

# Um porto entre portos: Caminha no século XVI

Sara Maria Costa Pinto<sup>1</sup>

## Resumo:

O estudo de espaços portuários tornou-se fundamental para a compreensão das dinâmicas económicas de regiões mais vastas. Na época moderna, estas dinâmicas não surgem de mercadores que agem isolados ou que são estáticos; resultam da construção de redes de elementos das várias comunidades marítimas, assim como da sua mobilidade entre os vários portos. É neste contexto, que elegemos como objecto do nosso estudo a comunidade portuária de Caminha no século XVI. Inserindo-a no complexo portuário do noroeste português e sul da Galiza, alargamos o contexto espacial, permitindo detectar “presenças” caminhenses, caracterizando-as consoante o espaço portuário em que se encontram. A sua especificidade geográfica, permite-nos ainda reflectir sobre a hipótese da localização de um porto poder determinar/condicionar a sua actividade mercantil, especializando-o em determinadas rotas e produtos; ou se, pelo contrário, a dinâmica portuária de Caminha evoluiu de forma autónoma, não sofrendo a influência dos portos galegos.

## 1. Introdução

Após a licenciatura foi-nos dada a oportunidade de colaborar num projecto desenvolvido no âmbito do Instituto de História Moderna – o HISPORTOS<sup>2</sup> – que se debruçou sobre a rede portuária do noroeste português, numa tentativa conseguida de demonstrar a vitalidade dos portos de média dimensão, cuja articulação se revelou essencial para sustento da economia marítima moderna. Ora, se os principais portos do noroeste provaram a importância do seu papel no desenvolvimento desta economia, o que dizer dos portos de menor dimensão? Enquanto grande parte destes portos tinha sido já alvo de

---

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

<sup>2</sup> Projecto HISPORTOS POCTI/HAR/36417/99 - “*História dos Portos do Noroeste Português na Época Moderna – séc. XV-XVIII*”. Resultados disponíveis in [www.hisportos.com](http://www.hisportos.com)

análise, nomeadamente Viana do Castelo<sup>3</sup>, Vila do Conde<sup>4</sup>, Porto<sup>5</sup>, e Aveiro<sup>6</sup>, outros portos de menor dimensão, como Caminha, Esposende, Póvoa de Varzim, Leça, e Matosinhos, permaneciam por estudar. A vila de Caminha era-nos familiar e a monumentalidade da sua igreja matriz, assim como a sua topografia urbana, não nos haviam passado despercebidas enquanto testemunho de uma vivência histórica anterior, mais concretamente, de uma forte vitalidade quinhentista.

Na historiografia espanhola, pertinente para o nosso trabalho, dado o enquadramento geográfico do nosso objecto de estudo, são de referir os estudos sobre centros portuários e suas relações comerciais<sup>7</sup>, assim como o estudo das comunidades de pescadores, em particular na Galiza<sup>8</sup>. Para esta região é de salientar a obra de Elisa Ferreira Priegue. Debruçando-se essencialmente sobre o comércio marítimo, a historiadora aborda as relações mercantis estabelecidas entre a Galiza e Portugal, a dois níveis distintos: o da cabotagem e abastecimento feito ao longo das duas costas, e um nível mais micro, o do comércio fronteiriço<sup>9</sup>.

Um reconhecimento feito em guias arquivísticos e arquivos locais e regionais revelou, porém, a ausência dos principais fundos documentais considerados necessários para responder à nossa questão inicial. Para a cronologia em estudo não perduraram, para o porto de Caminha, registos notariais, registos paroquiais, documentação municipal (como actas de vereação, livros de registo geral, livros de acórdãos, livros do cofre, livros de sisas) nem sequer mesmo livros da alfândega. A viabilidade do projecto estava em causa, não parecendo ser possível obter informação sobre matérias tão essenciais como a movimentação portuária ou o retrato da vida local. As grelhas de análise que outros haviam utilizado com sucesso deixaram de ser aplicáveis. Perante a ausência de registos notariais da vila de Caminha, e a aparente ausência de informação nos de Viana, tornou-se necessário alargar a nossa pesquisa a outros centros marítimos. Dada a inviabilidade de percorrermos todo os fundos notariais de cada arquivo, optamos por recorrer a informação notarial já analisada e compilada por outros investigadores. Neste sentido recorreremos à documentação notarial do Porto tratada por Amândio Barros<sup>10</sup>, mas da qual não retiramos quaisquer

---

<sup>3</sup> MOREIRA, 1984

<sup>4</sup> POLÓNIA, 1999

<sup>5</sup> BARROS, 2004a

<sup>6</sup> AMORIM, 1997

<sup>7</sup> ALONSO ROMERO, 1984, p. 185-195. ARMAS CASTRO, 1992; FERREIRA PRIEGUE, 1988; GUIRAL-HADZIIOSSIF, 1986

<sup>8</sup> FANGUEIRO, 1984; ROTA Y MONTER, 1996

<sup>9</sup> FERREIRA PRIEGUE, 1988

<sup>10</sup> BARROS, 2004a

resultados, e aos notariais de Vila do Conde, recolhidos e tratados por Amélia Polónia<sup>11</sup>, e inseridos na base de dados do CEDOPORMAR - Núcleo Informacional “Vila do Conde Quinhentista”<sup>12</sup>, da qual retiramos bastante informação. Ainda assim, olhando para o contexto espacial do nosso objecto de estudo, compreendemos que a pesquisa apenas estaria completa com informação retirada dos fundos galegos. Com efeito, ao colocarmos a hipótese de as relações comerciais estabelecidas entre os agentes económicos ultrapassarem a fronteira, era coerente uma incursão aos arquivos do sul da Galiza. Uma pesquisa em guias on-line<sup>13</sup> e uma deslocação ao Arquivo da Catedral de Tui revelaram, no entanto, um imenso acervo notarial:

- Arquivo da Catedral de Tui - Protocolos notariais 1334-1870
- Archivo del Reino de Galicia - Fondos Publicos de la fe publica: Notariales 1519-1862
- Archivo Historico Provincial Pontevedra - Protocolos Notariales 1502 – 1923

Foi, então, essencial o contacto com investigadores galegos, nomeadamente o Doutor Vázquez Lijó, que aconselharam a concentrar a minha pesquisa no Arquivo de Pontevedra. No entanto, e embora tenha percorrido os registos de nove notários de Pontevedra, Vigo e Baiona (utilizando o método de amostragem), não obtive nenhum resultado satisfatório.

