

## Em busca de um mercado integrado: redes comerciais portuenses e trato internacional

Amândio Jorge Morais Barros\*

1. No dia 31 de Julho de 1578 aportava junto dos muros e cais da cidade do Porto o navio *S. João*, mestre Gonçalo Vaz, por alcunha o Barba Leda, procedente do Brasil. Vinha carregado de açúcares. Mais exactamente, 1666,5 arrobas, pertencentes a 21 mercadores do Porto e seus associados<sup>1</sup>. Contendas relacionadas com a cobrança de direitos alfandegários permitem-nos conhecer os nomes destes comerciantes e as quantidades de açúcar que a cada um pertenciam.

Distribuição dos açúcares do navio <i>S. João</i> (1578)		
Mercador	Sócio	Quantidade
Henrique Gomes, o Moço		322
Henrique Gomes, o Velho	Simão Vaz, seu filho	157,5
Simão Gonçalves		150
Gonçalo Vaz		135
Vicente Rodrigues		127,5
Pedro Homem		105
Francisco das Neves		97,5
João Fernandes		82,5
Manuel Correia		82
Manuel Rodrigues	Simão Dias, seu pai, defunto	75
Gabriel de Pina		60
Tomé Dias		50,5
Simão Vaz		37
Francisco Álvares	Estêvão de Faria	36
Manuel Ribeiro	João Ferreira	36
António Rodrigues		22,5
Henrique Carvalho		22,5
Sebastião Salgado		22
Nuno Tavares		16
Henrique Dias		15
Jácome Rodrigues		15
<b>Total açúcar</b>		<b>1666,5</b>
Fonte: ADP - <i>Cabido</i> , liv. 108, fls. 51-53		

Trata-se de informação preciosa, a vários níveis.

\*Instituto de História Moderna-UP. [amandiobarros@hotmail.com](mailto:amandiobarros@hotmail.com)

<sup>1</sup> Arquivo Distrital do Porto (ADP) - *Cabido*, liv. 108, fls. 51-53.

Em primeiro lugar, detenhamo-nos por instantes no conjunto de negociantes aqui reunido. Alguns deles, como Vicente Rodrigues, cidadão, cavaleiro da casa da infanta D. Maria, Gabriel de Pina ou Sebastião Salgado, são mercadores tarimbados no trato de açúcar. Começaram por explorar o das Ilhas, com o qual apuraram técnicas e despertaram a apetência do mercado<sup>2</sup>, após o que passaram a dirigir a sua atenção para a produção dos canaviais da América do Sul. Aqui, adquirem terras (“canaviais”) e organizam engenhos; aqui mantêm um conjunto de feitores e correspondentes.

Junto a eles encontramos os grandes negociantes, os verdadeiros potentados económicos e comerciais da cidade, ali representados nas figuras de Henrique Gomes, o Velho, seu filho Simão Vaz e o neto Henrique Gomes, o Moço.

São eles os efectivos construtores do Brasil colonial, aqueles que revelam as potencialidades desse território ao mundo, fazendo deslocar para aí sócios, comissionistas, trabalhadores especializados e uma logística extensa, a par da introdução de uma força de trabalho forçado, elementos indispensáveis para a criação e solidificação de estruturas produtivas e comerciais capazes de corresponder à crescente demanda europeia.

Os mercadores da cidade formam um agregado muito coeso. Há uma relação forte entre as famílias dadas à mercancia, com hierarquias, é certo, mas consistente e consolidada neste trato bem como nos restantes negócios que têm em comum (e, na maior parte das vezes, em parceria), tais como, o arrendamento de receitas fiscais - como as da Alfândega - até às sociedades de exploração de espaços económicos e produtos essenciais para a acumulação de fortunas: para além do açúcar, os escravos, sem dúvida os mais lucrativos, mas outros menos sonantes embora igualmente rentáveis como o comércio de sal, pastel, sumagre e lãs.

Tudo isto acontece a um grau que transpõe o estreito espaço nacional. Que se realiza, sobretudo, a nível internacional. Que passa pela associação com poderosos mercadores ibéricos e flamengos, numa circulação incessante entre a Península e a Flandres. Flandres que é ponto de encontro essencial, base de apoio para negócios alargados e participação nos portos mais dinâmicos das paragens do Norte, como Anvers. Flandres que é um espaço geo-económico

---

<sup>2</sup> Sobre este assunto ver BIRMINGHAM, David - *Trade and empire in the Atlantic, 1400-1600*. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2000, p. 10-13.

alargado, onde se instalam colónias mercantis, instrumentos vitais de irradiação para lugares como Amsterdão, Roterdão, Hamburgo ou Lubeck, refúgio de cristãos-novos, elementos eminentes e promotores de boa parte deste movimento. Como se verá mais detalhadamente adiante.

