

Amândio Morais Barros \*

## O Porto contra os corsários. (A expedição de 1469)

### R E S U M O

*Nos finais da Idade Média o comércio marítimo tornara-se essencial para o desenvolvimento económico da cidade do Porto. Nesse tempo, a sua frota consolidara já uma série de rotas internacionais e os seus mercadores eram presença assídua em diversos portos europeus.*

*Um dos problemas perturbadores desta actividade era o corso exercido sobre as suas embarcações levado a cabo por ingleses, franceses e castelhanos. Com base num documento de 1469, surpreendemos dinâmicas mercantis e, acima de tudo, a forma como as autoridades da cidade providenciavam a defesa da sua navegação contra os assaltos perpetrados por esses corsários.*

Em Julho de 1469 a Câmara do Porto apanhava um enorme susto. Um mensageiro trazia notícias inquietantes: os navios que se esperavam provenientes da Irlanda estavam sob ameaça de corsários franceses. Não é difícil imaginar o alvoroço que estas notícias provocaram. O assunto dominaria todas as conversas, entre as famílias dos homens embarcados, nas casas dos homens de negócios, na Ribeira, nas estalagens e nas tabernas. É que a cidade baseava a sua prosperidade no comércio marítimo e uma larga fatia das suas gentes tinha interesses nesses navios. Por isso, a Vereação reuniu de emergência e agiu com a presteza que o assunto exigia. No cais estava uma caravela pronta para levantar ferro. Foi imediatamente requisitada, abastecida e equipada com uma companhia de homens armados sob o comando de André Pires, morador no Porto.

É a história desta expedição e a análise deste tipo de procedimentos que motivam este estudo.

Contudo, antes de lá chegarmos, há alguns aspectos importantes sobre a evolução marítima portuense e um historial de problemas marítimos com piratas e corsários que convém abordar de forma breve para contextualizar aquele episódio.

Utilizando um documento guardado no Arquivo Histórico Municipal do Porto (= AHMP) sobre a operação de 1469, bem como outros registos do mesmo arquivo relativos à actividade naval da cidade, procuraremos detectar ritmos do seu comércio marítimo, principais rotas frequentadas pela sua frota mercante, áreas comerciais exploradas, estrutura desse comércio, meios utilizados, períodos de maior movimento, etc.

2. Durante o século XIII a orla costeira europeia fervilha. Do Sul mediterrânico, dominado pelas repúblicas italianas, ao Norte báltico onde se impõem os mercadores hanseáticos, uma intensa navegação de cabotagem assegura o abastecimento de vastas regiões e faz a fortuna daqueles que investem na armação de navios mercantes para transportar géneros e artigos de fácil colocação.

\* Bolseiro da Fundação para a Ciência e a Tecnologia.

O grande comércio faz-se já a longa distância. E a via marítima é gradualmente preferida pelos homens de negócios. Esse comércio faz-se com navios cada vez mais evoluídos na sua arquitectura, capacidade de manobra e de carga. Este movimento decorre de um processo sentido em vários quadrantes geográficos e a Península Ibérica está na sua vanguarda.

A evolução da construção naval reflecte a evolução do comércio europeu. Durante muito tempo relacionado quase exclusivamente com o abastecimento de artigos vitais, agrícolas, sobretudo aos aglomerados populacionais, ele passa a ser, nos finais da Idade Média (salvo durante o período agudo da crise sentida em largos anos da centúria de Trezentos em que as preocupações de abastecimento voltam a estar na ordem do dia), extremamente diversificado, muito para além das requisições do momento, e catalizador de uma série de esforços que darão origem ao capitalismo dos séculos subsequentes<sup>1</sup>.

Para além do refinamento das técnicas de construção naval, a adopção de uma série de instrumentos náuticos – como a bússola – facilita a concretização de viagens cada vez mais longas e com uma grande continuidade. Explicando: até então a viagem estava condicionada por diversos factores tais como, o estado favorável do mar, o tempo encoberto, a noite, etc. Com a divulgação destas novas técnicas, o barco pode agora afrontar os elementos desfavoráveis de forma mais afoita.

O alto mar abre-se definitivamente à navegação. Isto leva também a uma diminuição das escalas e das paragens mais ou menos forçadas em portos por vezes hostis e problemáticos. Embora mais célere do que o terrestre, o comércio de cabotagem era tudo menos rápido. Diminuindo-se as escalas minoravam-se problemas com autoridades locais, com o pagamento de impostos, e mesmo com a apreensão de carga quando ela era necessária no porto onde se arribava<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Sobre este assunto ver FAVIER, 1987 e HEERS, 1966: 93-94 e 217-219. O desenvolvimento do capitalismo terá como base um processo que, apesar de apresentar características próprias em cada região, denota alguns pontos em comum nomeadamente no que diz respeito à consolidação dos centros costeiros, tornados pontos de escoamento da produção de um vasto *hinterland* com o qual se estabelecem relações, nem sempre pacíficas, porque muitas vezes são de dominação. Surgem também parcerias de mercadores como solução para o risco inerente a operações deste tipo, que envolvem já um empate de capital significativo. Além disso, começa a notar-se uma separação nítida entre capital e trabalho, uma distinção decisiva entre o velho mestre, dono do navio, que contrata uma pequena tripulação e os novos armadores que nem sequer embarcam e decidem os negócios e os destinos a percorrer no seu “escritório”. É evidente que este panorama é muito mais nítido nos grandes centros de mercancia internacionais, no Mediterrâneo, na Flandres ou nas cidades hanseáticas onde, para além do mais se desenvolve uma intensa e indispensável actividade bancária. O caso português e, mais concretamente, o caso portuense, oferecem diferenças em relação ao que atrás foi descrito. Muitos mercadores continuam a embarcar e a “andar ao frete”, e um grande número de mestres continua a ser dono, pelo menos em parte, dos seus navios. Contudo, há uma evolução de algum modo semelhante. Só em grupo o mercador resiste. É apenas participando destas novas formas de partilha de custos, de lucros e de riscos que ele pode esperar alguma prosperidade. Só assim é que o mercador surge na forma como habitualmente o reconhecemos: como um homem dinâmico ligado a empreendimentos e negócios a longa distância. E o surgimento de “instituições” como as célebres “Companhia das Naus” ou “Bolsa de Mercadores” não vai de encontro a esta problemática? Não é uma tomada de consciência deste novo estado de coisas?

<sup>2</sup> Sobretudo quando a paragem é forçada pelos elementos - estamos a lembrar-nos de casos ocorridos no Porto com navios de trigo que aqui vêm ter devido ao mau tempo e, como a cidade está sempre em dificuldades com o abastecimento desse produto, confisca-o originando assim uma série de protestos por parte dos seus donos e mesmo por parte de pessoas de importância social; um desses casos envolveu a célebre Princesa Santa Joana, filha de D. Afonso V, que escreve de Aveiro em favor de armadores locais aqui importunados por um caso dessa natureza. Na missiva de 4 de Outubro de 1487 a senhora daquela vila referia que “huum nauio chamado cadramoz”, carregado de trigo da ilha da Madeira, “ora com tempo nom pode auer a barra da dita minha villa E foy emtrar no Rio desa çidade O que segundo sam enformada nom lhe queeres leixar trazer o dito pam e lho queeres hy vender”. AHMP – *Livro Antigo de Cartas e Provisões*, fl. 94, publ. BASTO, 1940, V: 130.