Na verdade, esta ausência, verificada, quer nos arquivos nacionais, quer nos galegos, é o reflexo de um fenómeno sobre o qual todos os historiadores parecem estar de acordo: nos pequenos circuitos comerciais os mercadores renunciam, muitas vezes, a registar o seu contrato perante um notário. Carmen Saavedra que, no momento, acabara de analisar a documentação notarial quinhentista de Pontevedra, afirma isto mesmo: “... las relaciones entre Baiona y el país vecino estaban marcadas por la existencia de un doble circuito en el que figuraban por una parte puertos próximos, como Viana o Camiña, protagonistas de pequeños tráficós que en muchos casos no llegaban a registrarse ante notario, y, por la otra, enclaves más alejados, como Aveiro, Lisboa o Setúbal, con los que se realizaban operaciones de mayor envergadura.”<sup>14</sup> Uma das temáticas do nosso projecto – a das dinâmicas comerciais do porto de Caminha – continuava em causa pela escassez de fontes. O contacto que mantínhamos com investigadores de temas afins levou-nos a contactar o

---

<sup>11</sup> POLÓNIA, 1999

<sup>12</sup> Documentação disponível em formato digital e através de pesquisa multinível numa interface de intranet. Sobre o CEDOPORMAR ver [http://www.cm-viladoconde.pt/cidadeconcelho/historiapatrimonio/patrimonio/movel/quinhentistas/cen\\_quinhentista.htm](http://www.cm-viladoconde.pt/cidadeconcelho/historiapatrimonio/patrimonio/movel/quinhentistas/cen_quinhentista.htm)

<sup>13</sup> *Servizo de Patrimonio Documental e Bibliográfico da Deputación de Pontevedra*: [www.depontevedra.es](http://www.depontevedra.es). Este site contém uma listagem completa dos Arquivos de Pontevedra, a nível municipal, empresarial e particular; *Concello da Coruña: Arquivos*: [www.aytolacoruna.es](http://www.aytolacoruna.es).

<sup>14</sup> SAAVEDRA VÁSQUEZ, 2008

Prof. Doutor Hilario Casado Alonso que analisara as relações comerciais entre Espanha e Portugal, no séc. XVI, através dos seguros marítimos contratados em Burgos por mercadores de ambas as nacionalidades. Com uma admirável solidariedade científica, o investigador facultou-nos os registos que havia encontrado envolvendo mercadores naturais de Caminha, o que enriqueceu em grande medida os resultados do nosso trabalho.

## 2. O Espaço

O estudo de uma localidade marítima pressupõe, não apenas o estudo de um espaço social e humano, mas também o estudo de um espaço físico. Um levantamento de carácter geomorfológico e hidrográfico torna-se essencial para compreendermos de que forma estes aspectos influenciaram actividades, relações humanas e comerciais (não se trata aqui de um determinismo, mas de um condicionalismo). A este pressuposto teórico acrescentemos um exercício essencialmente prático: na ausência de indicadores como tipologia e volumetria de embarcações, ou até mesmo da frequência de movimentos portuários, tornou-se imperativo reconstruir o estado da barra de Caminha, e da navegabilidade do Rio Minho, no século XVI, de forma a alcançar uma das mais importantes condicionantes a considerar neste tipo de estudos: a facilidade de acesso das embarcações à vila. Assim, ao silêncio da documentação, respondemos com o que nos pode testemunhar a paisagem: um rio Minho de difícil acesso que isolou Caminha de outros centros portuários, ou pelo contrário, uma via de comunicação por excelência que permitiu a circulação de pessoas e produtos?

Uma das fontes quinhentistas incontornáveis, para quem estuda as paisagens, é o levantamento das praças fortificadas de Portugal, realizado em 1509 por Duarte d'Armas<sup>15</sup>. Ele não nos informa, directamente, sobre assoreamentos ou navegabilidade fluvial. Porém, a presença ou ausência de embarcações, assim como o seu número e dimensão, podem-nos dizer muito acerca destes dois fenómenos.