O panorama dinâmico até aqui descrito parece exagerado quando olhamos mais detidamente para aquele quadro. Tomemos o caso de Simão Vaz. Este homem, correspondente dos poderosos Ruiz, mercador, banqueiro, senhorio de navios, rendeiro, entre muitas outras actividades, surge ali como importador de umas meras 37 arrobas de açúcar a nível individual<sup>3</sup>. Porém, como sabem todos quantos estão familiarizados com estratégias de mercancia em vigor neste tempo, os comerciantes dispersam os seus investimentos por vários navios com o intuito de minorar os riscos com perdas por “casos fortuitos”. Basta consultar o elenco de fretamentos conhecidos na cidade durante a segunda metade do século XVI para constatar essa realidade e o protagonismo deste mercador no trato marítimo em geral, e do açúcar em particular<sup>4</sup>.

Depois destas breves palavras sobre os homens, atentemos no segundo tipo de informação fundamental que essa mesma tabela expõe. A relativa ao trato açucareiro. Os valores conhecidos do transporte de açúcar por navios do Porto entre os anos 70 do século XVI e as primeiras décadas da centúria seguinte imediatamente nos conduzem à conclusão de que o Porto, naquele tempo, era um dos principais portos de entrada do açúcar brasileiro na Europa. Este navio em particular traz mais de 1600 arrobas do produto. O que não é muito quando comparado, por exemplo, com a nau de Pantalião Gonçalves da Rocha que em 1574 alijou no Cais da Alfândega 3567 arrobas de açúcar. De resto, entre navios assaltados (mas que conseguiram salvar parte da carga) e embarcações que rumavam à Galiza, tal como terá acontecido com esta (por motivos fiscais Pontevedra foi durante muito tempo o porto preferido para a entrega do açúcar), entre finais de 1573 e primeira metade de 1574 os

---

<sup>3</sup> Embora uma presença mais dilatada se pressinta nas remessas encomendadas pelos seus familiares. Pelo seu pai, por exemplo.

<sup>4</sup> Ver a documentação publicada em BARROS, Amândio Jorge Morais - *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, dissertação de doutoramento, policopiada, volume II. Porto: Faculdade de Letras, 2004.

rendeiros da Alfândega inscreveram nos seus livros a entrada de 20 mil arrobas de açúcares do Brasil.

Além disso, parece haver uma constante na circulação marítima em função desta mercadoria: a documentação recorda, ou melhor, indica, invariavelmente, mais de uma dúzia de navios, de diferente modelo e tonelagem, que anualmente rumam aos portos brasileiros do Nordeste. Por outro lado, as variações nos valores conhecidos devem-se a contextos específicos<sup>5</sup> e complexos para serem comentados nesta ocasião. Apesar de tudo, entretanto, não parece que os comerciantes de açúcar alguma vez tenham sentido dificuldades insuperáveis no trato<sup>6</sup>. A fazer fé nos números conhecidos para a lavra açucareira sul-americana por estes anos (cerca de 200 mil arrobas em Pernambuco) e na frota que a transportava (aproximadamente 40 navios), o papel dos agentes portuenses neste âmbito é assinalável<sup>7</sup>. E poderá ser ainda mais apurado quando considerados os valores contratados entre mercadores e náuticos, inscritos nas já citadas cartas de fretamento. Conclua-se, então, a ideia que se vinha desenvolvendo anteriormente: não sendo dos maiores, este carregamento de 1600 arrobas no navio *S. João* não deixa de revelar o interesse de um grupo alargado de mercadores por um dos

---

<sup>5</sup> Em termos factuais recorde-se que o navio *S. João* chega a Portugal no decurso da preparação da expedição de Alcácer-Quibir, situação que colocou em alvoroço diversos ancoradouros nacionais. Por outro lado, nesta altura a marinha mercante portuguesa começa a sofrer a concorrência das frotas do Norte da Europa, nomeadamente das futuras Províncias Unidas (muitas vezes, mesmo, desejada pelos agentes nacionais que negociavam a nível europeu e passam a ter à sua disposição meios de transporte mais baratos).

<sup>6</sup> Ver a nota anterior. Aproveito para anunciar que estou a preparar um estudo (a publicar no livro de homenagem a Geraldo Coelho Dias) sobre o transporte de açúcar para o Porto neste período.

<sup>7</sup> Talvez seja necessário rever estes números. Uma produção desse nível e uma frota dessa dimensão implicaria que cada navio transportasse cerca de 5 mil arrobas. Ou a produção é menor ou a frota é mais extensa (visto ser consensual que as navios que faziam este circuito eram, como as do Porto, de pequena tonelagem). Refira-se, ainda, que por intermédio dos comerciantes do Porto chegariam à Europa muito mais de 20 mil arrobas; basta pensar nos navios (como afirmei, raramente menos de 12) que desembarcavam as caixas na Galiza e, mais tarde, directamente, nos portos flamengos em urcas fretadas a agentes nórdicos (muitas vezes com náuticos especializados portugueses contratados para o efeito). Sobre a produção de açúcar e transporte ver os estudos clássicos de MIGUEL, Carlos Frederico Montenegro de Sousa - "Açúcar", in *Dicionário de História de Portugal*, dir. de Joel Serrão, vol. I. Porto: Livraria Figueirinhas, 1984, p. 24-26 e GODINHO, Vitorino Magalhães - *Os descobrimentos e a economia mundial*. 2ª edição, correcta e ampliada, vol. IV. Lisboa: Editorial Presença, p. 102-113. Para uma visão mais actualizada destas dinâmicas ver: POLÓNIA, Amélia - *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, 2 volumes. Porto: Faculdade de Letras, 1999 e COSTA, Leonor Freire - *O transporte no Atlântico: as frotas do açúcar (1580-1663)*, 2 volumes. Lisboa: Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa, 2000. Trata-se das dissertações de doutoramento destas investigadoras.

