre più difficile per i portoghesi inviare le spezie alle proprie filiali di Anversa, a causa della permanente stato di guerra in cui si trovavano le Fiandre. Inoltre i ribelli trovarono nuovi alleati tra le nazioni europee, prima fra tutte l'Inghilterra, la quale mirava a ostacolare i commerci spagnoli con le colonie asiatiche e americane. Le navigazioni atlantiche e nei mari settentrionali divennero così sempre più pericolose a causa della guerra di corsa che inglesi e olandesi conducevano ai danni delle navi spagnole (Braudel 2010, 610). La corona si trovò dunque a dover convogliare tutto il traffico delle spezie verso il più sicuro Mediterraneo. La penisola italiana divenne allora uno dei principali mercati delle spezie asiatiche, dove si rifornivano anche i mercanti tedeschi, data la difficoltà a reperire i prodotti sulle piazze nordoccidentali (Crivelli 2017, 136). Le destinazioni principali erano Firenze, attraverso il porto di Livorno, e Venezia, che divennero così due dei maggiori centri di consumo e ridistribuzione dei prodotti asiatici e americani.

La compagnia Guadagni operava sia a Firenze che a Venezia, nonché, tramite un proprio rappresentante, Jacopo Guadagni (1570-1643), in una delle maggiori istituzioni finanziarie dell'epoca, le fiere di cambio di Piacenza (r. 575, c. 11 v. e *passim*), che, insieme a quelle di Medina del Campo, di Anversa e di Lione, facevano parte di quel sistema di fiere internazionali su cui si fondava l'economia atlantica¹¹. In virtù dei loro legami finanziari con la corona di Castiglia, molte delle compagnie mercantili e bancarie genovesi

11 L'eccezionalità degli scambi coloniali, che implicavano un livello di rischio superiore alla navigazione delle tradizionali rotte mercantili europee, incrementò il ricorso al credito e ai capitali disponibili su quelle piazze (Crivelli 2017, 137). Sulle fiere di cambio di Piacenza si vedano lo studio di Giuseppe Felloni (Felloni 1983) e i lavori di Claudio Marsilio (Marsilio 2007; 2011).

e alcune di quelle toscane e milanesi che operavano nelle fiere di Piacenza erano attive anche sulle piazze di Madrid, Siviglia e Anversa, e nelle fiere di cambio castigliane, permettendo, tramite i propri agenti, la circolazione del credito tra questi importanti centri finanziari e mercantili. Tra queste compagnie, quelle toscane dei Capponi e dei Buonvisi conducevano parte dei propri affari anche a Venezia, così come quella dei Guadagni, per l'interesse che la città rivestiva rispetto ai traffici con l'Europa centrale e con il Levante. Tra gli anni Settanta e Novanta del secolo le imprese mercantili-bancarie toscane furono così in grado di mettere in comunicazione la piazza lagunare con i mercati iberici. A Venezia i Guadagni entrarono in stretti rapporti d'affari con il mercante veneto Giacomo Melchiorri, investendo nelle sue attività commerciali e prestandogli servizi assicurativi e di cambio sulle fiere di Piacenza. Melchiorri raggiunse l'apice della sua fortuna mercantile grazie ai traffici con la penisola iberica. Tra gli anni Cinquanta e Sessanta egli aveva infatti svolto parte del suo praticantato a Lisbona, stringendovi quei legami di cui la sua attività commerciale avrebbe beneficiato negli anni seguenti (Zattera 2017, 28-29). La compagnia Guadagni operò in stretta collaborazione con Melchiorri e con i suoi agenti italiani a Lisbona per l'importazione di zucchero brasiliano e spezie asiatiche a Livorno e a Venezia, servendosi, per i trasferimenti di denaro da e verso la capitale lusitana, dell'intermediazione dei banchieri italiani che operavano a Madrid e Siviglia.

3. Gli intermediari dei Guadagni a Lisbona

Fin dagli albori della presenza mercantile italiana in Portogallo, che risaliva alla fine del XIII secolo, non pochi tra coloro che giungevano a Lisbona per ragioni d'affari vi si stabilivano permanentemente. Nel microcosmo mercantile l'assiduità delle relazioni portava a stringere legami che si intrecciavano fino a formare una comunità, in cui l'elemento rituale costituiva uno strumento di coesione¹². La concorrenza con le altre comunità mercantili straniere per garantirsi una posizione preminente nel mercato delle merci asiatiche e dei capitali attraverso le concessioni della monarchia, giocò un ruolo non trascurabile nei rapporti tra gli operatori economici italiani a Lisbona¹³. A partire dal 1518 la comunità mercantile italiana di Lisbona si era riunita attorno a un unico luogo di culto, la chiesa nazionale di *Nossa Senhora do Loreto*, il cui archivio conserva ancora oggi la documentazione relativa alla sua amministrazione e alla vita

12 Con il termine "comunità" si intende una rete creata dalle relazioni interpersonali e commerciali tra individui provenienti dalla medesima realtà territoriale, ma anche una microsocietà specializzata, autodefinitasi come "natione", dotata di precisi caratteri etnici, linguistici e religiosi (Crivelli 2017, 90). Per una definizione del concetto di "natione" si veda Petti Balbi 2007, 398-399.

13 Per l'integrazione della capitale lusitana nelle reti di scambio internazionale, la presenza dei mercanti italiani, i quali avevano legami con tutti i principali centri di commercio del continente europeo, ebbe un ruolo decisivo. Già nel XV secolo essi non si limitavano a spedire le merci provenienti dall'area atlantica di influenza portoghese, soprattutto lo zucchero, verso la madrepatria, ma gestivano anche la loro esportazione e il loro smercio in altri porti del Nord Europa e del Mediterraneo. Queste operazioni potevano aver luogo grazie ai contatti e alla collaborazione con altri italiani stabilitisi nelle varie città commerciali europee e talvolta grazie anche alla compartecipazione di agenti di altre nazionalità (Guidi Bruscoli 2015, 131 e 134-135).

religiosa, politica e culturale degli italiani residenti nella capitale lusitana¹⁴. La Chiesa di Loreto ottenne il riconoscimento della Chiesa di Roma con una bolla papale emessa nel 1521 da Clemente V, mentre il consenso regio fu formalizzato quando, nel 1530, il re Giovanni II rinunciò ad alcuni terreni situati intorno alla chiesa per permettere l'ampliamento dell'edificio (Alessandrini e De Cavi 2014, 56-57). Tra i membri della confraternita vi erano mercanti fiorentini, genovesi, veneziani e piacentini, ai quali sono stati dedicati da Nunziatella Alessandrini diversi studi che prestano particolare attenzione agli aspetti sociali e prosopografici (Alessandrini 2003; 2006; 2010; 2013; 2015). Nella seconda metà del XVI secolo la funzione di *proveditore* del patrimonio della Chiesa di Loreto, la più alta carica amministrativa della confraternita, fu ricoperta da mercanti che avevano accumulato ingenti fortune con il commercio di lunga distanza, tra cui i fiorentini Raffaele Fantoni e Giulio Nesi, che operavano nelle spedizioni di spezie da Lisbona a Livorno, il veneziano Gaspar Cadena, arricchitosi con il traffico di schiavi, e il milanese Giovanni Battista Rovellasca, la cui attività è stata ampiamente documentata da un recente lavoro di Benedetta Crivelli (Crivelli 2017).

Rovellasca cominciò a impegnarsi nei commerci iberici negli anni Settanta in qualità di socio, nonché procuratore generale, delle compagnie milanesi Litta, che importavano spezie e manufatti di lusso e operavano nei settori del cambio e del credito. Tra il 1580 e il 1589 fu tra i sottoscrittori del consorzio che ottenne in appalto dalla corona la tratta del pepe asiatico, insieme ad altri facoltosi mercanti-imprenditori portoghesi e tedeschi, tra cui i Fernandes Delvas, gli Ximenes, i Fugger e i Welser (Crivelli 2017, 83-88)¹⁵.

Negli anni in cui Rovellasca deteneva il contratto d'Asia, il principale corrisponente della compagnia Guadagni a Lisbona era il veneziano Alvise Vezzato, che nelle fonti diplomatiche della Serenissima è descritto come mercante "ricchissimo", che "abbraccia grandissima parte de tutti i negoti mercantili" (Oliveira 1997, 593). A Lisbona Vezzato sposò una donna portoghese e fu membro illustre della confraternita di Loreto,

14 Dall'ottobre del 2004 al giugno del 2015 Nunziatella Alessandrini ha diretto un progetto di recupero e riordino dell'archivio della Chiesa di Loreto a Lisbona finanziato dalla Fundação Calouste Gulbenkian e intitolato "Inventário do Arquivo da Igreja de Nossa Senhora do Loreto da Nação Italiana de Lisboa", <http://www.fcsh.unl.pt/arquivoloreto/default.html>.

15 Dal 1504, infatti, il monopolio regio aveva trasformato la *Casa da Índia* di Lisbona da dogana per l'ingresso e la registrazione delle merci asiatiche nell'unico istituto autorizzato a ricevere e vendere il pepe ad un prezzo fissato. Tramite la Casa, la corona controllava l'importazione delle spezie imbarcate sulle navi della flotta reale nei viaggi della *Carreira da Índia*, armate e finanziate da soggetti privati. Negli anni Settanta poi, Sebastiano I, di fronte alle gravi difficoltà di ordine economico cui si è accennato più sopra, aveva deciso di contrattare con imprenditori privati ogni singolo aspetto della tratta delle spezie, dal loro acquisto in Asia al carico e trasporto della merce diretta e proveniente dall'India, nonché alla distribuzione del pepe nei mercati europei. Il contratto d'appalto prevedeva che metà della merce spettasse alla *Fazenda real*, mentre la restante metà ai contrattatori; il vantaggio per la corona era rappresentato dal pagamento in denaro contante del contratto (Boyajian 1993, 18). Il successo di Rovellasca fu possibile grazie agli investimenti delle società dei Litta e di diversi esponenti dell'ambiente finanziario milanese, al cui vertice egli era profondamente legato (Crivelli 2017, 85). Lo Stato di Milano, infatti, costituiva all'epoca uno dei pilastri del circuito economico che alimentava le finanze della monarchia castigliana e l'élite mercantile-finanziaria milanese era in grado di negoziare con Madrid posizioni vantaggiose nel sistema commerciale dell'impero in cambio della propria disponibilità a concedere crediti a lungo termine alla corona (Crivelli 2017, 1-31).

ricoprendovi anch'egli la carica di provveditore nel 1583, nel 1585 e nel 1591 (ANSL, *Libro B*, c. 4 v.). La sua abitazione si trovava nell'Alcantara, il quartiere della città dove risiedevano molti altri ricchi mercanti veneziani (Alessandrini 2015, 114). La sua fortuna originava soprattutto dai traffici con l'isola di São Tomé e le Indie Occidentali, dove operò in società col mercante portoghese Diogo Nunez Caldeira, con il quale acquistò nel 1584 una nave, la Sant'Antonio, ormeggiata a Cuba, per una cifra di circa 185.000 *reis* (Crivelli 2017, 92). In quello stesso anno Vezzato inviava una relazione alla Signoria di Venezia in cui indicava i vantaggi che potevano derivare dal contratto per il commercio delle spezie nelle Indie portoghesi (Oliveira 1997, 706-708). La sua esperienza nel commercio ottenne il giusto riconoscimento con la sua nomina a console di Venezia a Lisbona nel 1593 (Oliveira 1997, 628)¹⁶.

Tra le altre attività, Vezzato svolgeva a Lisbona il ruolo di agente commerciale di Giacomo Melchiorri, con il quale, come si è visto, i Guadagni erano in stretti rapporti d'affari a Venezia. Fu grazie alla sua intermediazione che tra il 1587 e il 1591 Melchiorri e i Guadagni organizzarono l'importazione di zucchero e spezie da Lisbona a Livorno e a Venezia. In alcuni casi Vezzato figura inoltre in veste di socio nonché intermediario dei Guadagni per la vendita a Lisbona di prodotti finiti delle manifatture tessili fiorentine. Nel 1588, ad esempio, Vezzato ricevette in più partite un totale di cinquanta pezze di *rascia*, un tessuto leggero e dalla trama cardata che rientrava nella categoria della saia extrafine, prodotto a Firenze con lana castigliana a partire dai due decenni finali del XV secolo e molto apprezzato nei mercati di tutta Europa per tutto il secolo successivo (Chorley 2003; Munro 2007, 128). Il ricco assortimento dei tessuti diretti verso il mercato portoghese è accuratamente descritto nelle operazioni registrate nel libro giornale della compagnia. Nella partita di undici pezze "proviste" nel maggio del 1588 "per mandare a Lisbona", oltre alle classiche nere, ve ne erano di "più colori", tra cui "colombine", "corpo di vipera", verde "bruno", cremisi e "capo di picchio" (r. 575, c. 12 v.). A questi colori nelle spedizioni successive si aggiungono il verde "mortello" e il bianco e compaiono rascie dette "ceciate", "cenerate", "porfidine" e "pagonazze" o "collo di pagone" (r. 575, cc. 25 v., 41 v., 46 r.). Per ogni pezza, oltre al colore vengono indicati anche la lunghezza, in *braccia*, il costo unitario, in lire per *canna*, e la qualità, che poteva essere "soprafine" o "ordinaria"¹⁷. Oltre al prezzo totale, riportato sia in scudi che in fiorini, vengono specificati, esclusivamente in fiorini, anche i prezzi di ciascuna tipologia di tessuto. Nella maggior

16 Con il termine "console" si intende qui il rappresentante di una nazione straniera in un porto (Zamora Rodríguez 2014, 178). A quel tempo il consolato costituiva una condizione giuridica ibrida che si situava a metà tra la sfera del commercio e quella della diplomazia. A vedersi conferita questa carica erano uomini d'affari la cui attività, insieme alle relazioni familiari, comunitarie e istituzionali, garantiva l'accesso a molteplici canali di informazione, aspetto, quest'ultimo, che più interessava i governi, i quali miravano ad ottenere il massimo di informazioni possibile sui diversi mercati e sui prodotti che vi si trovavano, e sulle vicende politiche interne ed estere dei governi presso i quali i consoli erano accreditati (Zamora Rodríguez 2014, 178-179).

17 Il *braccio* era una misura di lunghezza equivalente a circa 0,58 metri, mentre la *canna* era un multiplo del braccio, corrispondente a 4 *braccia* (Martini 1883, 206-207).

parte delle operazioni relative all'invio di rascie a Lisbona i Guadagni risultano aver contribuito all'acquisto della partita per una percentuale che varia in genere dal 65 al 75%, con la partecipazione del loro socio per la parte restante, come riportato ad esempio alla carta 23 del libro giornale, dove si legge inoltre che la merce era stata acquistata a credito dai Guadagni dalla bottega di lanaiolo di Matteo Tedaldi, con l'impegno a saldare il debito entro quattordici mesi con un interesse dell'8% (r. 575, c. 23 r.)¹⁸.

Nel libro giornale è documentato l'invio a Vezzato a Lisbona, nel marzo 1591, anche di tessuti serici, produzione che in quegli anni a Firenze stava superando quella laniera tradizionalmente preminente e che si alimentava di materia prima prodotta prevalentemente nell'Italia centrale e meridionale (Goldthwaite 2013, 384-385 e 398-399). Si tratta in particolare di una partita di drappi di seta impreziositi con fili d'oro e d'argento, broccati e altri tessuti auroserici di lusso prodotti dalla bottega di setaioli e battilori di proprietà di Luigi Capponi (r. 575, c. 186 v.).

Oltre a Vezzato, tra gli intermediari degli affari dei Guadagni a Lisbona vi era poi il mercante genovese Francesco Corona. Anch'egli risiedeva nella capitale lusitana, dove si era sposato con la portoghese Clara Thomé, con la quale abitava nel quartiere di San Mamede, ed era anch'egli membro della confraternita di Loreto. Da Lisbona Corona si avvaleva di una rete di collaboratori che operavano nell'intera penisola iberica a Cadice, Siviglia, ed Alicante, tra i quali il cognato, il mercante tedesco João Filtre. In seguito divenne poi procuratore della compagnia veneziana dei Giunti, che aveva forti interessi nella penisola iberica (Alessandrini 2013, 123-124).

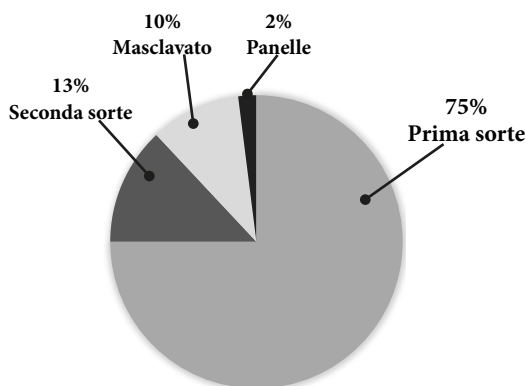
Infine, tra i nomi legati al commercio iberico nelle carte della compagnia Guadagni figura, benché in maniera più sporadica di Vezzato, anche quello di Filippo Terzi, architetto e ingegnere militare che trascorse in Portogallo buona parte della propria vita. Nato a Bologna nel 1520, Terzi aveva condotto gli studi in architettura a Pesaro, capitale del Ducato di Urbino, e si era trasferito a Lisbona nel 1577, su invito del re Sebastiano I. Nel 1582, durante una sua visita in Portogallo, il nuovo sovrano Filippo I volle conoscere personalmente l'architetto, al quale commissionò i lavori di ristrutturazione ed ampliamento delle fortificazioni della piazzaforte di Setùbal, la costruzione dei forti di Sines e di Viana do Castelo, il rifacimento chiostro di Giovanni III del Convento di Cristo di Tomar, nonché la progettazione dell'acquedotto del convento, l'*Aqueduto dos Pegoes Altos*. Nel 1590 Filippo Terzi fu nominato dal monarca sovrintendente generale dell'intero patrimonio immobiliare di proprietà della corona e di tutti gli edifici, in costruzione o progettazione, appartenenti al regno portoghese. All'architetto italiano venne affidata anche la fondazione e la direzione di una scuola di architettura e ingegneria militare che ebbe sede prima a Lisbona e poi a Coimbra. Fra le molte opere da lui progettate e realizzate in quegli

18 La compagnia Guadagni acquistava i tessuti da numerose botteghe differenti, anche nell'ambito di una stessa partita. Alla fornitura già menzionata del maggio 1588, ad esempio, oltre alla azienda di Andrea Particini e Matteo Bettini, parteciparono anche le ditte di Piero del Garbo, di Giulio della Rena, di Lodovico Fagni, di Bernardo Riccardi e di Matteo Tedaldi (r. 575, c. 12 v.).

anni vi furono anche alcune tra le più importanti chiese di Lisbona, come quelle di *São Roque* e *São Vicente de Fora*. Morì nel 1597, mentre stava dirigendo i lavori di costruzione del *Forte de São Felipe* a Setúbal. Negli anni trascorsi a Lisbona, oltre a rivestire anch'egli l'incarico di provveditore della chiesa di Loreto nel 1590, nel 1592 e nel 1595 (ANSL, *Libro B*, cc. 4 v. e r.), Terzi non rinunciò a sfruttare le possibilità di guadagno aperte dal commercio di generi coloniali investendo nell'attività mercantile, aspetto, quest'ultimo, mai indagato nei non pochi studi che sono stati dedicati alla sua figura¹⁹.

3.1. Lo zucchero

Nell'Europa del XVI secolo le spezie erano una merce altamente ricercata. Il loro consumo, così come quello degli altri nuovi prodotti provenienti da oltremare, costituiva infatti un fattore di distinzione, attribuendo a quanti vi avessero accesso prestigio sociale e culturale (Zamora Rodriguez 2014, 183). Si è visto come nel Mediterraneo il porto di Livorno svolgesse un ruolo di primo piano nella ricezione delle spezie asiatiche, ma altrettanto si può dire per quanto riguarda lo zucchero brasiliano. Nel caso dei Guadagni poi, tra i beni coloniali trattati, è quest'ultimo prodotto a detenere il primato nelle operazioni registrate nel libro giornale della compagnia, per un totale di circa 70 tonnellate tra il 1588 e il 1591 (fig. 1). A quel tempo anche lo zucchero veniva considerato una spezia a tutti gli effetti ed era destinato a diversi usi, che Sidney Mintz ha riassunto in cinque "funzioni" principali: medicinale, spezia-condimento, decorazione, dolcificante e conservante (Mintz 1990, 84).



Totale zucchero venduto: 209 993 libbre = 71 tonnellate

1 Percentuali delle diverse qualità di zucchero sul totale delle vendite registrate nel libro giornale della compagnia Guadagni tra il 1588 e il 1591.

19 Per la biografia di Filippo Terzi i riferimenti bibliografici sono Santos 1951, Bresciani-Alvarez 1965, Segurado 1980, Sikorski 2001, Conceição 2010, Antonucci 2012.

Lo zucchero è registrato nelle carte del libro giornale come “zucchero del Verzino” (r. 575, c. 37 r. e *passim*). Con il termine “Verzino”, nome del legno rosso da tinta che a quel tempo veniva esportato in grandi quantità dal Brasile, si soleva intendere più in generale la colonia portoghese delle Indie Occidentali (Vocabolario Treccani, <http://www.treccani.it/vocabolario/brasile2/>)²⁰. Lo zucchero brasiliano aveva iniziato a giungere a Lisbona in quantità commerciali dalle regioni di Pernambuco e Bahia già dal 1526 e dal 1580 il Brasile si era imposto come primo produttore mondiale (Schwartz 1999, 31)²¹. All’inizio del XVII secolo la produzione sarebbe poi cresciuta tanto rapidamente da causare una violenta riduzione dei prezzi, anche se un mercato di massa dello zucchero sarebbe emerso in Europa soltanto nel XVIII secolo (Mintz 1990, 46). Dunque, al tempo in cui la compagnia Guadagni importava zucchero a Livorno, nonostante si trattasse ancora di un bene di lusso, al di là della portata dei ceti medio-bassi, il numero dei suoi consumatori in Europa e le quote pro capite andavano aumentando costantemente.

Oltre all’origine del prodotto, nel libro giornale della compagnia viene specificata anche la quantità in casse, il peso in libbre, e il prezzo in fiorini e in scudi, che variava a seconda della qualità. Quest’ultima dipendeva dal grado di raffinazione e aumentava in maniera direttamente proporzionale ad esso. I termini utilizzati a quel tempo per indicare i vari tipi di zucchero erano centinaia, ma il libro giornale dei Guadagni distingue quattro qualità: “prima sorte”, “seconda sorte”, “masclavato” e “panelle” (r. 575, cc. 37 r., 39 v., 43 v.). Il primo tipo era il più raffinato e pregiato, di colore bianco, seguito dal secondo, un po’ meno puro; il terzo, di colore scuro, era il più grezzo, l’ultimo era zucchero non raffinato in pani (Mintz 1990, 75, n. 41). Questi diversi prodotti venivano comprati sulla piazza di Lisbona da Alvise Vezzato o, in misura minore, da Filippo Terzi²², e nell’acquisto delle partite investivano, tramite questi, anche Giacomo Melchiorri e gli stessi Guadagni, i quali poi avrebbero smerciato lo zucchero nel Granducato di Toscana, rifornendo “speciali” e “mercari” locali o altre compagnie mercantili (r. 575, c. 37 r. e

20 Nei primi decenni del secolo i piantatori di canna portoghese avevano introdotto in Brasile i mulini ad acqua e a trazione animale, la manodopera schiavile africana e i processi di macinatura e bollitura necessari alla produzione di zucchero. Manodopera specializzata nella lavorazione dello zucchero proveniente dalle Canarie così come italiana, fiamminga e galiziana, vi era stata condotta a partire dal 1532 e tra quella data e il 1540 nelle regioni di Bahia e Pernambuco, nel Nordeste brasiliano, piantagioni e impianti di lavorazione della canna e di raffinazione dello zucchero si erano diffusi rapidamente (Schwartz 1999, 31-33). Una quota sostanziale di capitali richiesti dall’attività agroporatrice proveniva dai Pesi Bassi, benché un contributo significativo fu fornito da investitori della madrepatria e, in parte, anche da investitori italiani (Schwartz 1999, 31 e 179). I capitali stranieri finanziavano tanto l’installazione di impianti produttivi quanto l’importazione di manodopera schiavile dalla Guinea e dal Congo (Furtado 1991, 11).

21 Tra il 1590 e il 1660 il numero di impianti produttivi crebbe da 155 a 200 e nelle ultime due decadi del secolo la produzione passò da 350.000 *arrobas* a 600.000 (Freire Costa 2002, 168-169). L’*arroba* era un’unità di misura di peso impiegata nel Regno di Portogallo equivalente a circa 14,5 chilogrammi (Martini 1883, 278-279).

22 A Filippo Terzi appartenevano, ad esempio, 10 delle 64 casse che i Guadagni vendettero alla compagnia Corsi di Firenze nel giugno del 1589 (r. 575, c. 62 r.).

passim). Il grafico 1 mostra le percentuali dei diversi tipi di zucchero sul totale delle vendite effettuate tra il 1588 e il 1591.

L'apertura della *Carreira da Índia* e della *Carreira do Brasil* aveva comportato il perfezionamento di forme contrattuali che permettessero la collaborazione tra agenti privati non solo per l'importazione dei prodotti coloniali, ma anche la loro redistribuzione nei mercati europei. Tra queste il contratto di *frentamento*, ossia nolo, era quello a cui maggiormente ricorrevano le compagnie commerciali che partecipavano a questo genere di traffici. Si trattava di un accordo stipulato tra un mercante che intendesse inviare della merce via mare, come nel caso di Vezzato, e un *mestre*, ovvero un proprietario di una o più navi che accettasse di caricare la merce sulle proprie imbarcazioni occupandosi dell'equipaggiamento di queste ultime e del trasporto del carico a destinazione²³. Così, ad esempio, alla carta 184 del libro giornale, in data 7 marzo 1591, è registrata a carico della compagnia una spesa di 572 scudi per un terzo del costo e delle spese di trasporto “[...] di zuccheri bianchi del Verzino carichi in casse 30 sopra la nave [...] padrone Franz’ Adrianson’ et mandatici a Livorno” da Alvise Vezzato “di Lisbona”, e una spesa di 1678 scudi “per li 2/5 aspettanti a noi del costo e spese [...] di zuccheri bianchi del verzino comperi al porto di Portogallo [...] et carichi per Livorno in casse 90 sopra la nave padrone Jacomo Chiazzo [...]” sempre da Vezzato (r. 575, c. 184 r.). Come si vede queste operazioni forniscono informazioni non solo sui soggetti che si trovavano agli estremi di questo commercio ma anche sulle società che si occupavano del trasferimento via mare delle merci mettendo a disposizione le proprie navi, alle condizioni previste dal contratto di nolo. Questi sono solo due dei numerosi esempi che presentano un insieme molto variegato di operatori di diverse nazionalità – italiani, ragusei, catalani – attivi nel settore dei trasporti marittimi. Una volta giunta a destinazione, la merce veniva immessa sul mercato a Firenze²⁴.