O mercador podia começar a fazer uma previsão mais exacta dos custos da viagem pois sabia, de forma muito mais correcta e salvo alguns imprevistos, quanto tempo a jornada poderia demorar.

3. A Baixa Idade Média assistirá à participação dos centros costeiros portugueses neste contexto geral europeu. A meio caminho entre as zonas mais dinâmicas e economicamente avançadas da Europa, os portugueses irão beneficiar do contacto com os mercadores e marinheiros estrangeiros, italianos e flamengos sobretudo, adquirindo experiência e competências.

É altura de assinalar a vitalidade dos mercadores nacionais. O seu espírito de iniciativa deve ser realçado, tanto mais que os nossos produtos, até ao século XVI, não se distinguem do grosso dos produtos transaccionados pelo comércio internacional. Nem o aparelho produtivo português é concorrencial. O reino não produzia lãs, cereais, matérias-primas ou produtos manufacturados em quantidade e qualidade suficientes para garantir aos seus comerciantes uma posição de força nas grandes áreas mercantis europeias.

Registem-se, contudo, algumas excepções. Como o peixe, seco e salgado, o sal e os couros que terão mercado nos povoados costeiros andaluzes, murcianos e catalães, e em alguns centros mediterrânicos como Génova, a partir de finais do século XIV, beneficiando de duas ordens de factores. Por um lado, do desenvolvimento da actividade das comunidades piscatórias nacionais e de um corpo de mercadores bem relacionado com as zonas produtivas do reino, garantindo um fluxo de mercadorias que lhes permite encher os barcos. E, por outro lado, explorando as debilidades conjunturais das áreas económicas referidas<sup>3</sup>.

As exigências próprias de um estado consolidado em crescimento e com um sector produtivo deficiente, motivaram o surgimento de um grupo de comerciantes e de uma frota capazes de garantirem noutras paragens os artigos em falta. Na cidade do Porto esse processo é particularmente nítido no período considerado. Sobretudo em direcção aos competitivos mercados hanseático, flamengo, bretão ou inglês. Mas também tendo como destino áreas económicas que podemos classificar como “secundárias”, tais como a Irlanda ou a Biscaia.

Num esquema comercial baseado no intercâmbio de mercadorias, onde o frete de retorno desempenha um papel decisivo, importa insistir naquilo que os nossos mercadores tinham para oferecer: sob a designação genérica de “aver-de-peso”, os produtos tradicionais do sector primário português o sal o peixe, os couros e, também, de algum modo, o vinho. Serão estes artigos a garantir receitas essenciais para as compras no estrangeiro<sup>4</sup>. O sal será objecto de procura desde muito cedo e tem venda certa nos mercados externos. Quanto ao vinho português, embora não possa concorrer com os grandes vinhos franceses, não deixa de ser exportado<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> O que explica, por exemplo, o aumento do fluxo da navegação para o Norte da Europa. Ver, em geral, MARQUES, 1993.

<sup>4</sup> Ver nota nº 1 acerca do domínio do *hinterland*, processo particularmente bem definido no Porto no decurso da Idade Média, e que engloba a complementaridade entre rotas marítimas e terrestres; combinar a estrada e o rio é também fundamental. Quando se consegue realizar eficazmente, como é o caso, torna-se garantia de um frete de retorno, portanto, de negócios nos dois sentidos.

<sup>5</sup> De acordo com Jean Favier, que analisa detalhadamente o nascimento e evolução do trato comercial medievo, “o vinho torna-se um dos objectos principais do grande comércio internacional”; FAVIER, 1987: 130; o nosso não deixa de se integrar neste novo comércio. O movimento, amplo, faz-se em todas as direcções e em moldes complexos. Os barcos do Porto “encaixam” neste renovado sistema: “carregados num sentido de vinhos ou de sal e, mesmo, de panos flamen-

Se bem que todos estes artigos tenham mercado garantido, eles são de baixo valor acrescentado. Por isso, os armadores foram obrigados a encontrar soluções dentro desta realidade, que lhes permitissem sobreviver em meios tão competitivos.

Desde longa data começam a empenhar-se vigorosamente numa actividade transportadora que justifica e rentabiliza a existência, crescente, de navios. Vêmo-los a fretar as suas naus, caravelas e barinéis em portos da Flandres ou da Galiza, a levar sal, pescado, têxteis ou armamento para diferentes paragens e a retornar com artigos para outros clientes<sup>6</sup>. É em grande medida em função do transporte que os armadores do Porto vão alicerçar contactos que se revelarão extremamente frutuoso no futuro e envolver-se no mundo da finança e dos seguros, essencial para o desenvolvimento deste sector.

E, com isso, os portuenses acabam por conhecer e familiarizar-se com ambientes diversificados. Com o dinamismo do Noroeste europeu, fornecedor de matérias-primas, cereais, armas e manufacturas, abundantes nos portos e mercados hanseáticos e flamengos. A frequência com que para aí navegam e o volume de negócios que aí desenvolvem justifica a existência de uma feitoria em Bruges, ponto de apoio essencial para todos os mercadores do reino. No Sul, só mais tarde surgirá um estabelecimento do género na Andaluzia. Por seu turno, o Mediterrâneo, o *Levante* como genericamente o designam os documentos do século XV, desde cedo esteve nos seus horizontes, apesar de aí lhes caber apenas um papel de actores secundários.

4. São todas estas circunstâncias a determinar a feição marítima da cidade. No século XV está perfeitamente definido o seu modo de actuação onde a componente transportadora, “ao frete”, ganha particular relevância. Para isso era necessária uma frota mercante. Os documentos dizem-nos que ela era constituída por *barcas* (sobretudo no século XIV mas também na centúria seguinte), *barinéis*, *caravelas* e *naus*. Mas não nos dizem quantas unidades a compunham. De acordo com os números que pudemos determinar para os séculos XV e XVI é provável que não excedesse os vinte e cinco navios<sup>7</sup>.

Mas não era só com eles que os mercadores contavam. A capacidade de atracção da cidade do Porto, constituída desde muito cedo como o centro de decisão económica mais relevante do Norte de Portugal, fazia do seu porto marítimo um lugar bastante frequentado pelos navios dos ancoradouros vizinhos particularmente nas épocas (sazonais) de maior movimentação de mercadorias – por exemplo na altura da chegada dos vinhos de Riba Douro (coincidente com a dos sumagres)<sup>8</sup>, com o regresso dos navios carregados de cereais das mais diversas proveniências, do açúcar da Madeira, de S. Tomé e, mais tarde, do Brasil.

Era fácil para os homens de negócios da cidade encontrar navios para fretar, do Porto, de Gaia, de Matosinhos, de Leça, de Azurara ou Vila do Conde.