mais produtos emblemáticos da economia do Antigo Regime. Tal como afirma Magalhães Godinho, “é o açúcar um dos vectores da construção do mundo atlântico”<sup>8</sup>. E, dessa maneira, um dos elementos fundamentais da estruturação do capitalismo comercial moderno.

Mercadores, espírito de empresa, comercialização de mercadorias altamente lucrativas, construção de novos sistemas económicos. Eis os assuntos mencionados nesta já longa introdução e que determinam o principal objectivo deste trabalho: através de alguns casos particulares, devidamente contextualizados, observar, e comentar, o papel da cidade do Porto na edificação desse quadro de relações.

2. Não se tratando do único produto que gera riqueza, o açúcar é, no entanto, aquele que oferece maiores ocasiões de fortuna e de projecção em termos internacionais. É dele que os maiores comerciantes do Porto dependem para enriquecer as suas casas e é, em grande medida, em consequência dele que se incrementam outros negócios altamente vantajosos como o tráfico de escravos. Como a contratação de navios (de galeões, em especial) para a Coroa, negócio que chegam a dominar - construindo a reputação do estaleiro portuense do Ouro - e, graças ao qual, dinamizam um fortíssimo movimento marítimo com a zona cantábrica (dominado pelo transporte de ferro e apetrechos navais), contribuindo, com isso, para a promoção de uma solidariedade económica muito forte entre o NW português e essa região setentrional da Península.

Tal animação gera ligações intensas. A um nível nunca antes alcançado. E obriga à adopção de estratégias que as tornem eficazes. A partir da segunda metade do século de XVI os mercadores do Porto organizam-se em redes, em muitas redes que se interpenetram, interagem e complementam. Este é um aspecto importante a reter: as grandes companhias não se fecham sobre si. Pelo contrário, cultivam um agregado de relações essenciais, abrem-se ao contacto com outras firmas, e com isso acedem a outros complexos comerciais, ampliando a sua teia de conexões. E isso representa ampliação da sua capacidade de intervenção e do seu poderio. Estamos perante um

---

<sup>8</sup> GODINHO, Vitorino Magalhães - *o. c.*, p. 101.

conjunto de redes multinacionais bem estruturadas, movimentando capitais vultuosos e criando dinâmicas comerciais decisivas para a formação de um verdadeiro espaço económico europeu integrado.

A correspondência mercantil estudada por Vazquez de Prada revela essa tendência, sistematizada por Francisco Ribeiro da Silva em estudo fundamentado sobre a cidade no tempo dos Filipes: “Diogo Henriques, mercador do Porto era sobrinho de Manuel Henriques, residente em Antuérpia e tinha um primo em Roma. Por sua vez, Manuel Henriques era primo de Simão Vaz, mercador do Porto e cunhado de Francisco Mendes, também do Porto. Por outro lado, Jorge Fernandes estava ligado aos Ximenes de Antuérpia e de Colónia”. Quanto ao seu poderio financeiro, este mesmo investigador refere o seguinte facto, ocorrido em 1578, quando a Vereação da cidade pretendeu obrigar os grandes mercadores, os “mercadores de sala ou sobrado”, a contribuir na procissão de *Corpus Christi*: “estes, através de Anrique Dias e Manuel Nunes, tentaram recusar declarando que, sendo mercadores de sobrado, tratavam em mercadorias grossas por mar e por terra para Castela, Brasil, S. Tomé, Flandres e outras partes em que investiam quantias entre 3000 e 6000 cruzados. Além disso, reivindicavam o estatuto de homens honrados, vivendo à lei da nobreza [...]. Aliás, Lopo Nunes Vitória, um da sua igualha, fora dispensado precisamente por não ter loja aberta”<sup>9</sup>. Henriques, Vaz, Ximenes, Vitórias.