---

<sup>15</sup> ARMAS, 1997

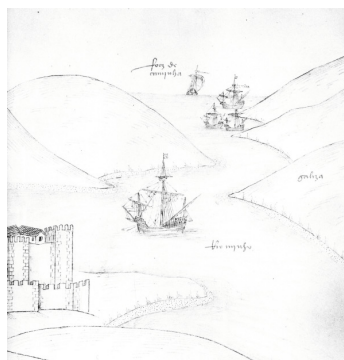


Fig.1 – Rio Minho

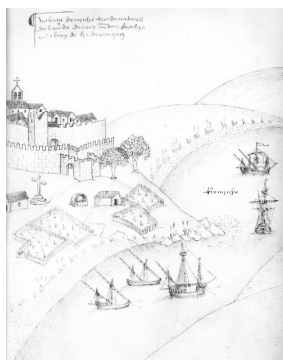


Fig.2 – Monção

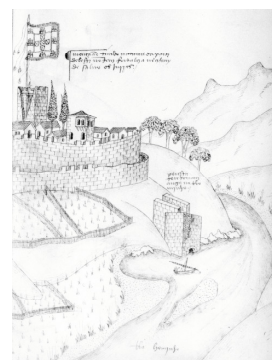


Fig.3 – Valença do Minho

Com efeito, nas representações de Caminha, a parte vestibular do rio aparece frequentada por grandes naus e caravelas: uma das naus afasta-se em direcção ao oceano, enquanto outra nau e duas caravelas ficam ancoradas na foz, perto de Caminha, e a terceira nau ao pé do castelo de Vila Nova de Cerveira (ver fig. 1). Mais a montante, em Valença do Minho, estão ancoradas no rio duas grandes naus, com três mastros e castelos à proa e à popa, e também duas pequenas caravelas, com dois mastros e duas velas triangulares (ver fig. 2). Três léguas mais a montante, em Monção, o desenhador representou apenas uma barca no rio, pequena, que permite apreciar o barqueiro nela instalado, e com uma vela só (ver fig. 3). Estas representações parecem confirmar que a interrupção da navegação marítima se fazia em Valença, e que as mercadorias passavam em Monção levadas em réguas de bestas, dirigidas por almocreves<sup>16</sup>. Desta forma, parece-nos indicar, em primeiro lugar, o alcance da navegabilidade do Minho, até Valença; e em segundo lugar a presença de grandes embarcações na barra de Caminha, pelo que esta se deveria encontrar aberta e desassoreada.

De maior pertinência para este estudo são as informações dadas pela documentação local, nomeadamente pelos testemunhos deixados ao longo do tempo pelos frades do Mosteiro de Nossa Senhora da Ínsua, que presenciaram estes fenómenos. Estes relatos revelaram-se de uma riqueza extraordinária, no que respeita a informações sobre evolução da paisagem, fenómenos meteorológicos, referências a fauna e flora, e até mesmo a naufrágios, pirataria e a embarcações: *“Na era 1574 a 13 de setembro se levantou o mar na mare de polla manhã e sem nenhuma tempestade da terra de maneira que os homens velhos affirma não não (sic) verem nunca tal estava tão rebentada maresia e em tal tempo neste*

<sup>16</sup> DAVEAU, 2003: 81-96



### 3. Dinâmicas mercantis

#### 3.1. Circuitos europeus

Está bem demonstrado que actividades económicas interdependentes teceram a integração das regiões de Entre-Douro-e-Minho e a Galiza, desde o século XV<sup>17</sup>. Na aceção de Elisa Ferreira Priegue, a largura do rio Minho não constituiu um entrave ao comércio fronteiriço entre a Galiza e Portugal, mas sim um veículo de comunicação, difícil de controlar pelas autoridades, e objecto de sucessiva legislação, quer pelos monarcas espanhóis, quer pelos portugueses.

No alvor da época moderna, o movimento de mercadorias entre Galiza e Portugal é caracterizado por um tráfico muito diversificado, modesto e com pouco de comércio internacional. Com efeito, exceptuando as rotas do sal, do vinho, do pescado e da madeira, trata-se de um comércio de raio pequeno, entre as vilas das margens do Minho, unidas por antigos privilégios de vizinhança e por uma feliz ignorância das barreiras fiscais. Os dois reinos suprem mutuamente as suas carestias ao ritmo da conjuntura<sup>18</sup>. Por esse mesmo facto, o comércio marítimo e fluvial, com outros portos dos dois reinos, do estrangeiro e, progressivamente, das colónias, constituiu um notável factor de desenvolvimento urbano, precoce nos casos de Caminha, Viana e Baiona, e mais tarde, Vigo<sup>19</sup>. Pelo menos desde o séc. XIV (umas vezes confirmada por privilégios régios, outras vezes resultado de uma prática imemorial) existia entre as vilas a prática da vizinhança dupla: portugueses e galegos desfrutavam indistintamente do estatuto de vizinhos nas vilas do outro lado da fronteira, nomeadamente entre povoações mais próximas - La Guardia com Caminha; Monção com Salvaterra; todos os galegos em Valença; os de Tui e Baiona em todo o Portugal. Se por um lado, Portugal necessitava de madeira, pescado e panos de importação que a Galiza lhe proporcionava; por outro, esta precisava do sal português e estava interessada nos produtos algarvios e da região lisboeta - fruta e vinho para consumo e distribuição. Isto significava um comércio franco que se repercutia duramente nas finanças dos recebedores de impostos, uma vez que, salvo algumas mercadorias de grande distância (como o sal), a maior parte do tráfego destas pequenas vilas se fazia com as suas vizinhas da frente, com as quais se saltavam as barreiras fiscais. Não é de estranhar que os oficiais régios e senhoriais do norte de Portugal estorvem continuamente o movimento de galegos e portugueses através da

---

<sup>17</sup> COSTA, 2000: 78

<sup>18</sup> FERREIRA PRIEGUE, 1988

<sup>19</sup> CAVACO, 1973: 54

fronteira<sup>20</sup>. A comprová-lo está a apresentação feita em conjunto pelos procuradores de Viana, Vila Nova (Cerveira), Valença e Caminha, nas cortes de Lisboa em 1456: “*Senhor em cada huu anno se carrega no rrio de minho pera frandes e pera aragam huu navyo e aly se ajuntavam as mercadorias de toda riba de minho comprando os mercadores da comarca a mayor parte das mercadorias asy as de hua parte como da outra de galiza e as traziam a esta parte e as carregavam no dicto navyo e depois que eram carregadas as davam em rrol ao almoxarife e asy dadas faziam novimento pera meyo do rio e ali tomava as outras mercadorias que alguus galegos que as queriam caregar e seguia sua viagem e ase costumou de sempre atee ora avera dous annos que gonçalo afonso voso coontador mandou que nenhum navio deste reino nom fretasse no dicto rio nem em galiza alguua mercadoria levasse nele nem trouxesse em o que recebemos grande agravo e vossas rendas e dizima nom rendem nada praza a vosa alteza mandar husar como se atee quy husou”<sup>21</sup>.*