Tra lo zucchero proveniente da Lisbona e piazzato dai Guadagni sul mercato toscano tra il 1588 e il 1590 vi era anche quello di proprietà di altri mercanti attivi in questo tipo di commercio, tra i quali, oltre al veneziano Giovanni Vincenzo Stella (r. 575, cc. 44 v., 45 v., 49 r.), compaiono i portoghesi Henrique Mendes e Francisco Vaaz (r. 575, cc. 42 r., 111 r.). I cognomi di questi ultimi ne indicano l'origine sefardita, sebbene non sia stato possibile identificarli con certezza.²⁵ Infine, dal libro giornale della compagnia è possibile

23 Nel contratto erano specificati non solo la quantità e il prezzo dei prodotti trasportati, ma anche i premi riservati ai capitani delle navi ed eventuali responsabilità in caso di perdite o danni alle merci (Crivelli 2017, 42).

24 Lo zucchero di *prima sorte* veniva venduto dalla compagnia a 18 fiorini ogni 100 libbre, ma il suo prezzo scese nel corso di quell'anno fino a 16 fiorini, per poi attestarsi tra i 14 e 15 fiorini nel 1590. Il prezzo dello zucchero di *seconda sorte* invece scese da 16 fiorini e mezzo nel 1588 a poco più di 13 fiorini nel 1590. Le qualità *masclavato* e *panelle*, infine, venivano vendute nel 1590-1591 tra i 12 e gli 11 fiorini la prima, e a poco più di 9 fiorini la seconda (r. 575, c. 37 r. e *passim*).

25 Si tratta di cognomi molto comuni tra le migliaia di *cristãos novos* che costituivano all'epoca il più vasto gruppo mercantile-finanziario attivo all'interno e al di fuori dei confini del Portogallo. Nel periodo considerato, infatti, le rotte atlantiche furono spazi di investimento e circolazione di molti di questi discendenti di ebrei convertiti in Portogallo alla fine del secolo precedente, molti dei quali si stabilirono non solo nei

ricavare i nomi di altre compagnie fiorentine attive nel commercio dello zucchero e in affari con i Guadagni – tra i quali il più ricorrente è quello dei Riccardi di Pisa – tramite le quali lo zucchero brasiliano scaricato a Livorno raggiungeva anche i mercati di centri che si trovavano al di fuori dei confini del Granducato: Perugia, Bologna, Ferrara, Roma (r. 575, cc. 58 r., 80 v., 81 r., 85 v.).

3.2. Il pepe e i chiodi di garofano

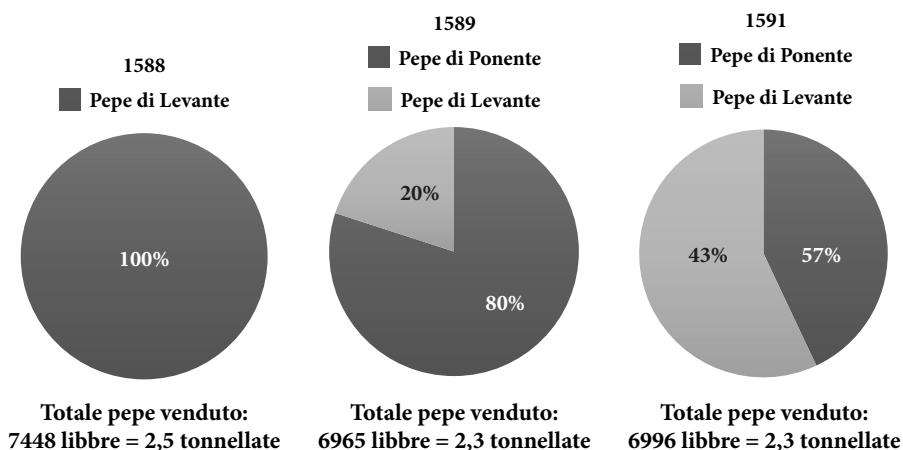
Tutti i soggetti sin qui menzionati, dagli operatori internazionali alle compagnie mercantili agli speziali, trattavano, oltre che zucchero, anche pepe e, in quantitativi minori chiodi, di garofano e altre spezie. Nell'ultimo ventennio del Cinquecento, per l'approvvigionamento di questo genere di prodotti, i portoghesi potevano ancora contare sulle basi di Cochin e di Malacca²⁶. Qui i rappresentanti dei consorzi che detenevano l'appalto del commercio delle spezie si occupavano dell'acquisto e dell'invio della merce a Lisbona. Le quote maggiori del contratto del pepe in quegli anni erano detenute dai portoghesi Ximenes, dai tedeschi Fugger e Welser, e dal milanese Rovellasca. Nel 1591 gli Ximenes, per la vendita delle spezie a Livorno attraverso la loro filiale di Anversa, si servirono dell'intermediazione dei mercanti castigliani, che nel corso del secolo avevano costituito una nutrita comunità a Firenze per l'interesse che la città rivestiva per le esportazioni di lana castigliana destinata alle sue manifatture tessili (Goldthwaite 2013, 162-163 e 221; Ruiz Martín 1965, xcix)²⁷.

centri del commercio negriero in Africa, in Brasile e nelle Indie di Castiglia, ma anche nei mercati di vendita dei prodotti doltremare. Il consorzio che detenne l'appalto del commercio asiatico delle spezie dal 1592 al 1597 era composto da tre famiglie di cristiani nuovi, quelle degli Ximenes, dei Rodrigues Solis e dei Mendes, discendenti delle grandi casate che dominavano il mercato delle spezie nel nord Europa (Marqués de Almeida 1993, 50). Nel commercio delle spezie si impegnarono anche gli Andrade e i Veiga, che negli anni Novanta del secolo si occuparono inoltre del rifornimento di grano per il Granducato di Toscana. Nel 1591 Baltasar Suárez, agente a Firenze del mercante castigliano Simon Ruíz, informava il proprio corrispondente che i mercanti portoghesi l'anno precedente avevano fatto arrivare dal Brasile a Livorno una nave che trasportava 600 casse di zucchero (Braudel 2010, 687--688). Dopo il 1580 imprenditori, mercanti, ma anche artigiani e piccoli commercianti sefarditi si stabilirono in Brasile, nelle capitane di Pernambuco e Bahia (Ribemboim 1998). Famiglie di grandi commercianti di Lisbona e di Porto, con una lunga esperienza nella produzione di zucchero nell'isola di Madera, tra cui i Dias Henriques e i Vaaz, finanziarono con i propri capitali l'industria saccarifera (Levi 2002, 27; Boyajian 1983, x).

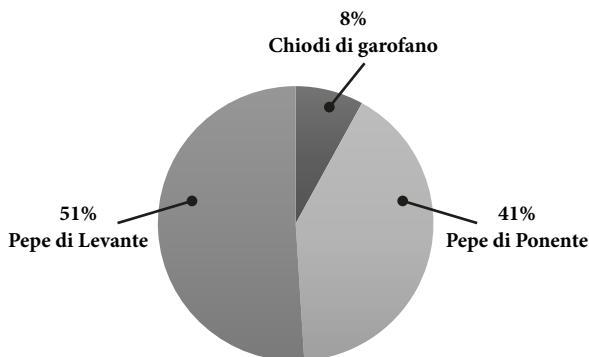
26 Il pepe veniva coltivato in grandi quantità nelle regioni costiere dell'India occidentale, in particolare nel Malabar, a Giava e nelle altre isole dell'Indonesia, mentre i chiodi di garofano, considerati una delle spezie più pregiate, provenivano dalle ancora più lontane Molucche e isole Banda (Parry 1975, 21).

27 La partita di 1.000 quintali di pepe che giunse quell'anno nello scalo labronico, in parte sul galeone granducale e in parte sulla nave di un mercante privato, fu consegnata per metà alla casa del castigliano Baltasar Suárez e per il resto alla compagnia Gutierrez, di cui la quarta parte era riservata a Fernando Mendes, mercante portoghese che risiedeva a Livorno, e un altro quarto al castigliano Lesmes d'Astudillo (Crivelli 2017, 142-143). Con questi operatori intrattenevano stretti rapporti anche i Guadagni. I loro nomi infatti compaiono di frequente nel libro giornale della compagnia in operazioni sia commerciali che inerenti a trasferimenti di denaro tra la penisola italiana e le piazze di Siviglia, Madrid e Anversa (r. 575, cc. 3 v., 5 r., 8 r., 143 v. e *passim*). Nel corso degli anni Novanta gli Ximenes avrebbero poi eliminato l'intermediazione castigliana e stabilito dei propri agenti a Pisa e a Firenze.

La rete mercantile che si costruiva nell'interazione tra i porti di Lisbona, Anversa e Livorno doveva tuttavia dividere il mercato con i flussi di spezie che provenivano dal Levante. La tratta levantina, infatti, nonostante negli anni Ottanta fosse stata a fasi alterne ostacolata dalla guerra turco-persiana, non si interruppe mai del tutto e conobbe una nuova fase di prosperità dopo la conclusione del conflitto nel 1590, che aprì un periodo di pace e stabilità nei mari levantini (Braudel 2010, 609-610). Così, anche se con temporanee interruzioni, il pepe continuò ad affluire attraverso il Mar Rosso e il Golfo Persico verso gli empori di Alessandria ed Aleppo, dove se ne rifornivano i mercanti italiani, soprattutto veneziani. Quanto ai fiorentini sembra che si concentrassero esclusivamente su Alessandria, dove vendevano soprattutto seterie e compravano, oltre alle spezie, lino e cotone, pagando la differenza in oro in caso di bilancia passiva (Goldthwaite 2013, 255). Negli anni in cui la compagnia Guadagni commerciava spezie, sul mercato del pepe di Livorno era dunque possibile trovare pepe di entrambe le provenienze. Il libro giornale della compagnia Guadagni distingue infatti tra pepe "di Ponente" e pepe "di Levante", merci in concorrenza tra loro, che talvolta compaiono abbinate nell'ambito di una stessa operazione, come alla c. 85, dove si legge che il pepe levantino era stato acquistato ad Alessandria, mentre quello ponentino aveva percorso la rotta oceanica fino a Lisbona e qui era stato acquistato da Alvise Vezzato, che poi lo aveva spedito a Livorno ai Guadagni (r. 575, c. 85 v.). Questi ultimi trattavano dunque indifferentemente i due diversi prodotti, rivendendoli ad altre compagnie mercantili o di speciali ad un prezzo che, per il pepe di Ponente, variò da un minimo di 36 a un massimo di 40 fiorini per 100 libbre nel 1589 e da un minimo di 38 a un massimo di 42 nel 1591, mentre per il pepe di Levante variò dai 40 fiorini del 1588 ai 36 del 1589, e oscillò tra i 40 e i 43 fiorini nel 1591. I grafici sottostanti (fig. 2) mostrano le percentuali di pepe ponentino e pepe levantino sulle delle vendite di pepe registrate nel libro giornale della compagnia per gli anni 1588, 1589, 1591, mentre il grafico seguente (fig. 3) mostra le percentuali sul totale delle vendite di spezie per quel triennio. Tutte le partite di chiodi di garofano che compaiono nel libro giornale risultano invece appartenere ai Guadagni e ad Alvise Vezzato, lasciando quindi supporre che si trattasse di merce giunta esclusivamente da Lisbona (r. 575, cc. 149 r., 151 r., 155 v., 147 r.). Le vendite di chiodi di garofano registrate nel libro giornale, per un totale di quasi 2.000 libbre e ad un prezzo di poco superiore alle 6 lire per libbra, furono effettuate tutte nel 1591 e in quell'anno costituirono il 20% del totale delle vendite di spezie effettuate dalla compagnia.



2 Percentuali di pepe ponentino e pepe levantino sul totale delle vendite di pepe registrate nel libro giornale dalla compagnia Guadagni per gli anni 1588, 1589, 1591.



3 Percentuali del pepe e dei chiodi di garofano sul totale delle vendite di spezie registrate nel libro giornale dalla compagnia tra il 1588 e il 1591.

Per i pagamenti Lisbona non effettuava cambi direttamente con Firenze e tutti i trasferimenti di denaro tra le due piazze passavano per quelle di Madrid e Siviglia e per le fiere di Medina del Campo (Ruiz Martín 1965, xcix; r. 575, c. 58 r.), dove operavano le stesse compagnie bancarie genovesi e milanesi che prendevano parte alle fiere di Piacenza. Il ruolo principale di queste compagnie era quello di indirizzare gli investimenti dei capitali disponibili sulle piazze italiane al soddisfacimento dei bisogni finanziari dei mercanti impegnati nella *Carreira da Índia* (Crivelli 217, 100-109). I principali

intermediari dei trasferimenti registrati erano la casa bancaria genovese Doria e Grimaldi e la società costituita dai milanesi Deiefebo Rocchi e Muzio Parravicini, con le loro sedi di Madrid, e il banco Averoni e Caccia con la sua filiale di Siviglia (r. 575, cc. 62 v., 63 r., 71 v. e r., 81 v., 82 r., 88 r., 136 v., 160 v. e r., 169 r., 185 v.).

4. L'assicurazione dei carichi navali

Per ridurre i rischi connessi al trasporto delle merci su lunghe distanze, i mercanti fiorentini avevano elaborato sin dal XIV secolo uno dei sistemi di assicurazioni marittime tra i più efficienti d'Europa²⁸. Data la vastità e la complessa articolazione delle reti mercantili europee il mercato assicurativo trascendeva i luoghi di origine e di destinazione delle operazioni commerciali e poteva avvalersi di capitali disponibili su piazze diverse. Nel libro giornale della compagnia i Guadagni compaiono sia in veste di sottoscrittori delle polizze che come beneficiari. In un'operazione riportata alla carta 81 si legge, ad esempio, come una partita di zucchero appartenente ai Guadagni, che viaggiava da Lisbona a Livorno sulla nave di una società di trasporti catalana mai giunta a destinazione²⁹, fosse stata assicurata a Madrid dalla compagnia genovese Grimaldi e Doria (r. 575, c. 81 r.).

Alcune di queste registrazioni danno inoltre notizia di carichi caduti in mano ai corsari. Si è detto di come le navi corsare inglesi e olandesi insidiassero i carichi portoghesi di spezie e altre merci orientali nelle acque dell'Atlantico, ma le carte dei Guadagni testimoniano che gli inglesi si spingevano in quegli anni a condurre la guerra di corsa fin nel Mediterraneo. Ne dà prova, tra le altre, l'operazione annotata alla carta 151, nella quale i Guadagni figurano come sottoscrittori di una polizza su parte del carico della nave San Rocco diretta da Livorno a Cadice, "che fu presa e svaligiata dalli Inghilesi" durante la traversata (r. 575, c. 151 r.). Cadice, così come Alicante, era il porto di imbarco delle merci iberiche destinate all'esportazione verso i mercati italiani – argento, lana, cocciniglia, cuoio – nonché la tappa intermedia della rotta seguita dalle navi dirette da Lisbona verso i porti di Livorno e Venezia (Ruiz Martín 1965, cxxxviii). Infine, merita di essere citata un'operazione che attesta la costituzione, da parte dei Guadagni, di un consorzio assicurativo assieme con altri sottoscrittori (r. 575, c. 129 v.). Intermediaria del contratto è la compagnia Gutierrez, un'importante società di Burgos con sede anche nella capitale del Granducato³⁰. Appare evidente come il volume dei traffici, le lunghe distanze su cui si articolavano e la minaccia sempre incombente di attacchi da parte

28 Sull'evoluzione del contratto di assicurazione a premio si veda Hoover 1945, mentre sullo sviluppo e le caratteristiche del sistema assicurativo vigente a Firenze nel XVI secolo si veda Goldthwaite 2013, 134-135.

29 La nazionalità del proprietario della società di trasporto, "padrone Giaime Garriga catalano", è specificata in un'altra operazione, registrata alla carta 96 v.

30 Insieme a Firenze, Genova e Venezia, Burgos era al tempo uno dei centri specializzati nelle assicurazioni marittime, anche se iniziava a subire la concorrenza di Madrid. La procedura seguita per la stipula dei contratti era pressoché la stessa che vigeva a Firenze. La rimessa dei premi poteva avvenire in contanti, se previsto dai termini del contratto, ma solitamente essa veniva effettuata in occasione dei pagamenti sulle fiere di Medina del Campo (Ruiz Martín 1965, cxlv-cxlvii).

di pirati e corsari rendessero tanto la condivisione degli obiettivi e dei rischi, quanto la differenziazione delle merci trattate e delle aree di provenienza di queste ultime, degli elementi imprescindibili delle strategie commerciali di una compagnia che operava in una dimensione extralocale e internazionale.

Tuttavia non sempre le operazioni, come si è visto, andavano a buon fine. La guerra di corsa condotta dagli inglesi al largo delle coste portoghesi causò allo stesso Alvise Vezzato gravi difficoltà finanziarie nel 1593, poco dopo che aveva ottenuto nomina a console. Alla fine dello stesso anno egli comunicava all'ambasciatore veneziano a Madrid, Francesco Vindramin, che la società che aveva costituito nel 1589 con i due mercanti fiorentini Raffaele Fantoni e Giulio Nesi e che deteneva l'appalto per sei anni della pesca del tonno nell'Algarve, era fallita a causa della scarsità del pescato e delle incursioni delle navi corsare inglesi, francesi e barbaresche sulle coste dell'Algarve (Oliveira 1997, 631). Egli giustificava come segue i debiti accumulati con la camera regia per il mancato pagamento dei dazi dovuti alla corona come da contratto:

“[...] senza dubbio in breve haverei pagato già se fosse venuto le nave che quest'anno si aspettavano de India Brasil, S. Tomè et altre parti di dove si aspettavano grossi capitali. Ma la M.tà di Dio non è stata servita venghino et che tutto si perda et sia preso da corsari peronde ha impossibilitato più hora alla maggior parte delli tratanti in questi mari come ha fatto à me non solo per li danni di quest'anno ma di molti anni à dietro, che questi maledetti ladri corsano questi mari con rovina evidente”. (Oliveira 1997, 632)

Furono dunque i ripetuti attacchi corsari inglesi a causare il fallimento di Vezzato. In una lettera successiva egli chiese all'ambasciatore veneziano a Madrid di intercedere per lui presso il re perché gli fosse concesso un salvacondotto temporaneo che gli permettesse di continuare a svolgere i propri affari e a esercitare il consolato in attesa di poter ripagare i propri debiti, ma l'ambasciatore non ritenne che egli fosse più nelle condizioni di rappresentare gli interessi di Venezia a Lisbona (Oliveira 1997, 633-634). Se non altro, Vezzato poté contare sul sostegno della confraternita di Loreto, che con la sua struttura corporativa lo soccorse nelle ristrettezze cui andò incontro dopo il fallimento. Ne danno prova i libri delle spese della chiesa. Nel 1598 vennero scritte a bilancio diverse uscite addebitate al conto di Vezzato e scontate dal capitale della confraternita. Dato che il debito non poteva essere riscosso l'istituzione stessa se ne fece carico rinegoziandolo (ANSL, *Libro B*, c. 4 r.).

5. Conclusioni

Attraverso la ricostruzione dell'attività della compagnia Guadagni è possibile osservare, in parte, come il cambiamento nella struttura delle esportazioni che si manifestò in maniera evidente a partire dall'ultimo decennio del Cinquecento abbia stimolato nuove interazioni sociali ed economiche tra le città dell'area del Mediterraneo, che diedero vita a contesti regionali il cui sviluppo era influenzato dalle dinamiche globali

dei commerci su lunghe distanze (Caracausi 2014, 201). Attraverso la circolazione di merci e informazioni tra i porti iberici e Livorno, il Granducato di Toscana, al pari dei territori italiani che appartenevano alla monarchia castigliana, pur non essendo direttamente integrato nella compagine imperiale, ebbe facile accesso ai beni che giungevano dall'Asia e dall'America, divenendone un importante mercato di consumo, soprattutto per quanto riguarda lo zucchero brasiliano (Zamora Rodriguez 2014, 176-177). Sebbene gli scambi con i territori d'oltreoceano fossero definiti dal monopolio regio, l'espansione dei mercati ultramarini generò un'accresciuta competizione delle economie regionali dell'Europa occidentale, destinatarie dei prodotti di importazione. Come si è visto nel caso di Livorno, le istituzioni locali promossero politiche volte ad attrarre nuove risorse materiali e sociali³¹.

In questo contesto la compagnia Guadagni, tra le altre, attraverso i canali di comunicazione e interazione aperti con i propri corrispondenti a Lisbona, si fece anello di congiunzione tra i flussi dei commerci transcontinentali e i mercati del centro Italia, dove i mercanti e gli speciali locali rivendevano lo zucchero e le spezie provenienti da oltremare che la compagnia forniva loro. In effetti, dall'analisi del libro giornale sono emerse due dimensioni sulle quali si sviluppava l'attività della compagnia, quella locale, delle manifatture tessili e dei commercianti e rivenditori al dettaglio fiorentini e toscani, e quella internazionale dei mercati e dei porti europei e mediterranei, che si compenetravano e alimentavano a vicenda. I panni di lana e i drappi di seta prodotti a Firenze con lana castigliana e seta siciliana, campana e abruzzese, e tinti con la cocciniglia americana e altri coloranti, venivano rivenduti dalla compagnia a Lisbona, Londra, Anversa, Amburgo e Colonia; i cuoiai fiorentini lavoravano pellami importati dai Balcani e dalla Spagna, mentre i linaioli confezionavano tessuti di uso quotidiano con lino e cotone acquistati dalle compagnie mercantili fiorentine ad Alessandria d'Egitto, da cui pure proveniva parte delle spezie reperibili sul mercato toscano. Questi articolati circuiti si reggevano su una solida struttura finanziaria che garantiva la possibilità di effettuare pagamenti tra piazze distanti e con valute diverse, e che permetteva la circolazione del credito e l'assicurazione dei carichi navali. All'interno di questo complesso sistema l'élite mercantile fiorentina vantava posizioni consolidate, anche se non più di predominio, grazie alla rete che aveva costruito e i capitali che aveva accumulato nel corso di quattro secoli di attività manifatturiere, commerciali e finanziarie. Forti delle relazioni intrattenute con le maggiori case mercantili e bancarie italiane, i Guadagni costruirono la propria attività su una articolata rete di interazioni all'interno

31 Gli stessi granduchi Medici parteciparono attivamente al commercio dei prodotti coloniali, promuovendone l'ingresso nel Granducato. Il loro interesse per questi ultimi è testimoniato dalla fitta corrispondenza che intrattenero con i consoli fiorentini che rappresentavano gli interessi granducali a Madrid, Cadice e Lisbona, ai quali era richiesto di raccogliere il maggior numero di informazioni possibile sui carichi che giungevano da oltremare. Essi sapevano che l'arrivo delle navi avrebbe messo in moto il commercio nei porti toscani, in particolare a Livorno (Zamora Rodriguez 2014, 174-175 e 178).

di un panorama commerciale che si faceva tuttavia sempre più vario per la crescente presenza di operatori stranieri – portoghesi, spagnoli, tedeschi e, più tardi, inglesi e olandesi – che, come si è visto, compaiono non di rado nelle carte del libro giornale della compagnia.

Fonti e bibliografia

Fonti

ASFI, *Guadagni*, Serie F-A-V, Sottoserie Giornali, r. 575: *Giornale [di Francesco, Alessandro e Vincenzo Guadagni] C*, 1587-1591.

ANSLL, *Libro B dell'amministrazione delle Chiesa e confraternita di Italiani dell'Invocazione di Nra S.ra de Loreto*.

Bibliografia

ALESSANDRINI, Nunziatella, e Pedro Flor. 2013. "Índicios, sinais e morada dos Italianos estantes em Lisboa (séc. XVI)". In *Le nove son tanto e tante buone, che dir non se po'. Lisboa dos Italianos: História e Arte (sécs. XIV-XVIII)*, a cura di Nunziatella Alessandrini, Pedro Flor, Maria-grazia Russo e Gaetano Sabatini, 103-122. Lisboa: Catedra de Estudios Sefarditas "Alberto Benveniste".

ALESSANDRINI, Nunziatella, e Sabina De Cavi. 2014. "Antiga Igreja de Nossa Senhora do Loreto da nação italiana em Lisboa (1518-1651). Dados arquivísticos e algumas hipóteses sobre o edifício de Filippo Terzi". *Estudo de Lisboa* 11: 51-67.

ALESSANDRINI, Nunziatella, e Susana Bastos Mateus. 2015. "Italianos e cristãos-novos entre Lisboa e o império português em finais do século XVI: vínculos e parcerias comerciais". *Ammetu* 7: 29-48.

ALESSANDRINI, Nunziatella. 2003. "A comunidade fiorentina em Lisboa". *CLIO- Revista do Centro de História da Universidade de Lisboa* 9: 63-86.

ALESSANDRINI, Nunziatella. 2006. "La presenza italiana a Lisbona nella prima metà del Cinquecento". *Archivio Storico Italiano* 607: 37-54.

ALESSANDRINI, Nunziatella. 2010. *Os italianos na Lisboa de 1500 à 1680: das hegemonias florentinas às genovesas*. Tesi di dottorato presentata all'Universidade Aberta.

ALESSANDRINI, Nunziatella. 2013. "Vida, história e negócios dos mercadores italianos no Portugal dos Filipes". In *Portugal na Monarquia Hispânica. Dinâmicas de integração e conflito*, a cura di Pedro Cardim, Leonor Freire Costa e Mafalda da Cunha, 107-134. Lisboa: CHAM.

ALESSANDRINI, Nunziatella. 2014. "Os Italianos e a expansão portuguesa: o caso do mercador João Francisco Affaitati (séc. XVI)". In *Tra fede e storia. Studi in onore di Don Giovannino Inna*, a cura di Martino Contu, Maria Grazia Cugusi e Manuela Garau, 35-50. Cagliari: Aipsa.