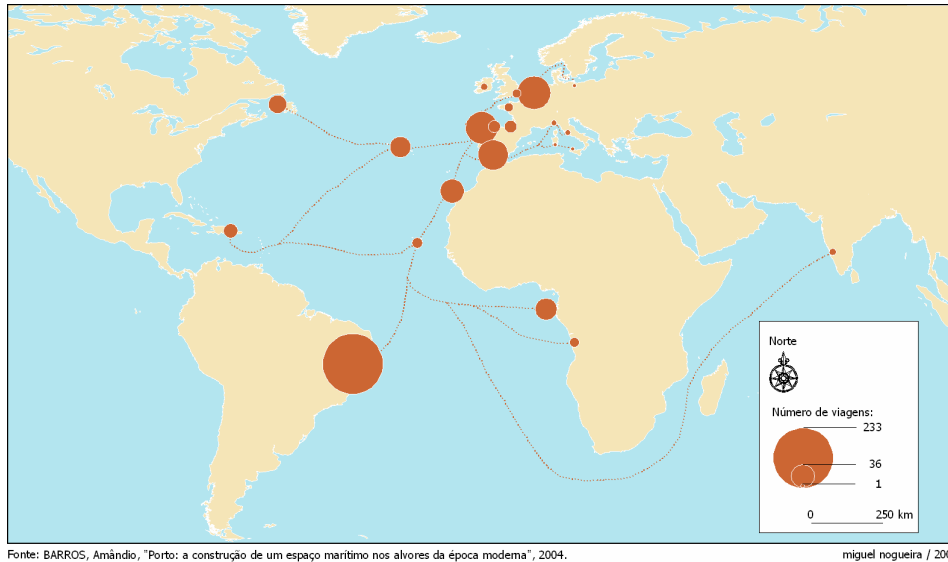
Antuérpia, Roma, Colónia. Estamos perante dinastias de negociantes com poderio mercantil e financeiro; avaliamos a amplitude dos negócios; constatamos o seu estatuto social elevado (sem correspondência em termos políticos, como observaremos); ouvimos a sua reivindicação de privilégios. Veremos à frente como estes dados podem ser ampliados.

Assim, a cidade do Porto, por intermédio dos seus mercadores, esteve na primeira linha do estabelecimento da economia moderna. E cumpriu um papel decisivo - geralmente ignorado - na sua afirmação. A visualização do espaço de intervenção destes homens, que um investigador espanhol que adiante

---

<sup>9</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da - *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*, I volume. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal, 1988, p. 113. Quanto às relações internacionais destes mercadores ver VAZQUEZ DE PRADA, Valentín - *Lettres marchands d'Anvers*, tomo I. Paris, SEVPEN, s/d, p. 204-205.

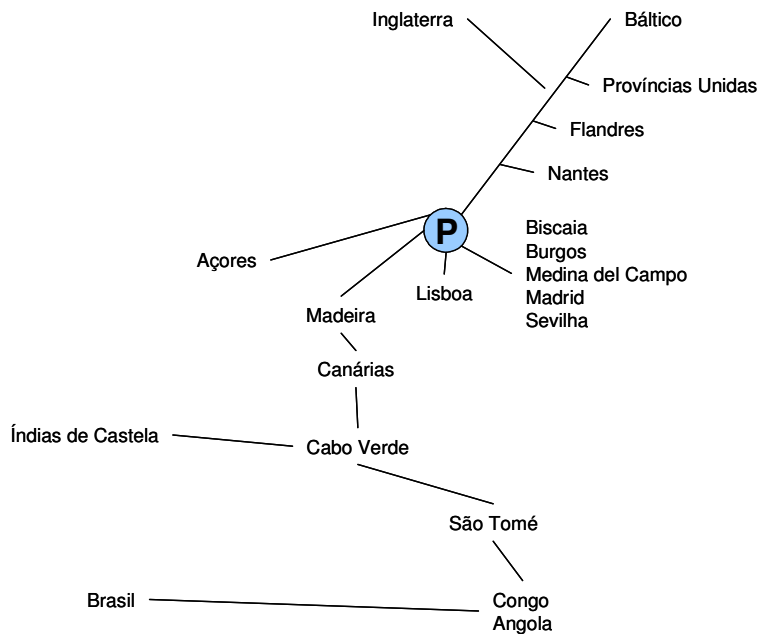
citarei classifica como de “alcance planetário” explica, de certa forma, aquilo que tenho vindo a dizer até aqui.



Mapa 1 - Rotas do comércio portuense no século XVI

Na base, trata-se de companhias familiares, de empresas cujo núcleo inicial é constituído por uma família de mercadores e sua parentela. Famílias/companhias que se vão alargando em função de estratégias - matrimoniais, sobretudo - que lhes proporcionam alianças valiosas e lhes garantem a manutenção e ampliação do seu poderio.

Veja-se, esquematicamente, a dispersão geográfica de negócios de duas firmas portuenses na segunda metade do século XVI.



Esquema de negócios de Miguel Fernandes e família Vitória

Trata-se de um esquece abreviado. Ao qual haveria que acrescentar portos de primeira linha, europeus, como Roterdão, La Rochelle ou Hamburgo, ou coloniais como Havana, Vera Cruz, Porto Rico, Baía, Espírito Santo ou Rio de Janeiro, entre muitos outros. Em cada um destes locais há um elemento destas companhias. Porque é essencial ter gente nos centros nevrálgicos do trato. Gente que faz carreira. Que conhece o funcionamento do conjunto, fruto do percurso que faz. É a experiência que os leva aos centros europeus mais evoluídos, como Anvers ou Sevilha, que lhes garante qualificação para gerir os negócios junto de fornecedores de matérias-primas, banqueiros e mercadores com quem discutem e assinam contratos. Mas até chegar aí é preciso aprender. E essa formação, como que se tratando de um “*cursus honorum*” comercial, inicia-se com uma estadia mais ou menos prolongada nos portos coloniais onde actuam como agentes/encomendeiros das firmas, tratando, principalmente, da expedição de mercadorias para a Europa e recebendo as que daqui lhes eram enviadas.