Curiosamente, a grande similitude de produtos de exportação e importação originou, quer situações de concorrência, face aos mercados externos; quer situações em que galegos e portugueses são reciprocamente intermediários no comércio com o estrangeiro. Ambos encontravam-se no Mediterrâneo em competição directa, desde finais do séc. XIV e ao longo de todo o séc. XV. Os portugueses que mais frequentavam os portos levantinos com os seus pescados e couros eram os das vilas do norte: Caminha, Viana, Ponte de Lima e Vila do Conde. Portugueses e galegos chegam a Valência e Barcelona formando comboios de naus de um e doutro lado do Minho; as partidas fazem-se juntas, sendo frequente que mercadores galegos de portos com pouca capacidade de transporte utilizem os serviços dos patrões portugueses<sup>22</sup>. Nos inícios do séc. XVI as ligações de Valência com Portugal começam a decair e a chegada de navios a este porto diminuem no momento em que os interesses portugueses viram-se para o Atlântico, para a exploração de África e das Índias. Nas ligações com Valência predominam Lisboa, Setúbal e o Algarve, nomeadamente Lagos. Os portos do norte activos são apenas Viana e o Porto, exportadores de couros, peixe salgado e de vinhos<sup>23</sup>. O estudo das apólices de seguros marítimos, efectuadas em Burgos, permitiu a Hilario Casado Alonso obter uma mais completa imagem das relações comerciais ibéricas, no séc. XVI: “as rotas entre a costa cantábrica espanhola e os portos portugueses contam com 313 apólices. São seguros de mercadorias transportadas em barcos bascos e santanderinos, e alguns de Viana, Porto e Vila do Conde. É uma importante rota de

---

<sup>20</sup> Sobre este assunto ver a obra de José Marques, nomeadamente MARQUES, 1994 e MARQUES, 2004.

<sup>21</sup> T.T. - *Chancelaria de D. Afonso V*, lv. 36, fl. 197, 2º dipl. Publ. in MARQUES, 1988: 574, doc. n.º 1171

<sup>22</sup> FERREIRA PRIEGUE, 1988

navegação de cabotagem, transportando-se, sobretudo, ferro basco e manufacturas europeias que eram redistribuídas desde os portos espanhóis para Portugal. Aí eram trocados pelo sal de Setúbal e de Aveiro, e pelas especiarias, açúcar, corantes e algodão adquiridos em Lisboa, Viana e Porto”<sup>24</sup>.

#### **a) Peixe e Sal**

É curioso como Portugal, exportador de grandes quantidades de pescado com as mesmas características, importe tanto pescado galego, e precisamente o façam as comarcas do Norte, as mais dedicadas à salga. Nos mesmos meses em que as naus portuguesas saem com as suas sardinhas, congros e pescadas para o Mediterrâneo, navios galegos de pequena tonelagem sobem os rios, combinando a venda a bordo e o transporte terrestre e levando o pescado para povoações do interior. Elisa Priegue defende que a pesca seria mais rica em águas espanholas, pelo que os portugueses as frequentavam desde muito cedo<sup>25</sup>. A salga permitiu aumentar o raio das exportações galegas de pescado e iniciar o transporte marítimo, pelo este se dirigiu para as costas portuguesas e do sudoeste peninsular, essencialmente por mercados de Santiago de Compostela, Noia, Muros e Pontevedra<sup>26</sup>. No séc. XVI os vizinhos de Vigo e outros portos compravam a sardinha no mar por grosso e remetiam-na para Portugal já salgada<sup>27</sup>. Com efeito, o peixe, é juntamente com a madeira, a moeda habitual com que os galegos pagam as aquisições de sal na costa norte portuguesa<sup>28</sup>. Em 1539, o corregedor de Valença pedia a D. João III que se fizesse, nesta vila, uma alfândega e outra na de Caminha, para melhor arrecadação dos direitos de vários géneros que vinham da Galiza para este reino, referindo explicitamente o pescado: “... *E assim me parece que se devia fazer na vila de caminha que outro si he duas léguas abaixo de vila nova per onde passa muito pescado que bem da galiza e não paga por não ouver hi oficiais que arrecadem os rendimentos de sua alteza.*”<sup>29</sup>. Em 1538, das embarcações estrangeiras fundeadas em Baiona, seis eram caravelas portuguesas carregando sardinha<sup>30</sup>.

Esta importação massiva de pescado galego tem sido comprovada por trabalhos relativos a outros centros portuários do noroeste português. Manuel Fernandes Moreira

---

<sup>23</sup> GUIRAL-HADZIIOSSIF, 1986: 19

<sup>24</sup> CASADO ALONSO, 2003: 218-219

<sup>25</sup> FERREIRA PRIEGUE, 1988

<sup>26</sup> GELABERT, 1981: 434

<sup>27</sup> FANGUEIRO, 1984: 251-276

<sup>28</sup> FERREIRA PRIEGUE, 1988

<sup>29</sup> Carta de 1539/08/08. T.T. - *Corpo Cronológico*, Parte 1ª, maço 65, doc. 30.

colocou esta questão: como explicar que, a partir de meados do século XVI, cinco sextos da sardinha consumida em Viana vinham da Galiza? O investigador refere que numa acta camarária de 1560, a propósito da exploração das águas nacionais por pescadores galegos, se avança com a explicação, de que haviam em Viana poucos pescadores e poucos barcos, e os galegos eram muitos e ricos<sup>31</sup>.

