

A NAVEGAÇÃO E A ACTIVIDADE MERCANTIL NO ENTRE-DOURO-E-MINHO

Por Humberto Carlos Baquero Moreno*

Parece ser indubitável que desde os alvares da formação de Portugal a navegação no mar e nos rios do Entre-Douro-e-Minho constituiu uma actividade que determinou a vontade colectiva dos homens, os quais repartiram as suas iniciativas entre a exploração agrária e a faina marítima, com prevalência das acções relacionadas com a pesca. No momento actual encontra-se ultrapassada a polémica que colocou frente a frente, Alberto de Sampaio e Lúcio de Azevedo, ao dirimirem se Portugal foi uma «*monarquia agrária*» ou em alternativa uma «*monarquia marítima*». Considero que a questão deverá antes colocar-se noutros termos, que tem sobretudo a ver com o desenvolvimento da navegação em função dos primeiros séculos da história portuguesa.

Enquanto para Alberto de Sampaio no «norte do país, achava-se pois, firmada a marinha mercante de longo curso, muito antes da aquisição de todo o solo nacional. O curto pedaço de costa movimentava-se cheio de vida; a pesca ora no mar ora nas barras do rio; nas do Lima e Ave, talvez também na do Minho, a navegação para o estrangeiro; e em grande, na do Douro, a cabotagem generalizada. Fez-se tudo isto nas três gerações que se seguiram à do fundador da monarquia. Desde então tem

* Professor da Faculdade de Letras do Porto.

de datar-se a nascença das navegações portuguesas. Não era o génio do sul, ainda no berço, que podia influir de qualquer modo neste progresso marítimo. Lisboa comerciante data de Afonso III, que a elevou a capital e fomentou o seu engrandecimento. Da chancelaria do mesmo monarca, entre 1254 a 1258, emanou-se o documento, do qual consta haver então um comércio de panos com a França pelos portos do Algarve. No Porto, já antes de 1188, entravam os «*pannis navium*» de Sancho I. A álea, que foi pelos mares fora, lançou-a, não a índole duma ou doutra população, mas a força das circunstâncias. No norte, onde ela punziu primeiramente, aqui se esboçou logo o futuro da nação»¹, um insuspeito geógrafo italiano, Gaetano Ferro, tece as maiores reticências acerca da importância da navegação portuguesa nos primeiros séculos.

Segundo este autor era diminuto o alcance das navegações portuguesas, as quais se ressentiam duma fraqueza congénita. No seu dizer «*nos princípios do século XIII pode [afirmar-se] que entre os portugueses não existiam actividades comerciais, regulares e intensas, em relação a ambientes estrangeiros. Esta situação reflectia uma carência de produtos essenciais no país como o atesta um édito real de 1253, que só permitia as exportações na condição de ser importada uma quantia semelhante de mercadorias. Só no decorrer do século é que os comerciantes estrangeiros que já anteriormente operavam em Portugal se juntaram aos locais, que começaram a frequentar mercados de outros países; mas foi só pelos fins do século que as suas actividades se tornaram competitivas. Analogamente devia ter pouco relevo a marinhagem local; é realmente verdade que em 1190 as tropas do corpo expericionário para o Algarve foram transportadas por via marítima, mas pode supor-se que tenham sido utilizados sobretudo barcos de pesca ou de pequena cabotagem. Também não devia existir uma marinha real (ou de guerra) de que se fala com insistência nos documentos de arquivo do século XIII, sobretudo da segunda metade, estabelecendo, por exemplo, que os judeus tivessem de contribuir com uma âncora e uma corda para o equipamento das galés reais e instituindo, em 1288, o título de almirante, precisamente o que em 1317 viria a ser confiado a Manuel Pessanha*»².

¹ Alberto de Sampaio, *Estudos Históricos e Económicos. As póvoas marítimas*, vol II, 2.ª ed., Lisboa, 1979, p. 85. A primeira edição, publicada graças ao empenho de Luís de Magalhães, remonta a 1923, constituindo um dos principais clássicos da historiografia portuguesa pelo rigor da metodologia utilizada.

² Gaetano Ferro, *As navegações portuguesas no Atlântico e no Índico*, Lisboa, 1989, p. 52.

Percorrendo os grandes portos marítimos localizados entre o Minho e o Douro temos de considerar pela sua importância os de Caminha, Viana, Fão, Vila do Conde e Porto. Sobre cada um deles teceremos algumas considerações sobre a actividade que desenvolveram desde os primórdios da nacionalidade até 1460, ano da morte do infante D. Henrique³.

Conforme observa Alberto Sampaio encontramos nas águas do Minho em 1121 as primeiras embarcações portuguesas, embora se ignore a sua procedência. A inquirição de D. Afonso III relativa a Caminha não refere qualquer tipo de navegação ou de construção naval. Uma passagem do foral de D. Dinis de 1284 mostra a existência dum pequeno centro de construção naval na vila, cuja função recaía sobre a prática de navegação de médio alcance e de uma actividade pautada por uma pesca artesanal. Os vizinhos estavam isentos de pagar o imposto designado por nabão, mas metade da sua receita paga pelos forasteiros deveria beneficiar os naturais⁴.