---

gos, os navios que participam nestas novas navegações não iam evidentemente «de vazio» no outro sentido. Eles integravam-se no jogo interno dos negócios das cidades inglesas e alemãs” numa altura em que, por exemplo, a crescente importância da “indústria” do armamento contribuía decisivamente para a diversificação dos negócios da Hansa e de algumas cidades flamengas.

<sup>6</sup> Ver exemplos desta actuação in FERREIRA PRIGUE, 1988: 649 e FONSECA, 1980: 127 e ss., e FONSECA, 1989: 635 e ss.

<sup>7</sup> Embora não tenhamos cifras referentes aos que, eventualmente, andassem fora na altura das contagens, aos que estavam – se é que estavam – ao serviço do rei no Oriente e, mais tarde, quantos andariam em viagem por Cabo Verde, S. Tomé ou Brasil. Sobre estes assuntos ver BARROS, 1997: 167-230.

<sup>8</sup> A navegação medieva acompanha os ciclos produtivos.

Por poucos que fossem os navios do Porto integraram-se e participaram activamente nos grandes circuitos do comércio internacional ombreado – pelo menos em alguns momentos – com arcações muito mais poderosas.

A actividade transportadora realizava-se a diferentes níveis:

- serviços a soldo dos mercadores a título individual – por vezes até detentores da totalidade ou de partes dos navios – no transporte de mercadorias adquiridas na zona envolvente da cidade (como o pescado, couros, vinhos, azeites, frutas, sumagres) ou a longa-distância (têxteis, ferramentas, cereais, açúcar, produtos de luxo do Mediterrâneo);
- serviços de abastecimento (sobretudo de víveres) por conta da cidade;
- serviços de transporte contratados por mercadores estrangeiros (em alguns casos, porventura, agentes estatais) como complemento das suas próprias embarcações; destaque-se a actuação de navios portuenses na grande rota que ligava a Flandres à Itália, com inúmeras sub-rotas como a que percorria todo o mundo aragonês<sup>9</sup>; ou a sua participação nos muitos portos galegos onde contratavam negócios de monta;
- serviços de transporte requeridos pelo monarca português em particular após a conquista de Ceuta (1415), no abastecimento desta cidade e, ao longo do tempo, das cidades e praças ocupadas no Norte de África;
- tráficos de interesse internacional como o açucareiro; regista-se uma primeira participação no trato madeirense, de seguida no trato são tomense, e, já no século XVI, no brasileiro, por conta do rei, de mercadores da urbe e do estrangeiro que motivará contactos de grande interesse no Norte da Europa e no *Levante*;
- contratação dos seus serviços pelas autoridades centrais ou por simples particulares para o desempenho de um leque de funções que passaram pelo envio de embaixadas – a França, a Inglaterra ou a Roma –, pelo transporte de peregrinos – por exemplo para Santiago de Compostela –, pela condução de alguns portuenses que no século XVI entraram “na Religião de Malta”, no Mediterrâneo, e pelo transporte de emigrantes para os diferentes domínios do “império” português<sup>10</sup>.

5. Contudo, o mar era espaço inseguro, de grande conflitualidade, propício a predadores e aventureiros em busca de fortuna à custa de quem se lhes atravessava no caminho.

A pirataria, tantas vezes disfarçada de corsarismo, fazia-se sentir de forma mais incisiva em determinadas franjas costeiras da Europa ou em momentos de maior tensão entre estados e regiões interessados na actividade marítima. Em lugares que proporcionavam abrigos e formas de camuflagem dos navios agressores, como as “abras da Galiza” ou algumas zonas mais recortadas da costa mediterrânica, em pontos de intersecção das grandes rotas de tráfego, podia encontrar-se embarcações de aventureiros do mar “emboscadas” esperando a passagem de navios mercantes.

<sup>9</sup> Neste caso concreto refira-se igualmente a importância do percurso Valência-Barcelona intensamente frequentado pelos nossos barcos.

<sup>10</sup> E não só. Como se sabe, muitos mercadores e mareantes instalavam-se em lugares estratégicos do comércio de então (como Sevilha ou Bruges e, depois, Antuérpia) contribuindo para a atracção, a esses lugares, de outros portugueses. No caso deste tipo de emigração deve falar-se da partida dos judeus no final do século XV e, ao longo do século XVI, da formação de redes de cristãos-novos extremamente movimentadas e de enorme poderio.

O incremento da pirataria e do corso vai lado a lado com o desenvolvimento da actividade naval e do comércio marítimo. Entre os factores organizativos mais importantes, contava-se o sistema de comunicações e de espionagem.

Como o mercador, o corsário tem de estar bem informado. A circulação de notícias ganha particular relevância e pretende-se que seja cada vez mais rápida. Ela faz-se de variadas formas: pelo envio de “correios” por terra ou por mar. Por intermédio de alguém em quem se confia e se dirige para determinado local. Entre os navios que se cruzam no mar através de sinais de luzes, de bandeiras ou, quando as condições de mar o permitem, de viva voz utilizando-se, por vezes, os batéis para levar novas e mantimentos de uma embarcação para a outra<sup>11</sup>.

No século XV os corsários faziam uso destas e doutras práticas. Nos portos movimentados era importante ter quem espiasse o movimento, se inteirasse das chegadas e partidas dos navios, qual a carga que embarcavam e para onde se dirigiam, e que lhes fizesse chegar rapidamente esses elementos antes que houvesse tempo de os agentes portuários reagirem.

Em 1443 a cidade do Porto conheceu uma situação deste género. Na sessão camarária de 8 de Julho, perante “grram parte domeens boons E mercadores” foi decidido “que por quanto lhes era dito que allgumas naaos degaliza E doutras partes andauom darmada E tragiam aquj em esta çydade allgumas emculquas della que lhe leuauom nouas das naaos que aquj caregauom E acordarom que screuesem ao Senhor Regente e ao Senhor duque a maneira que acerca de esto terriam que mandasem llogo la senhos homeens a cada parte e mandarom seis”<sup>12</sup>.

Referimos o envio de correios por terra. Ora, foi por intermédio de um destes correios que à cidade chegou a notícia do apresamento de algumas embarcações no ano de 1448. Na sessão de 20 de Novembro desse ano “foy liuda huma carta que os estantes em bruJes em uiaraom aa dicta Çidade de como çerteficauam as naaos pinta E a naao de prado serem tomadas dos Ingresses e mortos çertos homeens e outros muyto feridos a qual carta foy tragida per huum troteiro que eles enuiarom por terra”<sup>13</sup>.

Do mesmo modo, no ano fiscal de 1450-1451 regista-se nos *Livros do Cofre* da cidade o seguinte pagamento: “Deu a João Martinz çapateiro por hir a Viana e a Bayona por rezam dos franceses, cento e cinquenta reaes”<sup>14</sup>.

Vejamos alguns casos de assaltos contra navios do Porto durante o século XV.