ALESSANDRINI, Nunziatella. 2015. "Italianos em bairros de Lisboa (século XVII)". *Cadernos do Arquivo Municipal* 3: 109-125.

- ALMEIDA, António A. Marques de. 1993. *Capitais e capitalistas no Comércio da Especiaria. O Eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549). Aproximação a um Estudo de Geofinança*. Lisboa: Edições Cosmos.
- ANTONUCCI, Micaela. 2012. "Um homem pratico e experimentado na arte". Filippo Terzi's buildings in Tomar and the influence of Italian Reinassance in Portugal", Comunicazione all'International Congress on Cultural and Religious Tourism (Tomar, October 26-28, 2012).
- BOUZA ALVAREZ, Fernando. 2000. *Portugal nos tempos dos Filipes. Politica, cultura e representações (1580-1668)*. Lisboa: Cosmos.
- BOYAJIAN, James C. 1983. *Portuguese bankers at the court of Spain 1626-1650*. New Jersey: Rutgers Univesity Press.
- BOYAJIAN, James C. 1993. *Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press.
- BOYER-XAMBEAU, Marie-Thérèse, Ghislain Deleplace, e Lucien Gillard. 1991. *Banchieri e principi: moneta e credito nell'Europa del Cinquecento*. Traduzione di Carlo Rosso. Torino: Einaudi.
- BRAUDEL, Fernand. 2010. *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*. Traduzione di Carlo Pischedda. Torino: Einaudi. Vol. 1.
- BRESCIANI Alvarez, Guido. 1965. "Un architetto pesarese in Portogallo: Filippo Terzi (1520-1597)". In *Atti dell'XI Congresso di Storia dell'Architettura*, 355-374. Roma: Centro di Studi di Storia dell'Architettura.
- BURR LITCHFIELD, Robert. 1986. *Emergence of a Bureaucracy: The Florentine Patricians, 1530-1790*. Princeton: Pricenton University Press.
- CARACAUSI, Andrea. 2014. "The Wool Trade, Venice and the Mediterranean Cities at the End of the Sixteenth Century". In *Commercial Networks and European Cities, 1400-1800*, a cura di Andrea Caracausi e Christof Jeggle, 201-292. London: Pickering & Chatto.
- CARDIM, Pedro, Tamar Herzog, José J. Ruiz Ibáñez, e Gaetano Sabatini. 2012. "Polycentric Monarchies. How did Early Modern Spain and Portugal Achieve and Maintain a Global Hegemony?". In *Polycentric Monarchies. How did Early Modern Spain and Portugal Achieve and Maintain a Global Hegemony?*, a cura di Pedro Cardim et al., 4-8. Brighton and Portland: Sussex Academic Press.
- CASSANDRO, Michele. 1974. "Due famiglie di mercanti fiorentini: i Della Casa e i Guadagni". *Economia e Storia* 21: 289-329.
- CASSANDRO, Michele. 1976a. *Il Libro giallo di Ginevra della compagnia fiorentina di Antonio della Casa e Simone Guadagni, 1453-1454*. Prato: Istituto internazionale di Storia economica F. Datini.
- CASSANDRO, Michele. 1976b. "Banca e commercio fiorentini alle fiere di Ginevra nel secolo XV". *Revue des Sciences Humaines* 26: 567-611.
- CASSANDRO, Michele. 1979. *Le fiere di Lione e gli uomini d'affari italiani nel Cinquecento*. Firenze: Tipografia Baccini & Chiappi.
- CASSANDRO, Michele. 1989. "I forestieri a Lione nel Quattrocento e Cinquecento: la nazione fiorentina". In *Dentro la città: Stranieri e realtà urbane nell'Europa dei secoli XII-XVI*, a cura di Gabriella Rossetti, 151-162. Napoli: Liguori.

- CECCHINI, Ilaria. 2006. "Piacenza a Venezia. La ricezione delle fiere di cambio di Bisenzio a fine Cinquecento nel mercato del credito lagunare". *Note di Lavoro* (Dipartimento di Scienze Economiche, Università Ca' Foscari di Venezia) 18: 1-24.
- CHORLEY, Patrick. 2003. "Rascie and the Florentine Cloth Industry during the Sixteenth Century". *The Journal of European Economic History* 32 (3): 487-526.
- CONCEIÇÃO, Margarida Tavares da. 2010. "Learning architecture: Early Modern Apprenticeships in Portugal". Comunicazione al Ist International Meeting EHAN (Guimarães, June 17-20).
- CRIVELLI, Benedetta. 2014. "Pepper and Silver between Milan and Lisbon in the Second Half of the Sixteenth Century". In *Commercial Networks and European Cities, 1400-1800*, a cura di Andrea Caracausi e Christof Jeggle. London: Pickering & Chatto.
- CRIVELLI, Benedetta. 2017. *Commercio e finanza in un impero globale. Mercanti milanesi nella penisola iberica (1570-1610)*. Roma: Edizioni di Storia e Letteratura.
- CULTRERA, Maddalena. 2017. *La rete commerciale dei Guadagni tra Lisbona e Venezia: trascrizione e analisi del libro giornale di una compagnia fiorentina alla fine del XVI secolo (1587-1591)*. Tesi di laurea discussa all'Università degli Studi di Milano.
- DIFFIE, Bailey W., e George D. Winius. 1985. *All'origine dell'espansione europea. La nascita dell'impero portoghese 1415/1580*. Traduzione di Rinaldo Falcioni. Bologna: Il Mulino.
- FELLONI, Giuseppe. 1983. "All'apogeo delle fiere genovesi: banchieri ed affari di cambio a Piacenza nel 1600". In *Studi in onore di Gino Barbieri. Problemi e metodi di Storia ed Economia*, Vol. 2: 883-901. Pisa: Ipem.
- FERLINI, Vera L. 2003. *Terra, Trabalho e Poder: o mundo dos engenhos no Nordeste colonial*. Bauru, SP: Edusc.
- FREIRE COSTA, Leonor. 2002. *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, vol. 1. Lisboa: CNCDP.
- FURTADO, Celso. 1991. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional.
- GOLDTHWAITE, Richard A. 1968. *Private Wealth in Renaissance Florence. A Study of four families*. Princeton: Princeton University Press.
- GOLDTHWAITE, Richard A. 1998. "Banking in Florence at the end of the Sixteenth century". *The Journal of European Economic History* 27: 471-532.
- GOLDTHWAITE, Richard A. 2001. "Le aziende seriche e il mondo degli affari a Firenze alla fine del '500". *Archivio Storico Italiano* 169: 281-341.
- GOLDTHWAITE, Richard A. 2003. "The Florentine wool industry in the late sixteenth century: a case study". *The Journal of European Economic History* 32: 527-554.
- GOLDTHWAITE, Richard A. 2013. *L'economia della Firenze rinascimentale*. Traduzione di Giovanni Arganese. Bologna: Il Mulino.
- GUIDI BRUSCOLI, Francesco. 2015. "I mercanti italiani, Lisbona e l'Atlantico (XV-XVI secolo)". In *Diplomacia y comercio en la Europa atlántica medieval*, a cura di Jesús A. Solorzano Telechea, Beatriz Arízaga Bolumburo e Louis Sicking. Logrono: Instituto de Estudios Riojanos.

- HOUSSAYE MICHIEZI, Ingrid. 2016. "Reconstruire des réseaux d'affaires à partir de sources comptables: des exemples toscans (XIV^e-XVI^e siècles)". In *Réseaux politiques et économiques*, diretto da Henri Bresc. Paris: Édition électronique du CTHS (Actes des congrès des sociétés historiques et scientifiques).
- HUNT, Edwin S. 1994. *The Medieval Super-Companies. A Study of the Peruzzi Company of Florence*. Cambridge: Cambridge University Press.
- JEANNIN, Pierre. 1987. *L'Europe du Nord-Ouest et du Nord aux XVII^e et XVIII^e siècles*. Paris: Presses Universitaires de France.
- JEANNIN, Pierre. 2002. *Marchands d'Europe. Pratiques et savoirs à l'époque moderne*. Paris: Editions Rue d'Ulm.
- KELLENBENZ, Hermann. 1978. "L'organizzazione della produzione industriale". In *Storia Economica Cambridge* vol. 5, *Economia e società in Europa nell'età moderna*, a cura di Edwin E. Rich e Charles H. Wilson, edizione italiana a cura di Valerio Castronovo, 535-632. Traduzione di Andrea Caizzi. Torino: Einaudi.
- LEVI, Joseph A. 2001. "A diáspora sefardita nas Américas durante os séculos XVII e XVIII". *Cader-nos de Estudos Sefarditas* 1: 27-63.
- MAGALHÃES GODINHO, Vitorino. 1963. *Os descobrimentos e a economia mundial*, vol. 4. Lisboa: Editorial Presença.
- MAGALHÃES, Joaquim R. 1998. "Açúcar e especiarias". In *História da Expansão Portuguesa*, vol. 1, *A formação do Império (1415-1570)*, a cura di Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, 298-307. [Lisboa]: Círculo de Leitores.
- MALANIMA, Paolo. 1977. *I Riccardi di Firenze. Una famiglia e un patrimonio nella Toscana dei Medici*. Firenze: Olschki.
- MALANIMA, Paolo. 1982. *La decadenza di un'economia cittadina. L'industria di Firenze nei secoli XVI-XVIII*. Bologna: Il Mulino.
- MANDICH, Giulio. 1970. "Per una ricostruzione delle operazioni mercantili e bancarie della compagnia Covoni". In *Il Libro giallo della compagnia dei Covoni*, a cura di Armando Saporì. Milano: Istituto Editoriale Cisalpino.
- MARCHI, Vittorio. 1984. *Un porto europeo ed intercontinentale in Toscana*. Livorno: Editrice Nuova Fortezza.
- MARSILIO, Claudio. 2007. "Le fiere di cambio tra il XVI e il XVII secolo: Piacenza nel cuore della finanza internazionale". *Bollettino Storico Piacentino* 102 (2): 251-269.
- MARSILIO, Claudio. 2011. "La lunga avventura delle fiere di cambio: da Lione a Novi". In *Libri italiani del Seicento nel fondo antico della Biblioteca Civica di Novi Ligure (AL)*, a cura di Andrea Sisti e Mathias Balbi. Novi Ligure: Città del silenzio.
- MARSILIO, Claudio. 2015. "The Genoese Exchange fairs and the Bank of Amsterdam: Comparing two Financial Institutions of the 17th century". *História Economica & História de Empresas* 18 (1): 39-59.
- MARTINI, Angelo. 1883. *Manuale di metrologia, ossia misure, pesi e monete in uso attualmente e anticamente presso tutti i popoli*. Torino: Loescher.

- MELIS, Federigo. 1954. "L'archivio di un mercante e banchiere trecentesco: Francesco di Marco Datini da Prato". *Moneta e Credito* 7: 60-69.
- MELIS, Federigo. 1962. *Aspetti della vita economica medievale*. Siena: Monte dei Paschi.
- MINTZ, Sidney W. 1990. *Storia dello zucchero. Tra politica e cultura*. Traduzione di Lanfranco Blanchetti. Torino: Einaudi.
- MUELLER, Reinhold C. 1987. "I banchi locali a Venezia nel tardo Medioevo". *Studi storici* 28: 145-156.
- MUELLER, Reinhold C. 1997. *The Venetian money market: banks, panics, and the public debt, 1200-1500*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- MUNRO, John H. 2007. "I panni di lana". In *Il Rinascimento italiano in Europa*, vol. 4 *Commercio e cultura mercantile*, a cura di Franco Franceschi, Richard A. Goldthwaite, Reinhold C. Mueller, 105-140. Treviso: Angelo Colla.
- OLIVEIRA, Julieta Texeira Marques de. 1997. *Fontes documentais de Veneza referentes a Portugal*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda.
- PARRY, John H. 1975. *Le vie dei trasporti e dei commerci*, in *Storia Economia Cambridge* vol. 4, *L'espansione economica dell'Europa nel Cinque e Seicento*, a cura di Edwin E. Rich e Charles H. Wilson, edizione italiana a cura di Valerio Castronovo, 178-254. Traduzione di Massimo Terni. Torino: Einaudi.
- PETTI BALBI, Giovanna. 2007. "Le nationes italiane all'estero". In *Il Rinascimento italiano e l'Europa*, vol. 4, *Commercio e cultura mercantile*, a cura di Franco Franceschi, Richard A. Goldthwaite e Reinhold C. Mueller, 397-423. Treviso: Angelo Colla.
- RENOUARD, Yves. 1954. *La paupeté à Avignon*. Paris: PUF.
- RIBEMBOIM, José A. 1998. *Senhores de Engenho. Judeus em Pernambuco colonial 1542-1654*. Recife: Comunicação e Leitura.
- ROMANELLI, Rita. 2007. *Inventario dell'Archivio della famiglia Guadagni di Firenze*. <http://www.sa-toscana.beniculturali.it/fileadmin/risorse/inventari/Guadagni.pdf>.
- ROOVER, Florence. E. de. 1945. "Early Examples of Marine Insurance". *The Journal of Economic History* 5: 172-200.
- ROOVER, Raymond. 1937. "Aux origines d'une technique intellectuelle: la formation et l'expansion de la comptabilité à partie double". *Annales d'histoire économique et sociale* 9:45: 270-298;
- ROOVER, Raymond. 1953. *L'évolution de la lettre de change (XIV^e-XVII^e siècles)*. Paris: Armand Colin.
- ROOVER, Raymond. 1970. *Il banco Medici dalle origini al declino (1397-1494)*. Traduzione di Gino Corti. Firenze: La Nuova Italia.
- RUIZ MARTÍN, Felipe. 1965. *Lettres marchandes échangées entre Florence et Medina del Campo*. Paris: S.E.V.P.E.N.
- RUSSEL-WOOD, Anthony. J. R. 1998. "Fronteiras de integração". In *História da Expansão Portuguesa*, vol. 1 *A formação do Império (1415-1570)*, a cura di Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, 238-255. [Lisboa]: Círculo de Leitores.
- SANTOS, Reynaldo dos. 1951. "A vinda de Filipe Tércio para Portugal". *Belas Artes* 3: 43-44.
- SAPORI, Armando. 1932. *Una compagnia di Calimala ai primi del Trecento*. Firenze: Olschki.
- SARAIVA, José H. 2004. *Storia del Portogallo*. Traduzione di Pasquale Sacco. Milano: Mondadori.

- SCHULTE, Aloys. 1923. *Geschichte der Grossen Ravensburger Handelsgesellschaft (1380-1530)*, Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt, Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 3.
- SCHWARTZ, Stuart B. (1985) 1999. *Segredos Internos, Engenhos e Escravos na sociedade colonial. 1550-1835*. Traduzione di Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras.
- SIKORSKI, Dariusz J. 2001. "Filippo Terzi". In *Pesaro nell'età dei Della Rovere*, vol. 2: 292-295. Venezia: Marsilio.
- TOGNETTI, Sergio. 1999. *Il banco Cambini: affari e mercati di una compagnia mercantile-bancaria nella Firenze del XV secolo*. Firenze: Olschki.
- TOGNETTI, Sergio. 2003. *Da Figline a Firenze: ascesa economica e politica della famiglia Serristori, secoli XIV-XVI*. Firenze: Opus libri.
- TOGNETTI, Sergio. 2012. "L'industria conciaria nella Firenze del Cinquecento: uno studio sulla contabilità aziendale". *Archivio Storico Italiano* 631 (1): 61-110.
- TOGNETTI, Sergio. 2013. *I Gondi di Lione: una banca d'affari fiorentina nella Francia del primo Cinquecento*. Firenze: Olschki.
- TRIVELLATO, Francesca. 2016. *Il commercio interculturale. La diaspora sefardita, Livorno e i traffici globali in età moderna*. Roma: Viella.
- VALLADARES, Rafael. 2016. "Por toda la Tierra". *España y Portugal: globalización y ruptura (1580-1700)*. Lisboa: CHAM.
- ZAMORA Rodríguez, Francisco. 2014. "Interest and Curiosity: American Products, Information and Exotica in Tuscany". In *Global Goods and the Spanish Empire, 1492-1824. Circulation, Resistance and Diversity*, a cura di Bethany Aram e Bartolomé Yun-Casalilla, 174-193. UK: Palgrave Macmillan.
- ZATTERA, Simone. 2017. *Un mercante di Terraferma fra Venezia e i nuovi traffici globali: Giacomo Melchiorri di Oderzo fra fine Cinquecento e inizio Seicento*, Tesi di laurea discussa all'Università degli Studi di Padova.
- ZERBI, Tommaso. 1936. *Il mastro a partita doppia di un'azienda mercantile del Trecento*. Como: Cavalleri.
- ZERBI, Tommaso. 1952. *Le origini della partita doppia: gestioni aziendali e situazioni di mercato nei secoli XIV e XV*. Milano: Marzorati.

NUNZIATELLA ALESSANDRINI*

I porti di Lisbona e Livorno: mercanti, merci e “gentilezze diverse” (secolo XVI). Alcune considerazioni

Vò ritornare al Porto di Livorno
Che dieci miglia di spiaggia si corre
A voler che nel suo porto si cali:
Puossi scorgere di fuori, e puossi porre,
E sempre s'è difeso da Corsali
Poiche è guardato da quattro gran Torri
Che in tutto il mondo non si trovan tali
Matteo Fortini, poeta (1444-1528 ca.)

Situati, rispettivamente, sulle sponde dell'Oceano Atlantico e sul Mediterraneo, i porti di Lisbona e Livorno presentano alcune affinità che possiamo individuare in due momenti peculiari della loro genesi e costituzione. In primo luogo, entrambi i porti, seppur in epoche diverse, videro aumentare la loro importanza in seguito a crescenti movimenti di commercio che in età moderna si dilatarono esponenzialmente in diversi continenti, cosicché “Estes movimentos ‘forçaram’ uma modernização dos portos tanto na sua configuração como na sua capacidade de movimentação de gentes, navios e meios” (Barros 2016, 25). In secondo luogo, sia il porto di Lisbona che quello di Livorno furono oggetto di attenzioni da parte del potere politico, il cui intervento fu incisivo e decisivo per l'aumento della loro fortuna e della loro operazionalità.

* CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Portugal.
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-4340-7903>. E-mail: nunziatellaa@fch.unl.pt.

Nel suo *Ragionamento sopra il commercio ordinato dal Granduca Cosimo I tra i sudditi suoi e le nazioni del Levante*, scritto nel 1577 e dedicato a Francesco Bongiani Gianfigliuzzi, cavaliere Gerosolimitano, Filippo Sassetti¹ aveva intuito che per attrarre i mercanti del Levante “bisogna che e’ ci abbiano tutte quelle sorti d’utilità, sicurtà e comodità, che e’ sono soliti d’avere in qual si voglia altra scala d’Italia” (Polidori 1853, 7). La sicurezza e i privilegi commerciali erano dunque la condizione *sine qua non* affinché i commercianti e i mercanti scegliessero un porto al posto di un altro, anche se questo avesse potuto implicare una navigazione più lunga. Insomma, “La sicurtà e il comodo, il “buono trattamento” e i “dazzi piacevoli” (Polidori 1853, 8) giocavano un ruolo importante nella fortuna di un porto. Lo stesso Damião de Góis rilevava che le facilità commerciali permettevano una presenza massiva di mercanti nel porto di Lisbona e, di fatto, nella Rua Nova dos Mercadores della capitale lusitana si concentravano “comerciantes de quase todos os povos e partes do mundo, com extraordinário concurso de gente, por causa das facilidades que o comercio e o porto oferecem” (Góis 1937, 48).

È questo, infatti, lo scenario che si presenta agli occhi di Filippo Sassetti che nel 1578 giunge nella capitale portoghese. Le dimensioni del porto lo stupiscono così come la presenza di “migliara de’ legni” (Bramanti 1970, 216). Nel 1581, gli ambasciatori straordinari Tron e Lippomani riportano che “il porto di Lisbona si può veramente affermare che sia uno dei più belli d’Europa non solo per la grandezza sua, ma per essere in ogni tempo ripieno di più di 200 navi, oltre altri vascelli spagnoli, fiamminghi, Germani, italiani e Levantini” (Relazione Tron, Lippomani, Ms. BA, fl. 236).

Alla fine del Cinquecento un altro italiano, anch’egli mercante e fiorentino, Raffaele Fantoni², confermava la dimensione notevole del porto di Lisbona e la multiculturalità della città che ospitava “gran concorso de popoli chi ci è si naturali come forestieri, oltre all’armate pubbliche e tanto numero di nave forestiere, è naturale che di questo rio partono per diversi viaggi et alla continua ci vengono di fuori” (Demoulin 1974, 165).

Crocevia di genti e di merci che arrivavano e che partivano su imbarcazioni alla volta del Mediterraneo e del Mare Oceano, il porto di Lisbona agiva come base di collegamento fra Oriente e Occidente, punto di raccordo di un commercio globale. Le merci orientali erano distribuite in occidente dai mercanti che ne vantavano le meraviglie e ne diffondevano le descrizioni. Il compimento del viaggio di Vasco di Gama aveva segnato un momento di straordinarie opportunità per gli operatori commerciali stranieri che

1 Filippo Sassetti (1540-1588), mercante umanista fiorentino, arrivò a Lisbona, dopo un breve soggiorno a Madrid, nell’autunno del 1578. Rimase nella capitale portoghese fino al 1583 quando imbarcò per Goa dove morì nel 1588.

2 Raffaele Fantoni, mercante fiorentino residente a Lisbona nella seconda metà del secolo XVI. Fu autore di una “Relatione del Regno di Portogallo Fatta da Rafael Fantoni Fiorentino” pubblicata da Louis Demoulin. 1974. “Le Portugal, son économie et son trafic d’outre-mer vers 1600, vus par le Florentin Raffael Fantoni”. *Bulletin de L’Institut Historique Belge de Rome* XLIV: 165-173. La copia di mano di Giambattista Confalonieri si trova in Archivio Vaticano, *Fondo Confalonieri*, 34, ff. 158-160r.

popolavano la capitale portoghese e fra questi gli italiani – utilizziamo tale sostantivo per utilità, ricordando che l’unità d’Italia era ancora lontana da venire – rappresentavano un gruppo ben organizzato. Pensiamo ai fiorentini Girolamo Sernigi, Bartolomeo Marchionni (Guidi Bruscoli 2014), al cremonese Giovanni Francesco Affaitati (Alessandrini 2014), fra coloro che ci hanno lasciato immagini colorite ed effervescenti del porto lisboeta dell’inizio del secolo XVI.

Ma ancor prima dell’avventura di Vasco da Gama, l’allargamento dell’Atlantico conosciuto aveva collocato Lisbona al “vértice do comércio euro-atlântico, africano e mediterrânico” (Miranda e Faria 2016, 242), potenziando la presenza nel porto della capitale portoghese di merci e mercanti, fra cui gli italiani si distinguevano.

E la presenza di mercanti fiorentini è datata, perlomeno, fin dal 1338 quando il re portoghese D. Alfonso IV, il 9 aprile dello stesso anno, concede alla compagnia mercantile dei de’ Bardi importanti privilegi che permetteva loro di frequentare il porto e di risiedere in Portogallo (Marques 1944, v. 1: 53). Nel secolo successivo, la presenza di toscani a Lisbona si consolida, aumentando considerevolmente (D’Arienzo 1994) grazie alle scoperte atlantiche che avevano ampliato e rafforzato un importante circuito commerciale. La piazza di Lisbona attraeva per le sue potenzialità commerciali e studi recenti, basati sulla documentazione aziendale di importanti case commerciali toscane, hanno dato un contributo fondamentale alla rilettura del mondo mercantile italiano nella capitale lusitana del secolo XV. Lo studio sulla compagnia commerciale fiorentina dei Cambini (Tognetti 1999), basato sui libri contabili dell’azienda, si è rivelato fondamentale per approfondire le modalità di percorso caratteristiche delle classi mercantili italiane e ha dato un importante contributo, per quello che ci interessa in questa sede, alla conoscenza dello scambio commerciale fra il porto di Lisbona e quello di Pisa/Livorno, considerata l’importanza delle relazioni che la casa commerciale Cambini manteneva con la Penisola Iberica. Si può così disegnare, seppur a grandi linee, il circuito commerciale dei mercanti fiorentini a Lisbona legati alla casa Cambini e considerare le mercanzie che venivano esportate e importate: ricordiamo uno dei maggiori corrispondenti della casa Cambini a Lisbona, Giovanni Guidetti, legato a due dei più remunerativi commerci del tempo, quello dello zucchero e della pesca del corallo. Che la comunità toscana occupasse a Lisbona un posto di rilievo nel secolo XV, lo confermano le recenti ricerche di Joana Sequeira e Ana Clarinda Cardoso anch’esse basate su libri contabili dell’azienda da Colle nell’archivio Salviati di Pisa. Dai libri di Michele da Colle che, nel 1462, fondò a Lisbona una filiale della compagnia che aveva sede a Pisa, si rileva che le attività dei fiorentini a Lisbona erano diversificate – come, peraltro, aveva già messo in evidenza Federigo Melis. Il primo contatto dell’azienda da Colle con il Portogallo risale al 1450 e, successivamente, le relazioni commerciali si vennero ad intensificare fino alla costituzione della prima filiale con l’arrivo a Lisbona di Michele da Colle: Pisa e Lisbona collegate dal circuito commerciale di una azienda che, nonostante la dimensione familiare, manteneva una rete organizzata attraverso la quale importava a Pisa la grana di

Sintra³, una considerevole quantità di cuoia che “detengono il primo posto per il valore delle esportazioni” (Berti 1994, 79), sale, zucchero. Nel percorso contrario, dalla Toscana al Portogallo, si imbarcavano carta, drappi, pannilani (Berti 1994, 82).

Nel porto di Livorno della metà del secolo XV si incontrano “velieri provenienti da Lisbona, armati e allestiti da patroni portoghesi o, in minor misura, genovesi [...]. Questi navigli erano costituiti nella loro totalità da navi tonde (navi, balenieri, caravelle); appartenevano solitamente ad armatori privati, ma talvolta potevano anche essere di proprietà di ecclesiastici di rango, come il vescovo d’Algarve, e addirittura del re del Portogallo: facevano parte del naviglio reale lusitano la nave Santa Maria Fior di Rosa e il baleniere Sant’Antonio, attraccati nel porto di Livorno nell’aprile del 1462; essi recavano carichi di cuoio grezzo e di altre merci fatte imbarcare a Lisbona da uomini d’affari fiorentini” (Tognetti 1999, 225). Per conto dei Cambini, negli anni fra il 1472 e 1480 furono 23 i velieri che approdarono a Livorno con cuoio venuto da Lisbona e fu un membro della famiglia Cambini, Francesco, che negli anni 1488/1489 fu incaricato dagli ufficiali del Monte e dalla Signoria di Firenze di “provvedere a lavori nel porto di Livorno” (Tognetti 1999, 284, 51n.).