Escasseiam as referências documentais ao porto de Caminha na sequência dos informes que se encontram no foral de D. Dinis. Um importante documento de D. João I de 21 de Abril de 1392 revela-nos que uma exposição efectuada pelo concelho significava ao rei que os navios passavam pela orla marítima sem a maior parte das vezes entrarem no porto. Com a finalidade de atrair a navegação defendiam a necessidade de se fundar um porto franco, devidamente assinalado com marcos divisórios, que oferecesse abrigo aos navios. Os mareantes ficariam isentos do pagamento de dízima e de ancoragem, apenas devendo ser cobrado o imposto no caso de descarregarem as suas mercadorias. A carga não declarada devia ser confiscada pelas justiças locais devendo reverter para a coroa⁵.

Preocupado com o desenvolvimento da vila de Caminha o rei D. João I, por carta de 9 de Novembro de 1401, privilegiou cem dos seus moradores ao isentá-los da obrigatoriedade de servirem fora da localidade como galiotes ou na vintena do mar, libertando-os do mesmo modo do desempenho das funções militares como besteiros do conto. O falecimento

³ No mapa portuário de Gaetano Ferro aparece omitido o porto de Vila do Conde (p. 50), cuja importância tem de ser considerada. Aliás outras omissões a sul do Douro observam-se no mesmo.

⁴ *Ob. cit.*, pp.53-55.

⁵ Arquivo Nacional da Torre do Tombo, (A.N.T.T.), *Chancelaria de D. João I*, livro 2, fol. 66. Publicado por João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses*, Suplemento ao vol. I, Lisboa, 1944, pp.71-72.

ou o abandono do lugar por parte de alguns dos homens abrangidos por este numeramento implicava a sua automática substituição⁶.

Em reforço da sua política de desenvolvimento populacional de Caminha o mesmo monarca por carta de 4 de Agosto de 1406 determinou que no prazo de um ano poderiam acolher-se à vila os pescadores e marinheiros de todo o reino que tivessem praticado crimes graves, mas que não fossem autores de actos de aleivosia ou traição. O diploma régio instituiu um novo couto de homiziados tendo em atenção que o lugar era despovoado e com uma escassa população. Estes homens não teriam qualquer restrição no desempenho das suas artes de pescadores, mas estavam impedidos de desembarcar em outro porto mesmo que a ele acoressem em caso de tempestade no mar⁷.

As medidas adoptadas por D. João I não surtiram o efeito desejado pelo que se impunha aumentar os incentivos de fixação de novos núcleos populacionais. O monarca deliberou por carta de 16 de Julho de 1412 que quarenta homiziados poderiam fixar-se na vila sem terem forçosamente de ser pescadores. Poderiam deslocar-se ao exterior desde que o seu regresso se efectuasse no mesmo dia⁸.

A vocação de Caminha assentava nas práticas piscatórias. Por isso mesmo adquiria uma acentuada tonalidade a queixa apresentada pelo seu procurador Vasco Fernandes, nas cortes de Lisboa de 1439, ao significar as dificuldades com que se debatiam os seus habitantes por causa da aplicação do imposto da dízima sobre a pesca. Acrescia que às duas dízimas que os pescadores pagavam à coroa eram ainda obrigados a pagar uma outra dízima à igreja, o que totalizava três dízimas. Desta sobrecarga fiscal resultava que muitos optavam por partir para as vilas da Guarda e de Baiona na Galiza, onde não estavam submetidos a tais imposições. A diminuição do ritmo económico traduzia-se em que em vez de andarem sete ou oito pinaças na pesca apenas uma ou duas o faziam. Como solução defendia o procurador que a sisa devia ser suprimida⁹.

A gravidade do problema equacionado era de tal monta que anteriormente tinham-se deslocado a Lisboa, para se encontrarem com a

⁶ A.N.T.T., *Chancelaria de D. João I*, livro 2, fol. 177.

⁷ *Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V*, livro V, Coimbra, 1792, título 61, pp. 241-242.

⁸ Humberto Baquero Moreno, *Elementos para o estudo dos coutos de homiziados instituídos pela coroa*, in «Portugaliae Historica», vol. II, Lisboa, 1974, p. 37, onde se estuda e revela o documento exarado na *Chancelaria de D. Manuel*, livro 30, fol. 26.

⁹ A.N.T.T., *Chancelaria de D. Afonso V*, livro 20, fol. 13. Documento por mim publicado em *A representação do concelho de Caminha junto do poder central em meados do século XV*, in «Revista da Faculdade de Letras», vol. VI, Porto, 1989, pp. 101-102.

rainha D. Leonor e o infante D. Pedro, dois mensageiros, os quais requeriam com urgência a supressão da dízima. Não tiveram logo de imediato o êxito pretendido dado que o assunto apenas poderia ser tratado em cortes. A promessa foi no entanto cumprida tendo sido suspenso o pagamento da dízima pelo espaço de três anos. Este benefício revertia a favor dos moradores e de quem vivesse fora do reino. Em relação aos do reino apenas seriam contemplados os que não vivessem nas proximidades do mar¹⁰.