3. Centremos a nossa atenção sobre a família Vitória. Através de alguns dados referentes à sua acção na transição do século XVI para o século XVII, entramos em contacto com os arquétipos de conduta das empresas até aqui explanados. Tal como aqui foi afirmado, nas últimas décadas do século XVI, a cidade do Porto emerge como um importante centro de construção naval, fazendo ressurgir uma tradição que remontava aos tempos medievais e que terá conhecido o zénite no derradeiro quartel do século XV, evidenciando-se, nessa altura, a construção dos navios que Vasco da Gama levou na viagem inaugural à Índia. Em Quinhentos, a atenção dos armadores voltou-se decididamente para os estaleiros do Ouro, junto da foz do Douro. A fortuna desta estrutura ficou definitivamente garantida com a iniciativa da Coroa de neles promover a construção de navios de guerra, especialmente galeões. A lista que se começa a esboçar a partir da década de setenta impressiona: construção de um galeão e de uma caravela para o rei em 1576<sup>10</sup>; fabrico do galeão *S. Pantalião*, em 1580<sup>11</sup>, seguindo-se-lhe o *S. Pedro* e “outro galeão que se lá fica fazendo”. Estes três últimos deslocam 520 toneladas<sup>12</sup>. Por todo o ano de 1585, numa altura em que se começaria a pensar numa eventual invasão da Inglaterra, Filipe II procura reforçar a frota de galeões com a introdução de novas unidades. Ao Ouro chegam importantes encomendas: vários galeões e navios auxiliares (zavras, patachos e caravelas) nesse mesmo ano<sup>13</sup>. Depois dessa data, e em tempo de reorganização da armada castelhano-portuguesa, diversas encomendas que culminam no pedido de oito galeões, quatro zavras e uma caravela em 1595<sup>14</sup>. Outras se lhe seguirão, igualmente importantes.

Dito isto, a procura liderada pelos contratadores parece ter sido decisiva para o triunfo destes estaleiros. A par de Mateus Folgueira, empresário de construção naval vilacondense responsável pela encomenda de diversos navios entre 1585 e 1597<sup>15</sup>, surgem homens como Giraldo Vaz Soares, Diogo Pereira e Domingos Lopes Vitória, negociantes de grandes cabedais, também interessados, e implicados, neste programa de construção naval.

---

<sup>10</sup> Arquivo Histórico Municipal do Porto (=AHMP) - *Vereações*, liv. 25, fl. 509.

<sup>11</sup> COSTA, Leonor Freire - *Naus e galeões na ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais: Patrimonia Historica, 1997, p. 172.

<sup>12</sup> Biblioteca Nacional de Lisboa - Reservados, cod. 637 (*Memorial de várias cousas importantes*), fl. 43 e idem - Reservados, cod. 2257 (*Livro náutico*), fl. 41v, citados por DOMINGUES, Francisco Contente - *Os navios da expansão. O Livro da fabrica das naos de Fernando Oliveira e a arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, edição policopiada, vol. II. Lisboa, 2000, p. 443, 467-468.

<sup>13</sup> POLÓNIA, Amélia - *Vila do Conde...*, citado, vol. I, p. 312 (nota 63) e 345.

<sup>14</sup> POLÓNIA, Amélia - *o. c.*, vol. II, p. 41.

<sup>15</sup> Idem. *Ibidem*.

O volume de capitais investidos neste sector é elevado. Em 1595, para se fazerem os oito galeões e quatro zavras, os orçamentos ascenderam a mais de 9 milhões e 800 mil reais<sup>16</sup>; no contrato de 1597, circulam dinheiros na ordem dos sete mil cruzados, ou seja, 2 milhões e 800 mil reais. Só para iniciar os trabalhos, neste último caso, foram adiantados 600 cruzados<sup>17</sup>. Daí a necessidade de ter fortuna ou conhecer quem a tenha e a abone, bem como a capacidade de lidar com instrumentos financeiros correntes nos meios comerciais daquele tempo, como as letras de câmbio e de crédito. Como se pode ver na seguinte passagem, retirada de uma carta de quitação acordada entre estes homens: “e por contas que se fizeram entre todos os companheiros do dito contrato se achou ficar-se devendo de coisas que se tinham dado para as obras dos ditos galeões e gasto na fábrica deles *convém a saber*: a Diogo Pereira morador nesta cidade oitocentos e vinte e três mil e duzentos reais que de tanto se lhe passou letra a pagar em oito de Maio de noventa e oito aceitaada pelo dito Manuel Fernandes a pagar a Domingos Lopes Vitória cunhado do dito Diogo Pereira e seu procurador; e assim mais se achou dever a Simão Lopes Torres morador nesta cidade duzentos e sessenta mil e tantos reais de pregadura de ferro que deu para as ditas obras de que lhe passou letra o dito Manuel Fernandes aceitaada pelo dito Geraldo Vaz Soares a pagar em Julho próximo”<sup>18</sup>.