Con il rafforzarsi della comunità fiorentina a Lisbona, il porto di Livorno divenne meta di spedizioni di zucchero e spezie – ricordiamo gli invii regolari di zucchero, spezie e frutta candita inviate da Lisbona a Livorno per volere di Leonor di Portogallo, sposa del re D. Giovanni II, alla badessa del Monastero delle Murate a Firenze, a partire dagli ultimi anni del 1400 fino al 1525 (Spallanzani 1997, 21; Guidi Bruscoli 2014, 219-221).

Dovuto alla sua posizione e alla sua genesi, il porto di Livorno ebbe maggiori difficoltà ad imporsi rispetto a quello di Lisbona ma, come quest’ultimo, la sua crescita fu fortemente voluta, come vedremo, dal potere politico. Era, Livorno, “uno scalo con un porto naturale e sicuro, ma così angusto che non ammetteva l’ingresso se non a pochi e piccoli legni” (Galluzzi 1781, II: 290). Passato di mano in mano, di proprietà dei genovesi dal 1405, venduto ai fiorentini nel 1421 per 100 000 fiorini, Livorno non era altro che una piccola insenatura naturale che, tuttavia, rappresentava per i fiorentini un importante sbocco sul mare da affiancare a Porto Pisano. Il 30 giugno 1421 la repubblica fiorentina prese possesso della terra, porto e fortificazioni di Livorno mantenendo tuttavia, come una delle condizioni dell’acquisto, la conservazione da parte dei genovesi di alcuni privilegi relativi alle gabelle delle proprie merci e all’ancoraggio delle navi. A metà del 1422 “fu varata dall’arsenale di Livorno la prima galera armata che aveva a fare il viaggio di Alessandria d’Egitto” (Repetti 1835, vol. II). Il graduale ma inesorabile degradarsi di Porto Pisano dovuto a ragioni geofisiche per l’avanzare della terra che rendeva il fondo troppo basso e pericoloso, aveva reso Livorno il suo prolungamento naturale. A partire dalla data del suo acquisto da parte dei fiorentini (1421), le rotte mercantili delle galee fiorentine “privilegiavano gli scali mediterranei e atlantici dove si potevano reperire più

3 Sostanza colorante porpora ottenuta da una varietà di insetti (*kermes vermilio*).

facilmente le materie prime necessarie alle industrie fiorentine" (Tognetti 1999, 166-167), come cuoia, sostanze tintoree e lana. Si cominciò, infatti, "a navichare e andare pe lle lane e per le grane e pe' zuccheri e pe' choiami e pe lle ciere e pe' chotoni, senza avere a mandare a Gienova o a Vinegia" (Tognetti 1999, 167, n. 13).

Entrando nel secolo XVI, il porto di Livorno cominciò a diventare emporio di nuove tipologie di merci: nel 1518, giungono a Livorno balle di pepe provenienti da Lisbona per essere trasportate a Firenze e da qui fino ad Ancona per poi arrivare via mare a Ragusa (Melis 1972, 448). Un codice nel quale venivano annotate le scritte di sicurtà, divenute obbligatorie a partire dal 29 gennaio 1523, ci informa di un'assicurazione di panni in partenza da Livorno per Lisbona nel marzo del 1524 sulla nave Santa Croce, patrono il portoghese Giovanni Alfonso Pelitero (Melis 1972, 410). Ancora, la corrispondenza fra Carlo Strozzi – fratello residente a Firenze di Piero Strozzi⁴ – e Giovanni Francesco Affaitati, mercante cremonese residente a Lisbona fin dal 1494, riferisce di imbarcazioni che, provenienti dalla capitale portoghese, attraccavano nel porto di Livorno. Lo scambio di missive, avvenuto fra il 1525 e 1527, era rivolto alla risoluzione del recupero della ricca eredità di Piero Strozzi morto in Asia (Spallanzani 1997, 225, 227).

Fu, come abbiamo accennato, con la famiglia de' Medici che Livorno conobbe il suo sviluppo, graduale ma inarrestabile. Cosimo I de' Medici, nel 1537, diventa Duca della Toscana. In questo periodo il degrado di Porto Pisano era ormai in stato avanzato e Livorno non aveva ancora raggiunto quella capacità che lo avrebbe contraddistinto anni dopo. Cosimo I fu costretto a consegnare Livorno agli spagnoli e solo nel 1543 Carlo V lo restituì, insieme a Pisa, in cambio di 150.000 scudi. A partire da questo momento e fino al 1574, anno in cui il governo passò nelle mani del figlio Francesco de' Medici, Cosimo I si adoperò per fortificare il porto di Livorno, "Le port a donc été l'objet primordial de la politique de Cosme" (Braudel e Romano 1951, 20); legistò per il buon funzionamento delle dogane e, così come già era accaduto in altre città italiane – Ferrara, Ancona, Venezia – emanò, nel 1549, privilegi destinati ad attrarre mercanti ebrei provenienti dalla penisola iberica. Tali privilegi non differivano da quelli promulgati dagli altri principi d'Italia e riconoscevano l'importante ruolo economico e culturale svolto dai cristiani nuovi portoghesi. Cosimo I garantiva, dunque, "protezione dall'Inquisizione, facilitazioni fiscali e ampie garanzie giuridiche ai nuovi cristiani, portoghesi e castigliani, alle loro famiglie e ai discendenti che fossero venuti ad abitare e risiedere negli Stati di Toscana e in particolare a stabilirsi in sicurezza nella città di Pisa" (Frattarelli Fischer 2008, 15). Dunque, negli anni 60 del Cinquecento, la presenza di ebrei portoghesi a Livorno si andava infoltendo e, come vedremo, molti di loro saranno i destinatari di merci provenienti da Lisbona.

4 Sulla figura di Piero Strozzi si ricordano i contributi di Gustavo Uzielli. 1895. "Piero di Andrea Strozzi, viaggiatore fiorentino del secolo delle scoperte". In *Memorie della Società Geografica Italiana*, V, 100-148; Sanjay Subrahmanyam. 1987. "Um Bom Homem de Tratar: Piero Strozzi, a Florentine in Portuguese Asia, 1510-1522". *Journal of European Economic History* 16 (3): 511-526.

L'importanza del movimento del porto di Livorno dal 1549 al 1611 è stata sottolineata da Fernand Braudel e Ruggero Romano (1951) i quali, nel loro studio, e con la documentazione presentata, hanno reso possibili nuovi percorsi di ricerca che, approfonditi, potrebbero contribuire a rendere più agile la conoscenza del percorso commerciale che legava l'Atlantico al Mediterraneo. L'utilizzo di dati contenuti in alcuni volumi del fondo *Mediceo del Principato* dell'Archivio di Stato di Firenze – relativi appunto all'arrivo di imbarcazioni nel porto di Livorno fra il 1549 e 1611 – ha permesso ai due storici di presentare la complessità di reti di commercio globale. Nel presente testo prenderemo in esame esclusivamente l'arrivo a Livorno di navi con carico effettuato a Lisbona, ne determineremo la tipologia e la destinazione delle merci. Nella documentazione sulla quale si basa questo contributo⁵ sono, di fatto, elencate le diverse imbarcazioni che entravano nel porto di Livorno e, oltre alla data d'arrivo e al nome della nave, o galeone, etc., sono menzionati sia il nome del patrono, sia il porto, o porti, in cui era avvenuto il carico. La lista delle merci trasportate, la loro quantità e, spesso, il nome del destinatario, fanno di questa documentazione un importante strumento di lavoro permettendo molteplici approcci di lettura.

Durante gli anni del suo governo, Cosimo I (1537-1574) mantenne come priorità politica il miglioramento e la fortificazione del porto di Livorno e nel 1569, quando divenne granduca di Toscana, erano già stati costruiti sia la Dogana, sia l'arsenale (1546 ca). Si era dato inizio, inoltre, alla realizzazione del *Canale dei Navicelli* (1563-1575) il cui progetto, risalente al 1541, era nato con l'obiettivo di collegare Pisa con il porto di Livorno.

Intorno agli 60 del Cinquecento, in pieno governo di Cosimo I, il porto di Livorno riceveva imbarcazioni provenienti dai più importanti porti europei fra cui quello di Lisbona. Nell'impossibilità di soffermarci ad analizzare il carico di ogni singola imbarcazione proveniente dalla Penisola Iberica con scalo a Lisbona e diretta a Livorno, presenteremo alcuni casi paradigmatici che ci permetteranno di valutare quanto le relazioni commerciali con la capitale portoghese siano state determinanti per il processo vitale del porto toscano che si stava trasformando in un variegato emporio di merci, la cui varietà andava di pari passo con l'allargamento del nuovo mondo conosciuto.

Il 27 gennaio 1560 entra nel porto di Livorno la nave S. Sebastiano, patrono Thomas Charner che aveva caricato a Lisbona merci da destinare a Paolo Guardi, a Bernardo di Castro, a Girolamo Dies, a Giovanni Rodrigues⁶. Le merci trasportate erano, in maggioranza, zucchero di S. Tomé, di S. Domingo, cuoia d'India, ebano, tele d'India, denti di elefante. Non sempre il viaggio era diretto Lisbona-Livorno, ma il carico avveniva

5 ASF, Mediceo del Principato, 2079 e 2080.

6 Geronimo Dies e Giovanni Rodrigues erano arrivati a Pisa in seguito al privilegio del 1548. Nel 1566 fu data, ad ambedue, la possibilità di vendere "liberamente telerie nella città e nel contado senza essere immatricolati", nonostante l'arte dei setaioli avesse presentato ben due suppliche per vietare la vendita al minuto ai marrani portoghesi (Frattarelli Fischer 2008, 33).

anche in altri porti: il primo di ottobre del 1560 entra a Livorno la nave S. Maria e S. Giuseppe patrona Luigi Finardi di Venezia che aveva caricato in Inghilterra, Lisbona, Laus⁷ e Cadice. La merce era destinata a mercanti italiani, principalmente fiorentini ma non solo, e portoghesi, nuovi cristiani. Cito di seguito alcuni nomi: Silvestro Tutolini, Gio da Filicaia, Neretti, Ricasoli, Salviati, Salvador Quaratesi, Cavalcanti, Renuccini, Cristofano Gutieres, Gio Alonso de Malvenda, Paolo Guardi, Piergiovanni Vernagalli di Pisa, Capponi, Fernando del Vito, Filippo Giordani, Jacopo di Giunta, il Cardinale di Perugia, Calandro Calandri, Lorenzo del Vigna, Giuliano Gondi, Paoloantonio Pinadori, Salvatore Quaratesi⁸. La nave trasportava, fra altre merci, cuoio d'India e Barberia sicuramente destinato all'artigianato toscano; un totale di circa 100 casse di zucchero; tonnina, lana, verzino, cocciniglia, ebano, panni, *orciglia*⁹. A Cavalcanti erano destinate, oltre a 13 casse di “robbe”, 87 casse di zucchero, 11 casse di panni e 7 casse di *guadamessilli*, trascrizione italiana del termine portoghese *guardameci*¹⁰, ovvero cuoia lavorate, conosciute come corami dorati. Nel *Livro dos Regimentos dos oficiais mecânicos da mui nobre e sempre leal cidade de Lisboa* del 1572, era definito “um padrão para os guadamecis da cidade, distinto dos originais de “Castella”, tendo em atenção os tamanhos espanhóis, é de crer que o modelo lisboeta não se afastava muito daqueles” (Pereira 2013, 4). Era una decorazione di lusso, usata perlopiù da nobili e ecclesiastici¹¹, e, di fatto, quattro casse

-
- 7 È questa la grafia che appare nel documento. Gli stessi Braudel e Romano mantengono la grafia originale. Per la definizione data dai due storici “Le Portugal intervient dans le commerce méditerranéen par deux de ses ports: Lisbonne et Laus” (1951, 35) e per l'importante carico di barili di tonnina, un totale di circa 2700, Laus deve intendersi Lagos. Ricordiamo che Alessandro Massai na *Descrição do Reino do Algarve*, scriveva, nelle prime decadi del secolo XVII, che nella costa algarvia “há 18 armações de atuns e sardinhas que são de muito rendimento assim das partes como da fazenda de Sua Magestade e há grande pescaria de corvinas, e cavallas, e outros peixes de carregação”, trascritto por Lívio da Costa Guedes. 1988. *Aspectos do Reino do Algarve nos siculo XVI e XVII – A “Descrição” de Alexandre Massai (1621)*, 174. Lisboa: Arquivo Histórico Militar.
- 8 La famiglia Quaratesi, d'illustre discendenza, era una prestigiosa casa mercantile fiorentina ed era imparentata, per via di matrimonio, con i Capponi e Canigiani. A Salvatore Quaratesi erano destinati 23 sacchi di *orciglia* (rocella), 123 cuoia d'India e 1 balla di fregi.
- 9 *Rocella Tinctoria* lichene comune nelle Canarie, Azzorre, Madeira, Marocco, Capo Verde e nella costa Occidentale dell'Africa. Era utilizzata frequentemente nel Medioevo per dare un tono rossiccio. La sua presenza come prodotto importante è menzionata da Alvise Cadamosto che, partito da Capo di San Vicente in Algarve il 22 marzo del 1455, arrivò il 25 marzo all'isola di Porto Santo, proseguì poi per Madeira, raggiungendo le Canarie, isole “lontane l'una dall'altra da quaranta in cinquanta miglia: tutte stanno alla fila l'una dopo l'altra, e guardasi la prima con l'ultima, quasi levante e ponente”. In queste isole “si tragge gran somma d'una erba che si chiama oricello, con il quale si tingono panni”. *Navegações de Luis de Cadamosto*, 13-15. Lisboa: Instituto para a Alta Cultura, 1946. Il suo utilizzo crebbe esponenzialmente alla fine del secolo XV con la moda della seta e dei velluti. (Sequeira 2014, 219) Già negli anni 70 del 1400 l'*orciglia* veniva esportata da Lisbona in Italia: nel bilancio del banco Cambini per l'anno 1472 si notifica l'arrivo di *Urzella* da Lisbona inviata da Piero Ghinetti (Tognetti 1999, 271).
- 10 La tecnica decorativa del *guadameci*, dall'arabo *wad' al-másir*, o *gueld' al-másir* era utilizzata principalmente come rivestimento di pareti e frontali di altari. Introdotta dagli arabi in Europa nel medioevo, si affermò in Andalusia e si diffuse gradualmente in Italia attraverso le rotte commerciali. Sulla tecnica del *guadameci* si veda Pereira 2018. Un ringraziamento speciale all'autore per avermi fornito spiegazioni e bibliografia su tale argomento.
- 11 Nell'inventario dei beni del Cardinale Ippolito II d'Este del 1572, si legge che una cameretta era “tutta parata di corami d'oro e d'argento”. <http://www.memofonte.it/home/files/pdf/inv.quirinale%281572%29.pdf>.

di corami d'oro del carico suddetto erano destinate al Cardinale di Perugia¹². A metà del secolo XVI, erano 31 gli artigiani che trattavano di questa particolare lavorazione del cuoio (Oliveira 1987, 132) e João Brandão, negli stessi anni, ci offre informazioni ancora più dettagliate con dati circa la quantità e il prezzo: “Entram também dois mil panos de guadamecis, em cada um ano, que valem por muito preço, ou seja, deles a dois mil e quinhentos, e deles a três mil, e quatro mil (cruzados, n.d.a)” (Brandão 1990, 51). I negozi erano dieci ed in ognuno lavoravano dalle tre alle quattro persone (Brandão 1990, 189). Passati venticinque anni, nel 1580, la bellezza e peculiarità decorativa dei corami dorati destavano ancora sorpresa. Ne fanno, infatti, menzione gli ambasciatori straordinari Tron e Lippomani a Lisbona nel 1581 a cavallo fra luglio e agosto. Pur considerando, al pari di Filippo Sassetti, anch'egli a Lisbona nello stesso periodo, che i palazzi, sia di privati che di cavalieri non destavano alcuna meraviglia “quanto alla materia e quanto all'architettura”, erano, tuttavia, addobbati “in maniera che hanno veramente del magnifico, poiché usano a guarnir le stanze di rasi, damaschi e di finissimi arazzi l'inverno, e l'estate di cuoj d'oro molto belli, che si lavorano in quella città” (Relazione Tron Lippomani, 1581, fl. 262).

Tornando alle imbarcazioni che attraccavano nel porto di Livorno negli anni 60 del Cinquecento provenienti dalla Penisola Iberica, ricordiamo il galeone S. Giorgio, patrono Paolo de' Ferrari genovese, che era entrato in porto il 4 luglio 1564 dopo aver caricato nelle Fiandre, Lisbona, Cadice e Alicante. I prodotti erano destinati a Piero Sauli, Andrea Gutierrez, Andrea Centurione, Stefano Fiesco, Raffaello Gentile, Ambrosio di Negrone, Antonio Mellini, Benedetto Lercaro, Francesco Spinola, Isnardo Cattaneo, Piero de Franchi, Jacopo Grimaldo, Averardo Doria, Agostino Lomellini. Il carico del galeone consisteva in piombo, stagno e “robe” non identificate. Il fatto che i mercanti destinatari fossero nella stragrande maggioranza genovesi, significava che Livorno era porto di arrivo di merci che sarebbero state successivamente trasportate e distribuite.

Nello stesso giorno dell'entrata del galeone S. Giorgio, attracca nel porto di Livorno la nave Santa Caterina, patrono Nicoló di Francesco di Stefano Ragusano. La merce a bordo era stata imbarcata nelle Fiandre e a Lisbona, fra i prodotti: 80 lame di piombo e 100 barili di aringhe a Campani; 327 casse di zucchero e cocciniglia a Paolo Guardi; 569 cuoia a Capponi; 50 casse di zucchero di Madera e 160 casse di zucchero di San Tomé a Andrea Gutierrez; 627 casse di zucchero di San Tomé a Filippo Salviati. Vi sono poi colli, casse, balle di “robe” non identificate per i suddetti mercanti.

Attraverso la documentazione dei volumi 2079 e 2080 del *Mediceo del Principato* si riesce ad avere una panoramica abbastanza precisa del commercio fra Lisbona e Livorno negli anni compresi dal 1573 fino alla fine del secolo.

Il 10 aprile 1575 entra nel porto di Livorno la nave Santa Maria del Verzino del capitano Francesco Consalvo. Era partita da Lisbona, dove aveva caricato il 10 marzo.

12 ASF, *Mediceo del Principato*, 2079, fl. 18.

Fra i destinatari delle merci, troviamo, fra altri, i Cavalcanti, Gismondo Nessi, Capponi, Neretti, Antonio Mendes¹³, Antonio Paolo, Diegho Luigi (Diogo Luís?), Jacopo Cibo, Piero Silva, Gio Roderegho, Tristão Soares, Bonvisi. Lo zucchero era la merce più comune: 43 casse a Cavalcanti, 23 casse a Gismondo Nessi, 57 casse a Antonio Mendes, 221 casse a Diegho Luigi, 34 casse a Jacopo Cibo e così via. Ma altre merci avevano origini orientali: cannella, garofani, porcellane, denti di elefanti, legname. Alcune merci erano destinate ai marinai della nave e precisamente: 7 barili di sapone, 2 casse di cannella, 3 casse di zucchero, 43 pezzi di legno del Verzino¹⁴. Il 13 maggio 1575¹⁵ la nave Santa Maria Incoronata patrono il genovese Giovanni Ratto, entra a Livorno dopo aver caricato a Lisbona e Ibiza: 677 pani di piombo a Quaratesi; 163 denti di elefante, 34 caratelle e 65 casse di zucchero e 3 canestre di legno di aloé a Vincenzo e Pietro Stella; 48 casse di zucchero e 1 cassa di conserva a Pietro Silva; conserva, tele, lana, garofani e verzino a Antonio Mendes; pepe e zucchero alla società Cavalcanti Giraldis; conserve e cappelli a Gio Roderigo; zucchero a Battista Lercaro; tonnina e sale per il patron della nave.

È questo il periodo, ultimo quarto del Cinquecento, in cui, d'accordo con Vitorino Magalhães Godinho, “Florença e Livorno vão desempenhar papel de primeiro plano na chamada das especiarias da rota do Cabo ao circuito mediterrâneo” (Godinho, III, 179). Ed era propriamente questo l'obiettivo di Francesco de' Medici (1574-1587), che, succeduto al padre Cosimo I, voleva entrare nei commerci ultramarini di appannaggio dei re di Spagna e Portogallo, in modo che il movimento nel porto di Livorno crescesse esponenzialmente. La preoccupazione del granduca era rivolta anche alla costruzione di una città che potesse accogliere un consistente numero di abitanti. Per questo affidò, nel 1575, “all'architetto di corte Bernardo Buontalenti il compito di progettare una città per 12.000 abitanti sul piccolo porto naturale, dove da secoli esisteva solo un borgo murato di circa 300-400 abitanti” (Frattarelli Fischer 2015, 27). Il progetto vide la sua realizzazione nel 1577, quando, il 28 marzo fu posta la prima pietra. Nel frattempo, Francesco I de' Medici manteneva i suoi contatti con la Penisola Iberica dove inviò, nel 1576, il suo agente Antonio Vecchietti. Questi aveva il compito di stabilire accordi con Madrid e Lisbona. Con una missiva inviata da Madrid il 30 marzo 1576, Vecchietti informa il granduca dell'incontro avuto con l'ambasciatore portoghese lá residente e di come fosse stato da questi ben ricevuto. Vecchietti ebbe la percezione “che se ne dette ogni buona speranza di poter conseguir l'intento nostro”, nonostante all'ambasciatore portoghese “li pareva si fussi indugiato troppo già che il suo re haveva fatto partito con quegli alamanzi per 4 anni con condizione di non poter fare com altri partiti di pepi in detto tempo”. Tuttavia, il bisogno di denaro che affliggeva D. Sebastião, era motivo per non perdere

13 Antonio Mendes era figlio di Fernando Mendes che giunse a Firenze in seguito al privilegio emanato nel 1548/49. Antonio abitava a Pisa dal 1571 e, attraverso il padre Fernando, manteneva rapporti con il mondo marrano portoghese (Frattarelli Fischer 2008, 71).

14 ASF, *Mediceo del Principato*, 2079, ff. 71-71v.

15 ASF, *Mediceo del Principato*, 2079, fl. 81.

le speranze visto che il re portoghese desiderava sommamente avere contatti con “V. A. Serenissima e con i suoi fiorini”¹⁶.

Giunto a Lisbona il 9 aprile 1576, Vecchietti entrò subito in contatto con Giacomo de' Bardi¹⁷, ricco mercante fiorentino residente nella capitale portoghese, e lo informa dell'intenzione del granduca di entrare a far parte della società nelle cui mani era il contratto delle spezie. Il contratto era stato stipulato nel 1576 ed aveva durata quinquennale. Vi partecipavano, fra altri, lo stesso Giacomo de' Bardi, il milanese Giovanni Battista Rovellasco¹⁸, Conrad Rott e i Welser. Nonostante il fallimento della negoziazione che lo aveva escluso dalla possibilità di partecipare al contratto dell'acquisto e della distribuzione delle spezie asiatiche, il granduca era, tuttavia, riuscito nel suo intento principale che era quello di promuovere il porto di Livorno. In due lettere del settembre del 1576 inviate al granduca da Lisbona, una di Vecchietti e l'altra di Giacomo de' Bardi¹⁹, si fa riferimento alla partenza dal porto di Lisbona alla fine di Agosto del 1576 di due navi, la nave *Fantona* e la *Bellina Raugea*, che, rispettivamente, trasportavano 1500 e 2500 cantari di pepe. La penisola italiana, infatti, era uno dei mercati più ricchi di importazione del pepe asiatico, e i porti di Livorno e Venezia erano i principali approdi. Vi erano, di fatto, nella capitale portoghese, società di mercanti fiorentini che mantenevano contatti commerciali con Firenze, esportando prodotti provenienti dall'oriente, servendosi di agenti collocati nelle piazze di Livorno e Lisbona. La rete commerciale era affinata e andava oltre la frontiera europea. Lo dimostra Filippo Sassetti, che, in una lettera inviata da Lisbona il 24 settembre del 1582 a Baccio Valori, riferisce che i denari ricevuti dall'amico erano già stati imbarcati in una delle navi dirette in India e in caso di morte di Sassetti, un altro fiorentino, Lorenzo Strozzi, avrebbe comprato “curiosità e gentilezze” e le avrebbe mandate “qui al signor Raffaello Fantoni, che le manderebbe a Vostra Signoria” (Bramanti 1970, 316). In un'altra lettera inviata lo stesso giorno a Francesco Valori, Sassetti fa di nuovo riferimento alla società dei due mercanti fiorentini Raffaele Fantoni e Giulio Nesi che stava passando momenti delicati per il fatto di quest'ultimo

16 ASF, *Mediceo del Principato*, Ms. 683, Lettera di Antonio Vecchietti al granduca di Toscana, inviata da Madrid il 30 marzo 1576.

17 Alla figura del mercante fiorentino e alla sua attività economica nella capitale portoghese è dedicato un testo da chi scrive, la cui pubblicazione è imminente: *New trades, new markets: the Florentine Merchant Jacome de' Bardi in Lisbon (XVIIth century)*.

18 Sull'attività di Giovanni Battista Rovellasca e, più in generale, sui mercanti milanesi nella penisola iberica, si rimanda a Benedetta Crivelli. 2017. *Commercio e finanza in un impero globale. Mercanti milanesi nella Penisola Iberica (1570-1610)*. Roma: Edizioni di Storia e Letteratura.