Que as relações entre os agentes da coroa e os naturais da vila nem sempre andaram pelo melhor temos a prova apresentada pelo procurador da vila, Garcia Gil, nas cortes de Lisboa de 1455, ao mencionar a existência dum acordo celebrado entre o rei D. Dinis e os do lugar, em que os residentes eram obrigados a pagar à coroa uma certa quantia em dinheiro pelos despojos que viessem a dar à foz do Minho e não fossem reclamados por alguém dentro de um prazo razoável. Sucedia que os contadores do rei se opunham a este convénio e prendiam os homens que recolhessem os salvados. D. Afonso V deu-lhes razão, por carta de de 10 de Abril desse ano, ao restabelecer o contrato acordado no tempo do seu antecessor¹¹.

Tudo indica que o ritmo económico de Caminha foi crescendo paulatinamente. O espírito associativo dos municípios de Viana da foz do Lima, de Vila Nova de Cerveira, de Valença e de Caminha, veio ao de cima, quando nas cortes de Lisboa de 1459 se fizeram representar em bloco pelos procuradores João Paz e Fernão Martins. O assunto principal interessava a todas as localidades representadas. Todos os anos procedia-se ao carregamento no rio Minho de um navio que alternava o seu destino para Flandres, no mar do Norte, ou para Aragão no Mediterrâneo. Nessa embarcação recolhiam-se as mercadorias oriundas desses lugares, procedendo o almoxarife ao seu inventário. Parte da carga provinha da Galiza, sendo ainda o navio conduzido para meio do rio Minho, onde ainda eram colocados outros artigos vindos dessa região. Sucedia que a partir de 1457 o contador Gonçalo Afonso opunha-se ao fretamento o que redundava em prejuízo dos mercadores e da própria coroa. Face ao pedido de reclamação o rei determinou em 4 de Julho de 1459, a apresentação dum instrumento com resposta¹².

Através do foral de Viana de 1258 tem-se conhecimento de um movimento comercial marítimo e piscatório que já vinha de trás. Em

¹⁰ *Ibidem, ibidem.*

¹¹ A.N.T.T., Chancelaria de D. Afonso V, livro 15, fols. 135v. Humberto Baquero Moreno, *ob. cit.*, p. 103.

¹² *Idem, ibidem*, livro 36, fols. 197-197v. *Idem, ibidem*, pp. 103-104.

virtude do mencionado foral estabelecer os impostos dos artigos que provinham da terra dos sarracenos e de França, depreende-se da existência dum porto com uma vitalidade considerável. Entravam pela barra do Lima embarcações com peixe, o qual era comercializado tanto pelos residentes na vila como pelos que procediam do exterior. Enquanto os residentes estavam isentos de impostos, os demais eram obrigados a eles. Neste caso a coroa reservava para si a décima de todas as importações vindas pelo mar¹³.

Os privilégios que contemplavam os moradores de Viana aparecem manifestados numa carta régia de 1 de Junho de 1402, a qual foi confirmada pelo rei D. Manuel em 23 de Março de 1497. Enquanto os residentes se encontravam isentos do pagamento de portagem sobre as mercadorias que trouxessem por mar do reino ou fora dele, os outros deveriam depositá-las num armazém da alfândega de Viana, com a finalidade de se determinar se deviam pagar dízima ou portagem¹⁴.

Reveladoras da importância portuária de Viana são as petições apresentadas pelo seu concelho nas cortes de Lisboa de 1439. Em conformidade com a sua exposição os moradores da vila e do termo pagavam por uma «coiraça» que se fazia na vila de Viana de Caminha, a quantia de dezasseis reais por pessoa, sendo a obra prolongada e não necessária ao lugar. Em alternativa sugeriam antes que se procedesse à reparação do cais, o qual já estava construído e era considerado o melhor do reino, pois o mesmo era «*muyto allapidado das aguas e correntes do mar que o derribam*». Na sua resposta o infante D. Pedro entendia que antes da reparação do cais deveriam proceder ao levantamento da couraça de protecção da vila, no seu entender muito necessária à sua defesa¹⁵.

A ameaça dos corsários bretões fazia-se sentir em Viana, os quais partiam das rias galegas nas suas incursões. Ao desencadear os seus ataques apoderavam-se dos navios grandes e pequenos que andavam na pesca, do que resultava prejuízo para a fazenda que assim se via impedida de cobrar as dízimas e as sisas «*por quanto esta he huã das grandes pescarias desta comarca*». Para atalhar o mal requeriam licença para armarem uma nau ou um barinel, fundeados no rio, e aprovisioná-los com as vitualhas e mantimentos indispensáveis no combate aos corsários que os ameaçavam¹⁶.

¹³ Alberto Sampaio, *ob. cit.*, pp. 55-59.

¹⁴ A.N.T.T., *Chancelaria de D. Manuel*, livro 27, fol. 54.

¹⁵ Idem, *Chancelaria de D. Afonso V*, livro 2, fols. 11v-12. João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, Lisboa, 1944, pp. 402-403.

¹⁶ Idem, *ibidem*, Idem, *ibidem*.

Viana inseria-se numa das principais rotas de navegação dos navios que se dirigiam ao porto de Lisboa e provinham da Galiza. A carta de segurança de 17 de Junho de 1441 colocava esta linha marítima sob protecção da armada de guerra da coroa¹⁷.