A documentação municipal de Baiona deu-nos a conhecer o circuito terrestre do pescado. Uma análise da cobrança da imposição sobre a sua compra nesta vila galega, para o ano de 1565<sup>32</sup>, permitiu-nos tecer as seguintes considerações:

1. os compradores de nacionalidade portuguesa que adquiriram peixe em Baiona são de: Monção (6); Caminha (3); Trancoso (1) e Lisboa (1);
2. os três registos existentes para Caminha referem-se a mulheres, enquanto que em todos os outros casos os compradores são homens;
3. este comércio é feito, na sua maioria, nos meses de Janeiro e Fevereiro.

Este levantamento acaba por atestar a realidade que já tínhamos descrito, relativamente a um abastecimento feito pelas populações da fronteira junto das vilas pesqueiras galegas. Atendendo à sazonalidade da pesca, que atingia a sua maior actividade entre os meses de Setembro e Dezembro<sup>33</sup>, é de todo coerente que o pescado seja adquirido logo nos primeiros meses do ano.

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

Curiosamente, parecendo contrariar as considerações acerca da participação exclusiva dos grandes portos do sul (Lisboa, Setúbal e Lagos) no abastecimento do Mediterrâneo, estão os seguros marítimos efectuados, em Burgos, por mercadores de Caminha. Em 1568, Gregório Felgueira, Pedro da Rocha e Afonso Mendes, residentes em Caminha, seguram uma nau carregada de sardinha e congro, destinada a Cartagena, Alicante e Valência, com origem em Vigo<sup>34</sup>. Este registo testemunha a permanência da realidade que

---

<sup>30</sup> SAAVEDRA VÁSQUEZ, 2008: 6

<sup>31</sup> MOREIRA, 1982: 129

<sup>32</sup> *Libro de la fieltad, 1565*. Publ. in GARCÍA ORO, PORTELA SILVA, 2003: 417-452

<sup>33</sup> CASTIÑEIRA CASTRO, 1999: 7-30

<sup>34</sup> A.D.P.B. - *Consulado*, Livros 28, 37, 39, 41, 44, 46, 74, 95, 98, 99 e 101

Elisa Ferreira Priegue atestara para os séculos XIV e XV, em que: “Parte das mercadorias importadas da Galiza por Valência e Barcelona chegam em naus portuguesas, e vice-versa”<sup>35</sup>. Ou seja, apesar do porto de Caminha não constar da rota do pescado, os seus mercadores participam directamente, efectuando o transporte entre a Galiza e o Mediterrâneo. Na mesma linha de acção, e apesar de termos constatado que o abastecimento da Galiza com o sal português se fazia, essencialmente, através do comércio directo com os centros produtores, ou através de Valença, centro de redistribuição para as localidades galegas do sul<sup>36</sup>, não podemos, de forma nenhuma, concluir acerca da ausência de Caminha nesta importante rota. Em 1597 perante a presença de um navio carregado de sal na baía de Caminha, e estando vazios os alfolins e com grande necessidade os vizinhos da cidade e seu termo, mandaram requerer pelo licenciado Pereira ao administrador de Pontevedra para que ordenasse ao navio ir descarregar a Tui, segundo sua carta de fretamento, e que o administrador do sal mandava levar a Noia, quando na cidade há muita pescaria de sábado e falta de sal<sup>37</sup>. Podemos até mesmo recuar a 1538, ano em que as notícias de depredações feitas pelos franceses em navios carregados de sal, e pertencentes a mercadores de vários portos, identificam Gabriel Afonso, mercador e vizinho de Caminha<sup>38</sup>.

### **b) Têxteis**

O comércio têxtil entre Portugal e Castela e a importação massiva de panos do Norte da Europa constituem uma das mais importantes linhas da história económica ibérica<sup>39</sup>. O movimento das alfândegas do Entre Douro e Minho (desde Caminha a Aveiro) assinala este movimento comercial, nos quais se revelam protagonistas, produtos em circulação e espaços de contacto<sup>40</sup>. Um dos seus vectores é a intensidade de tráfico verificada entre estes portos do noroeste português e os da Galiza, envolvendo a troca de produtos como o sal, os cereais e o pescado<sup>41</sup>.

Relativamente ao espaço de fronteira aqui em análise, naturalmente, também este comércio assume um carácter extra-oficial: um alvará régio de 9 de Setembro de 1551

---

<sup>35</sup> FERREIRA PRIEGUE, 1988.

<sup>36</sup> PINTO, 2006

<sup>37</sup> LÓPEZ GÓMEZ, 1985: 217

<sup>38</sup> T.T. - *Corpo Cronológico*, Parte 2ª, maço 221, docs. 85 e 90.

<sup>39</sup> Sobre este tema foi feito recentemente um ponto da situação no painel *Consumo e Redes de Comercialização Têxtil no Espaço Ibérico (Séculos XV - XVIII)* do “XXVII Encontro da APHES - Globalização: Perspectivas de Longo Prazo”. Lisboa, 16 e 17 de Novembro de 2007.