Estas notícias são importantes por vários motivos.

- Primeiro, descubrem a associação entre agentes mercantis experimentados, conhecedores dos meios da construção naval e beneficiários desta actividade, ao menos no abastecimento de materiais aos estaleiros; refiro-me concretamente aos Vitória e seus associados, envolvidos neste tipo de operações pelo menos desde 1584<sup>19</sup>.

- Segundo, deixam-nos perceber uma das razões para a fábrica dos navios se fazer no Porto: a capacidade da Alfândega da cidade, à qual chegavam volumes de mercadorias suficientes para assegurar sem sobressaltos o fornecimento dos estaleiros. Voltarei a este assunto, a propósito das vicissitudes da navegação.

- Terceiro, as consideráveis quantias aplicadas na compra de ferro; tendo em conta a actividade de Diogo Pereira, reputado importador desta mercadoria, juntamente com o sogro, Lopo Nunes Vitória, e o cunhado Domingos Lopes Vitória, não é arriscado pensar que a verba que lhe foi entregue se destinasse a pagar ferro para os navios; a

---

<sup>16</sup> Fala-se num pagamento parcial de 9 711 000 reais. POLÓNIA, Amélia - o. c., vol. II, p. 41.

<sup>17</sup> Ou seja, 240 mil reais (“e assim mais para se pagarem algumas dívidas e começarem a correr com as obras se tomam seiscentos cruzados a câmbio”).

<sup>18</sup> Além dos 600 cruzados referidos na nota anterior, tomados a câmbio.

<sup>19</sup> Quando podem ser encontrados nos registos de cobrança de impostos na Alfândega.

ela deve ainda somar-se o dinheiro dispendido com os pregos, adquiridos junto de Simão Lopes Torres<sup>20</sup>.

- Quarto, conhecendo-se alguns pormenores da actividade dos agentes fornecedores de materiais aos contratadores, é certo que essas mercadorias vieram maioritariamente das Astúrias e da Biscaia, situação que vem sublinhar o fluxo de relações entre o Porto e a fachada setentrional da Península, intenso desde a Idade Média. Neste caso, o cotejo de fontes (uso dos livros de visitas de saúde marítimas) resulta bastante satisfatório, permitindo-nos detectar as movimentações realizadas em torno deste projecto e a importância das redes (familiares ou mais alargadas), essenciais para a sua prossecução. Assim, sabemos que nesse ano de 1597, porventura em função deste contrato, Diogo Pereira achou-se na contingência de se deslocar ao País Basco, onde esteve instalado durante algum tempo, e encetou uma movimentação de assinalar, deslocando-se incessantemente entre Bilbao e S. Sebastian<sup>21</sup> em busca de ferro e de navios para o remeter para o Porto, consignado a Domingos Lopes Vitória, que o haveria de entregar junto dos contratadores<sup>22</sup>.

- Quinto, o recurso às redes mercantis e aos esquemas por elas organizados de comércio de materiais de construção naval. O citado Diogo Pereira, bem como os restantes membros da família Vitória referidos, já tinham, nesta altura um interessante historial de volumosos investimentos na importação de mercadorias absorvidas pela indústria naval, como breu e fio para a cordoaria. Ora, como se viu no ponto anterior, houve necessidade de colocar em campo todos os recursos que este género de associações proporcionava, tendo em vista abastecimentos mais amplos<sup>23</sup>. E monopólios. É muito provável que Diogo Pereira e Domingos Lopes Vitória

---

<sup>20</sup> Quer os Vitória, quer os Torres, mercadores de nomeada no Porto, deverão ter origens no reino vizinho, particularmente na região da Biscaia. Creio que se trata de cristãos-novos. Uns e outros demonstram um certo dinamismo e diversificação nos seus negócios, o que, de acordo com uma noção braudeliana conhecida, segundo a qual o grau de maturidade da actividade é directamente proporcional à ausência de especialização, quer dizer que estamos perante comerciantes evoluídos. Simão Lopes Torres surge com negócios na Biscaia e em Sevilha (ADP - *Po 1º*, 3ª série, liv. 116, fl. 96), associado a um sombreireiro (Pedro Gonçalves, do Porto) com quem mantém uma parceria de compra e venda de mercadorias deste ofício (ADP - *Po 2º*, 1ª série, liv. 10, fl. 23), além de manter transacções com mercadores de Guimarães e de aí possuir bens (ADP - *Po 4º*, 1ª série, liv. 1, fl. 238v). Quanto aos Vitória, tantas vezes referidos, remeto para a consulta dos livros da redízima do Cabido, onde a sua presença é constante.