Nos anos 20 dessa centúria, há notícias de problemas marítimos com biscainhos. Zona percorrida intensamente pelos navios em trânsito para o Norte da Europa, a costa da Biscaia era palco de inúmeros confrontos navais. Os navios portugueses eram frequentemente importunados pela sua pirataria<sup>15</sup>. Numa carta de 11 de Junho de 1428, Rafael Fogaça, representante do rei em Bruges, comunicava a Afonso Eanes, estante em Génova o seguinte: “Jtem, amjgo, façouos saber que os bizcaynhos nom nos querem ahinda lleixar en paz; que,

<sup>11</sup> Refira-se ainda a importância dos sinais de terra, fogos, fachos e atalaias, usados para orientar os navios como antepassados dos faróis, ou para avisar da chegada de inimigos. Em algumas zonas costeiras da Europa esses sinais representavam armadilhas fatais para os barcos quando eram usados por grupos locais para os guiar de encontro a recifes e depois roubar os salvados.

<sup>12</sup> FERREIRA, s.d.: 302.

<sup>13</sup> FERREIRA, s.d.: 374.

<sup>14</sup> AHMP – *Livro 1 do Cofre da Cidade*, fl. 69.

<sup>15</sup> Ricardo Córdoba já considerou os marinheiros vascos “verdadeiros empresários de pirataria”. CÓRDOBA, 1989,

ujndo hua naao do Porto, nosa, de Joham Afonso dArrifana, carregada de uinhos e auer de pesso, que partira de Lixboa pera en Frandes, foy tomada delles e lleuada a Rochella e aly uenderom os bizcaynhos toda a mercadaria”. Por motivos óbvios relacionados com a impossibilidade de beneficiar delas, os assaltantes não se interessaram pelas letras de câmbio do rei português que um seu agente, “Çerrabodes”, levava consigo no navio<sup>16</sup>.

Neste caso, trata-se da nau de um conhecido homem de negócios do Porto, ao serviço do rei, em trânsito de Lisboa para a Flandres. Note-se igualmente o envolvimento no comércio de vinhos para compensar compras nessa região e, por fim, da parte dos agressores, a utilização de um porto “aberto” (La Rochelle) onde transaccionavam livremente as suas presas.

Os estuários, baías, enseadas e pequenas ilhas (sobretudo nas *Rias Bajas*) proporcionavam abrigos fáceis e boas possibilidades de fuga aos corsários que actuavam na costa galega. Entre eles tornou-se célebre e temido o salteador Gonçalo Correia, possivelmente galego, autor de numerosos ataques a embarcações durante a década de 30 desse mesmo século.

O Porto conheceu-o e deu-lhe combate. No dia 17 de Dezembro de 1431 chegavam à cidade notícias alarmantes, dando conta de que “as naaos e navios que veem de Frandes e de Ingraterra com o retorno do aver de peso jazem em Galiza em grande perigo dos inmiigos cossairos” principalmente de “Gonçalo Correa que esta acerca dellas com grande poderio de naaos e de gentes”.

A cidade a tomava à sua responsabilidade a defesa destes navios. A missão, cujo objectivo era proteger e escoltar os citados navios, foi confiada a João da Ponte, ou de Ponte, dada a sua origem limiana ou, possivelmente, pontevedrense, que a desempenhou a contento<sup>17</sup>. A partir desta data não temos mais notícias directas de problemas do Porto com este corsário. Contudo, sabemos que a sua actividade não parou por aqui. No dia 4 de Julho de 1437, em Câmara, o concelho de Pontevedra constatava “que por rason que algunos mercadores e suas mercadorias e navios se temian e reçeavan de viir a esta dita villa e seu porto con as ditas mercadorias e navios, entendendo de seer prendados e penorados por las mercadorias que Gonçalvo Correa tomara enno dito porto e levara enna barcha chamada por nome Rostro Fremoso de vezinos e moradores da dita villa”, porque isso era em grande prejuízo da terra, acordaram dar salvo-conduto a quem aí quisesse comerciar.

Destaquemos uma nota decorrente deste episódio. Em 1454 existia na cidade do Porto uma embarcação chamada *Rosto Formoso*, um barinel, cujo mestre era Martim de Figueiró. Isto pode-nos levar a crer que em data posterior a 1437 os portuenses voltaram a confrontar-se com o mesmo corsário e lhe capturaram o barco passando a utilizá-lo em seu proveito. Ou que os seus novos armadores lho compraram, o que também não deixava de ser uma prática usual no tempo. A confirmar-se uma destas hipóteses, ficamos com uma informação preciosa sobre a longevidade de um navio medievo: pelo menos dezassete anos, com boa parte deles passada em atribuladas aventuras.

Na década de 40 registaram-se agressões a navios do Porto nas águas da Catalunha. O caso mais grave ocorreu em 1440 quando a nau *Santa Clara* foi tomada pela carraca de “mossem Joham de Barbora”, corsário de Barcelona, quando navegava da Flandres para Pisa.

<sup>16</sup> Sobre este episódio ver *Monumenta Henricina*, 1961, III: 216.

<sup>17</sup> No regresso, em 19 de Abril de 1432, talvez por força dos combates ou por acção dos elementos, foi necessário “corregger” o seu navio, o que se fez nos estaleiros de Miragaia. A factura a pagar por este conserto foi apenas de cem reais pois “o mais lhe quitarom por que o a cidade achou bem deligente na goarda das naaos a que ora a cidade mandou em Galiza gardar de Gonçalo Correa”. DUARTE; MACHADO, 1985: 104.

Este episódio motivou troca de correspondência entre o governo central português e os dirigentes da cidade condal. Segundo a nota de protesto enviada para Barcelona, a carga do navio pertencia a mercadores genoveses. Além de “taças, tapetes e panos de armar”, a nau transportava “armas, bombardas e pequenos canhões”<sup>18</sup>.

Ao longo da segunda metade do século XV, foram frequentes os ataques perpetrados por navios ingleses e franceses. Os primeiros revelaram-se particularmente activos desde 1446. Nesse ano, capturaram quatro navios da cidade<sup>19</sup>. Mais tarde, em 1454, há notícias de novos conflitos marítimos com súbditos da coroa britânica conforme se pode verificar pelo pedido de salvo-conduto requerido por mercadores de Plymouth, que temiam represálias da cidade em resposta a actos cometidos por piratas ingleses contra navios do Porto. Actos que se repetiram, pelo menos, em 1471 (durante o período delicado da Guerra das Duas Rosas) e 1491<sup>20</sup>. Entre 1474 e 1475 a cidade enviou um emissário a Inglaterra para tentar recuperar uma caravela e mercadorias apressadas a comerciantes do Porto<sup>21</sup>.

Já vimos como em 1450-1451 houve movimentações no Porto “por rezam dos franceses”. Mais graves foram os acontecimentos de 1469, envolvendo unidades navais portuenses e, com toda a probabilidade, um conhecido corsário francês de nome “Collam” ou “Coulão”, que motivaram a elaboração do documento que publicamos em apêndice a este trabalho e que adiante analisaremos mais pormenorizadamente.

No ano anterior (1468), o apresamento de um navio portuense carregado de vinhos por galegos de Tuy no rio Minho (que na mesma altura também capturaram um barco de Aveiro) motivou represálias organizadas por Aveiro e Porto, que colocaram a fronteira norte a ferro e fogo<sup>22</sup>.