19 Nella lettera del 23 settembre del 1576, Giacomo de' Bardi ringrazia il granduca per aver dimostrato la sua approvazione per il lavoro effettuato e lo informa che sarebbe stato possibile raccogliere ancora più pepe e inviarlo al porto di Livorno nel caso che il granduca avesse messo a disposizione le sue galere. ASF, *Mediceo del Principato*, Ms. 689, fl.3.: “[...] davvero gli restiamo tutti e contrattanti in perpetuo obrigo come quelli che facciamo molto capitale del favor suo, et per dar materia che V.A. usi dela sua solita magnanimita habbiamo comiciato a navicar alcuni pepi al porto di Livorno et siamo per farlo grossamente se S.A. ne farà gratia di mandarci le sue galeaze com brevità come crediamo sia seguito dipoi che V.A. habbi inteso le partite che si van mandando [...]”.

“essersi maritato con la suocera del fantoni senza avergliene dato parte, con occasione che e’ li potesse disturbare” (Bramanti 1970, 318). Raffaele Fantoni e Giulio Nesi risiedevano stabilmente a Lisbona ed i loro fratelli operavano come loro agenti nel porto di Livorno. Nel caso di Giulio Nesi, inoltre, questi aveva dato ai suoi fratelli – Vincenzo e Sigismondo Nesi residenti a Firenze – una procura per utilizzare la sua parte di eredità nella costituzione di compagnie mercantili che finanziassero noleggi di navi e assicurassero la merce in transito nel porto di Livorno (Crivelli 2017, 41).

La società Fantoni Nesi funzionava a Lisbona ma anche a Firenze e si intende, per le consegne effettuate, che l’attività era portata avanti sia personalmente dai singoli mercanti, sia in società. Infatti, nel febbraio del 1575, sulla nave Misericordia che aveva effettuato il carico a Lisbona e il cui patrone era Alessio Pires, vi erano cuoia per Carlo del Nero e pepe per Fantoni e Nesi: tre sacchi a Sigismondo Nesi e tredici sacchi a Fantoni e Nesi²⁰.

Nel settembre 1576 la nave S. Martino del capitano portoghese Gio Fernandes de Sá aveva fatto carico a Lisbona e trasportava, fra altre merci, 6 casse di zucchero per Simone Fantoni, 81 casse di zucchero a Sigismondo Nesi, 96 casse di zucchero a Piero Montoia, 99 casse di zucchero, 324 pezzi di verzino e 206 pezzi di cuoia a Fantoni Nesi; 8 casse di zucchero a Simone Fantoni, 17 pezzi di legno santo, *robe* non identificate e 50 casse di zucchero a Campani; 650 pezzi di verzino, 23 quarteruoli di zuccheri, 1396 pezzi di cuoia e 7 botti di gherofani e canfora a Gio Roderighi²¹.

Nello stesso mese, la nave Misericordia, capitano il genovese Francesco Piola, aveva caricato a Lisbona e Lagos e aveva consegnato, fra altri, 149 pezzi di verzino, 126 cuoia d’India e 209 barili di tonnina a Nesi Fantoni; 54 sacchi di pepe, 403 cuoia d’India, 3 fardi di garofani, a Piero da Silva²².

Dagli esempi sopra riportati si è cercato di esemplificare la varietà di merci e i rispettivi porti in cui esse venivano caricate per poi essere condotte a Livorno. La varietà di prodotti aumenta con il passare del tempo e sicuramente la domanda si faceva sempre più pretenziosa. Così, molte merci provenienti da paesi lontani, come acqua di fiori, legni d’ebano, perle, muschio, vasi di rame, indaco, ambra nera, legnami da letto d’India, arrivavano al porto di Livorno per entrare a far parte del quotidiano del mondo occidentale. Nella nave Nostra Signora del Rosario, capitano il catalano Antonio di Rano, entrata a Livorno il 29 giugno del 1579 dopo aver caricato a Lisbona, Cales e Alicante, oltre ai prodotti ormai conosciuti e molto richiesti fra cui zucchero, pepe, zenzero, verzino, garofani, tonnine, vi troviamo una notevole quantità di cuoia d’India e di *guadameci*. Sulla medesima nave, inoltre, viaggiavano anche pappagalli e bertucce²³.

20 ASF, *Mediceo del Principato*, 2079, fl. 62.

21 Idem, fl. 103.

22 Idem, *ibidem*.

23 ASF, *Mediceo del Principato*, 2080, fl. 269v.

Nel marzo del 1584 entra a Livorno un'imbarcazione dal nome *Fantona* che possiamo ricollegare alla società Fantoni Nesi e a quanto detto nelle pagine precedenti. Il carico era costituito da prodotti quali spezie, porcellane, cocciniglia, zucchero, ebano, cotone, belzoar, ambra nera. I destinatari erano mercanti già citati, fra i quali Simone Fantoni, Diego Luís, Paolo Guardi, i Carnesecchi, gli Strozzi. Fra i riceventi le merci caricate sulla nave *Fantona* incontriamo anche i due fratelli Baccio e Francesco Valori, amici di Filippo Sassetti e destinatari di diverse lettere del mercante fiorentino sia durante la sua permanenza a Lisbona sia durante gli anni passati a Goa e Cochin. Ad ognuno di loro era destinata una cassetta di porcellana che sicuramente arrivava dall'India inviata loro dall'amico Sassetti:

“A Lisbona mando, con una nave che si ha a spedire di qui fra pochi giorni, certe porcellane, con ordine che ne sino mandati alcuni pezzi a Vostra Signoria, che potranno servire per la sua signora consorte quando sia di parto, ché penserò puré ch'ella sarà andata seguitando di riempier la casa”.
(Bramanti 1970, 388)

Sulla stessa nave vi era imbarcata una cassa di *robe* d'India per il granduca. Ci piace immaginare che le *robe* d'India siano quelle che Sassetti aveva comprato ed inviato al granduca nella stessa nave per Lisbona insieme alle porcellane per i fratelli Valori. Per l'acquisto delle merci, Sassetti aveva utilizzato i 500 ducati che il granduca gli aveva consegnato per impiegare in curiosità esotiche. Così, riferisce Sassetti nella lettera al granduca del 22 gennaio 1584,

“Avea comprato una pietra bazar d'un'uncia e mezzo e nel farla pulire si è trovata fessa; ho comperato una piccola pietra di porco spino, cosa assai rara s'ella fosse stata alquanto maggiore, le virtù della quale, se le son tutte vere, son molte. [...] mando ancora a Vostra Altezza un poco di midollo del cocco di maldiva [...] Ho comperato una mantellina di bengala ricamata con perle e certi rubini e dua altre mantelline d'ermisino ricamato nella Cina, di seta colorata e d'oro filato”.
(Bramanti 1970, 395)

Sassetti rimette al granduca la ricevuta degli acquisti fatti, convertendo i ducati in serafini. Certo, lo sfasamento cronologico rende poco credibile l'ipotesi qui presentata visto che le lettere a Baccio Valori e al granduca vennero scritte rispettivamente il 20 e 22 gennaio 1584 da Cochin e l'entrata nel porto di Livorno con le merci descritte dal Sassetti ai suddetti destinatari avvenne, come sopra menzionato, nel marzo 1584. Non dobbiamo, tuttavia, dimenticare il calendario fiorentino *ab Incarnatione Domini* per cui l'anno iniziava il 25 marzo. In questo caso, la data dell'entrata della nave *Fantona* nel porto di Livorno sarebbe avvenuta nel marzo 1585.

Considerazioni finali

È indubbia l'importanza delle città portuarie in quanto piattaforme di scambi culturali e commerciali. Il loro carattere cosmopolita²⁴, la loro dinamica sociale e la straordinaria mobilità che le caratterizza permettono che gli studiosi avanzino approcci differenti di lettura. Livorno e Lisbona, due realtà differenti ma entrambe città delle “nazioni”, con tutto ciò che questo status comporta: integrazione ma anche conflitti sociali, religiosi, culturali. La politica dei Medici aveva, in qualche modo, approfittato della situazione politica del Portogallo accogliendo e dando benefici ai cristiani nuovi espulsi. Questi, mantenendo relazioni con la “nazione” di Lisbona, avevano creato reti commerciali in cui merci provenienti da tutto il mondo arrivavano nel porto di Livorno. La stessa cosa avveniva con le “nazioni” di fiorentini, genovesi, veneziani, milanesi che da Lisbona inviavano ai loro agenti, spesso membri della stessa famiglia, importanti quantità di svariate mercanzie. Le grosse potenzialità dei fondi che sono serviti come base per la redazione di questo testo, in cui si è voluto dare un assaggio delle informazioni in essi contenute, dovrebbero essere considerate ai fini di una maggior comprensione e approfondimento delle relazioni commerciali e sociali fra la Toscana e il Portogallo.

Bibliografia

- ADDOBBATI, Andrea, e Marcella Aglietti. 2015. *La città delle nazioni. Livorno e limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*. Pisa: Pisa University Press.
- ALESSANDRINI, Nunziatella. 2011. “Contributo alla storia della famiglia Giraldi, mercanti banchieri fiorentini alla corte di Lisbona nel XVI secolo”. *Storia Economica* 3: 377-409.
- ALESSANDRINI, Nunziatella. 2014. “Os Italianos e a Expansão portuguesa: o caso do mercador João Francisco Affaitati (séc. XVI)”. In *Tra fede e storia – Studi in onore di Mons. Giovannino Pinna*, a cura di Martino Contu, Maria Grazia Cugusi e Manuela Garau, 35-47. Cagliari: AIPSA Edizioni.
- BARROS, Amândio. 2016. *Porto A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*. Lisboa: Academia de Marinha.
- BERTI, Marcello. 1994. “Le aziende da Colle: una finestra sulle relazioni commerciali tra la Toscana e il Portogallo a metà del quattrocento”. In *Toscana e Portogallo: miscellanea storica nel 650° anniversario dello Studio di Pisa*, 85-98. Pisa: Edizioni ETS.
- BRANDÃO, João. 1990. *Grandeza e Abastança de Lisboa em 1552*. Lisboa: Livros Horizonte.
- BRAUDEL, Fernand, e Ruggero Romano. 1951. *Navires et marchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)*. Paris: SEVPEN.
- CRIVELLI, Benedetta. 2017. *Commercio e finanza in un impero globale. Mercanti milanesi nella Penisola Iberica (1570-1610)*. Roma: Edizioni di Storia e Letteratura.

24 Sull'accezione del termine “cosmopolita” si rimanda all'interessante contributo di Addobbati Andrea e Marcella Aglietti (2015).

- D'ARIENZO, Luisa. 1994. "La lettera Toscanelli – Martins e i mercanti fiorentini: la cultura toscana nel portogallo delle scoperte". In *Toscana e Portogallo. Miscellanea storica nel 650° anniversario dello Studio Generale di Pisa*, 11-55. Pisa: ETS.
- FRATTARELLI FISCHER, Lucia. 2008. *Vivere fuori dal ghetto. Ebrei a Pisa e Livorno (secoli XVI-XVIII)*. Torino: Silvio Zamorani Editore.
- FRATTARELLI FISCHER, Lucia. 2015. "Introduzione". In *La città delle nazioni. Livorno e limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*, a cura di Andrea Addobbati e Marcella Aglietti, 27-36. Pisa: University Press.
- GALLUZZI, Jacopo Riguccio. 1781. *Istoria del Granducato di Toscana Sotto il governo della Casa Medici*, tomo II. Firenze: per Gaetano Cambiagi Stampatore Granducale.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. 1991. *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vols. III e IV. Lisboa: Editorial Presença.
- GÓIS, Damião de. 1937. *Olisiponis Descriptio*. Tradução de Raul Machado. Lisboa: Livraria Avelar Machado.
- GUIDI BRUSCOLI, Francesco. 2014. *Bartolomeo Marchionni "Homem de grossa fazenda" (ca. 1450-1530). Un mercante fiorentino a Lisbona e l'impero portoghese*. Firenze: Leo S. Olschki Editore.
- MARQUES, João Martins da Silva. 1944. *Descobrimentos Portugueses*, vol. I, doc. 57, p. 53. Lisboa: Instituto da Alta Cultura.
- MELIS, Federigo. 1972. *Documenti per la Storia Economica dei secoli XIII-XVI*. Firenze: Leo Olschki.
- MELIS, Federigo. 1990. "Di alcune figure di operatori economici fiorentini attivi nel Portogallo nel XV secolo". In *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, 1-18. Firenze: Le Monnier.
- MIRANDA, Flávio, e Diogo Faria. 2016. "Lisboa e o comércio marítimo com a Europa nos séculos XIV e XV". In *Lisboa Medieval. Gentes, Espaços e Poderes*, 241-266. Lisboa: IEM.
- OLIVEIRA, Cristóvão Rodrigues de. 1987. *Sumário*. Lisboa: Livros Horizonte.
- PERAGALLO, Prospero. 1904. *Cenni intorno alla colônia italiana in Portogallo nei secoli XIV, XV e XVI*. Genova: Stabilimento tip. Ved. Papini e Figli.
- PEREIRA, Franklin. 2013. "O comércio de "couro-dourado"/guardameci entre Córdova e Lisboa: um contrato de venda de 1525". *Medievalista* 13: 1-30.
- PEREIRA, Franklin. 2018. "Guadamecis e Guadamecileiros de Évora e Vila Viçosa – Uma arte de luxo em 1500-1600". *Al-Madan Online* 22 (1): 131-144. [http://www.almadan.publ.pt/AdendaElectronica%20\(geral\).htm](http://www.almadan.publ.pt/AdendaElectronica%20(geral).htm).
- POLIDORI, Filippo-Luigi. 1853. *Sul commercio tra la Toscana e le Nazioni Levantine. Ragionamento di Filippo Sassetti (1577)*. Firenze: Tipografia Galileiana di M. Cellini e C.
- RAPETTI, Emanuele. 1835. *Dizionario Geografico Fisico Storico della Toscana*. Firenze: Presso l'Autore e Editore Coi tipi di A. Tofani.
- RAU, Virgínia. 1965. "Um grande mercador-banqueiro italiano em Portugal: Lucas Giraldi". *Estudos Italianos em Portugal* 24.
- RAU, Virgínia. 1977. "Un florentin au service de l'expansion italienne en Outre-Mer: Francesco Corbinelli". In *Studi dedicati a Franco Borlandi*, 277-286. Bologna.

- SEQUEIRA, Joana. 2014. *O Pano da Terra: Produção têxtil em Portugal nos finais da Idade Média*. Porto: Universidade do Porto.
- SEQUEIRA, Joana. 2015. “Michele da Colle: um mercador pisano em Lisboa no século XV”. In *Con gran mare e fortuna. Circulação de mercadorias, pessoas e ideias entre Portugal e Itália na idade moderna*, org. Nunziatella Alessandrini et al., 21-34. Lisboa: Cátedra Alberto Benveniste.
- SPALLANZANI, Marco. 1997. *Mercanti Fiorentini nell’Asia Portoghese*. Firenze: S.P.E.S.
- TOGNETTI, Sergio. 1999. *Il Banco Cambini. Affari e mercati di una compagnia mercantile-bancaria nella Firenze del XV secolo*. Firenze: Leo S. Olschki Editore.
- TOGNETTI, Sergio. 2018. “Gli uomini d’affari toscani nella penisola iberica (metà XIV secolo-inizio XVI secolo)”. *eHumanista* 38: 83-98.

CARLA ALFERES PINTO*

Encenações talássicas e a imagem de poder das dinastias de Avis e Sabóia nos portos de Lisboa e Villefranche-sur-Mer por ocasião do casamento da Infanta D. Beatriz (1521)**

No dia 5 de Agosto de 1521, a Infanta D. Beatriz (1504-1538) deixava o Paço da Ribeira para embarcar na nau *Santa Catarina do Monte Sinai* a caminho de Nice e do ducado de Sabóia, depois do casamento por procuração com o Duque Carlos III (1486-1553) realizado em Abril. O embarque assinalava o culminar de uma série de cerimónias cortesãs e eventos públicos realizados na cidade de Lisboa que se destinavam a comemorar o auspicioso evento, que fora negociado e era interpretado de maneiras diversas pelas cortes portuguesa e saboiana. Se para D. Manuel (r. 1495-1521) era sobretudo uma maneira de procurar intervenção e afirmação dinástica na Europa mediterrânica, onde o seu campo de acção era diminuto, para o Duque, era a concretização de uma ousada estratégia político-financeira, que desviava o ducado dos matrimónios tradicionalmente ligados à Casa Real francesa, aproximando-se ao invés da dinastia imperial, e que recheava os depauperados cofres saboianos com o rendimento do dote da Infanta, que em dinheiro, jóias, pedras preciosas, prata, tapeçarias e têxteis ascendia aos 150 000 cruzados (Buescu 2012; Merlin 2012; Pinto 2018a; Pinto 2018b).

É certo que o Duque tentara negociar 300 000, mas D. Manuel ficara pela metade, comprometendo-se, contudo, a arcar com todas as despesas da comitiva e do transporte

* CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Portugal.

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-9055-9630>. E-mail: capinto@fcs.unl.pt.

** Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito da Norma Transitória – DL 57/2016/CP1453/CT0069.

Este texto foi escrito no âmbito dos resultados do projecto CONCHA (H2020-MSCA-RISE-2017 / N.º 777998).

que levaria D. Beatriz até ao porto de Villefranche-sur-Mer junto a Nice, vila portuária do ducado cisalpino de Sabóia.

O monarca tinha um objectivo político a médio e longo prazo que acabou por não se consumir, uma vez que escassos quatro meses depois, no dia 13 de Dezembro, morreria inesperadamente. E apesar de o novo Rei continuar a corresponder-se com a irmã e com ela trocar informações privilegiadas, a mudança de cabeça da Coroa implicava sempre uma mudança de política, acentuada nesta situação pela personalidade e diferentes opções estratégicas de D. João III.

A imagem de D. Manuel e o casamento da Infanta D. Beatriz

Para D. Manuel, as circunstâncias e exigências do contrato de casamento serviam também para o mais imediato propósito de propaganda da sua cuidadosamente construída imagem que, por associação, se prolongava na capacidade representacional da filha, nascida Infanta de Portugal e a caminho de se tornar soberana de um quase desconhecido ducado (Pinto 2018a). Quase desconhecido porque, se é verdade que as relações política e dinástica da família real portuguesa com a casa ducal saboiana não eram de proximidade, convém lembrar que a mulher de D. Afonso Henriques, D. Mafalda de Mouriana (1130/3-1558), era saboiana e que esta aproximação à memória da dinastia de Borgonha era entusiasticamente patrocinada pelo Rei (Araújo 2001), levando-o mesmo a requerer ao arcebispo D. Diogo de Sousa que arranjasse maneira de sepultar em jazigo condigno e com epitáfio o Conde D. Henrique, quando em 1509 se realizaram as obras da nova capela-mor da Sé de Braga (Moreira 1991, 430).

Também por isso, e pelas dúvidas que a proposta de casamento de Carlos III havia levantado junto de alguns membros da corte quanto às suas “qualidades” – entre os quais se destacava a Rainha D. Maria, mãe da Infanta –, Damião de Góis dedicou o 71.º capítulo da Crónica de D. Manuel a reconstruir a genealogia do Duque, que fazia remontar ao Imperador Oto da Alemanha e, sobretudo, à “ascendência e linhagem da Rainha D. Mafalda, filha do Conde Amadeu de Moriana em Sabóia, mulher que foi do rei D. Afonso Henriques”, continuando depois com um outro capítulo sobre a linhagem e ascendência do conde D. Henrique (Góis 1926, 167-176)¹.

Para além da rigorosa negociação do contrato de casamento e do dote, D. Manuel fez acompanhar a filha por um imenso e distinto séquito composto por cerca de cento e cinquenta homens e mulheres, dos quais cerca de cinquenta permaneceram com a Infanta na sua nova corte em Sabóia. Estes criados, oficiais e damas iriam fazer parte da “corte paralela” (Merlin 2012, 106) de D. Beatriz, na qual se emulavam aspectos cerimoniais da corte manuelina (Barbero 2002, 236-256; Barbero e Brero 2008), estendendo assim além-Pirenéus a imagem de poder que o soberano fora montando com argúcia.

1 Grafia e sintaxe actualizadas.

Logo que o contrato fora assinado, D. Manuel tratara de casar a filha com o Duque. Com Carlos III ausente, o matrimónio foi feito por procuração, estando presente o embaixador, Cláudio de Balleyson, barão de Saint-Germain, o membro do conselho ducal e doutor em leis, Godofredo Pasero, e Claude Chatel, secretário do Duque.

Como se sabe, Garcia de Resende dedicou um capítulo da Crónica de D. João II a descrever as circunstâncias do pedido e das negociações que levaram ao casamento, bem como os eventos festivos que se seguiram até à partida da Infanta no dia 10 de Agosto de 1521. A narrativa, pese embora algumas imprecisões e omissões explicativas, é muito pormenorizada, particularmente quando descreve as cerimónias e as caracteriza física e materialmente.

Percebe-se que D. Manuel não deixou nada ao acaso, que as solenidades celebrativas foram pensadas para impressionar os saboianos (Pinto [s.d.a]) e que a cidade foi encenada para funcionar como um dispositivo de expressão do poder régio. D. Manuel patrocinou e usou a arquitectura, efémera ou não, com plena noção do seu impacto performativo e representacional.

Quando em Abril de 1521 a sala grande do Paço da Ribeira recebeu as cerimónias de casamento da Infanta D. Beatriz (Pinto 2018b), já o programa arquitectónico e urbanístico do soberano estava em fase de conclusão (Senos 2002). A intervenção manuelina na cidade de Lisboa reconfigurara os espaços e o seu significado de maneira expressiva, designadamente no que se refere à deslocação do centro de poder real do Paço das Alcáçovas e da colina do Castelo para a zona ribeirinha, estreitando a ligação ao rio e ao mar, porta de entrada de todas as novidades e promessas trazidas pelos navios da Carreira da Índia.

Encenações talássicas e arquitectura efémera: o embarque da Infanta de Avis

O enorme espaço deixado aberto pela construção, a sul, do Paço da Ribeira, e a norte, dos edifícios da Alfândega e da igreja da Misericórdia, recebeu o nome de Terreiro do Paço, tornando-se “o mais importante espaço de aparato da cidade” (Senos e Alberto 2015, 73). A ponte, abria-se o grande espelho de água que servia de lugar de ancoragem dos navios de grande tonelagem, de estrada para as embarcações de comércio, transporte e lazer, e palco feérico para encenações festivas que replicavam no leito azul do rio a magnificência e poderio marítimo do senhor da navegação e comércio de várias partes do mundo.

Foi no interior dos edifícios e nas imediações públicas deste quadrilátero irregular, com extensões à colina da Sé (onde estava instalada a embaixada saboiana) e a Xabregas (onde a Infanta foi despedir-se da Rainha-Velha D. Leonor), que tiveram lugar as exibições ostentatórias de trajos, jóias, metais preciosos e medidas, e os acontecimentos narrados por Garcia de Resende.

Como já foi notado, D. Manuel reivindicara a liderança no processo que o antecedia de apropriação da costa ribeirinha de Lisboa (Senos 2002, 213), convocando-a, a um

tempo, para a cidade como parte da estrutura urbana da mesma e, a outro, promovendo-a enquanto lugar de afirmação e demonstração da imagem do Rei. Fosse através da presença constante das naus da Carreira da Índia, da construção de uma fortaleza dentro de água, do prolongamento dos edifícios áulicos e religiosos até à beira-mar ou ainda do patrocínio de eventos festivos e espectaculares estruturas efémeras – que beneficiavam das potencialidades cénicas do elemento aquático –, D. Manuel ampliava no mar a corte, a dinastia, a casa que mandara construir em terra.

Nos quatro meses que distaram entre o dia do casamento por procuração e a partida de D. Beatriz, D. Manuel não se poupou a esforços e despesas. Reuniu uma armada impressionante, composta por naus, galeões, galés, caravelas, fustas e navios de abastecimento (ainda que o número se mantenha impreciso, seriam no total cerca de 25 embarcações), ordenou que a grandiosa e alegórica nau *Santa Catarina do Monte Sinai* (construída nos estaleiros de Cochim e a serviço da Carreira da Índia entre os anos de 1512 e 1521) fosse aparelhada e sofresse as obras de reconfiguração do espaço necessárias à acomodação da Infanta e da sua comitiva, escolheu os membros do séquito permanente da filha e os seus representantes no cortejo que a iria acompanhar até Nice, e juntou os objectos e as verbas para pagamento do dote.

Este considerável investimento financeiro parece ter sido custeado exclusivamente pelos cofres do reino, uma vez que o monarca isentou a cidade de Lisboa da contribuição para o dote e outras despesas do casamento de D. Beatriz com Carlos III, conforme documento que se crê ser inédito:

[...] Vereadores procurador e procuradores dos mesteres desta nossa cidade de Lixboa nos el rey vos enviamos muyto saudar porque aos tam bõos e leaees vasalos como em vos temos he muyta rezam que vos demos comta das cousas que forem de tamto noso serviço e contentamentmo e asy polo muyto prazer que sabemos que em yso avees de receber vos quisemos fazer saber como louvores a noso senhor temos casada a ifante dona Breatriz minha muyto amada e preçada filha com o serenissimo duque de Saboya o quall casamentmo follguamos de fazer polas muytas vertudes e meriçimento de sua pesoa e asy pola gramdeza de seu estado e por outras calidades muy proveitosas que neste casamento ha pera o bem destes reinos e posto que per direito e custume deles e de todolos outros os povos sejam obryguados como sabees aas paguas dos dotes das filhas de seus reys nos pollo muyto amoor que temos a nosos povos e por folguarmos de lhe fazer mercee nos prouve de vos escusar a todos da paga deste que aa dita ifante minha filha damos aimda que açaz gramde e castoso nos seja asy no dito dote como nas despesas que em sua yda e armada mandamos fazer e neste casamentmo nom queremos de vos outro serviço soomente o muyto prazer que sabemos que com ele avees de receber. Stprita na dita cidade a XXIII^o dias d' Abrill, Manuel de Moura a fez, de 1521 e [...] da Luz a fez estprever.

[assinado:] Rey. (*Livro I de Serviços*)

O aparentemente generoso acto do monarca está longe de ser caridoso. Por um lado, e no contexto em que foi decidido, não se pode descartar que tal grandeza tivesse por intenção provocar o maior impacto possível junto dos aristocratas saboianos, que relatavam a Carlos III, a uma cadência por vezes quotidiana, os acontecimentos

lisboetas. Paralelamente, cabia à cidade de Lisboa comportar despesas das muitas festividades urbanas e, provavelmente, das estruturas efémeras que foi erguendo, de maneira a assegurar a dignidade e o conforto da Infanta enquanto o vento não se fazia às velas e a nau zarpava do porto de Lisboa.