<sup>21</sup> Sem possibilidades de confirmarmos que também esteve em Castro Urdiales, é, ao menos, certo, que aí possuía correspondentes, encarregados de comprar e encaminhar o ferro para esse porto, onde seria carregado nos navios disponíveis e enviado para o Porto; veja-se a nota seguinte.

<sup>22</sup> Veja-se a chegada de navios provenientes da Biscaia para este efeito em AHMP - *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 2v, 5, 7, 9, 10, 12v, 13v, 14v, 15v, 49v e 53v.

<sup>23</sup> Note-se que os documentos que temos vindo a acompanhar apenas dão notícias de algumas transacções e despesas efectuadas, ficando muito por se saber no respeitante a esta operação. Mas é certo que a rede funcionava há algum tempo; tabelas de impostos sobre

sejam figuras-chave deste e de outros contratos de navegação feitos com a Coroa a partir do Porto. O seu poderio económico é demasiado elevado para a sua actuação se resumir apenas ao fornecimento de ferro aos galeões. Para além dos investimentos por eles aplicados noutros centros navais portugueses - é particularmente notada a sua presença em Vila do Conde - esta família move-se nas mais altas esferas da finança internacional, com agentes localizados na Flandres, em Burgos e em Madrid (Diogo Pereira será um dos agentes colocados nesta cidade depois de assegurada a continuidade da empresa no País Basco com a presença dos sobrinhos de Domingos Vitória); financia empresas comerciais de diferente natureza e controla as redes comerciais das Ilhas Canárias, excelentes vias de abastecimento de outros componentes essenciais à indústria naval. A partir da cidade do Porto, Domingos Lopes Vitória centraliza a actuação de uma poderosa companhia comercial que detém uma forte presença na Gran Canaria, criando monopólios que geram reacções das forças locais. Como acompanharemos já em seguida.

- Sexto, a visível abundância de recursos financeiros disponíveis na cidade (bem como a provável origem cristã-nova de alguns destes capitais), confirmados por outras informações<sup>24</sup>, que, juntamente com a aptidão dos estaleiros do Ouro, poderão explicar o significativo aumento da procura régia de navios junto dos construtores portuenses, tendo em vista o aproveitamento destas condições favoráveis.

- Sétimo, e último, e como síntese de alguns aspectos atrás referidos; a acção destas companhias contribui decisivamente para demonstrar uma das teses que se pretende avançar neste estudo: a do carácter pujante, autónomo e internacional do Porto de finais do século XVI. O caso de Diogo Pereira e Domingos Lopes Vitória é eloquente deste carácter abrangente da economia mercantil da cidade.

Atente-se, para concluir por ora, no que escreve Michael Barkham sobre o primeiro, a propósito da intervenção de mercadores estrangeiros no comércio marítimo biscainho e guipuzcoano desse tempo: “Destaque-se entre os estrangeiros o mercador português de relevo Diogo Pereira, vizinho do Porto, que residia em Bilbao já em 1585 e que chegaria a encarregar-se dos negócios, na costa cantábrica, de mercadores do interior de Castela como Cosme Ruiz de Madrid. Em Maio de 1598,

---

importações de materiais para a construção naval mostram que em 1584 Diogo Pereira declarou na Alfândega 100 quintais de breu e outros tantos de fio, pagando à redizima, de direitos, 8 000 reais. Nesta encomenda participava Lopo Nunes Vitória, que adiantou o dinheiro.

<sup>24</sup> Nomeadamente o recurso da Coroa filipina aos banqueiros da urbe para pagamento das tropas estacionadas no Entre Douro e Minho e Galiza, anunciando uma realidade que não tardará, analisada por SANZ AYÁN, Cármen - *El crédito de la corona y los hombres de negocios en los últimos años del reinado de Felipe IV*, in “Cuadernos de Historia Moderna”, nº 9. Madrid: Universidade Complutense, 1988, especialmente p. 81-87 (o artigo entre as p. 63-94).