Problemáticos foram igualmente os anos compreendidos entre 1475 e 1495. As operações de corso e pirataria ocorreram com frequência e integraram-se num contexto de grande conflitualidade entre os estados ibéricos motivado por uma definição de áreas de acção das respectivas marinhas em pleno período expansionista. O conflito desenvolveu-se em grande medida pela reacção portuguesa à actividade pesqueira e comercial dos centros portuários andaluzes na costa da Guiné. Mas não só. Em causa estava também a tentativa de controlo de zonas de influência marítima em Granada, Norte de África e faixa ocidental africana. Envolveu toda a Península Ibérica numa teia complexa de alianças ocasionais, promessas de recompensas na forma de concessões de facilidades comerciais, doações de quintos e de presas, etc. Em determinadas ocasiões, os portugueses tiveram a seu lado navios franceses (como os do antigo rival Coulão) e apoio de portos de primeira linha como Cádiz. Os andaluzes, por seu turno, contaram quase sempre com o auxílio da marinha vasca, responsável por diversos ataques na “frente norte” do conflito, bem como em águas mediterrânicas e na costa marroquina.

<sup>18</sup> Sobre este assunto ver MORENO, 1972.

<sup>19</sup> Um deles, a *barca dos Cordoeiros*, foi, inclusivamente, capturado à saída do porto de Lisboa onde fizera escala vindo do Levante carregada de panos e especiaria.

<sup>20</sup> Sobre estas últimas três informações ver SILVA, 1989: 542-543, (outros casos aqui relatados e uma panorâmica geral sobre o tema neste mesmo trabalho).

<sup>21</sup> AHMP – *Livro 1 do Cofre do Concelho*, fl. 154. É possível que se tratasse de um dos navios capturados no citado ano de 1471.

<sup>22</sup> Já tratámos deste episódio, bem demonstrativo da conjugação de interesses comerciais-marítimos das duas localidades, no trabalho BARROS, 1997: 186.

Durante este período sucederam-se as armações de frotas, os combates, as capturas de navios, as represálias, os envios de correios, os pedidos de dinheiros e de abastecimentos. Beneficiando do momento conturbado, tornaram-se frequentes as iniciativas bélicas de particulares actuando muitas vezes impunemente.

A cidade do Porto registou algumas perdas. Na campanha de 1475-1477, num dos mais importantes combates navais travado na costa marroquina, foi capturada a nau *Borralha*, de armadores da cidade<sup>23</sup>. No ano de 1479, a caravela de João Eanes e de Martim Afonso foi roubada em Nantes por um corsário vasco, Juan de Bermeo.

6. Isolemos então o acontecimento de 1469, exemplar no contexto dos problemas marítimos enfrentados pela cidade do Porto no final da Idade Média e da forma como alguns deles eram resolvidos<sup>24</sup>.

A notícia, já o dissemos, chegou no mês de Julho. Os navios que faziam o torna-viagem da Irlanda encontravam-se sob a ameaça “de cosayros franceses e outros”. A preocupação tinha razão de ser. Primeiro, porque deveria tratar-se do grosso da marinha da cidade em viagem pois, de acordo com o documento, os vizinhos do Porto tinham “suas naaos, navyos, corpos e mercadorias em Irlanda”; em caso de desastre, as perdas poderiam ser irreparáveis. Segundo, porque nessa altura sabia-se que o corsário francês “Coulão” de seu nome Guillaume de Caseneuve, andava com os seus navios algures entre a Mancha, o Golfo da Biscaia e os mares cantábricos, tornando essa ameaça assustadoramente real.

Tal como também já verificamos, os regedores da cidade não perderam tempo. Requisitaram a caravela de Gonçalo Gonçalves de Azurara<sup>25</sup>, “abitaltharam-na” e equiparam-na com uma “companhia” de dezoito<sup>26</sup> homens e três moços serventes, sob o comando de André Pires, a quem o documento chama “capitão”.

A operação não podia ter corrido melhor. Menos de um mês depois, os portuenses podiam dar “a Deus louvores e graças e aas boas pessoas dos suso nomeados vieram todos em salvo aa dicta cidade”. A companhia do capitão André Pires não vinha “de mãos a abanar”. Saiu da cidade com um navio e regressava com quatro: a já referida caravela de Gonçalo Gonçalves mais duas pinaças e um barinel franceses. Aquilo que no início era uma simples missão de aviso e escolta de navios, transformara-se numa bem sucedida operação de corso. Os dirigentes da cidade, contudo, podiam vir a ter entre mãos um delicado problema. É que, apesar de André Pires e os seus subordinados afirmarem que actuaram “como gentiis ho-

<sup>23</sup> Quando este navio foi capturado pelos andaluzes, com outros navios portugueses, entre Fevereiro e Maio de 1476, representou um enorme motivo de alegria, pois ele era considerado o melhor navio português a integrar a armada derrotada ao largo de Marrocos. Com o devido desconto que se deve dar a este tipo de informações (proveniente de crónicas que tendem a exaltar determinados feitos), deveria tratar-se de uma embarcação de certa envergadura pois, na ocasião, como se disse, foram apresados outros navios nacionais e este é o único a ser destacado, o que comprova a importância da cidade do Porto no contexto marítimo do Portugal de Quatrocentos. Tratava-se de um barco conhecido na cidade. O seu mestre era Diogo Afonso. Quando se fala dele em 1477 diz-se “que foi mestre”, o que quer dizer que a embarcação ainda não estava em mãos portuguesas. Contudo ela deve ter sido recuperada posteriormente, pois em 1479 e, mais tarde, em 1486, o mesmo Diogo Afonso volta a ser referido como “mestre da nau *Borralha*”. Ver, respectivamente, APSPM – *Confraria de S. Pedro de Miragaia*, liv. 2, fl. 16, AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 85v e liv. 5, fl. 73v.

<sup>24</sup> Remetemos o leitor para a consulta do documento publicado em apêndice.

<sup>25</sup> A confirmar-se ser um navio de Azurara, o facto de ele ter sido utilizado pode explicar-se por, na altura, na cidade não haver navio disponível – pelo menos com a capacidade de combate requerida em tal situação – porque a maior parte deles estava fora da urbe, possivelmente integrando a frota em perigo.

<sup>26</sup> Ou dezanove. Veja-se a tabela que apresentamos em seguida e o documento citado.

mens [...] e que os tomarom de boa guerra”, era difícil de acreditar que duas pinças carregadas de pescado “e mays huum barinel com sal e ferro, vinhos poucos e dinheiros poucos”, fossem perigosos navios corsários<sup>27</sup>. As reclamações e pedidos de indemnização por parte dos proprietários dos barcos, entremeados por actos de represálias por parte da comunidade lesada, não tardariam.