Em 4 de Abril, três dias antes do casamento realizado na sala grande do Paço da Ribeira, a cidade de Lisboa registava nos seus livros de contas a despesa para o pagamento de bailarinas profissionais que iriam dançar *pelas* na festa do casamento: “item a iiij dias de abril de bc xxj passou mandado / pera o thesoureiro que desse a Jsabel fernandes e margarida / alvarez tres mjll reais pera as pelas que / am de balhar no casamento da Jfante – iij mil reais” (*Receita e Despesa*, f. 37).

O município era proprietário dos chãos da ribeira e por isso é plausível que também tenha saído dos seus cofres o pagamento das despesas da ponte sobre barcaças que serviu de passadeira ao embarque da Infanta, aproveitando igualmente a disponibilidade das matérias-primas usadas para a construção de embarcações guardadas nos armazéns da Ribeira e da Casa da Índia, situados no andar térreo da ala dos aposentos do paço de D. Manuel que continuava em construção (Senos 2002, 98-106).

Sigamos o que nos conta Garcia de Resende. Segundo o cronista, era dia de Nossa Senhora das Neves, segunda-feira, quando D. Beatriz, acompanhada pelo pai, D. Manuel, pela Rainha D. Leonor de Áustria, pelo príncipe D. João e pelos restantes irmãos, bem como por todos os membros da corte, da comitiva que com ela partiria para Sabóia e dos embaixadores de Carlos III, terá deixado os seus aposentos na ala das Infantas em direcção à sala grande, localizada junto à casa da Rainha (Senos 2002, xi, fig. 13). Aí reunidos, seguiram todos por “uma muito grande varanda” (que o autor não refere em qual dos três andares se situava) “armada de muito rica tapeçaria”, atrás do mordomo-mor do Rei e do da Rainha, e de “todos os porteiros, mestres-sala, reis de armas, porteiros de maça e outros oficiais, e muitas charamelas, sacabuxas, trombetas, tambores, e muitos outros instrumentos e ministros” (Resende 1752, 100v.)².

Dispositivos cénicos e simbólicos, as varandas como que corporizavam artificialmente as potencialidades dramáticas de uma estrutura “ora palco, ora plateia, quase sempre os dois simultaneamente, lugar que o rei usa[va] para ver e ser visto” (Senos 2002, 214) e para exhibir a sua imagem de senhor de um vasto mundo – sintetizado no edifício da casa do comércio, cujo nome se foi alterando consoante o Rei ia acrescentando ao seu título mais territórios – e de uma considerável riqueza, mostrada pelo uso de armações de dispendiosas e certamente significantes tapeçarias (pena é que a atenção de Resende não se tenha detido na iconografia das cenas representadas). Ao mesmo tempo, as varandas combinavam em torno do Rei a expressão do seu domínio sobre os elementos: a terra, onde se fixava o *seu* novo Paço (Senos 2002, 201-220), abandonado que fora o reduto bélico e medieval da Alcáçova; o ar, que o Rei desafiava, com as duas

2 Grafia e sintaxe actualizadas.

galerias sobrepostas em arcos abertos, de um ou dos dois lados; e, por fim, a água, sulcada em diferentes oceanos com as naus da Carreira da Índia.

As varandas desembocavam num cais construído à ilharga do pequeno forte, alcatifado por ocasião do desfile de embarque da Infanta, “que estava dentro na água” (Resende 1752, 100v.), estreitando assim a relação entre a praia e os edificadados, e o rio. Quando no dia 5 de Agosto de 1521 D. Beatriz deixou o conforto da sua *casa* na “ala feminina” (Senos 2002, 142-147) do Paço da Ribeira para embarcar na nau *Santa Catarina do Monte Sinai*, agiu como se de qualquer outra cerimónia cortesã se tratasse, sem diferença entre os passos que dava em terra ou na água.

A partir deste ponto, o relato de Resende torna-se muito confuso, referindo a existência, à vez, de um batel “todo de popa a proa, toldado de rico brocado de pêlo, e alcatifado, com muitas almofadas de brocado, e muitas e ricas bandeiras e estandartes, de damasco carmesim e branco, pintados de ouros” (Resende 1752, 100v.)³, e de uma ponte que conduziram a Infanta até à nau.

Este aspecto não deixa de ser relevante, uma vez que Garcia de Resende era um cortesão habituado a estas cerimónias e que terá inclusive assistido aos acontecimentos. Pelo contrário, Gaspar Correia, que escreveu um texto mais esclarecedor, vivia em Goa, e só poderá ter tido conhecimentos dos episódios que descreveu em segunda mão, através de relatos de viva voz ou documentos muito pormenorizados que lhe chegaram à Índia.

Segundo este cronista:

E sendo assim todos prestes para a dita viagem, a nau da Infanta foi posta defronte do baluarte do Paço da Ribeira, o mais perto que a nau podia estar, e do cais de madeira até [à] nau, por cima de barcas bem amarradas e pregadas, [de] modo que nada bulia nem baixava por muita carga que lhe pusessem, / era feita uma ponte de madeira com varandas por cima, toldadas e cobertas de rica tapeçaria; e da mesma ponte, era feita uma grande escada que chegava e cerrava com a outra, da sala da nau. (Correia 1992, 147)⁴

Esta estrutura montada sobre a água, efemeramente erguida sobre barcas, mas suficientemente forte para suportar o peso da comitiva e de uma sequência de arcos, convenientemente adornados por amplas e compactas tapeçarias, era uma obra de engenharia considerável. Para além destes aspectos, há que lembrar que *Santa Catarina do Monte Sinai* era uma nau de grandes dimensões, com o calado cheio na altura do embarque e que, por isso, se teria de manter a uma distância prudente dos baixios das margens do rio. Iguualmente, o esqueleto da “grande escada” terá constituído um desafio, já que se destinava sobretudo a facilitar o acesso do Rei, da corte, das senhoras e dos membros do clero, com os seus pesados trajes e flexibilidade corporal reduzida, à amurada e tolda do navio, pelo que era necessário evitar as constrangedoras e perigosas flutuações e oscilações, assegurando uma ergonomia eficaz e o mais chã possível.

3 Grafia e sintaxe actualizadas.

4 Grafia e sintaxe actualizadas.

Não deixa de ser surpreendente que esta engenhosa instalação não tenha deixado rasto em mais fontes escritas ou visuais. A caducidade parece-nos justificação insuficiente se atendermos a que o número de encenações festivas no rio era apreciável e colocarmos a possibilidade de o aparato das mesmas ser progressivamente crescente. Este fascinante tema, largamente por estudar, merece um novo olhar e uma leitura atenta das fontes, designadamente porque, como se perceberá, a armação talássica reproduzia na água a cadência da arcaria, prolongando a função cerimonial e o efeito visual das varandas que ligavam o Paço à torre e ao cais.

Na realidade, não será preciso afastarmo-nos muito quer da fonte escrita que se está a seguir, quer da cronologia que vem sendo referida. Escassos sete meses antes, aquando da entrada de D. Leonor de Áustria, terceira mulher de D. Manuel, em Lisboa, recorreu-se também ao rio como lugar de encenação representacional, a um tempo, do esplendor da imagem e da dignidade do Rei e, a outro, da intensa relação da urbe com o seu rio. Nas pormenorizadas páginas que Correia dedica ao acontecimento, conta como o Rei deixara o Lavradio (então uma freguesia do actual concelho do Barreiro) para se dirigir ao cais de Xabregas, onde o aguardava na praia “em seu andor” a irmã, D. Leonor. O Rei “chegou muito na borda da água, donde as rainhas se viram e falaram” (Correia 1992, 128)⁵, seguindo depois em batel ao longo da costa, pela ribeira.

Desta feita, o autor é menos minucioso, mas é provável que o Rei e a Rainha tivessem usado uma ponte (ou, perante a ausência de uma escada, uma espécie de passadeira) que os ligasse à praia, onde aguardava a Rainha-Velha, uma vez que é difícil imaginar uma primeira conversa entre as duas rainhas, com a mais velha deixada no palanquim ou cadeirinha na areia, e a mais nova dirigindo-se-lhe de uma embarcação que, apesar de tudo, teria de evitar ficar presa na margem arenosa.

Mais adiante, omitindo exactamente de que maneira, descreve-se como, “com grande vagar, foi [D. Manuel] desembarcar no cais das casas [do Paço da Ribeira], que tudo estava toldado e armado de rica tapeçaria, [e] onde [n]aquela noite dormiu” (Correia 1992, 128⁶).

Cabrá perguntar, e atendendo às semelhanças com a descrição do embarque de D. Beatriz na nau, se o Rei não terá também recorrido a uma passagem ou ponte, cujo carácter efémero adquiriria simultaneamente outros contornos, passando a assemelhar-se mais a uma espécie de armação em módulos de diferentes dimensões e calibres, que se montava e desmontava consoante as necessidades.

A viagem da armada e a recepção no porto de Villefranche-sur-Mer

Avançando novamente para o mês de Agosto, tanto Resende quanto Correia mencionam como a ausência de vento nas velas forçou a permanência da armada ancorada,

5 Grafia e sintaxe actualizadas.

6 Grafia e sintaxe actualizadas.

primeiro junto à Ribeira, e depois em Belém, até reunir as condições para zarpar rumo ao Mediterrâneo no dia 10.

Neste ponto, convém esclarecer que um dos navios que largou na armada, o único que não era capitaneado por um dos almirantes, aristocratas ou capitães de D. Manuel, pertencia ao Duque Carlos III e levava a bordo a comitiva saboiana. Embora não se conheça qualquer missiva ou documento enviado para a corte em Chambéry entre os dias 5 de Agosto – data do embarque da Infanta na nau, da qual só voltaria a sair em Sabóia – e 29 de Setembro – quando a armada aportou ao cais de Villefranche-sur-Mer –, é possível que algum dos membros da comitiva tivesse enviado cartas por terra, relatando ao Duque o espectáculo do embarque do séquito da Infanta e a animação exibicionista e luxuosa que se manteve por cinco dias, nas ruas e no rio da cidade.

Este dado é importante pelo que se vai relatar a seguir, e que descreve a maneira como o porto de Villefranche-sur-Mer se preparou para a recepção a D. Beatriz de Avis, Duquesa de Sabóia.

À semelhança do que acontecera em Lisboa na preparação das festividades, também a travessia da armada foi delineada ao pormenor, pensando retirar-se da mesma os benefícios da eficaz projecção da imagem do monarca. Todavia, como a comitiva portuguesa rapidamente perceberia, o mar Mediterrâneo não era os oceanos Atlântico e Índico.

A armada saiu da barra do Tejo e, bordejando a costa, dirigiu-se para o Cabo de São Vicente. Aí, um desvio deliberado e programado foi feito, para que os navios passassem por Tânger, Alcácer-Ceguer e Tarifa e fossem saudados pela artilharia das praças portuguesas, culminando em apoteose em Ceuta, quando Simão da Cunha saiu em quatro caravelas e bergantins ao encontro da armada, saudando-a, junto com a cidade, “formosamente” (Correia 1992, 149)⁷. A partir daí, a viagem correria menos bem, sobretudo por falta de vento ou por causa das tempestades, mas também por falta de reconhecimento ou condições para acolher tão distinto séquito, como aconteceu em Alicante, entretanto destruída pelos exércitos do Imperador.

Finalmente, no dia 29 de Setembro, domingo, os primeiros barcos da armada chegaram à beira-mar de Nice, cortejando a cidade “com muita artilharia e estrondo de tangeres”. Neste aspecto Gaspar Correia foi discreto, mas a verdade é que a recepção em Sabóia não começara bem. Segundo o cronista, por o porto “ser desabrigado”, a armada seguiu em frente para Villefranche-sur-Mer (Correia 1992, 151). Sobre a reacção dos nicensens à artilharia e estrondos portugueses, nada.

Apesar de a crónica utilizar a palavra *porto*, no início do século XVI, quando *Santa Catarina do Monte Sinai* ancorou em Nice, a cidade não tinha verdadeiramente um porto, mas antes uma faixa costeira para além do recinto da muralha, onde se praticavam a pesca de arrasto e outras actividades de comércio e lazer, utilizando pequenas

7 Grafia actualizada.

embarcações que aportavam na areia. Villefranche-sur-Mer, que distava de Nice cerca de 2,5 km em linha recta, era o verdadeiro ancoradouro de Nice, “mais favorável como porto natural, mas [no qual] o relevo colocava obstáculos à urbanização. O centro urbano de Nice facilit[aria] a actividade e foment[aria] um tráfego portuário, apesar do precário molhe” (Graff 2000, 41)⁸.

É possível que o primeiro mal-entendido se tenha gerado aqui. Ou que, justificando a ausência de mais explicações na crónica, se tratasse antes de um erro de interpretação (ou de navegação) por parte do comandante da nau capitânia. Afinal, as águas do Mediterrâneo não eram as mais familiares aos capitães das armadas de D. Manuel.

Mas, chegados a Villefranche e depois de nova salva, para além da reacção da população com “muito espanto, por verem tal cousa, o que nunca [haviam] vi[sto], que era uma tão formosa armada” (Correia 1992, 151), nada acontecera.

Não obstante estas obsequiosas, mas pouco elucidativas palavras do cronista, o séquito português considerava-se desrespeitado, e os acontecimentos seguintes não iriam melhorar as relações entre portugueses e saboianos, conforme nos dão conta as narrativas que relatam estes acontecimentos, inclusive a de Gaspar Correia.

Pesem embora as diferenças nas cortesias, na linguagem e no trato, o cortejo português não estava preparado para a ausência do Duque (ou dos seus representantes oficiais), nem de símbolos e de cerimónias protocolares e festivas. Numa palavra, da imagem de Carlos III, fosse em pessoa, fosse por delegação. Habitados aos hábitos cortesãos manuelinos e à constante *presença* do Rei, os portugueses não sabiam como lidar com aquela situação e agarravam-se às convenções e aos estatutos, diferentes dos saboianos, demonstrados pela modéstia do trajar, pelos modos mais rudes, pela pouca distância física e cerimonial entre o Duque e os membros da sua corte.

Na realidade, não fora intenção do ducado de Sabóia, e certamente do marido de D. Beatriz, ofender ou desrespeitar os representantes do Rei de Portugal. Como já foi notado por Richard Barker (2002, s.p.), há pelo menos uma razão que explica o descontento à chegada e, por acção dessa, a ampliação das consequências. É possível que a Infanta tivesse chegado antes da data prevista (aliás, os navios não aportaram todos ao mesmo tempo, e pelo menos cinco deles, apenas no dia 5 de Outubro), provocando outro equívoco: apanhadas desprevenidas, Nice, que a considerar o que ficou exposto não seria o destino final da viagem, não reagira à estridência anunciada pela armada, e Villefranche-sur-Mer não estaria pronta.

Pierre Gioffredo, historiador seiscentista nicense que teve acesso à documentação oficial disponível nos arquivos da cidade, refere, pelo contrário, que a chegada de *Santa Catarina do Monte Sinai* se atrasara por dois meses (2007, 599).

Seja como for, parece confirmar-se que passageiros e tripulações da armada de D. Beatriz aportaram a Villefranche de maneira inesperada. Não estando prevista a

8 Tradução nossa do francês.

necessidade de realização de uma cerimónia, é mais fácil perceber a frustrada recepção saboiana (que adiante se retomará), que, qualquer que tivesse sido a formalidade planeada para conduzir a Infanta até Nice, perdera a eficácia.

Mal o contrato de casamento fora assinado, o Duque tomara a decisão de preparar a cidade de Nice “para receber a esposa real com a magnificência necessária” (Gioffredo 2007, 598)⁹. A tarefa recaíra em Alexandre, barão de Sallenôves, acabado de ser nomeado governador da cidade e do condado (1521-1524), que, no dia 12 de Agosto, confiara a Alexandre de Freney, senhor de Chuez e capitão da guarda da fortificação de Nice, o inventário de todas as armas, máquinas de guerra e outros materiais nela existentes, com vista a “organizar toda[s] [as] coisa[s] para que se pudesse oferecer uma saudação e uma recepção solenes” (Gioffredo 2007, 599)¹⁰. De novo, e se devidamente enquadradas, as fontes vêm confirmar o desencontro.

Nice era de facto a cidade escolhida para a recepção à Infanta e a realização das cerimónias protocolares necessárias. E Carlos III também não se poupou a esforços para assegurar que tudo funcionaria no respeito da dignidade da sua mulher, filha de rei.

Mas, definitivamente, Nice não era Lisboa. E a água – mar e rio – que banhava ambas não tinha o mesmo significado para a construção das imagens de poder das duas dinastias, Avis e Sabóia.

Os portugueses, desgostosos, foram recebidos em Villefranche por “uma ponte como varanda, por cima coberta de murta, e da banda do mar em uma folha de papel estavam as armas do Duque e, em outra, as armas da Infanta, e na ponte uma só alcatifa, e não muito boa” (Correia 1992, 151)¹¹.

A citação do aparato manuelino é evidente, mesmo que, aos olhos de quem descreveu os acontecimentos que Correia reportava, a magnificência e o esplendor estivessem muito distantes dos hábitos lisboetas.

A consternação com o Duque e o ducado cisalpino e o receio pelo futuro da Infanta de Portugal acentuavam-se. Escasseava a sumptuosidade, mas também a ubiquidade do soberano, expressa em triste folha de papel, quando D. Manuel firmava em pedra a esfera armilar e as suas armas pelo mundo fora.

Segundo Gaspar Correia, a estupefacção impedia o desembarque, levando ao invés a que os “louçãos” fidalgos se deslocassem até à nau da Infanta em batéis, certamente para conferenciarem sobre o que fazer; dali viram finalmente “assomar de um outeiro muitos palafreiros, em que vinham doze de brocado e doze de veludo preto / e, após eles, vieram até quarenta de cavalo, onde vinha o Duque” (Correia 1992, 151)¹².

Carlos III exprimira logo vontade de que a Infanta desembarcasse. O conde de Vila Nova de Portimão e alguns fidalgos portugueses desceram então os batéis para irem até

9 Tradução nossa do francês.

10 Tradução nossa do francês.

11 Grafia e sintaxe actualizadas.

12 Grafia e sintaxe actualizadas.

“ao cabo da ponte” (Correia 1992, 151)¹³ – que não tinha, portanto, escadaria que a ligasse aos navios – trocar cortesias com o Duque. Depois, entraram em nova embarcação, desta feita a ducal, que apresentava “só duas alcatifas, e não muito finas, // e na proa do batel puseram uma bandeira de tafetá carmesim, com uma cruz branca que a atravessava toda” (Correia 1992, 151-152)¹⁴, que os levou à nau *Santa Catarina* e à sala da Infanta.

Aí, marido e mulher viram-se pela primeira vez, trocaram cumprimentos e medidas, e Carlos III convenceu D. Beatriz a ir para terra, no que contradizia as ordens que D. Manuel dera aos seus representantes e, ao mesmo tempo, obedecia às *Instruções* que o pai lhe escrevera e lhe confiara no dia 17 de Março, nas quais reforçara os deveres da Infanta enquanto mulher casada (Carvalho 2009; Pinto 2018a).

D. Beatriz e a sua comitiva desembarcaram por volta das dez horas, já a coberto da noite escura. A Infanta deixou a nau no batel de Afonso de Albuquerque e chegou à ponte “à luz de muito numerosas tochas, saudada por frequentes tiros de artilharia, escoltada por um grande séquito de barões e de cavaleiros, sob os aplausos e a indizível alegria de toda a população” (Gioffredo 2007, 599)¹⁵. Seguiu imediatamente para Nice, onde dormiu nos aposentos da mãe e irmã do Duque, e casou-se no dia seguinte, na igreja do convento de São Domingos (Pinto 2018b, 188-193).

Correia dá-nos uma versão diferente dos acontecimentos. Não deixando de apontar que “as guarnições [dos saboianos] eram muito diferentes dos vestidos e muita riqueza que os portugueses levavam, e nestas, em cavalgaduras, entraram pela vila, sem mais ordem de recebimento que outro [?] do Duque” (Correia 1992, 152)¹⁶, esclarecia igualmente que as salvas de artilharia vinham da frota portuguesa, uma vez que o caminho entre a vila e a cidade era feito junto ao mar.

Água, pontes e infortúnio: criatividade e engenho na imagem de D. Manuel

Apesar dos equívocos e mal-entendidos relatados, a historiografia actual é consensual em considerar que as consequências negativas deste primeiro encontro entre as comitivas saboiana e portuguesa tiveram mais eco na apreciação dos que se sentiram directamente afectados e na retórica da cronística oficial do que na realidade da gestão da convivência pessoal e representacional da Infanta e do Duque (Barbero 2002, 236-256; Merlin 2012; Pinto 2018a; Pinto 2018b).

A ponte no porto de Villefranche-sur-Mer tinha constituído uma desilusão para o séquito de representantes de D. Manuel, mas alguma coisa dessa memória emulativa permanecera nas opções performativas no ducado de Sabóia.

Ao contrário do que acontecia em Lisboa, em que o rio servia como principal porta de entrada na cidade e, particularmente, para os membros das famílias reais e dignitários

13 Grafia actualizada.

14 Grafia e sintaxe actualizadas.

15 Tradução nossa do francês.

16 Grafia e sintaxe actualizadas.

estrangeiros que a visitavam, a circulação das gentes em Sabóia era sobretudo terrestre, ligando-as ao reino de França, aos ducados italianos e aos cantões suíços.

O Mediterrâneo era assim, por um lado, a porta para o comércio e a circulação e, por outro, a frente descoberta e mal defendida que ameaçava a segurança do ducado, não poucas vezes alvo de cercos e ataques de potências inimigas.

Ainda assim, alguns anos mais tarde, em 1538, cerca de três meses depois da morte de D. Beatriz em Nice, a cidade estava de novo em alvoroço, face à iminente chegada do Papa, de Carlos V e de Francisco I, que vinham negociar os termos da paz definitiva entre o Imperador e o Rei de França. Enquanto decorriam as difíceis negociações entre as comitivas, a complexa escolha do lugar onde estanciariam os diferentes séquitos e a definição do sítio onde decorreriam as conversações, Villefranche-sur-Mer assistia quotidianamente à chegada e à partida de navios.

Em Nice, encontravam-se já Francisco I, o Papa Paulo III, e Carlos V, que a irmã, e Rainha de França, quis ir visitar. Antes de regressar à sua corte, passou por Villefranche, “onde tínhamos mandado fazer pontes, com cinquenta passos de comprimento, de maneira a que as galeras da Rainha pudessem mais facilmente aproximar-se do porto”. Como Leonor de Áustria se aproximasse, “o imperador foi até ao fim da ponte, seguido pelo Duque, vários príncipes e grandes senhores, e recebeu a rainha. Mas, ao mesmo tempo, a ponte rompeu-se, e o imperador, ela [a rainha], e o Duque, caíram ao mar” (Guichenon 1660, 648; Barker 2002, s.p.)¹⁷.

De acordo com o cronista e genealogista saboiano, o acidente prestara-se ao riso, já que todos haviam sido imediatamente socorridos. Na realidade, é provável que as reacções tenham sido algo diferentes, uma vez que este infeliz episódio terá tido consequências. Desde logo, o desconforto provocado pela situação e a alteração dos planos das diferentes comitivas. Igualmente, não é razoável que o riso tenha substituído os gritos de medo dos que caíram à água e eram puxados para o fundo pelas pesadas vestes ou o pânico dos que em terra assistiam ao sucedido.

O episódio da ponte mandada fazer por Carlos III em 1538 realça o papel da Infanta na construção da imagem do ducado de Sabóia. Os estudos mais recentes sobre D. Beatriz revelam uma personalidade resiliente e uma presença activa e interventiva na corte saboiana, para a qual contribui, também, a autoria de programas comemorativos e decorativos, como os que ficaram narrados em crónicas aquando das festas de baptizado dos filhos Adriano-João-Amadeu e Emanuel Felisberto (Pinto [s.d.a]; Pinto [s.d.b]; Pinto 2018a). Em reavaliação está, por isso, o verdadeiro impacto dos dezassete anos de ducado de D. Beatriz e a sua contribuição para a construção da imagem cortesã da dinastia saboiana, mais próximas dos dispositivos e práticas das monarquias ibéricas, antecipando em algumas décadas o papel atribuído ao seu filho e neto.

17 Tradução nossa do francês.

Quero deixar expresso o meu agradecimento ao Dr. Pedro Pinto, pela sempre generosa partilha de documentação inédita, e à Dr.ª Filomena Borja de Melo, pela transcrição de alguns dos documentos.

Referências

Fontes

- Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, Administração, *Receita e Despesa*, L.º 4.
Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, *Livro de Serviços*, doc. 40: documento isentando a cidade de Lisboa de despesas pelo casamento da Infanta D. Beatriz, Lisboa, 1521, 24 de Abril.

Bibliografia

- ARAÚJO, Ana Cristina. 2001. “Cultos da realeza e cerimoniais de Estado no tempo de D. Manuel I”. In *D. Manuel e a Sua Época. III Congresso Histórico de Guimarães. Actas: Arte e Cultura*, 71-94. Guimarães: Câmara Municipal de Guimarães.
- BARBERO, Alessandro, e Thalia Brero. 2008. “Genre et nationalité à la cour de Béatrice de Portugal, duchesse de Savoie (1521-1538)”. In *Donne di potere nel Rinascimento*, edição de Letizia Arcangeli e Susanna Peyronel, 333-360. Milano: Viella.
- BARBERO, Alessandro. 2002. *Il ducato di Savoia: amministrazione e corte di uno Stato franco-italiano*. Roma/Bari: Laterza.
- BARKER, Richard. 2002. “Showing the flag in 1521: wafting Beatriz to Savoy”. <http://home.clara.net/rabarker/Showing-the-flag-web.htm>. Consultado em 25 Agosto 2016.
- BUESCU, Ana Isabel. 2012. “A infanta Beatriz de Portugal e o seu casamento na Casa de Sabóia (1504-1521)”. In *Portugal e o Piemonte: a Casa Real portuguesa e os Sabóia. Nove séculos de relações dinásticas e destinos políticos (XII-XX)*, coordenação de Maria Antónia Lopes e Blythe Alice Raviola, 51-99. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- CARVALHO, José Adriano de Freitas (compilação, leitura e notas). 2009. *Pais e Nobres. Cartas de Instrução para Educação de Jovens Nobres. Séculos XVI-XVIII*, vol. 1: 261-265. Porto: Centro Inter-Universitário de História da Espiritualidade.
- CORREIA, Gaspar. 1992. *Crónicas de D. Manuel e de D. João III (até 1533)*. João Pereira da Costa (leitura, introdução, notas e índice). Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa.
- GIOFFREDO, Pierre. 2007. *Histoire des Alpes maritimes : une histoire de Nice et des Alpes du sud des origines au 17e siècle*. Nice: Nice Musées.
- GÓIS, Damião de. 1926. *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*. Edição, notas, prefácio e direcção de J. M Teixeira de Carvalho e David Lopes, vol. 4. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- GRAFF, Philippe. 2000. *L'Exception urbaine. Nice : de la Renaissance au Consiglio d'Ornato*. Marseille: Éditions Parenthèses.
- GUICHENON, Samuel. 1660. *Histoire Genealogique de la Royale Maison de Savoye [...]*. A Lyon: Chez Guillaume Barbier, Imprimeur ordinaire du Roy et de S.A.R. de Savoye.

