

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)<sup>1</sup>.

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 italianos<sup>2</sup>. 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, Roma<sup>3</sup> 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 aceitar<sup>4</sup>. 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 ‘descobrimdo’ 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 ferro<sup>5</sup>. 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 Ilhas<sup>6</sup>.

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 estudo<sup>7</sup>. 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 Itália<sup>8</sup>.

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 mencionarei<sup>9</sup>.

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 XV<sup>10</sup>, 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)<sup>11</sup>; 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 Génova<sup>12</sup>. 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)<sup>13</sup>. 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. Henrique<sup>14</sup>. 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 estaleiros<sup>15</sup>, 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 Baldaia<sup>16</sup>. 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 Moderna<sup>17</sup>.

4. Ao longo do século XV, fruto de diversas circunstâncias<sup>18</sup>, 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 genoveses<sup>19</sup>. 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 Rizzo 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 processo<sup>20</sup>. 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)<sup>21</sup>. 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 práticas<sup>22</sup>. 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 Porto<sup>23</sup>.

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 Mediterrâneo<sup>24</sup>, 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 Fogaça<sup>25</sup>. 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”<sup>26</sup>, 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 Istantbul. 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)<sup>27</sup>.

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 1580<sup>28</sup>), 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 Livorno<sup>29</sup>. 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 Costa<sup>30</sup>, 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<sup>e</sup> 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>.