Em consonância com os privilégios estabelecidos no seu foral, o infante D. Pedro concedeu aos de Viana, por carta de 6 de Novembro de 1442, isenção no pagamento de potagem e costumagem de todas as mercadorias compradas ou vendidas no reino por parte dos seus vizinhos, de acordo aliás com as mercês que lhe haviam sido outorgadas pelos reis da primeira dinastia. Os artigos sobre os quais recaía a dízima provinham de França ou de terras de muçulmanos, o que deveria corresponder a Marrocos e a Granada. Usufruíam do privilégio os vizinhos que vivessem na vila em permanência, pois a falta de o cumprimento desta regra implicava para todos a sua privação¹⁸.

Nem sempre as relações com os navegantes da Bretanha eram de hostilidade. De salientar que a carta de segurança de 14 de Janeiro de 1444, em vigor até ao ano seguinte, estipulava que todos os dessa nacionalidade que viessem comerciar ao porto de Viana, ou aos restantes que se estendiam ao Cabo Espichel, não seriam apreendidos ou confiscados, mas tal medida não se aplicaria se andassem envolvidos na guerra de corso. Os navios que actuassem dentro da legalidade poderiam comprar ou vender os seus artigos pagando à fazenda nacional os seus direitos¹⁹.

A segurança concedida aos bretões tornou-se válida por mais um ano, precisamente até 1 de Janeiro de 1446, mediante novo privilégio real outorgado no primeiro dia de Novembro de 1444²⁰.

Os privilégios de que gozavam os residentes em Viana, no respeitante à isenção de dízimas pagas à coroa, tinha como resultado que muitos dos seus naturais se conluíassem com outros mercadores de Entre-Douro-e-Minho e carregassem as suas mercadorias como sendo suas, o que implicava graves danos nas rendas da coroa. Para combater este abuso o rei D. Afonso V, por carta de 30 de Março de 1450, deu instruções aos seus almoxarifes de Guimarães, Ponte de Lima e Viana no sentido de que dessem a conhecer, por pregão público, que aos infractores seriam confiscados todos os seus haveres. Estas medidas vigoraram até ao reinado de D. João III conforme no-lo prova a carta régia de 28 de Maio de 1528²¹.

¹⁷ A.N.T.T., *Chancelaria de D. Afonso V*, livro 2, fol. 74.

¹⁸ Idem *Livro 3 de Além-Douro*, fol. 180.

¹⁹ Idem, *Chancelaria de D. Afonso V*, livro 24, fol. 15 v.

²⁰ Idem, *ibidem*, livro 25, fol. 4.

²¹ Idem, *Chancelaria de D. João III*, livro 11, fol. 73.

Significativa se revela a carta de D. Afonso V de 27 de Maio de 1450 enviada ao almoxarife de Viana, idêntica a outras tantas remetidas aos lugares do Porto, Aveiro, Buarcos, Lisboa, Setúbal, Faro e Tavira, a qual constitui uma demonstração de se tratar de um dos principais portos do país nessa época. Nas instruções contidas no documento régio determinados artigos de luxo que fossem apreendidos pelos navios da armada sediados nesses portos deveriam reverter em benefício da rainha D. Isabel, a qual obteria um quinto sobre os mesmos²².

Mais para sul na foz do Neiva encontrava-se a paróquia de Santiago do Castelo. Os seus escassos povoadores ora pescavam no rio em pesqueiras, de que pagavam metade do peixe, ora no mar, conforme o testemunha a inquirição de 1220. Neste local apenas se praticava a pesca marítima, não havendo qualquer sinal de navegação comercial. O mesmo panorama verificava-se na margem direita do rio Cávado, conforme aliás se observa através das inquirições da mesma data²³.

O desenvolvimento de Esposende no domínio da construção naval e da navegação é posterior, embora as inquirições de 1258 aludam ao local onde se erigiu a primitiva povoação²⁴. A importância marítima deste lugar apenas se deu em fins da Idade Média, possuindo em meados do século XVI uma frota comercial de vinte e sete navios²⁵.

Na margem esquerda do rio Cávado localizava-se Fão que em 959 era uma vila rural. As inquirições de 1220 referem a pesca fluvial em «piscarias» ou «camboas» e ainda a fabricação do sal²⁶.

Com a finalidade de incentivar o seu povoamento D. Afonso, conde de Barcelos, obteve de seu pai o rei D. João I, em 22 de Fevereiro de 1412, uma isenção em benefício de dez homens que viesse morar nesse lugar, o qual se encontrava «*despobrado per mjangoa de gentes*» de servirem no mar como galeotes ou colocados na vintena do mar por galeotes²⁷. Enquanto Esposende foi aumentando a sua importância naval, a vila de Fão foi decaindo restando em meados do século XVI, apenas algumas caravelas sediadas no seu porto fluvial²⁸.

²² Um documento idêntico proveniente da *Chancelaria de D. Manuel*, livro 27, fol. 54 v, encontra-se publicado por João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos portugueses*, pp.471-472.

²³ Alberto de Sampaio, *ob. cit.*, p. 59.

²⁴ Idem, *ibidem*, pp. 59-60.

²⁵ Jaime Cortesão, Os factores demográficos na formação de Portugal, Lisboa, 1964, p. 63.

²⁶ Alberto de Sampaio, *ob. cit.*, p. 60.

²⁷ A.N.T.T., *Chancelaria de D. João I*, livro 3, fol. 136.

²⁸ Jaime Cortesão, *ob. cit.*, pp. 63.