Por isso se elaborou o instrumento público que temos vindo a seguir. Nele, confirma-se a doação das presas ao capitão e à sua gente, mas também se responsabiliza o mesmo capitão e a mesma gente. Entrega-se as presas mas faz-se um inventário das mesmas e exige-se fiadores. Mesmo aos pequenos serventes que também vão buscar a sua parte do saque. Reconhece-se o serviço prestado à cidade pela companhia, mas a cidade demarca-se da tomada dos navios. Chega mesmo a usar o termo “pilhagem”. Mais: se em acção judicial posterior a companhia for condenada por razão desse acto, a mesma cidade encarregar-se-á de exigir, inclusivamente, o pagamento de todas as despesas que fez na preparação da viagem<sup>28</sup>.

### A COMPANHIA E OS SEUS FIADORES

Companhia	Fiadores
André Pires, capitão	João Antão, mercador, morador em Guimarães <sup>29</sup>
Gomes Fernandes, morador na rua Chã	Fernando Eanes, seu pai
Pedro Afonso, alfaiate, morador na rua Chã	Pedro Eanes, criado de Egas Gonçalves
João de Murça, marinheiro	André Pires, capitão da Companhia

<sup>27</sup> Como o documento deixa entender: “e por que de assy seer ou nom seer os dictos senhores juizes, vereadores, scripvam e procurador e consules da dicta cidade nom ham certa noticia e de todo perfecta”. Chamamos a atenção para a linguagem utilizada neste documento, com termos e expressões legais pouco frequentes em diplomas da época. Citemos apenas um caso: “e outros muytos consules, representantes e universo, poboo, vezinhos, moradores em a dicta cidade, ‘rabaldes, termos e teritorios”, etc.

<sup>28</sup> O que é lógico pois, se o não fizesse, os seus dirigentes estariam a admitir que a expedição de corso havia sido financiada por eles sob a capa de protecção dos seus navios. Este caso apresenta com clareza certos elementos caracterizadores da actividade corsária. As presas, pouco selectivas, dividem-se em três categorias: o corpo do navio ou partes do seu equipamento; homens e mulheres a bordo e objectos pertencentes à equipagem; a carga. A captura dos navios reforça o armamento do corsário (ou da frota mercante, dado que o agressor pode ser um comerciante que ocasionalmente beneficia de uma posição de superioridade para, momentaneamente, se tornar num fora-da-lei) mas expõe a entidade que sanciona a sua frutuosa actividade a represálias ou ao pagamento de indemnizações. Sobre este assunto ver BALLARD, 1990: 34-35. Além disso, havia a consciência de que esses actos prejudicavam largamente a actividade comercial levando ao afastamento dos habituais clientes. Nos capítulos especiais de Faro às cortes de Évora de 1444 fazia-se a seguinte queixa, com pressupostos idênticos aos do documento que temos vindo a analisar: “Outrossy, ssenhor, a uosa merçee sabe como, nos tractos factos antre este rregno e o rregno de Castella, he mandado que em quaeesquer lugares do porto do mar honde sse fezer algũa armaçam o capitam della de fiança por cada pessoa que leuar em seu naujo de cinquenta coroas douro, pera se emmendar e correger quallquer dapno que per elles for facta [...]. E, pode hora auer hũu ano e meo, Fernam de Seixas almoxarife desta ujlla, e aly armou com jente de fora parte e meteo em elle, por capitam, hũu Diego Nunez caladamente, por nom dar fiança, e o mandou andar darmada. E, hindo ao Cabo de Sam Vicente, filhou, hũu navjo de galegos, em que vijinha hũa ssoma de sardinha, e sse veeo com ella aa foz de Silues. E tanto que os offiçiaaes deste conçelho souberom dello parte [...] lhe envyvarom rrequerer, por seu procurador, que rreteuesse em sy o dicto navjo e mercadoria e a nom rrepartisse com nehũ, a menos de nom dar fiança aa dicta tomada [...]”. *Monumenta Henricina*, 1967, VIII: 132-133.

<sup>29</sup> Filho de Antão Martins, já falecido.

Pedro Afonso, marinheiro, morador à Porta Nova (da parte de Miragaia)	Fernão Álvares Baldaia, mercador e Álvaro Leite, alcaide da moeda
Afonso Tomé <sup>30</sup>	“
George Martins de Aveiro	<sup>31</sup>
Luís Gonçalves	“
Jácome espingardeiro	“
João da Maia, barbeiro	“
João de Barcelos, criado de Diogo Martins	“
Diogo Gil	“
João Pires, <i>O Galego</i> , criado <i>do Baldaia</i>	“
Três moços, não explicitados, que foram por serventes no navio	“
Lourenço Eanes, marinheiro, genro de Gonçalo Álvares	Gonçalo Álvares
João Vasques	João Álvares Sardo, barbeiro e Álvaro Leite [alcaide da moeda?]
Pedro André	“
Gomes Fernandes, gaiteiro, morador na Rua Nova	João Álvares Sardo, barbeiro, Álvaro Leite [alcaide da moeda?] e Gonçalo Álvares
João de Santarém, barbeiro, morador em Miragaia	Gonçalo Álvares
Fernando Eanes, morador em Miragaia	“

Note-se a presença, directa ou não, de algumas das mais poderosas figuras da cidade quatrocentista. Como Fernão Eanes das Póvoas, Afonso Vasques de Calvos ou Fernão Eanes Baldaia. Todos eles são homens de negócios, e teriam todos interesses nos navios que vinham da Irlanda. E, no entanto, alguns deles, como Fernão Eanes Baldaia, ou como Álvaro Leite, alcaide da moeda, aceitam ficar como fiadores dos homens da caravela. O que se explica por certas ligações familiares, económicas e sociais de grande significado no Porto medievo e moderno.

O caso de Fernão Álvares Baldaia é, neste sentido, exemplar. Ao longo da sua vida manteve um estreito relacionamento com os homens de mar de Miragaia (deixando legados à confraria e hospital que estes mantinham) e era proprietário de uma nau que tinha o seu nome. Dias Dinis refere que este mercador combateu “Coulão” nesse mesmo ano de 1469.

<sup>30</sup> Este nome surge na parte do documento relativa às fianças, e não na parte inicial, quando se descreve a companhia. Refere-se um certo “Afonso Alvares, genro do Saboeyro”, que depois não aparece na altura das fianças. Trata-se da mesma pessoa e houve lapso no nome numa das duas listas ou são dois elementos diferentes e não surge um deles com fiador?

<sup>31</sup> Não se indica qualquer fiador deste homem.

Numa carta datada de 2 de Janeiro de 1470, Afonso V concede-lhe uma tença anual de oito mil reais brancos “por haver consiraçom no mujto seruiço que teemos rreçebido de Fernam dAluares Baldaya nosso caualeiro morador em a nossa çidade do Porto, e em espeçiall por a pelega que ora ouue com Culam frances que andaua darmada no mar da costa dos nossos rregnos”<sup>32</sup>. Nesse mesmo ano de 1470, o *Livro de Recebimentos da Chancelaria da Câmara*, regista no mês de Janeiro: “Item – Merçee a Fernam d Aluarez Baldaya de çerta poluora e lanças gorgazes çem reais. C reais”<sup>33</sup>. O que nos leva a pensar em três coisas. Primeiro: que este mercador-cavaleiro se limitou a organizar a expedição que temos vindo a analisar. Segundo: que nessa expedição não houve qualquer recontro com o famoso corsário francês. Terceiro: que entre Agosto de 1469 e Janeiro de 1470 este mesmo corsário voltou à carga e, dessa vez, foi o próprio Baldaia a embarcar e a dar-lhe combate.