- MERLIN, Pierpaolo. 2012. “Beatriz de Portugal e o governo do ducado de Sabóia (1521-1538)”. In *Portugal e o Piemonte: a Casa Real portuguesa e os Sabóia. Nove séculos de relações dinásticas e destinos políticos (XII-XX)*, coordenação de Maria Antónia Lopes e Blythe Alice Raviola, 101-132. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- MOREIRA, Rafael. 1991. *A Arquitectura do Renascimento no Sul de Portugal. A Encomenda Régia entre o Moderno e o Romano*. Tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Vol. 1.
- PINTO, Carla Alferes. [s.d.a]. “The Dais and the Artistic Objects in the Proxy Marriage of Infanta Beatrice of Portugal, Duchess of Savoy: Textiles, Ceremony, and Dissimilarity”. *Sixteenth Century Journal* (no prelo).
- PINTO, Carla Alferes. [s.d.b]. “The Duchess’ alterity and the decorative programs of the christenings of Jonh-Adrian-Amadeus and Emmanuel Philibert of Savoy”. In *The Power of the Savoy: Regality and sovereignty in a composite monarchy*, edição de Matthew Vester e Andrea Merlotti. Firenze: Olschki (submetido em Novembro 2019).
- PINTO, Carla Alferes. 2018a. “Educación, objetos artísticos y poder. La Infanta Beatriz de Portugal (1504-1538) en la corte de Saboya”. In *Autoridad, poder e influencia: Mujeres que hacen Historia*, edição de Henar Gallego Franco e María del Carmen García Herrero, vol. 2 (CD): 293-310. Barcelona: Icaria editorial.
- PINTO, Carla Alferes. 2018b. “Objectos artísticos, aparato e cor carmesim na memória esquecida do casamento da Infanta D. Beatriz (1521)”. In *Casamentos da Família Real Portuguesa. Êxitos e fracassos*, coordenação de Ana Maria S. A. Rodrigues, Manuela Santos Silva e Ana Leal de Faria, vol. IV: 169-193. Lisboa: Círculo de Leitores.
- RESENDE, Garcia de. 1752. “Hida da Infanta Dona Beatriz pera Saboya”. In *Chronica dos valerosos, e insignes feytos del rey Dom Ioam II [...]*, 97v.-102. Lisboa: Na Officina de Manoel da Sylva.
- SENOS, Nuno, e Edite Martins Alberto. 2015. “Os espaços do poder em Lisboa nos séculos XV e XVI”. In *Lisboa 1415 Ceuta: historia de dos ciudades / história de duas cidades*, coordenação de André Teixeira, Fernando Villada Paredes e Rodrigo Banha da Silva, 69-75. Ceuta/Lisboa: Ciudad Autonoma de Ceuta – Censejería de Educación y Cultura/Câmara Municipal de Lisboa – Direção Municipal de Cultura, Departamento de Património Cultural.
- SENOS, Nuno. 2002. *O Paço da Ribeira: 1501-1581*. Lisboa: Editorial Notícias.

FABRIZIO FILIOLI URANIO*

Quién tiene esclavo tiene oro: prezzo e valore degli schiavi a Napoli alla fine del XVI secolo

Introduzione: acquisto, vendita e valore di uno schiavo

In questo articolo si indagherà il prezzo e il valore degli schiavi in una Napoli che contava circa 200 mila abitanti alla fine del XVI secolo e il 10% di popolazione schiavile. Particolare attenzione verrà data all'*asiento* delle galere napoletane del 1585, in cui si può leggere come il prezzo degli schiavi e dei *cautivos* di bordo non sempre coincidesse con il loro valore, ma che anzi il valore di un uomo era dettato spesso volte da logiche lontane da quelle di mercato dell'incontro tra domanda e offerta (Filioli Uranio e Sabatini 2017, 677-694). Chi erano gli schiavi? Come veniva determinato il loro prezzo? Quale era il rapporto tra prezzo e identità di una persona? Qual era il loro valore d'uso e quale il loro valore di scambio? Mentre il valore d'uso caratterizzava lo schiavo, ossia colui che era alle dipendenze del padrone per un periodo di tempo indeterminato, il secondo caratterizzava il *cautivo*, colui che aspettava di essere riscattato e che dunque viveva la propria prigionia per un periodo di tempo più o meno breve. La grande importanza degli schiavi viene riassunta in maniera molto efficace da Nicolas Arnoul, intendente delle galere di Francia a Marsiglia, che nella seconda metà del '600 scriveva a Colbert: "*La galère est un char de triomphe que peu de chose pare [...]. Il n'y a rien qui sente tant son souverain que ces bâtiments la poupe un peu relevée, et sous vos pieds 300 esclaves enchaînés. Les empe-reurs romains ne triomphaient pas avec tant*" (Zysberg 1981, 790).

Gli schiavi, in ogni caso, non rappresentavano soltanto un'estensione marittima del potere che i sovrani ostentavano in età moderna, ma anche di un vero capitale umano sottoposto a contrattazione economica. Gli schiavi possedevano due proprietà

* LabEx COMOD, Université Jean Moulin Lyon 3, França.
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-5428-8650>. E-mail: fabriziofilioli@hotmail.it.

indissociabili. La prima era di ordine economico e cioè che questi uomini portavano con sé una quantità di forza lavoro che rappresentava, secondo la loro età, la totalità o una parte del costo della loro produzione; la seconda era sociale e cioè che gli schiavi s'iscrivevano come stranieri nella società schiavista che li accoglieva. La loro modalità di sfruttamento era strettamente legata a questa doppia genesi e gli schiavi erano tali proprio nella misura in cui questa doppia condizione si riproduceva (Meillassoux 1986, 99). Attraverso la cattura, gli schiavi venivano sradicati dalla loro società d'origine e desocializzati, e per mezzo del loro inserimento nella società d'accoglienza e del legame univoco che li legava al proprio padrone, venivano decivilizzati e depersonalizzati, ridotti quasi in una condizione di alienazione *ante-litteram*. Attraverso questo processo veniva definito il loro stato e per mezzo di queste stimmate indelebili gli schiavi, una volta nelle mani del padrone, erano costretti a compiere qualsiasi compito (Meillassoux 1986, 100). L'uomo libero veniva invece designato come *ingenuus*, cioè nato all'interno di una determinata società e quindi provvisto della pienezza dei suoi diritti; di conseguenza, colui che non era libero era necessariamente qualcuno che non apparteneva a quella società, ossia uno straniero senza diritti. Uno schiavo era qualcosa di più: uno straniero catturato o venduto come bottino di guerra (Benveniste 1969, 360).

Riprendendo il titolo del nostro contributo, secondo il quale *quién tiene esclavo tiene oro*, è bene richiamare l'attenzione su cosa significhi "avere un valore". A questo punto è necessario fare un passo indietro verso l'antichità classica. In greco il verbo denominativo *alphánō* stava a significare "avere un prezzo, fare un profitto". Da questo verbo deriva l'aggettivo *timalphés* che letteralmente significa "che vale il suo prezzo". Ma questa idea di valore richiama il valore di cosa? Come veniva stimata? Il termine *alphánō* compare diverse volte in Omero ed è bene riportare alcuni esempi. Nel Libro XXI dell'Iliade, 106-110, Achille sta per uccidere uno dei figli di Priamo, Licaone, quando quest'ultimo lo supplica di aver salva la vita dicendogli:

*Del tuo pane quel dì che nel paterno
Poder tua preda mi facesti, e tratto
Lungi dal padre e dagli amici in Lenno,
Di cento buoi ti valsi il prezzo, ed ora
Tre volte tanti io ti varrò redento.*

Così, il senso di *alphánō*, cioè di "avere un valore", stava a indicare più precisamente quello di "procurare un prezzo, un certo beneficio" derivante dal prezzo che un uomo procurava dalla sua vendita a colui che aveva il diritto di possesso su di lui come bottino di guerra (Benveniste 1969, 130).

Ancora nel Libro XV dell'Odissea, 482-3:

*Ti rapì su le navi, e ai tetti addusse
Di questo Re, che ti comprò a gran prezzo?*

In questo caso c'è un legame tra *alphánō* e *ónos*, cioè prezzo di acquisto, termine quest'ultimo strettamente legato anche alla tratta di esseri umani. Ancora nel Libro XX dell'Odissea, 456-468 leggiamo:

Ma i Proci, riguardandosi a vicenda,
 E beffe d'ambo i forestier facendo,
 Provocavan Telemaco. Non havvi,
 Talun dicea, chi ad ospiti stia peggio,
 Telemaco, di te. L'uno è un mendico
 Errante, omai di fame, e sete morto,
 Senza prodezza, senza industria, peso
 Disutil della terra; e l'altro un pazzo,
 Che, per far del profeta, in piè si leva.
 Vuoi tu questo seguir, ch'io ti propongo,
 Sano partito? Ambo gittiamli in nave,
 E li mandiam della Sicilia ai lidi.
 Più gioveranno a te, se tu li vendi.

Gli ultimi tre versi sono in qualche modo paradigmatici. La nozione di valore trova la sua origine nel valore personale e nella condizione fisica degli uomini che erano suscettibili di esser messi in vendita. In effetti, nel mondo omerico, il termine *alphánō* veniva utilizzato unicamente per indicare il profitto derivante della vendita di un prigioniero di guerra. Il greco *alph-* si può rintracciare anche in un termine conosciuto nel vocabolario religioso indiano: si tratta del participio *arhat* "uomo particolarmente meritevole, che ha acquisito dei meriti", definizione questa che si trova soprattutto nel buddismo. L'aspetto più interessante è che *arh-* si applica solamente all'uomo e mai a un oggetto. A partire dal vedismo questa caratteristica propria della qualità umana indica che il "merito" corrisponde al "valore" personale di un essere umano. Possiamo quindi collegare, grazie al greco, la nozione di "merito" personale a quella di "valore" commerciale, quest'ultimo associato ai verbi "acquistare" e "vendere". Dunque, il diritto sul catturato di colui che cattura, il trasferimento dei prigionieri, la vendita degli uomini all'incanto, erano tutte condizioni dalle quali sono derivate le nozioni di "acquisto", di "vendita" e di "valore" (Benveniste 1969, 130-131).

Valore d'uso e valore di scambio di un uomo-merce

Tornando a epoche più recenti la storiografia si è finora avvalsa – quando l'ha fatto – per lo più di un approccio di tipo econometrico e statistico al mercato della schiavitù mediterranea, facendo rientrare gli schiavi in una categoria di merce *standard*, senza mettere in luce tutti i livelli di contrattazione che conducevano alla definizione finale del prezzo di un uomo. Solo a partire dal 2008 Michel Fontenay (2008, 15-24) ha finalmente operato una distinzione tra il *valore d'uso* e il *valore di scambio* di uno schiavo, sulla quale hanno poi continuato a lavorare altri, ad iniziare da Wolfgang Kaiser (2008). Il valore d'uso sta a indicare il valore di un uomo in quanto schiavo, che vale tanto quanto la sua mansione;

quello di scambio, invece, richiama il valore di un uomo che può essere riscattato e liberato. Queste due diverse condizioni mettono in luce un altro aspetto del problema: mentre nel primo caso il valore di uno schiavo coincideva con il suo *valore d'uso*, nel secondo caso il *valore di scambio* rappresenta la chiave d'accesso per determinare il prezzo di un uomo. Nel momento in cui lo schiavo arrivava sul mercato, e diventava perciò una merce, veniva determinato il suo valore, variabile fondamentale – ma non unica – per addivenire al suo prezzo finale. Tra questi due momenti esisteva una fase di contrattazione in cui non erano solo il venditore e l'acquirente a cercare di venirsi incontro per portare a termine un affare, ma lo schiavo stesso. Lo schiavo, in quanto *merce attiva*, aveva sia modo di partecipare alla fase di contrattazione, sia poteva avere tutto l'interesse a essere comprato da un altro padrone o – meglio ancora – a venire riscattato. Insomma, lo schiavo non era poi soltanto quello “strumento dotato di voce” a cui faceva riferimento Aristotele (Stella 1996, 156). A giocare sul tavolo delle trattative erano perciò: il valore che il padrone attribuiva al suo schiavo, quanto la famiglia dello schiavo era disposta a spendere per riscattarlo e quanto lo schiavo pensava di valere affinché la trattativa andasse a buon termine. Uno schiavo bianco magrebino, ad esempio, aveva perciò due prezzi; il suo padrone aveva interesse a venderlo per il suo valore di scambio, più elevato di quello d'uso. Se poi la trattativa non andava in porto, si poteva sempre ripiegare sul valore d'uso e venderlo a quel prezzo (Vincent 2010, 74). Questi diversi aspetti inducono a far pensare che essere in possesso di uno o più schiavi, sia che si trattasse di schiavi al remo sia che si trattasse di schiavi domestici, significasse avere a disposizione una potenziale e notevole fonte di profitto derivante da una serie di fattori che conducevano all'*apreciamento* dell'uomo-merce. Bernard Vincent mostra in effetti come ad Almeria, all'indomani della rivolta delle Alpujarras, più volte la voglia di riscatto di un proprio caro mobilitava parenti, amici, correligionari che si manifestavano anche solo per il dovere di dare un'elemosina, dovere che rappresentava uno dei cinque pilastri dell'Islam. Così, delle vere e proprie catene si costituivano dal luogo di origine del prigioniero fino al luogo dove era tenuto prigioniero. Il padrone aveva quindi tutto l'interesse ad acquistare un *cautivo* ad un determinato prezzo, per poi rivenderlo, o meglio, per permettere che venisse riscattato, ad una cifra superiore affinché potesse beneficiarne il più possibile in termini economici. Si trattava, in altri termini, di un vero racket che veniva operato nei confronti dei *moriscos* (Vincent 1993, 198). In questo caso il potere di negoziazione del *dominus* era pressoché totale e il desiderio di tornare alla libertà costava davvero caro alla famiglia del congiunto tenuto in prigionia.

Il processo di negoziazione non era sempre così immediato come potrebbe apparire a prima vista. Lo schiavo aveva un valore intrinseco – una sorta di *metaprezzo* – legato a ciò che svolgeva per il suo padrone e questo si rifletteva in un certo senso sul suo prezzo di vendita. Ma una serie di altri elementi permetteva di comporre il mosaico che determinava la buona riuscita dell'affare, soprattutto se non si trattava di una vendita, quanto del pagamento di un riscatto. In quest'ultimo caso, infatti, il processo di negoziazione

tra le parti vedeva il tendenziale e robusto *apreciamento* dell'uomo-merce. Il suo valore di scambio era in ogni caso superiore al suo valore d'uso, in quanto entravano in gioco variabili psicologiche e sociologiche – la voglia di tornare a casa, la famiglia che intendeva ad ogni costo riscattare il suo caro ecc. – che facevano aumentare il prezzo del riscatto. Il punto di incontro tra domanda e offerta si discostava perciò dal piano delle tradizionali leggi di mercato, per andare a intrecciarsi con dinamiche maggiormente complesse che rendono queste contrattazioni di particolare interesse storico. La loro stessa natura sfuggente richiama dinamiche che ci dicono qualcosa di molto più interessante rispetto ai meri dati numerici.

Questo contributo si inserisce così principalmente nei principali *mainstream* storiografici e di scienze sociali. Vogliamo interrogarci su cosa/quale fosse il concetto di identità personale in antico regime e come esso venisse stabilito. La storiografia ha ormai chiarito che si trattava di situazioni molto variabili e non permanenti, e che il concetto stesso di identità era soggetto a continua negoziazione (Aymard 1973, 49-63; Rostagno 1983; García-Arenal 2001; Molho 2002, 29-44; Scaraffia 2002; García-Arenal, Wieggers 2003; Colley 2002; Moatti 2004; Siegert 2006; Kaiser 2007, 369-386; Formica 2008, 5-51; Trivellato 2009; Cerutti 2012). La storiografia ha ragionato però quasi esclusivamente sull'aspetto religioso (Allievi 1999, 283-300; Barrio Gozalo 2008, 129-162) e inquisitoriale (García-Arenal 1978; Prospero 1996; Messana 2001, 97-112; Messana 2007, 743-772), lavorando in particolare sui cambiamenti connessi alle conversioni, un argomento molto dibattuto anche per quanto riguarda la biografia di schiavi e *cautivos* (Martín Casares 2000; Fiume 2009; Guillén e Trabelsi 2012). Lavorare sull'“identità” degli schiavi in un senso più complessivo, come intendiamo fare in questo contributo, permette di leggere la questione da un punto di vista in realtà molto diverso. Vogliamo infatti concentrarci sul peso che poteva avere la contrattazione economica – e dunque il prezzo – nella definizione dell'identità personale. Si trattava di un'“identità negoziata” nel vero senso dell'espressione, di cui occorre ricostruire le modalità. Vogliamo perciò approfondire la questione, analizzando un vero e proprio mercato delle identità personali, quello dei forzati.

Un altro aspetto interessante è che ciò che rendeva schiavi nel momento della cattura non era la fede, ma l'appartenenza in guerra ad uno schieramento o all'altro, tanto che incontriamo spesso padroni e schiavi della stessa fede religiosa. Seguiva a ciò una fase di contrattazione del prezzo di un uomo, del suo valore, un processo non solo economico, ma anche sociale e giuridico che questa proposta intende ricostruire. Il principale punto di riferimento per un'analisi del genere sono le recenti ricerche di microsociologia dei prezzi, che hanno mostrato come i prezzi servano a misurare più i rapporti sociali (Bourdieu 2000), che i valori intrinseci delle cose. In tal senso contengono informazioni importanti sia sulle cose, quanto e soprattutto sulle persone (Boltanski e Esquerre 2016, 41-58). L'idea è che il valore economico di un uomo è ciò che ne definisce in parte l'identità sociale. Quanto vale un uomo? In che misura *social estimation* e valore economico coincidono e si influenzano a vicenda? Si tratta di questioni assai attuali, e che

tale contributo può aiutare a ripensare in un'ottica differente. La storiografia ha iniziato a riflettervi in ambiti molto diversi da quello della schiavitù; in particolare, recenti lavori hanno analizzato quali fossero i processi di *social estimation* nell'Europa della prima età moderna, connettendoli esplicitamente al valore economico che le persone pensavano di avere (Shepard 2015).

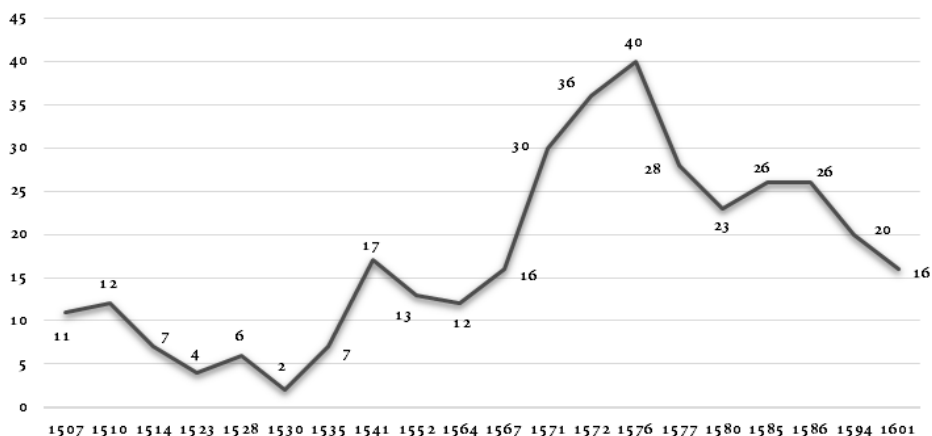
Il mercato degli schiavi a Napoli alla fine del XVI secolo

Alla fine del XVI secolo Napoli era la città della penisola italiana che aveva il maggior numero di abitanti musulmani. La presenza islamica era costituita prevalentemente da schiavi, che venivano sbarcati sul molo partenopeo in seguito alle operazioni militari e alla *corsa* delle flotte cristiane. I bottini umani pervenivano così alle élites attraverso le compravendite che si effettuavano nel mercato cittadino (Varriale 2013, 92; Bono 1999, 27). Inoltre, quando gli schiavi, musulmani e non, appartenevano alle istituzioni regie, risiedevano in luoghi particolari della città: il Regio Arsenale e il Castel Nuovo. La massiccia presenza musulmana rifletteva la contiguità tra l'Europa mediterranea e l'Islam. In effetti, la Monarchia cattolica, a causa delle continue incursioni ottomane e barbaresche, si preoccupò di proteggere maggiormente le coste del Mezzogiorno d'Italia. Il sistema difensivo napoletano venne rinnovato dal viceré Don Pedro de Toledo (1532-1553). Nel 1532-1533 il Toledo ordinò che le *Università* maggiormente esposte alla minaccia di incursioni nemiche si assumessero il carico di rinnovare, facendosi carico delle spese, il proprio sistema difensivo. Questo provvedimento incontrò l'opposizione di quelle *Università* che non avevano sufficienti risorse, ma trovò favorevoli quei nobili che edificarono torri e fortificazioni in cambio di esenzioni fiscali (esenzioni che la *Regia Corte* concesse). Nel 1537 a Napoli venne ampliato e risistemato il sistema delle mura e delle torri e si intervenne anche sulle tre grandi fabbriche militari della città (Castelnuovo, Castel dell'Ovo e Santelmo). Oltre alle esigenze belliche era necessario garantire alla città la magnificenza degna di una capitale. In tal senso un'attenzione particolare venne data al porto, con un considerevole ampliamento degli arsenali e la creazione di nuovi accessi alle banchine. Bisogna sottolineare come la fondazione dello scalo napoletano fu un'iniziativa di Roberto d'Angiò. Nel 1334 il sovrano dispose la creazione di una *dar-sena* in prossimità del bastione. Nell'epoca angioina, però, l'area portuale di Napoli non era costruita su un'unica zona; infatti, la spiaggia vicino alla Basilica del Carmine era ancora impiegata come approdo per diverse attività commerciali. Il versante meridionale di Castel Nuovo divenne il solo porto della città. Quando Carlo VIII di Valois invase il regno, le autorità ordinarono la distruzione e l'incendio delle strutture intorno al castello in modo che non cadessero nelle mani dell'armata francese (Varriale 2013, 93).

All'arrivo di don Pedro de Toledo a Napoli il porto versava in pessime condizioni. Su ordine di Carlo V il viceré intervenne con fermezza nella riorganizzazione del territorio. L'obiettivo era riconvertire la capitale in uno scalo di prim'ordine della Corona nel Mediterraneo. La Chiesa di San Nicola al Molo venne abbattuta per rendere più agevoli

i movimenti delle mercanzie; la piazza antistante alla banchina fu ingrandita, mentre a lato di Castel Nuovo venne eretto un ospedale per i marinai (Boccadamo 1988, 309-40). Nella seconda metà del XVI secolo l'arsenale di Napoli appariva, tuttavia, inadeguato alle esigenze della Monarchia cattolica. Il viceré Granvelle impose la realizzazione di un nuovo cantiere navale, dove le maestranze avrebbero costruito le galere atte alla guerra contro il sultano (Varriale 2013, 93).

Nel corso di tutto il XVI secolo Napoli tese a rafforzare la sua flotta (fig. 1). Questa svolta navalista non era propria della città partenopea, ma coinvolse più o meno tutti gli stati della corona affacciati sul Mediterraneo. Tra il 1562 e il 1574 la flotta dei Regni iberici spagnoli passò da 7 a 37 unità; la squadra delle galere spagnole in Italia da 7 a 17; le galere di Sicilia da 10 a 22; la squadra napoletana da 8 a 54; le galere genovesi di Gian Andrea Doria si mantennero nel numero di 12 (Muto 2006, 162; Filioli Uranio e Sabatini 2013, 431-36). La crescita della flotta napoletana rappresentava lo specchio dell'offensiva contro i turchi.



1 Evoluzione della flotta napoletana nel XVI secolo.

Fonte: Muto 2006, 162.

Napoli, a bordo delle proprie galere, metteva al remo schiavi provenienti da tutto il bacino del Mediterraneo. All'indomani di Lepanto il numero di questi miserabili aumentò notevolmente: triplicò tra il 1568 e il 1575, quando ormai ai remi erano presenti tre schiavi ogni dieci forzati (Aymard 1973, 57).

		Galere	Schiavi	Forzati	Buonavoglia
Napoli	1568	16	210	3292	?
Napoli	1575	40	940	1929	?
Napoli	1585	26	657	3178	424

2 Ciurma a bordo delle galere napoletane

Fonte: Aymard 1973, 49-64; Vincent 2011, 837-45.