Pelo foral outorgado pelo rei D. Dinis em 1308 à Póvoa do Varzim aparecem referências a uma actividade de pesca, mas é sobretudo através dum documento de 1310, do mesmo rei, em que se ordena a todos os povoadores que tiverem barcas ou baixeis utilizadas no transporte do pão ou do vinho e ainda do sal e das sardinhas, que os mesmos ficariam obrigados ao pagamento de sete soldos por cada uma dessas embarcações. Esta determinação significa sobretudo uma intensa actividade neste domínio que suscitava o interesse fiscal da coroa²⁹.

Na margem esquerda do rio Ave situava-se o lugar de Vila do Conde, sobre o qual se encontram referências num documento de 953. Em documento posterior, do ano de 1039, já se detectam amplas informações duma intensa pesca fluvial e numa indústria salinera florescente. Pela leitura das inquirições de 1258 depreende-se existirem na barra fluvial mais de sessenta pinácias³⁰.

Em Vila do Conde havia uma importante indústria de panos de tréu para a armação de navios. O rei D. Fernando, por carta de 25 de Janeiro de 1377, deu instruções no sentido de que as medidas desses panos deveriam corresponder por marca de ferro a um palmo e dois dedos de largura, o que na prática correspondia ao que se utilizava nas galés reais³¹.

No referido instrumento enviado pelo rei D. Fernando ao almoxarife do Porto refere-se que alguns mercadores de Vila do Conde transportavam ferro e peixe em navios vindos de fora e se furtavam ao pagamento das dízimas devidas à coroa. Chegava mesmo a acontecer que o sal exportado por mar para França, Flandres e Inglaterra fugia ao pagamento de impostos, alegando os vilacondenses que pagariam a dízima na viagem de retorno ao porto do rio Ave. Mas o contrabando era uma prática corrente na medida em que muitos dos navios que retornavam procediam ao desembarque de mercadorias em pequenos navios furtando-se deste modo ao pagamento dessa dízima. Nas ordens régias dadas ao almoxarife instruíam-se no sentido de impedir essa descarga em batéis e em relação aos mestres infractores aplicar-se-ia o castigo adequado, por vezes passível de prisão³².

Através de um mandato de 25 de Abril de 1390, elaborado por um tabelião de Vila do Conde, de nome Álvaro Gonçalves, era outorgada uma autorização em benefício do marinheiro de Azurara, João Domingues, para que o mesmo pudesse administrar a terça parte de um navio que o

²⁹ Alberto Sampaio, *ob. cit.*, pp. 61-64.

³⁰ Idem, *ibidem*, pp. 65-68.

³¹ Arquivo Municipal do Porto (A.M.P.), *Livro Grande*, fols. 41v-42. Publicado por João Martins da Silva Marques, *ob. cit.*, pp. 156-157.

³² Idem, *ibidem*. Idem, *ibidem*.

referido tabelião possuía, conjuntamente com Diogo Afonso e João Bartolomeu. Tratava-se de um baixel destinado a ser fretado para o transporte de mercadorias, entendendo-se igualmente no contrato a possibilidade de contratar marinheiros e «sergentes»³³.

A importância comercial do porto de Vila do Conde aparece sobretudo manifestada na composição efectuada em 15 de Abril de 1435 entre a coroa e a abadessa do mosteiro de Santa Clara. Em conformidade com o convénio celebrado todos os navios que trouxessem do exterior mercadorias a esse porto deveriam pagar à coroa os competentes direitos e dízimas. Se no entanto os navios viessem carregados desde Castela com destino expresso a Vila do Conde então os direitos e as dízimas deveriam reverter em benefício do mosteiro de Santa Clara. Qualquer descarga dos navios castelhanos noutros portos implicava o pagamento dos direitos em benefício da coroa³⁴.

De particular interesse se apresentam os capítulos apresentados pelo procurador de Viana, Ponte de Lima e Vila do Conde nas cortes de Lisboa de 1456. Segundo o requerimento apresentado à coroa os residentes nessas localidades tinham por principal actividade «a obra da pescaria». Daqui resultavam muitos benefícios para a fazenda pública na medida em que se cobravam os direitos estabelecidos. Dado que entretanto o assoreamento desses rios vinha dificultando a circulação de grandes navios sucedia que tinham de recorrer à utilização de caravelas no transporte do peixe que se destinava ao Mediterrâneo. O uso da caravela resultava com vantagem atendendo a «demandarem pouco augoa», a serem mais leves e com ágil manobra escaparem aos ataques dos corsários. Ora sucedia que os contadores da coroa contrariavam esse propósito ao imporem o fretamento das caravelas, recorrendo ao carregamento de couros e pão com destino à praça de Ceuta. No seu pedido o procurador solicitava ao rei que as caravelas pudessem ser utilizadas com carga de espécies piscícolas durante os meses de Janeiro a Março³⁵.

Referia o citado procurador que as caravelas dessas localidades levavam duas vezes ao ano carregamentos de sal com destino à Irlanda, transportando de retorno tecidos «hilandras», os quais panos pagam as devidas dízimas à coroa. Como a mercadoria não era totalmente vendida

³³ A.N.T.T., *Mosteiro de Vairão*, maço 17, n.º 215. Publicado por João Martins da Silva Marques, *ob. cit.*, p. 193.