Olhemos para a composição da companhia, um grupo de pessoas com uma tarefa difícil, a bordo de um navio, que provavelmente iria entrar em combate (como entrou). Declaradamente, só embarcaram três marinheiros<sup>34</sup> e, para além de um espingardeiro e de dois barbeiros<sup>35</sup> de alguma forma habituados a lidar com armas, estamos perante uma companhia de homens dos mesteres, escolhidos dentro do quadro alargado de recrutamento militar medievo, entre os dezoito e os sessenta anos. Apesar do seu reduzido número, da eventual dificuldade de alguns em embarcar num navio e da pouca experiência de outros no manejo de armas, conseguiram capturar três navios, seja qual for o seu porte, e, aparentemente, não sofrer qualquer baixa.

Uma nota final: este documento confirma dados fornecidos por diferente documentação camarária (nomeadamente pelas *Vereações*) quanto à importância dos portos britânicos – e concretamente da Irlanda – para a navegação e comércio marítimo do Porto no século XV<sup>36</sup>.

7. O comércio marítimo tardomedieval era tarefa arriscada. E ainda mais quando se navegava isoladamente. Por esse motivo, em cidades portuárias como o Porto, habitualmente, os navios saíam e regressavam em conjunto, “em conserva”, tentando dissuadir eventuais agressores e, em caso de ataque, garantir maior capacidade defensiva<sup>37</sup>.

As ameaças à navegação do Porto (como à de qualquer cidade portuária) eram ameaças à sua economia. Contra elas, a resposta tinha de ser rápida e eficaz. Até que ponto o Estado, em processo de centralização, actua em casos desta natureza? À primeira vista, parece que a sua capacidade de intervenção é bastante reduzida. Perante as queixas dos concelhos, dos armadores e dos comerciantes a justiça régia é exasperantemente lenta e bastante limitada. Durante o século XV, o processo parece desenrolar-se da seguinte forma:

<sup>32</sup> CRUZ, 1960, VII: 81-82.

<sup>33</sup> PERES, 1974: 3.

<sup>34</sup> Claro que entre eles havia mais de três marinheiros. Basta pensar nos nomes que não têm profissão indicada e presumir que, pelo menos os de Miragaia, bairro de gente do mar, estariam habilitados a ajudar na manobra da caravela. Não sabemos se haveria membros da tripulação permanente do barco. Acreditamos que não, pois estariam incluídos nesta listagem uma vez que não deixariam de participar na operação. Isto também nos leva a pensar que, apesar de o proprietário da caravela ter *Azurara* no nome, o navio actuaria habitualmente a partir da cidade do Porto.

<sup>35</sup> No Porto medieval e moderno *barbeiro* significa *alfageme*, mesteiral ocupado no fabrico e arranjo de armas. É à sua oficina que se dirigem todos quantos têm armas para as afiar, para lhes retirar as “barbas”, ou seja, as limalhas.

<sup>36</sup> Assinale-se também a relativa pobreza das presas tomadas aos franceses. Neste século, os nossos navios transportavam geralmente cargas bem mais atractivas. O mesmo tipo de carga é assinalado por MARQUES, 1992: 57-58.

<sup>37</sup> Outra das formas para minorar eventuais perdas consistia em viajar com pouco dinheiro, privilegiando-se a utilização de letras de câmbio impossíveis de cobrar pelos corsários.

- comunicação do problema (assalto aos navios da cidade);
- diligências do poder central requerendo a inventariação dos prejuízos e prometendo o envio de representantes que os procurarão recuperar junto dos portos de origem dos agressores.

Este é o procedimento habitual, que poucas vezes funciona.

Em casos de ameaça à integridade do território – como aconteceu com as perturbações ocorridas na fronteira minhota em 1468 na sequência do apresamento de navios do Porto e de Aveiro – uma das medidas aprovadas pelo monarca era o envio de fronteiros para a área de crise. Mas, também em teoria, havia um alto funcionário régio com jurisdição sobre estes assuntos: o Almirante. No entanto, no século XV, este oficial correspondia a uma espécie de actual ministro da Marinha e era pouco mais do que um beneficiário de rendas e detentor de um título cobiçado mas pouco eficiente em matéria naval. Por isso, na década de 60 deste mesmo século, é criado o ofício de Capitão-mor do mar, subordinado ao Almirante, encarregado da segurança da navegação e com uma série de “adjuntos” entendidos em coisas navais que dele dependiam. Além destes, havia os alcaides do mar e os patrões das galés.

Mas a multiplicação de cargos era mais um elemento de ineficácia. A cidade gostava de ver estes oficiais longe dos seus muros. Apenas os tolerava quando era necessário armar fro-  
tas régias para expedições militares de grande envergadura.

Do rei, dos seus oficiais, da sua diplomacia, das suas embaixadas, pouco havia a esperar – pelo menos no curto prazo. Percorrer os canais diplomáticos requeria tempo. Os processos arrastavam-se durante anos em tribunais internacionais e auditórios marítimos que protelavam as decisões. Ora, a evolução da actividade comercial é mais rápida do que a evolução do aparelho de Estado. Tempo era coisa que os mercadores não se podiam dar ao luxo de desperdiçar. Desse modo, quando factos deste tipo acontecem, actuam primeiro e comunicam ao rei depois. São eles, ou as suas comunidades, que armam navios de defesa, que pagam aos homens do mar engajados nestas expedições e que os recompensam, que se seguram quando os casos não são claros, que não se inibem de censurar o rei por não definir uma política enérgica contra o corsarismo. Como aconteceu em 1449, quando a cidade do Porto ordenou aos seus procuradores que requeressem na corte o seguinte: “Item que seja sua merçee de nos poer Remedio nas tomadas das naaos pellos Ingresses e bretoes e gallegos firmando com elles boas pazes ou crua guerra que nos seria mjlor que so tjtollo de paz cada dia seermos Roubados”<sup>38</sup>.

## APÊNDICE DOCUMENTAL

1469. Agosto, 30 – Setembro, 2. Porto – *A Câmara do Porto exige termo de responsabilidade e cartas de fiança à companhia do capitão André Pires, envolvida na tomada de certos navios franceses.*

AHMP – Livro 5º de Pergaminhos, doc. 10.

Em nome de Deus amen. Saibham quantos este stromento virem que no anno do nascimento de Nosso Salvador Yhesus Christo de mil e quatrocentos e seseenta e nove annos

<sup>38</sup> FERREIRA, s.d.: 418.

filho d'Afons'Eanes contador que foy d'El Rey, Gonçalo Lourenço criado do Arcebispo de Bragua, Joham Preto porteyro da dicta Relaçom moradores en a dicta cidade do Porto e outros.