Dalla tabella sopra (fig. 2) si può notare come la percentuale degli schiavi andò sempre ad aumentare in rapporto ai forzati tra prima e dopo Lepanto, elemento che ci fa pensare ad un fiorente mercato schiavile musulmano negli anni successivi al 1571. Ma andiamo nel dettaglio: nel 1568 c'erano mediamente 13 schiavi su ogn'una delle 16 galere napoletane; nel 1575 erano 23 su ogn'una delle 40; infine, nel 1585 erano 25 su ogn'una delle 26 galere. Ciò sta ad indicare che, in termini di percentuale, tra il 1568 e il 1585 il numero di schiavi a bordo dei legni partenopei quasi raddoppiò (13 contro 25). Nel 1575 i 940 schiavi furono sottoposti a un *apreciamento* stabilito in base all'età e alla forma fisica: 100 ducati per gli adulti da 25 a 30 anni, che erano anche sani e di giusta taglia. L'avanzare dell'età ed eventuali amputazioni provocavano un importante deprezzamento: 60 o 70 ducati intorno ai 40 anni e, ad esempio, 40 ducati per Juan Perez de Melo, mulatto di Cordoba, di 56 anni, colpito da un'ernia e da una fistola alla vescica (Aymard 1973, 58). Sui 210 schiavi del 1568, 17 erano originari del mondo cristiano (9 rinnegati e 8 *moriscos*), 57 dell'Africa del nord, 26 dei Balcani, 4 neri del Bornou, e 106 "turchi" (di cui 39 dell'Anatolia, 14 di Istanbul, 12 d'Alessandria). Nel 1575 su 455 schiavi, 14 erano rinnegati, 30 *moriscos*, 17 mulatti della penisola iberica, tre neri, un etiope, 119 mori (18 d'Alessandria, 15 di Tunisi, 17 d'Algeri e 10 di Fez), e 271 turchi (di cui 46 di Istanbul e 150 originari dell'Anatolia) (Aymard 1973, 59).

Bernard Vincent nel suo articolo apparso nel 2011 si è occupato dell'*asiento* delle galere di Napoli del 1585 (Vincent 2011, 837-45). I documenti consultati da Vincent, e conservati a Simancas, rappresentano una fonte eccezionale per la quantità e per la qualità delle informazioni che forniscono. Il primo aspetto da tenere in conto è appunto il fatto che i 26 legni vennero conferiti in *asiento* a tredici privati, ognuno dei quali gestiva due galere. L'operazione di assegnazione delle imbarcazioni venne condotta da Don Juan de Cardona, capitano generale delle galere nel febbraio-aprile di quell'anno, e sotto lo stretto controllo del Duca di Osuna, don Pedro Giron, viceré di Napoli (Vincent 2011, 837). Nel *Libro 42 de la Secreteria de Estado*, conservato presso l'Archivo General de Simancas, è trascritto ciò che venne sottoposto al processo di valutazione e, aspetto

davvero interessante, è che tutto, dagli scafi, al cordame, alle munizioni venne rendicontato. Ma, ciò che bisogna sottolineare, è che anche gli uomini – schiavi, forzati, buonavoglia – vennero certosamente contati e valutati. I forzati rappresentavano il 74,6% dei rematori, gli schiavi il 15,4% e i buonavoglia solo il 10%.

Le informazioni contenute nel *Libro 42* sono così dettagliate che siamo in grado anche di stabilire la provenienza precisa dei 657 schiavi:

Istanbul	52
Asia Minore	214
Mar Nero	18
Europa Ottomana (isole comprese)	68
Egitto e Siria	46
Maghreb	121
Italia	9
Spagna	42
Portogallo	5
Germania	1
Bornou (Africa centrale)	9
São Tomé	2
Indie portoghesi	7
Indeterminato	63
Totale	657

3 Origine geografica degli schiavi delle galere napoletane del 1585.

Fonte: Vincent 2011, 840.

Dalla tabella sopra (fig. 3) notiamo come la ripartizione geografica degli schiavi appare avere una certa continuità rispetto alla situazione dei legni napoletani negli anni '70 del XVI secolo. Forse un dato che appare particolarmente significativo è l'alto

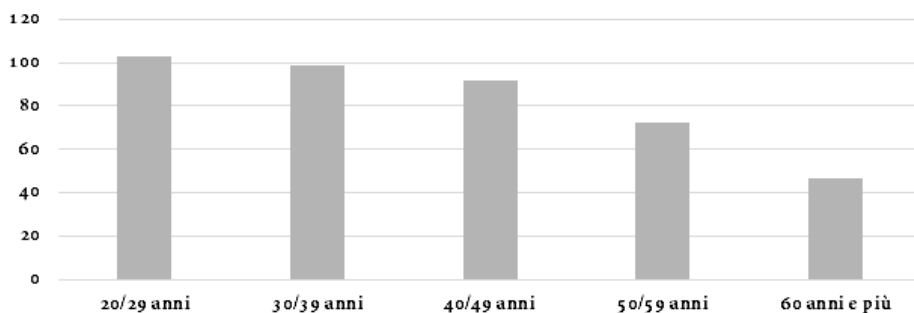
numero di ottomani, sessantotto, impiegati ai remi. Vincent si interroga se ciò fosse dovuto all'onda lunga delle catture portate avanti durante la battaglia di Lepanto ed egli stesso sottolinea come, in questo caso, avrebbero resistito ben oltre i cinque anni di vita media degli uomini costretti al remo. Ci potrebbe tuttavia essere un'altra spiegazione. A Napoli, in quegli anni, la popolazione musulmana, e dunque per buona parte proveniente dall'impero ottomano, era pari a circa il 10% della popolazione cittadina. Si parla dunque di circa 15.000 schiavi infedeli presenti in città e ciò ci porta a pensare che non sia così strano che a bordo di quelle galere nel 1585 il 10% dei 657 schiavi provenisse proprio dall'Europa Ottomana. Per lo stesso motivo e anche per la contiguità geografica, non suscita particolare sorpresa trovare 121 schiavi maghrebini, in un momento in cui, tra l'altro, il mercato degli schiavi era particolarmente vivace.

Ciò che si può cercare di verificare è l'esistenza di correlazione tra età degli schiavi e il loro prezzo:

20/29 anni	30/39 anni	40/49 anni	50/59 anni	+ 60 anni
103,1 ducati	98,7 ducati	91,8 ducati	72,2 ducati	46,8 ducati

4 Età media dei 657 schiavi in rapporto alla loro età.

Fonte: Vincent 2011, 843.



5 Valore medio – in ducati – degli schiavi in relazione all'età.

Fonte: elaborazione dell'autore.

L'età, come appare dalla tabella (fig. 4) e dal grafico (fig. 5), era una variabile fondamentale per determinare il prezzo di uomo che, più era giovane, più valeva. La curva dei prezzi scendeva continuamente in relazione all'età, ma in maniera particolarmente rilevante a partire dai 50 anni. Il remo era un compito faticoso e la capacità degli uomini di sostenere il ritmo di voga era direttamente proporzionale alla loro giovane età e alla loro prestanta fisica. Gli estremi, massimo e minimo dei valori, sono rappresentati da uno schiavo di 22 anni valutato 125 ducati e in uno di 60 anni valutato 15 ducati (Vincent 2011, 843).

Un ulteriore aspetto da mettere in luce è che per 23 di questi 657 schiavi è presente il prezzo del loro riscatto, come nel seguente caso:

Odoverdi Turco del Mar Negro hijo de Ali, justa statura, calvo con una herida en la muñeca del brazo yzquierdo, y arcabuzado en el muslo yzquierdo, y en el muslo. Años 44 fue tassado por el dicho Alcate en ochenta ducados, y por el dicho Pappacoda no se tasso por ser inhabil, y por el dicho Don Ju. De Cardona fue resuelto que se pusiese en sessenta ducados por ser de servicio (Archivo General de Simancas, *Libro 42 de la Secreteria de Estado*, f. 43r.)

Lo schiavo Odoverdi aveva un valore d'uso di 80 ducati secondo Alcate, mentre per Pappacoda il suo valore d'uso era pari a zero, viste le numerose ferite che riportava. Alla fine, il Cardona risolve in 60 ducati, un valore comunque molto basso, vista anche l'età dello schiavo. Ciò che desta però maggiore interesse è che Odoverdi *es de rescate* per 300 ducati (AGS, *Libro 42 de la Secreteria de Estado*, f. 43r.), un prezzo cinque volte superiore al suo valore d'uso. Il valore di scambio di questo schiavo era dunque notevolmente più alto rispetto al valore della sua forza lavoro.

È proprio in questi casi che interviene una psicologia e una sociologia dei prezzi difficilmente afferrabile. Da cosa era determinato il prezzo finale del riscatto? Oltre che dalle contrattazioni e dalle disponibilità economiche della famiglia, cos'altro interveniva? Sarebbe necessario indagare a fondo le biografie e le identità dei singoli schiavi, per ricostruire le tappe della loro vita e per capire, in fondo, cos'era un uomo in età moderna (Mathiex 1954, 157-64). Infatti, mentre il valore d'uso era determinato in buona sostanza dall'età, il valore di scambio, ossia il prezzo del riscatto risultava non essere toccato da quanti anni avesse lo schiavo. Si può confrontare Odoverdi, che aveva 44 anni, e che venne valutato 60 ducati e riscattato per 300, con Ali de Argel, che aveva 63 anni e che venne valutato e riscattato per la stessa quantità di denaro di Odoverdi (AGS, *Libro 42 de la Secreteria de Estado*, f. 370v.).

Dei 23 uomini riscattati, 16 erano Turchi originari dell'Anatolia e uno era algerino. Avevano un'età compresa tra i 33 e i 60 anni. Il valore di scambio di questi schiavi era sempre largamente maggiore al loro valore d'uso: almeno il doppio (200 ducati contro 100), poteva arrivare a otto volte di più (600 ducati contro 70) e mediamente era il triplo. Ciò mette in luce come esistessero delle dinamiche particolari, che a prima vista possono sfuggire, nella determinazione del prezzo del riscatto. Nel caso delle galere napoletane

del 1585 è molto probabile che a contrattare fossero Juan de Cardona, ossia colui che decideva il valore d'uso finale degli schiavi, e la famiglia dell'uomo che doveva essere riscattato. Bisognerebbe indagare maggiormente anche il ruolo che l'uomo-merce aveva all'interno di questa dinamica, qual era il suo potere di contrattazione. Inoltre, perché proprio quei 23 schiavi? Non tutti erano inabili al remo, tutt'altro. Qual era il criterio di scelta affinché uno schiavo potesse intravedere il miraggio del ritorno alla libertà? Si può ipotizzare che le trattative venissero intavolate attraverso una serie di informazioni che triangolavano tra Cardona, lo schiavo e la sua famiglia. Si trattava probabilmente di un rapporto di fiducia. Solo nel momento in cui l'asentista aveva garanzia dell'effettiva disponibilità economica della famiglia dello schiavo intavolava le trattative affinché quel determinato uomo-merce riacquistasse la libertà. Probabilmente la sua esperienza, frutto anche della conoscenza di come funzionasse il mercato degli schiavi e dei riscatti a Napoli – e non solo – gli forniva la capacità per capire quanto effettivamente potesse introitare affrancando uno specifico schiavo.

Conclusioni

Indagare sugli schiavi e sui *cautivos* significa riflettere sulle identità e sul mercato delle identità – anche in un'ottica attuale –, sul valore degli uomini, sulla contrattazione privata dei prezzi, su come esistessero spazi interstiziali tra mondo cristiano e mondo musulmano tali che la *Redemption Economy* era uno dei modi attraverso i quali le due sponde rimanevano in contatto e finanziavano le rispettive economie. L'ombrello statale se da una parte permetteva e incentivava questi scambi, dall'altra non era in grado di assolvere a una funzione regolatrice del mercato. Come si è osservato, il valore d'uso e il valore di scambio degli uomini venivano determinati in una maniera particolare: non solo attraverso l'incontro della domanda e dell'offerta, non solo attraverso delle norme statali e, non per forza, attraverso un sistema di informazioni che solo a volte era abbastanza efficiente affinché si addivenisse al prezzo finale dello schiavo o del *cautivo*. Per lo più era la contrattazione tra diversi attori, in maniera privata, secondo norme a volte sfuggenti – quali ad esempio il potere di contrattazione della famiglia del prigioniero da riscattare e il potere di contrattazione del prigioniero stesso – che andava a costruire il mercato mediterraneo degli schiavi. Ciò non esclude la presenza di rapporti di forza, che anzi potevano far aumentare il prezzo di riscatto degli schiavi, sia cristiani che musulmani. Se i cattolici potevano contare sulla presenza di ordini religiosi – trinitari e mercedari *in primis* – che avevano come missione principale quella di redimere i *cautivos* caduti nelle mani degli infedeli, i musulmani al limite potevano far leva sul sistema delle elemosine affinché anche i loro cari caduti in cattività potessero essere riscattati. I due sistemi di riscatto erano molto diversi e la presenza degli ordini religiosi nel Maghreb rappresentava un enorme vantaggio per l'Europa cattolica. Al contrario, i musulmani non disponevano di un ponte stabile nel vecchio continente. In tal senso era molto più probabile che un cattolico caduto in cattività venisse riscattato, che non un musulmano.

In ogni caso il possesso di uomini-merce permetteva ai padroni di dirigere le trattative, cercando di addivenire al più alto prezzo di vendita possibile. Il commercio degli schiavi rappresentava dunque una delle voci principali dell'economia mediterranea e funzionava come una sorta di volano che attivava una serie di meccanismi – privati, giuridici e statali – che interagivano affinché la macchina bellica delle galere cristiane riuscisse ad essere ben oleata dalla presenza degli schiavi. L'idea che *quién tiene moro tiene oro* riflette in qualche misura quel profondo solco che divideva valore d'uso e valore di scambio e in cui i padroni degli uomini avevano un margine importante di manovra per addivenire al maggior profitto possibile non solo dalla vendita della merce, ma anche dal precedente sfruttamento dello schiavo. In effetti più uno schiavo dimostrava di avere competenze multiple – oltre che ad essere giovane e in buona salute – e più il suo valore d'uso aumentava, il che poteva riflettersi anche sul valore di scambio.

Inoltre, come già ricordato, se alcuni parametri potevano influenzare in maniera evidente il valore dell'uomo-merce, come ad esempio l'età apparente, altri erano senz'altro più scivolosi. L'identità era appunto uno di questi e determinare la storia di uno schiavo, la sua vera fede, se l'avesse rinnegata, oltre a non essere semplice, poneva probabilmente i privati di fronte alla necessità di rimandare a dati maggiormente oggettivi, come accadeva a Valencia dove poteva essere sufficiente che una persona, benché si definisse cristiana, potesse essere introdotta nel Regno come schiava perché ritenuta *morisca* e quindi musulmana per il suo colore della pelle. In quest'ottica le identità erano sempre cangianti e soggette ad essere continuamente rinnovate e rinegoziate. L'affermazione *quién tiene moro tiene oro* se è così spesso ripetuta è perché dalla riconquista di Lucena e di Granada che il termine “moro” viene esplicitamente utilizzato come sinonimo di schiavo e dunque, come naturale conseguenza, *quién tiene esclavo tiene oro* (Orsoni-Avila 1997, 8). Quest'ultima è un'espressione che rimanda a una forma di potere stratificata a tutti i livelli: politico perché gli schiavi permettevano il funzionamento della macchina bellica della Monarchia cattolica; economico perché erano una merce e di conseguenza venivano comprati, venduti, valorizzati secondo una serie di informazioni e di necessità; sociale perché, come abbiamo visto, erano degli esclusi e, perciò, erano alla completa mercé del loro *dominus* – che fosse il capitano di una galera o un mercante o un artigiano poco importava – che aveva il completo controllo sulle loro esistenze.

Bibliografia

- ALLIEVI, Stefano. 1999. “Pour une sociologie des conversions: lorsque des Européens deviennent musulmans”. *Social Compass* 46 (3): 283-300.
- AYMARD, Maurice. 1973. “Chourmes et galères dans la Méditerranée du XVI^e siècle”. In *Histoire économique du monde méditerranéen. 1450-1650. Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, 49-63. Toulouse: Privat.

- BARRIO GOZALO, Maximiliano, 2008. "Conversione o semplice cambio di religione degli schiavi musulmani e cristiani nel XVIII secolo". *Incontri mediterranei* XVII (1-2): 129-162.
- BENVENISTE, Émile. 1969. *Le Vocabulaire des institutions indo-européennes. Vol 1: économie, parenté, société*. Paris: Les éditions de minuit.
- BOCCADAMO, Giuliana. 1988. "La malattia della vita: l'antico Ospedale napoletano di San Nicola al Molo per i marinai". *Campania sacra* 19: 309-340.
- BOLTANSKI, Luc, e Arnaud Esquerre. 2016. "L'énigmatique réalité des prix". *Sociologie* 7 (1): 41-58.
- BONO, Salvatore. 1999. *Schiavi musulmani nell'Italia moderna. Galeotti, vu' cumpra', domestici*. Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane.
- BOURDIEU, Pierre. 2000. *Les Structures sociales de l'économie*, Paris: Seuil.
- CERUTTI, Simona. 2012. *Étrangers. Étude d'une condition d'incertitude dans une société d'Ancien Régime*. Paris: Bayard.
- COLLEY, Linda. 2002. *Captives. Britain, Empire and the World, 1600-1850*. London: Anchor.
- FILIOLI URANIO, Fabrizio, e Gaetano Sabatini. 2013. "Análisis de algunos capítulos del presupuesto del Reino de Nápoles en materia de marina en el siglo XVII". In *El alimento del Estado y la salud de la Res Publica: orígenes, estructura y desarrollo del gasto público en Europa*, a cura di Ángel Galán Sánchez e Juan Manuel Carretero Zamora, 431-455. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales.
- FILIOLI URANIO, Fabrizio e Gaetano Sabatini. 2017. "Identità, valore, prezzo: nuove proposte di analisi e comparazione sul mercato degli schiavi a Napoli in età moderna". *Mediterranea Ricerche Storiche* 41: 677-694.
- FIUME, Giovanna. 2009. *Schiavitù mediterranee. Corsari, rinnegati e santi di età moderna*. Milano: Mondadori.
- FONTENAY, Michel. 2008. "Esclaves et/ou captifs: Préciser les concepts". In *Le Commerce des captifs: les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en méditerranée, XV^e-XVIII^e siècle*, a cura di Wolfgang Kaiser, 15-24. Rome: École Française de Rome.
- FORMICA, Marina. 2008. "Giochi di specchi. Dinamiche identitarie e rappresentazioni del turco nella cultura italiana del Cinquecento". *Rivista Storica Italiana* CXX (1): 5-51.
- GARCÍA-ARENAL, Mercedes. 1978. *Inquisición y moriscos: Los procesos del tribunal de Cuenca*. Madrid: Siglo XXI de España Editores.
- GARCÍA-ARENAL, Mercedes. 2001. *Conversions islamiques. Identités religieuses en Islam Méditerranéen*. Paris: Maisonneuve et Larose.
- GARCÍA-ARENAL, Mercedes, e Gerard Wiegers. 2003. *A Man of Three Worlds. Samuel Pallache, a Moroccan Jew in Catholic and Protestant Europe*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- GUILLÉN, Fabienne P. e Salah Trabelsi, eds. 2012. *Les esclavages en Méditerranée. Espaces et dynamiques économiques*. Madrid: Casa de Velázquez.
- KAISER, Wolfgang. 2007. "Vérifier les histories, localiser les personnes. L'identification comme processus de communication en Méditerranée (XVI^e-XVII^e siècles)". In *Gens de passage en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne. Procédures de contrôle et d'identification*, a cura di Claudia Moatti e Wolfgang Kaiser, 369-386. Paris: Maisonneuve et Larose.

- KAISER, Wolfgang, ed. 2008. *Le Commerce des captifs: les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en méditerranée, XV^e-XVIII^e siècle*. Rome: École Française de Rome.
- MARTÍN CASARES, Aurelia. 2000. *La esclavitud en Granada del siglo XVI: género, raza y religión*. Granada: Editorial Universidd de Granada.
- MATHIEUX, Jean. 1954. "Trafic et prix de l'homme en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles". *Annales. Economies, Sociétés, Civilisations* 9 (2): 157-164.
- MEILLASSOUX, Claude. 1986. *Anthropologie de l'esclavage. Le ventre de fer et d'argent*. Paris: Puf.
- MESSANA, Maria Sofia. 2001. "Rinnegati e convertiti nelle fonti dell'Inquisizione spagnola in Sicilia". *Nuove Effemeridi. Rassegna trimestrale di cultura* XIV 54: 97-112.
- MESSANA, Maria Sofia. 2007. "La 'resistenza' musulmana e i 'martiri' dell'Islam: moriscos, schiavi e cristiani rinnegati di fronte all'Inquisizione spagnola di Sicilia". *Quaderni storici* XLII 126: 743-772.
- MOATTI, Claudia, ed. 2004. *La Mobilité des personnes en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne: Procédures de contrôle et documents d'identification*. Rome: École française de Rome.
- MOLHO, Anthony. 2002. "Comunità e identità nel mondo mediterraneo". In *Conflitti, migrazioni e diritti dell'uomo. Il Mezzogiorno laboratorio di un'identità mediterranea*, a cura di Maurice Aymard and Fabrizio Barca, 29-44. Catanzaro: Rubbettino Editore.
- MUTO, Giovanni. 2006. "Strategie e strutture del controllo militare del territorio del Regno di Napoli nel Cinquecento". In *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, a cura di Enrique García Hernán and Davide Maffi, vol. I, 153-170. Madrid: Ediciones del Laberinto.
- ORSONI-AVILA, Françoise. 1997. *Les Esclaves de Lucena (1539-1700)*. Paris: Presses de la Sorbonne Nouvelle.
- PROSPERI, Adriano. 1996. *Tribunali della coscienza. Inquisitori, confessori, missionari*. Torino: Einaudi.
- ROSTAGNO, Lucia. 1983. *Mi faccio turco. Esperienze ed immagini dell'Islam nell'Italia moderna*. Roma: Ipocan.
- SCARAFFIA, Lucetta. 2002. *Rinnegati. Per una storia dell'identità occidentale*. Bari: Laterza.
- SHEPARD, Alexandra. 2015. *Accounting for Oneself: Worth, Status, and the Social Order in Early Modern England*. Oxford: Oxford University Press.
- SIEGERT, Bernhard. 2006. *Passagiere und Papiere: Schreibakte auf der Schwelle zwischen Spanien und Amerika (1530-1600)*. München and Zürich: Wilhelm Fink Verlag.
- STELLA, Alessandro. 1996. "'Herrado en el rostro con una S y un clavo': l'homme-animal dans l'Espagne des XV^e-XVIII^e siècles". In *Figures de l'esclave au Moyen-Age et dans le monde moderne*, a cura di Henri Bresc, 147-163. Paris: L'Harmattan.
- TRIVELLATO, Francesca. 2009. *The Familiarity of Strangers: The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*. New Haven: Yale University Press.
- VARRIALE, Gennaro. 2013. "Tra il Mediterraneo e il fonte battesimale: musulmani a Napoli nel XVI secolo". *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante* 31: 91-108.

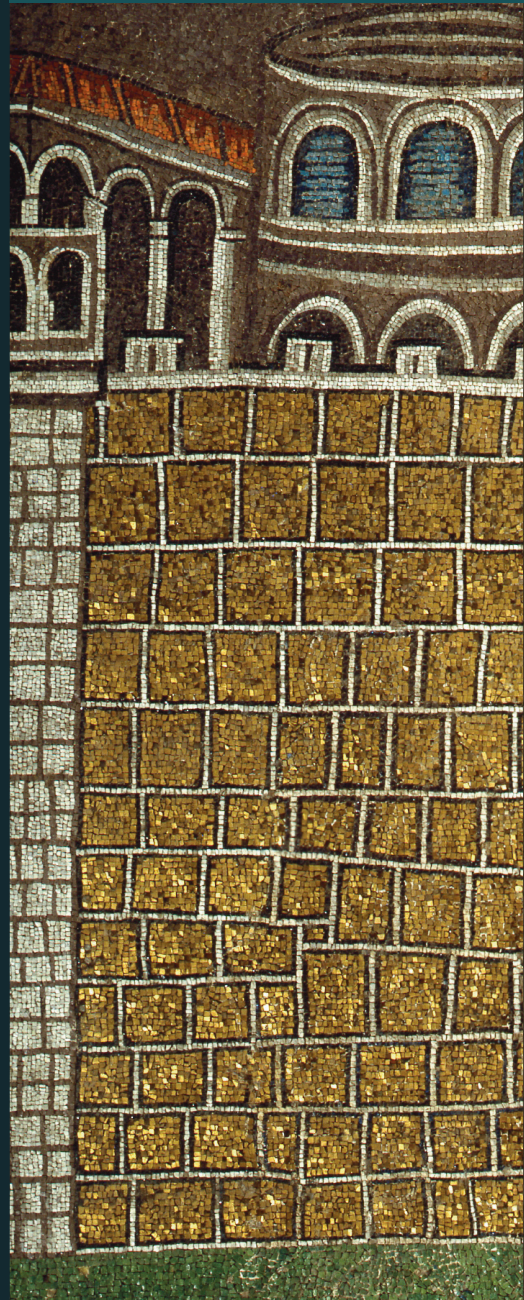
- VINCENT, Bernard. 1993. "Les esclaves d'Almería (1570)". In *Pouvoirs et société dans l'Espagne moderne. Hommage à Bartolomé Bennassar*, a cura di Jean-Pierre Amalric, 193-203. Toulouse: Presses Universitaires du Mirail.
- VINCENT, Bernard. 2010. "L'esclavage dans la Péninsule ibérique à l'époque moderne". In *Les Traités et les esclavages. Perspectives historiques et contemporaines*, a cura di Myriam Cottias, Elisabeth Cunin and Antonio de Almeida Mendes, 67-75. Paris: Karthala.
- VINCENT, Bernard. 2011. "Les esclaves des galères napolitaines en 1585". In *Hacer historia desde Simancas. Homenaje a José Luis Rodríguez de Diego*, a cura di Alberto Marcos Martín, 837-845. Valladolid: Junta de Castilla y León.
- ZYSBERG, André. 1981. "Galères et galériens du royaume de France". In *Le genti del mare Mediterraneo*, a cura di Rosalba Ragosta, vol. 2: 787-809. Napoli: Lucio Pironti.

A colecção Estudos & Documentos (E&D) do CHAM publica trabalhos originais resultantes da investigação científica nas Humanidades, nas mais variadas cronologias e esferas disciplinares.

Os textos inéditos que agora se publicam debruçam-se sobre a realidade portuária luso-italiana desde a época tardo-medieval até ao início da época moderna, destacando uma abordagem interdisciplinar que desvenda pormenores outrora despercebidos.

The CHAM Studies & Documents (E&D) collection publishes original works resulting from academic research in the Humanities, in the most varied chronological periods and disciplinary areas.

This volume focuses on the Luso-Italian ports from the late medieval times to the beginning of the early modern era. It puts forward an interdisciplinary approach in order to provide a broad perspective on their inner lives and to unveil details previously passed unnoticed.



ISBN 978-989-755-456-8



9 789897 554568