³⁴ A.N.T.T., *Chancelaria de D. Duarte*, livro 1, fol. 124 v.

³⁵ *Idem*, *Chancelaria de D. Afonso V*, livro 13, fol. 114. João Martins da Silva Marques, *ob. cit.*, *Suplemento ao vol. I*, pp. 256-257.

no reino, uma boa parte era exportada para a Galiza. Sucedia que os contadores tornavam a taxá-las, o que significava indevidamente uma dupla tributação. Nesta reclamação como na anterior o rei D. Afonso V dava razão ao procurador mandatado pelas três vilas³⁶.

Localizadas na margem esquerda do rio Ave situavam-se as localidades de Zurara e Pindelo. Embora no primeiro século da monarquia portuguesa a sua população fosse escassa, a afluência de moradores foi alargando a actividade piscatória. Durante o reinado de D. Sancho I no Pindelo havia o imposto por «pinácia» e «barca» quando pescavam no mar e «caravela» quando apanhavam um peixe. Logo a seguir ao falecimento de D. Sancho I começou a surgir uma navegação comercial internacional que procedia à importação de panos, chumbo, estanho e ainda por cabotagem o sal de produção local ou provavelmente oriundo das salinas de Aveiro³⁷.

Mais para o sul Leça e Matosinhos (Bouças) desenvolviam uma intensa actividade piscatória, tanto no mar como no rio Leça, conforme se comprova pelas inquirições de 1258. Aliás davam um peixe por «nabão» se reexportavam em barcas o pescado que provinha de fora³⁸.

Através duma demanda gerada por um contencioso entre o procurador de D. Pedro I e o prior da Ordem do Hospital sediado no mosteiro de Leça sabemos que os pescadores desse lugar procediam à apanha de solhos e toninhas. A sentença de 6 de Outubro de 1360 considerava improcedente a queixa do priorado que contestava aos rendeiros reais do julgado de Bouças o direito a cobrarem a terça do pescado³⁹.

O rei D. João I, por carta de 10 de Dezembro de 1387, confirmou aos pescadores de Leça, Maroça e Foz do Douro, a isenção de que usufruíam desde tempo remoto, de não pagarem dízimas à coroa sobre o peixe que pescavam em suas barcas. Salientava o monarca que esta medida se devia ao serviço anual que esses pescadores prestavam com as referidas barcas na armada real⁴⁰.

Uma minuciosa ordenação elaborada por D. João I, em 2 de Novembro de 1405, regulamentava as obrigações que recaíam sobre os homens do mar, vintaneiros e galiotes, pertencentes a Leça e Matosinhos,

³⁶ Idem, *ibidem*. Idem, *ibidem*.

³⁷ Alberto Sampaio, *ob. cit.*, pp.68-71.

³⁸ Idem, *ibidem*, pp. 71-72.

³⁹ *Chancelarias Portuguesas D. Pedro I*, ed. do Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa (INIC), Lisboa, 1984, pp. 190-191.

⁴⁰ A.N.T.T., *Chancelaria de D. João I*, livro 2, fol. 30v. Publicado por João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses*, pp. 601-602.

o que reflecte o seu peso intervencionista no sistema militar implementado em relação à defesa naval do território⁴¹.

Por motivos não devidamente explicitados os pescadores de Leça e Matosinhos, no julgado de Bouças, foram condenados, por sentença régia de 8 de Abril de 1451, a pagarem para a coroa por cada barca que entrar na foz do rio Leça, com pescado doutro lugar, um «peixe por nabo». Exceptuavam-se desta obrigação os moradores de São Miguel de Moroça e de Gueifões, os quais não pagavam o referido «nabo» em função dos privilégios contidos no foral e nas inquirições antigas⁴².

De acordo com as inquirições de 1258 sabe-se, que em São João da Foz do Douro, a pesca desenvolvia-se em bom ritmo. Nessa altura existiam seis pinácias, uma caravela e vinte barcos saveleiros, que se encontravam isentos do pagamento no nabão. O sal era transportado nas pinácias. Os habitantes de Lordelo pescavam no Douro e no mar e apenas pagavam à coroa metade do que pescavam em espécies como o atum e a baleia. O desenvolvimento da pesca na barra do Douro vinha do tempo do rei D. sancho I⁴³.

Para termos uma ideia do ritmo de crescimento de Leça e Matosinhos bastará lembrar que em 1552 a primeira localidade possuía quarenta e quatro navios e a segunda mais de vinte⁴⁴.

No couto de Cedofeita, vizinho da urbe portuense, existia a aldeia de Massarelos. Os seus moradores queixavam-se de que se não atreviam a ir ao rio Douro a pescar ou a comercializar os seus produtos na Galiza por temerem represálias ou ataques por parte dos seus vizinhos de Gaia ou de Vila Nova. A coroa outorgou-lhes em 3 de Julho de 1325 uma carta de segurança em relação às suas pessoas e haveres comerciais⁴⁵.

Ultrapassa o âmbito deste trabalho uma apreciação sobre a cidade do Porto e o seu papel na navegação e no comércio⁴⁶. Será, contudo, necessário lembrar, o conteúdo das palavras de Jaime Cortesão, sobre a importância fulcral desta cidade na navegação. Segundo escreve este

⁴¹ A.N.T.T., *Livraria códice n.º 9A*, fols. 157 e seg. Publicado por João Martins da Silva Marques, *Ob. cit.* Suplemento ao vol. I, pp. 78-80.