<sup>40</sup> BARROS, 2007b

<sup>41</sup> CASADO ALONSO, 2007

denunciava que os mercadores ingleses, combinados com mercadores de Caminha e de Viana, em vez de irem, como era habitual, descarregar as suas mercadorias, nomeadamente panos, à cidade do Porto e às outras alfândegas da comarca de Entre-Douro-e-Minho, aportavam a Baiona e outros portos galegos, donde avisavam os vianenses e caminhenses que lá lhas iam comprar, introduzindo-as depois em Portugal beneficiando da isenção de dízima<sup>42</sup>. Elisa Priegue, identificou também uma outra vertente deste comércio: a redistribuição que os portugueses faziam na Galiza do excedente de panos e outras mercadorias que colhiam na Irlanda, no torna-viagem dos seus carregamentos de sal<sup>43</sup>. Inserida neste circuito, uma nau, foi vítima de corso em Outubro de 1537, quando transportava vinho de Monção e roupa, desde Caminha até à Galiza<sup>44</sup>. A documentação de Baiona atesta-nos esta realidade, mas no sentido inverso: a procura de têxteis em Baiona, por parte dos portugueses. Em 1565, Francisco Franco leva para Caminha 4 panos de Londres e 2 buriéis; João Rodrigues compra 7 frisetas; e João Lopes compra 2 fardos de frisas, tudo para abastecimento de Caminha<sup>45</sup>. Este tráfico apresenta também outra faceta: o transporte feito por embarcações inglesas e flamengas que prolongam as suas rotas desde Burgos até ao Porto, Vila do Conde e Lisboa, fazendo escala ao longo da costa espanhola e portuguesa. Estas paragens não eram meramente técnicas, pelo que se aproveitava para descarregar, voltando a carregar com as mais variadas mercadorias<sup>46</sup>. Os frades da Ínsua assistiram a este mesmo movimento mercantil registando que “*Em o ano de 1544, no dia da traladação de Santa Clara (...) entrou hua nau de ingleses carregada de panos (...) em véspera de todos os santos do mesmo ano saiu a mesma nau carregada de vinhos e saindo pela mesma barra (...)*”<sup>47</sup>.

### **c) Redistribuição e transporte**

A análise feita até agora da dinâmica mercantil da comunidade marítima de Caminha aponta para um raio de acção que se limita ao espaço ibérico. Mas quais as hipóteses de uma participação mais alargada, nomeadamente no norte europeu, e, se estas existem, quais as suas características?

---

<sup>42</sup> PEREIRA, 2003: 12

<sup>43</sup> FERREIRA PRIEGUE, 1988

<sup>44</sup> FERREIRA, 1995: 349-365, Apêndice I: Assaltos Franceses (T.T. – *Corpo Cronológico*, Parte 2ª, maço 220, doc. 32).

<sup>45</sup> *Libro de la fieltad, 1565*. Publ. in GARCÍA ORO, PORTELA SILVA, 2003: 417-452

<sup>46</sup> CASADO ALONSO, 2007

<sup>47</sup> A.D.B. - *Cartorio muito antigo do Convento de Nossa Senhora da Insua de Caminha*.

A Burgos fazer um seguro marítimo, “vai desde o dono de um barco que segura o casco, a artilharia da embarcação, até ao simples mestre que segura os apetrechos de pesca ou mercadoria miúda. Mas são, fundamentalmente, comerciantes, desde pequenos mercadores e/ou particulares, até aos elementos das grandes dinastias mercantis.”<sup>48</sup>. Sendo este o perfil dos contratantes portugueses que surgem nos seguros de Burgos, compreende-se a nossa expectativa em obter um resultado positivo para a presença de mercadores caminhenses. Um filtro feito a todo o universo documental não tardou em revelar alguns resultados afirmativos. O quadro 1 resume os registos que foram encontrados para contratantes de seguros, residentes em Caminha, e cujas mercadorias tinham como destino o norte da Europa. Temos consciência da sua reduzida presença quando comparada com outros portos do noroeste português, como o Porto ou Viana, mas não deixa de ser uma importante achega para o nosso estudo.

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

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

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

Os resultados que este quadro sintetiza encaixam perfeitamente no esboço que temos vindo a fazer da comunidade marítima caminhense. Em primeiro lugar, continua a demonstrar uma acção conjunta com os portos que a rodeiam: Viana, Arosa e Baiona, imiscuindo-se nas suas frotas, e participando nos seus circuitos. Em segundo lugar, ocupa-se da redistribuição de produtos coloniais, como o açúcar e o algodão brasileiros, fazendo o transporte destes até ao norte europeu (nomeadamente, e quase exclusivamente, até Antuérpia). Manuel Fernandes Moreira identificou alguns mercadores vianenses que estabeleceram verdadeiras redes de importação, distribuição e escoamento do açúcar. Com armazéns e sede em Viana estes grandes mercadores açucareiros faziam chegar o produto até aos seus correspondentes no norte da Europa<sup>49</sup>. Comprovadamente, os mercadores de Caminha estão inseridos nestas dinâmicas mercantis. Porém, a sua acção não se esgota na

<sup>48</sup> CASADO ALONSO, 2003: 221

redistribuição de produtos brasileiros. O mesmo fundo documental regista um seguro feito em 1570, pelo caminhense Francisco Pires, de uma carga de figos, para ser transportada entre o Algarve e Bilbao. Este tipo de transporte era realizado já em 1536, ano em que uma embarcação de Caminha é vítima de corso quando transportava figos de Tavira com destino a Antuérpia<sup>50</sup>. Refira-se ainda, em 1524, um outro navio também com origem em Caminha, e cujo mestre era João de Caminha. Desta vez o navio sofreu um ataque de corso na costa galega quando se deslocava às Astúrias para carregar ferro<sup>51</sup>.