E depois desto trinta e huum dias do dicto mes en minha casa presente Lourenc'Eannes marinheiro genro de Gonçalo Alvarez moradores en a dicta cidade ambos presentes eu tabellion lii e publicquey o dicto stormento e elle outorgou e prometeo a o teer e comprir e guardar so a dicta pena e appresentou fiador o dicto Gonçalo Alvarez que stava presente e que mo vio e ouvio leer o qual Gonçalo Alvarez fiou o dicto Lourenc'Eannes na forma, clausulas, condiçoes do dicto stormento e o dicto Lourenc'Eannes prometeo a o tirar a paz e a salvo. Testemunhas Pedro Anes tabeliom, Alvaro Gonçalvez d'Ossella e outros.

E depois desto no dicto dia en minha casa Johanne Alvarez Sardo barbeyro e Alvaro Leite fiarom Joham Vaasquez, Per'Andre e o gayteiro Gomez Fernandez da rua Nova so as dictas clausulas, condiçoes assy e no modo e forma no dicto stormento contheudas e obrigaram pera esto todos seus beens. Testemunhas Andre Gonçalvez e Diego Gil barbeyro genro de Johann'Eanes baynheiro moradores en a dicta cidade e o dicto capitam e outros.

E depois desto primeiro dia de Setembro Gonçallo Alvarez sobredicto fiou Gomez Fernandez da rua Nova aalem da outra fiança sua do dicto Gomez Fernandez e fiou Joham de Sanctarem e Fernand'Eannes assy e per a guisa e condiçoes do dicto contracto e aalem das outras fianças. Testemunhas que foram a esto presentes Gonçallo Pinto filho d'Ayras Pinto e Lourenc'Eanes genro do dicto Gonçalo Alvarez moradores en a dicta cidade e outros.

E depois desto sabado dous dias do mes de Setembro en a dicta casa da Rolaçom dia e ora de Rolaçom eu tabelliom sobredicto rememorey o dicto stormento perante Vaasco Carneyro outrosy vereador da dicta cidade porque o dicto Vaasco Carneyro confessou que viinte e nove dias d'Agosto leera a nota do stormento sobredicto en meu livro e o dicto Vaasco Carneyro o outorgou en presença do dicto Fernam Martinz e de Johanne Alvarez Ribeyro cavaleyro outrosy juiz e d'Afonso Vaasquez e de Fernand'Eanes vereadores e do dicto scrivam e do procurador. Testemunhas que forom presentes Johan d'Aragom, Johan Paaez e outros muytos cidadãaos, consules da dicta cidade que todos s'iam en Rolaçom e outros e eu Ruy Gonçalvez tabelliom sobredicto que este stormento per outorgamento das dictas partes e fiadores screppy e coregi Pedr'Afomso e seus beens e en elle meu signal fiz que tal he.

[Segue-se o sinal, muito elaborado, do tabelião e a nota:] “Deo (?) cl reais com duas notas e sinaaes”.

### Siglas

*AHMP* – Arquivo Histórico Municipal do Porto

*APSPM* – Arquivo Paroquial de S. Pedro de Miragaia

### Abreviaturas

*col.* – colecção

*ed.* – edição

*fl.* – folio

*liv.* – livro

*p.* – página (s)

*publ.* – publicado

*s.d.* – sem data

*ss.* – seguintes

*v.* – verso

*vol.* – volume (s)

## FONTES E BIBLIOGRAFIA

- BALLARD, Michel, 1990 – *Course et piraterie a Gênes a la fin du Moyen-Âge*, in "El commerç alternatiu. Corsarisme I Contraban (s. XV-XVIII). VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals, Palma de Maiorca", Palma de Maiorca, Institut d'Estudis Baleàrics, p. 34-35.
- BARROS, Amândio, 1997 – *Barcos e gentes do mar do Porto (séculos XIV-XVI)*. "Revista da Faculdade de Letras. História", Porto, Faculdade de Letras, II Série, Vol. XIV, p. 167-230.
- BASTO, Artur de Magalhães, 1940 – *Livro antigo das cartas e provisões*, Porto, Câmara Municipal, Vol. V.
- CÓRDOBA, Ricardo, 1989 - *Violencia por conflictos comerciales entre Castilla y Portugal (1475-1495)*, in "Bartolomeu Dias e a sua Época. Actas do Congresso Internacional, Porto", Porto, Universidade do Porto/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, vol. III (Economia e Comércio Marítimo), p. 180.
- CRUZ, António, 1960 – *O Porto na génese dos Descobrimientos*. "Studium Generale", Porto, Centro de Estudos Humanísticos, vol. VII, p. 81-82.
- DUARTE, Luís Miguel; MACHADO, João, 1885 – "*Vereações*". 1431-1432. Livro 1, Porto, Arquivo Histórico/Câmara Municipal do Porto.
- FAVIER, Jean, 1987 – *De l'or et des épices. Naissance de l'homme d'affaires au Moyen Âge*, Paris, Librairie Arthème Fayard.
- FERREIRA PRIEGUE, Elisa, 1988 – *Galicía en el comercio marítimo medieval*, Santiago de Compostela, Fundación "Pedro Barrie de la Maza".
- FERREIRA, J. A. Pinto, s.d. – "*Vereações*". *Anos de 1401-1449*, Porto, Câmara Municipal do Porto/Gabinete de História da Cidade.
- FONSECA, Luís Adão da, 1980 – *O Porto nas rotas do Mediterrâneo ocidental*. "Revista de História", Porto, Centro de História da Universidade do Porto, Vol. III, p. 127 e ss.
- FONSECA, Luís Adão da, 1989 – *Algumas considerações acerca das relações comerciais marítimas de Portugal com Génova na Baixa Idade Média* in "Bartolomeu Dias e a sua Época. Actas do Congresso Internacional, Porto", Porto, Universidade do Porto/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, vol. III (Economia e Comércio Marítimo), p. 635 e ss.
- HEERS, Jacques, 1966 – *L'Occident aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. Aspects économiques et sociaux*, Paris, PUF.
- MARQUES, A. H. de Oliveira, 1992 - *Bretagne et Portugal au XV<sup>e</sup> siècle*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique (Separata de "1491. La Bretagne, terre d'Europe" p. 57-58).
- MARQUES, A. H. de Oliveira, 1993 – *Hansa e Portugal na Idade Média*, 2ª ed., Lisboa, Editorial Presença.
- Monumenta Henricina*, 1961, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, Vol. III.
- Monumenta Henricina*, 1967, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, Vol. VIII.
- MORENO, H. Baquero, 1972 – *Cartas do Infante D. Pedro aos Conselheiros de Barcelona* (Separata de "Arquivos do Centro Cultural Português", Paris, Vol. IV).
- PERES, Damião, 1974 – *O livro de recebimentos de 1470 da chancelaria da câmara*, Lisboa, Academia Portuguesa da História.
- SILVA, F. Ribeiro da, 1989 – *Portugal e o curso no Atlântico Norte na 2ª metade do século XV* in "Bartolomeu Dias e a sua Época. Actas do Congresso Internacional, Porto", Porto, Universidade do Porto/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, vol. III (Economia e Comércio Marítimo), p. 542-543.