⁴² A.N.T.T., *Gaveta XII*, maço 6, n.º 23.

⁴³ Alberto Sampaio, *ob. cit.*, pp. 71-73.

⁴⁴ Jaime Cortesão, *ob. cit.*, p. 64.

⁴⁵ *Corpus Codicum Latinorum et Portucalensium*, vol. I, Porto, 1891-1912, p. 87.

⁴⁶ A última grande tentativa de síntese, embora incompleta, deveu-se ao falecido historiador António Cruz, *O Porto nas navegações e na expansão*, Porto, 1972, sendo em minha opinião necessário efectuar uma recolha documental exaustiva que evidencie o assinalável papel desta cidade na expansão portuguesa.

autor «Do Porto diremos já que os documentos não permitem fazer remontar a sua actividade marítima além do reinado de D. Sancho I, mas em breve lapso de tempo progrediu de tal forma que, nos meados do século XIV, era, de todos os portos de Portugal, o que possuía mais numerosa frota mercantil e que, aquando da tomada de Ceuta, quase metade dos navios da expedição, isto é, setenta naus e barcas e muita fustalha, saíram da sua barra»⁴⁷.

Para evidenciar o pêso histórico do Porto apenas referiremos alguns documentos mais expressivos. Assim, a testemunhar a intensa actividade comercial por mar da cidade do Porto temos o estabelecimento de taxas sobre fretes estipulados pelo rei D. Fernando, por carta de 29 de Julho de 1372, e que resultava de um contencioso entre os mercadores e os moradores da cidade e os mestres e os proprietários dos navios. A questão relacionava-se com a exportação de artigos para a França e para a Flandres, sendo a taxa estabelecida pela coroa de seis e oito escudos de Flandres, por cada frete, se se tratasse, respectivamente, das épocas de Verão ou de Inverno⁴⁸.

De grande minúcia e particular interesse foi a carta de privilégio outorgada por D. Afonso IV em 12 de Setembro de 1352. Os moradores do Porto eram isentos de direitos aduaneiros sobre panos de vestir, artigos de estanho, mantas, bacios, canivetes e outros géneros que importavam para seu uso desde a Flandres. Aqueles que dolosamente o fizessem, usando esses produtos no comércio, seriam punidos exemplarmente⁴⁹.

Algumas medidas protectoras foram aplicadas aos mercadores portuenses que iam a França. O rei D. Fernando concedeu-lhes o privilégio, de 9 de Janeiro de 1379, mediante o qual eram isentos de apresentar o seu cavalo e armas, função que caberia a suas mulheres, enquanto estivessem ausentes nesse país por motivos profissionais⁵⁰.

A evidenciar as intensas relações entre os navegadores portuenses e os reinos de França e de Inglaterra temos o artigo apresentado pela cidade, nas cortes de Coimbra de 1390, em que se queixavam a D. João I, de muitas vezes nesses países os seus bens serem embargados e confiscados, além dos transportadores serem presos. Requeriam represálias sobre os súbditos desses países residentes em Portugal, ao que o rei retorquia prudentemente mandando analisar caso a caso⁵¹.

⁴⁷ Jaime Cortesão, *ob. cit.*, pp. 64-65.

⁴⁸ A.N.T.T., *Chancelaria de D. Fernando*, livro 1, fol. 109. Publicado por João Martins da Silva Marques, *ob. cit.*, p. 145.

⁴⁹ *Corpus Codicum Latinorum et Portucalensium*, vol. I, p. 96.

⁵⁰ A.N.T.T., *Chancelaria de D. Fernando*, livro 2, fol. 37.

⁵¹ A.M.P., *Livro A*, fol. 4.

Também eram intensas as relações do Porto com o Mediterrâneo. É muito provável que alguns dos seis navios portugueses que foram apressados em Barcelona, em Junho de 1334, pertencessem à poderosa frota naval portuense. Todos eles traziam um carregamento de trigo numa fase em que grassava uma intensa crise cerealífera causadora de fome em larga escala em toda a Península Ibérica⁵².

A circunstância de grande número de navios portugueses demandarem o Mediterrâneo no segundo quartel do século XIV obriga a rever o conceito expresso pelo eminente medievalista francês Jacques Heers de que a presença portuguesa, no mínimo, nessas águas, remontaria ao início do século XV, quando na realidade já recua pelo menos um século atrás⁵³.

Um importante documento de 23 de Fevereiro de 1441, consistindo numa carta escrita pelo Infante D. Pedro aos conselheiros de Barcelona, protestava contra o facto de nau Santa Clara, pertencente ao conde de Barcelos, que tinha partido da cidade do Porto com destino a Pisa, transportando carga que era da propriedade desse fidalgo, de João Afonso do Prado e doutros cidadãos portuenses, tinha sido apressada frente à mencionada cidade catalã em 11 de Janeiro de 1440. O corsário João de Barbora, cavaleiro da casa de D. Afonso V de Aragão não só apreendera a carga como aprisionara a sua carraca e obrigara a declarar que a mercadoria transportada pertencia aos genoveses, com quem Aragão estava em guerra⁵⁴.