### 3.2 Circuitos transatlânticos

Compreende-se agora que a participação do grupo de mercadores em estudo, nas mais variadas rotas, tem de ser seriamente considerada, principalmente as que envolvem os centros portuários mais próximos. Uma das principais rotas identificadas por Hilario Casado Alonso foi a do Brasil, que fazia circular tecidos, alimentos e manufacturas europeias, em troca de açúcar e algodão brasileiros<sup>52</sup>. Uma vez mais procuramos mercadores de Caminha envolvidos neste circuito. O quadro 2 apresenta os resultados obtidos:

Quadro 2 – Contratantes de apólices de seguros marítimos em Burgos, residentes em Caminha (Brasil)

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

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

<sup>49</sup> MOREIRA, 1990: 206-207

<sup>50</sup> FERREIRA, 1995: 349-365, Apêndice I: Assaltos Franceses (T.T. – *Corpo Cronológico*, Parte 2º, maço 210

<sup>51</sup> FERREIRA, 1995: 415-417, Apêndice III: Maus tratos

<sup>52</sup> CASADO ALONSO, 2003: 218-219

Novamente, o facto da esmagadora maioria dos seguros efectuados não envolverem partidas ou chegadas das embarcações ao porto de Caminha, não impede a participação dos seus agentes na rota dos produtos brasileiros. A proximidade a Viana, onde uma maior facilidade de escoamento para os centros europeus, fez que por aqui passasse uma parte do açúcar consumido na Europa, permitiu a Caminha absorver o dinamismo deste grande circuito mercantil. “A residência dos mercadores e as parcerias criadas para o tráfego e tráfico brasileiro questionam uma observação compartimentada dos portos”<sup>53</sup>. Com efeito, a grande aceitação do açúcar nos mercados internacionais, tornam-no apetecível, e provoca a adopção de estratégias que agilizem a sua distribuição. No Porto, à semelhança do que vimos em Viana, verificou-se uma organização de mercadores em torno deste comércio<sup>54</sup>. De uma forma geral, os agentes mercantis descolam-se do seu enquadramento portuário, para se movimentarem em todos os espaços por onde passa o produto (ou seguirem o seu movimento através de correspondentes e parceiros comerciais estrategicamente colocados). Se recuperarmos as informações do quadro relativo ao norte europeu testemunhamos a presença dos caminhenses nas várias etapas da comercialização dos produtos brasileiros: vão buscá-los à origem, fazem a sua redistribuição no espaço europeu, e recolhem têxteis e vinho que levam de novo para o Brasil. Desta forma, são também os protagonistas das ligações entre “Portugal e os portos europeus de Bordéus, Nantes, Ruão, Londres, Hamburgo e Antuérpia. É a troca das especiarias por produtos manufacturados, sobretudo têxteis”<sup>55</sup>.

No *Livro das navegações e comércio de Viana*, testemunho por excelência do comércio marítimo quinhentista deste porto, encontramos os mesmos produtos e proveniências que até agora temos enumerado: panos do norte europeu; açúcar e vinhos da Madeira; pão das ilhas; ferro das Astúrias; sardinha e fruta da Galiza; bacalhau da Terra Nova; açúcar e algodão brasileiros<sup>56</sup>. Não ignorantes desta vitalidade, os caminhenses parecem abarcar todos os seus sectores.

Em 1523 um navio com origem em Vila do Conde é assaltado por corsários, próximo de Viana. Tinha estado nos Açores e dirigia-se para Inglaterra, tendo os corsários levado dinheiro, pastel, o navio, e um homem de Caminha que foi “açoutado e desorelhado” por não lhes dizer onde estava o dinheiro.<sup>57</sup> No ano de 1575 João Lopes,

---

<sup>53</sup> COSTA, 2000: 82-84

<sup>54</sup> BARROS, 2007b: 33

<sup>55</sup> CASADO ALONSO, 2003: 218-219

<sup>56</sup> MOREIRA, 1982: 125-126

<sup>57</sup> FERREIRA, 1995: 415-417, Apêndice III: Maus tratos

mercador e morador em Caminha, faz uma procuração a seu sobrinho, Francisco de Brito, morador na Ilha da Madeira para que, em nome dele recebesse todas as dívidas, dinheiro e mercadorias que aí lhe deviam<sup>58</sup>. Com efeito, para além do comércio brasileiro, os mercadores dos portos nortenhos especializaram-se no das ilhas da Madeira e Açores. Para os arquipélagos da Madeira e Açores, levava-se do reino, sal, tecidos em peça, beatilhas, couros, linho, estopa, a par de roupas variadas. Da Madeira trazia-se vinho, conservas, marmelada e, acima de tudo, açúcar, enquanto dos Açores provinham pastel e trigo, para além de ouro, este certamente como forma de pagamento de produtos aí vendidos<sup>59</sup>.

E para que a lista de produtos e circuitos se complete, em 1579, Simão Dias e António Fernandes, mercadores de Caminha, Manuel Dias, mercador de Vila do Conde e Gaspar Dantas, mestre e piloto, também de Caminha, obrigam-se como parceiros no aparelhamento da nau *Nossa Senhora da Esperança*, com partida marcada para a Terra Nova, para ir à pesca do Bacalhau<sup>60</sup>.

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

---

<sup>58</sup> CEDOPORMAR/A/a/a/02/001/0795 – *Notariais Vila do Conde*, 1º cart., 1 sr., lv. 7, fl. 26-27

<sup>59</sup> POLÓNIA, 1999

<sup>60</sup> CEDOPORMAR/A/a/a/02/001/0996 – *Notariais Vila do Conde*, 1º cart., 1 sr., lv. 9, fl. 46-48

## **FONTES:**

### **CEDOPORMAR – Núcleo Informacional “Vila do Conde Quinhentista”**

*Notariais Vila do Conde*

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

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

### **Archivo Diputación Provincial de Burgos**

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

### **Torre do Tombo**

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

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

### **Arquivo Distrital de Braga**

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

## **BIBLIOGRAFIA:**

ALONSO ROMERO, Fernando, 1984 - *A construcción portuaria de San Cosme* in "Colóquio de etnografía marítima", Galiza, Xunta de Galicia, p. 185-195

AMORIM, Inês, 1997, *Aveiro e sua provedoria no séc. XVIII: 1690-1814 - estudo económico de um espaço histórico*, Coimbra, C.C.R.C.

ARMAS, Duarte de, 1997 - *Livro das Fortalezas, Fac-simile do Ms. 159 da Casa Forte do Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, Lisboa, Edições Inapa

ARMAS CASTRO, José, 1992 - *Pontevedra en los siglos XII a XV. Configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galicia medieval*, Pontevedra, Fundación "Pedro Barrie de La Maza"

BARROS, Amândio Jorge Morais, 2004a - *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, Porto, [Dissertação de doutoramento policopiada]

BARROS, Amândio Jorge Morais, 2007b - *O negócio atlântico: as redes comerciais portuenses e as novas geografias do trato internacional (séculos XVI-XVII)*. "Revista da Faculdade de Letras. História", Porto, F.L.U.P., III Série, vol. 8, p. 29-47

CASADO ALONSO, Hilario, 2003 - *Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI*. "Revista da Faculdade de Letras. História", Porto, F.L.U.P., III Série, vol. 4, p. 213-242

CASADO ALONSO, Hilario, 2007 – *El comercio entre Castilla y Portugal en el siglo XVI como factor de integración: el caso de los tejidos*. Comunicação apresentada no "XXVII Encontro da APHES - Globalização: Perspectivas de Longo Prazo", Lisboa, 16 e 17 de Novembro de 2007

CASTIÑEIRA CASTRO, Víctor Manuel, 1999 - *El litoral gallego y el abastecimiento de sal a mediados del s. XVI*. "Obradoiro de Historia Moderna", Santiago de Compostela, U.S.C., n.º 8

CAVACO, Carminda, 1973 - *A região de fronteira do rio Minho*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos / Instituto de Alta Cultura

COSTA, Maria Leonor Freire, 2000 - *O transporte no Atlântico: as frotas do açúcar (1580-1663)*, Lisboa, [Dissertação de doutoramento policopiada]

DAVEAU, Suzanne, 2003 - *Caminhos e fronteira na Serra da Peneda: Alguns exemplos nos séculos XV e XVI e na actualidade*. "Revista da Faculdade de Letras. Geografia", Porto, F.L.U.P., I série, vol. XIX, p. 81-96

FANGUEIRO, Oscar, 1984 - *Relações pesqueiras e comerciais luso-galegas* in "Colóquio de etnografia marítima", Galiza, Museo do Pobo Galego / Consellería de Pesca, p. 251-276

FERREIRA, Ana Maria Pereira, 1995 - *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do séc. XVI*, Redondo, Patrimonia

FERREIRA PRIEGUE, Elisa, 1988 - *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Galiza, Fundacion "Pedro Barrie de la Maza"

GARCÍA ORO, José; PORTELA SILVA, María José, 2003 - *Baiona de Miñor en sus documentos: Actas municipales correspondientes al siglo XVI*, Pontevedra, Diputación Provincial de Pontevedra

GELABERT GONZALEZ, Juan E., 1981 - *Relaciones mercantiles de la Galicia Litoral segun escrituras notariales del siglo XVI* in "La historia social de Galicia en sus fuentes de protocolos", coord. A. Eiras Roel, Santiago de Compostela, USC, p. 431-448

GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline, 1986 - *Valence: Port méditerranéen au XV siècle (1410-1525)*, Paris, Publications de la Sorbonne

LÓPEZ GÓMEZ, Pero, 1985 - *Tui y su Archivo en el siglo XVI según el "Libro antiguo" de la ciudad* in "La ciudad Hispánica durante los siglos XII al XV". Actas do Colóquio, Madrid, Editorial de la Universidad Complutense

MARQUES, João Martins da Silva, 1988 - *Descobrimientos portugueses*, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura

MARQUES, José, 1994 - *Relações económicas do Norte de Portugal com o Reino de Castela, no século XV*, Braga, Fundação Calouste Gulbenkian / JNICT

MARQUES, José, 2004 - *A fronteira do Minho, espaço de convivência galaico-minhota, na Idade Média* in "Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos", Porto, F.L.U.P., vol. 2, p. 697-712

MOREIRA, Manuel António Fernandes, 1982 - *O medo da peste em Viana da Foz do Lima*. "Caminana", Caminha, ano IV, Dezembro de 1982, n.º 7

MOREIRA, Manuel António Fernandes, 1984 - *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos*, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo

MOREIRA, Manuel António Fernandes, 1990 - *Os mercadores de Viana e o comércio do açúcar brasileiro no século XVII*, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo

PEREIRA, João Cordeiro, 2003 - *Portugal na Era de Quinhentos*, Patrimonia Historica, Cascais

POLÓNIA, Amélia, 1999 - *Vila do Conde: um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, Porto, [Dissertação de doutoramento policopiada]

PINTO, Sara, 2006 - *O rio Minho nas rotas do sal: o abastecimento da Galiza na segunda metade do séc. XVI* in “A articulação do sal português aos circuitos mundiais – antigos e novos consumos”. Comunicação apresentada no II Seminário Internacional sobre o Sal Português, Aveiro/ Figueira da Foz/Leiria, 19, 20 e 21 de Outubro de 2006

ROTA Y MONTER José A. Fernández de, 1996 - *Agricultores e pescadores no litoral galego* in "Historia e Antropoloxía da cultura pesqueira en Galicia", ed. Adolfo de Abel Vilela, Santiago de Compostela: F.A.B., p. 41-56

SAAVEDRA VÁSQUEZ, María del Carmen, 2008 – *El comercio marítimo de Baiona en la segunda mitad del siglo XVI*. Revista "Obradoiro de Historia Moderna", Santiago de Compostela, nº 17

TEIXEIRA, Pedro - *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos* (1634).