Para além dos aspectos negativos deste incidente registe-se que o navio continha mercadoria avaliada em quatro mil florins, consistindo em armamento de guerra, com destaque para as bombardas e os «trões» e ainda taças, tapetes, panos de armar e outros artigos de utilização⁵⁵.

Algumas reflexões finais se impõem, à guisa de conclusão, sobre a actividade marítima das cidades portuárias do Entre-Douro-e-Minho. Assim e contrariamente ao que opina Gaetano Ferro a nossa actividade naval nos dois primeiros séculos não se limitou apenas às tarefas artesanais da pesca, embora estas prevalecessem. Desde o reinado de Sancho I observa-se o despontar dum ritmo comercial, a longa distância, que tem como eixo polarizador a cidade do Porto. Numa fase mais tardia

⁵² Humberto Baquero Moreno, *Cartas do Infante D. Pedro aos Conselheiros de Barceloma*, in «Arquivos do Centro Cultural Português», vol. IV, Paris, 1972, p. 20.

⁵³ *L'expansion maritime portugaise à la fin du moyen Age: la mediterranee* in «Revista da Faculdade de Letras», tomo XXII, n.º 2, Lisboa, 1956, pp. 8 e seg.

⁵⁴ Arquivo Histórico do Município de Barcelona (A.H.M.B.), *Cartas reales originales* série B-63. Publicada por Humberto Baquero Moreno, ob. cit., pp. 29-30.

⁵⁵ Humberto Baquero Moreno, ob. cit., p. 20.

este ritmo estender-se-ia a Viana e a Vila do Conde. O fluxo comercial naval que se gera a partir do Porto, desde os fins do século XII, constitui uma afirmação que as acções desenvolvidas a partir desta cidade não se confinavam apenas à pesca fluvial ou marítima.

Outro aspecto que cumpre sublinhar assenta no papel dinamizador que coube ao porto de Viana, ora associando os seus interesses com o eixo limítrofe da Galiza, em que despontam Caminha, Cerveira e Valença, ora diversificando o seu raio de acção, quer para interior, através da navegabilidade do rio no sentido de Ponte de Lima, quer estendendo o seu espaço marítimo até à desembocadura do Ave, em direcção a Vila do Conde. Daí que muitas vezes Viana apareça associada nos seus interesses aos concelhos fronteiriços da Galiza, na defesa da sua estratégia comercial, para outras vezes inflectir os seus objectivos mais para sul, numa tentativa de contrabalançar a hegemonia portuense.

Outros portos apenas crescem na fase final da Idade Média. É o caso de Caminha cujos navios, para além da vocação atlântica, começam a procurar outras paragens como é o caso do navio caminhense de João André, natural da vila, que em 1408 foi apressado quando transportava para Portugal mercadorias compradas em Valencia, o que constitui um sinal de que a vila sediada na desembocadura do Minho avançava a passos largos para a expansão naval de longo curso que se verifica no século XVI⁵⁶. O mesmo se pode dizer de Esposende num ritmo anterior mais lento cujo poderoso arranque corresponde ao dealbar do período quinhentista, o que em certa medida também sucede com Vila do Conde, embora neste caso o despertar, no que respeita à navegação comercial, remonte já ao século XIV.

A hegemonia do Porto não obsteu a que localidades limítrofes como Leça e Matosinhos tivessem uma enorme actividade naval, apesar de mais circunscrita às artes da pesca.

De sublinhar que o burgo portuense desde princípios do século XIII teve uma actividade naval, de tipo comercial com carácter regular, o que é aliás testemunhado pelos documentos. Essa hegemonia só viria a perdê-la para Lisboa no derradeiro quartel do século XV, quando o eixo da expansão portuguesa se transferiu para o sul e ainda sem esquecer a afirmação de Lagos, no terceiro quartel de quatrocentos, graças ao empenhamento do Infante D. Henrique, o qual acabaria por suplantar o porto de Tavira, principal centro de ligação à cidade de Ceuta logo após a sua conquista no ano de 1415.

De notar, ainda, que a alteração do curso dos rios e das zonas

⁵⁶ Idem, *ibidem*.

portuárias, devido ao assoreamento dos leitos fluviais, alterou as condições de acesso e navegabilidade no decurso de quatro séculos. As mudanças operadas tiveram como resultado que as grandes embarcações não pudessem entrar em cursos de água pouco profunda, como era o que sucedia com os rios Lima, Cávado e Ave, de menor volumetria aquática. As alterações verificadas implicaram uma revolução na tecnologia da construção naval com a feitura da caravela, mais leve e manobrável, do que os outros navios utilizados nas navegações. A qualidade da água dos rios também se foi degradando devido à incúria dos homens, os quais lançavam todo o tipo de lixo e transformavam rios límpidos, como o Douro, em autênticos vassadouros⁵⁷.

⁵⁷ Sobre a poluição dos rios veja-se o ilustrativo documento pertencente ao cartório de São Domingos, de 6 de Setembro de 1409, existente no Arquivo Distrital do Porto, (A.D.P.), *Convento de São Domingos*, livro 36, pergaminho 94. Publicado por mim em *O fornecimento de água ao convento de S. Domingos do Porto nos séculos XIV e XV*, in «Boletim do Arquivo Distrital do Porto», vol. II, Porto, 1985, pp. 67-68.