assegurou 200 ducados sobre o casco da nau de um vizinho de Laredo para o trajecto Portugalete-Sevilha cidade na qual os prémios do seguro deveriam ser pagos a Duarte Pereira. Em Novembro de 1601, em San Sebastian, firmou três contratos com o empresário «francês» de S. João de Luz, Adam de Chibau, pelos quais lhe comprou adiantado os carregamentos inteiros de bacalhau e óleo de fígado de bacalhau que os seus três barcos haviam de trazer da Terra Nova em 1602. Especificava-se que os barcos entregariam os carregamentos não em Bilbao ou em San Sebastian mas directamente em três portos portugueses: Porto, Aveiro e Lisboa aos agentes de Pereira, Brás Lopes Vitória, Domingos Lopes Vitória e Garcia Gomes Vitória<sup>25</sup> respectivamente. Segundo o contrato relativo à viagem de uma das naus de Chibau, a *Santa Engrácia*, de 300 toneladas, aparentemente Pereira tentou apoderar-se o mais que pôde do abastecimento de bacalhau a Lisboa em 1602 [...]”. No ano de 1603 já conseguira do rei o cargo de administrador das salinas do reino da Galiza. “Porém, prossegue Barkham, se este português realizava diferentes tipos de investimentos, esteve sobretudo envolvido na exportação de manufacturas de ferro da Biscaia e Guipúzcoa a Portugal e parece que, por volta de 1611, havia quase monopolizado esse comércio. Em Novembro daquele ano as Juntas Gerais da Biscaia falavam «dos prejuízos que se seguem à república com a presença tão acentuada deste senhorio de Diogo de Pereira, mercador português» [...]” levantando dúvidas sobre a sua origem e de seus familiares e correspondentes, insinuando as suas raízes cristãs-novas<sup>26</sup>. Tal como acontecerá com Domingos Lopes Vitória e os seus negócios nas Canárias. Domínio dos alfolis do sal galegos, monopólio de abastecimento de bacalhau a Lisboa, monopólio do comércio de ferro de Guipúzcoa e Biscaia. Só por si, estes factores chegariam para evidenciar o poderio desta firma. Mas havia mais.

Em 1618, levantava-se nas Canárias um processo contra uma companhia comercial portuguesa acusada de um “escandaloso grau de corrupção social, de fraude fiscal e de monopólio encoberto”<sup>27</sup>. Num negócio “redondo”, largamente gerado no

---

<sup>25</sup> Em 1597 chegava ao Porto a zavra biscainha *Santana* com bacalhau e outras mercadorias para Domingos Lopes Vitória. Portanto, trata-se de um negócio que a companhia conhece há algum tempo. Ver AHMP - *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 2v-4v.

<sup>26</sup> BARKHAM, Michael - *El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna*, in “Itsas. Memoria” “Itsas. Memoria”, vol. IV (Transporte y comercio marítimos). Donostia-San Sebastian: Museu Naval/Diputación Foral de Gipuzcoa, 2003, p. 163. Em seguida, este investigador faz uma listagem de algumas importações realizadas por este mercador no âmbito do trato do ferro que, como vimos, é artigo estratégico para a indústria naval portuense neste tempo.

<sup>27</sup> GÓMEZ VOZMEDIANO, Miguel Fernando - *Contrabando y poder en las islas occidentales durante el reinado de Filipe III*, in *Coloquio internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648*

contrabando, que envolvia os oficiais do registo de Garachico, vários tabeliães, oficiais desse porto canário, barqueiros e os próprios frades franciscanos (que se encarregavam de lhes arrecadar algumas mercadorias em Tenerife e, depois, levá-las aos seus armazéns portuários), a companhia usava este porto de Tenerife como trampolim para negociar mercadorias coloniais espanholas em Amsterdão, utilizando os seus recursos para intercambiar produtos de tinturaria, materiais de construção naval, sedas, pimenta e sal *via* cidade do Porto. “Os seus tentáculos”, na expressão de Gómez Vozmediano, estendiam-se a La Rochelle, vários portos da Holanda, ao Brasil, Lisboa e a Sevilha, através de uma navegação intensa que fazia uso de navios de diverso pavilhão.

Dirigia esta firma estava o nosso conhecido Domingos L. Vitória. Fazia-o desde o Porto, cidade de onde raramente saiu, e a partir da qual movimentava todas as peças do seu xadrez pessoal. Deveu a sua formação a Lopo Nunes Vitória, um dos grandes mercadores portuenses da segunda metade do século XVI, encarregando-se de prosseguir os seus negócios. É dos que melhor percebe a importância das ilhas e da colocação de homens em pontos-chave do império, dos jogos do poder e da importância de garantir aliados junto dele. É um dos que aposta no trato dos vinhos, investindo somas avultadas na compra de matérias-primas para os tanoeiros contratando, pessoalmente, junto deles, os termos das operações. É um dos que usa os circuitos das Índias de Castela para aumentar desmesuradamente o seu poderio mercantil. Diogo Pereira, conhecedor profundo das províncias setentrionais da Espanha, dos seus centros portuários e financeiros, é outro dos elementos de quem se fala. Também o vemos em Madrid, junto do poder, buscando influências. Influências que garantem o bom despacho de assuntos da companhia e, certamente, protecção. Muito rapidamente, os filhos deste, Simão e Lourenço Pereira, estão em actividade, movimentando-se entre várias cidades de Espanha tratando de negócios da firma. Os resultados desta empresa foram de tal forma espectaculares que, a certa altura, quando a firma centrou a sua atenção nas receitas fiscais da ilha, toda a oligarquia de Tenerife teve de cerrar fileiras e envolver-se afincadamente numa autêntica cruzada que chegou ao Santo Ofício. Se, de 1601 a 1610, as rendas reais das Canárias haviam estado nas mãos dos lisboetas Diogo e André Soares, sendo seu gestor em Madrid o cristão-novo António Rodrigues Lamego (homem relacionado com os meios mercantis do Porto), entre 1611 e 1639 a administração desta renda estava na posse de Luís Lourenço, homem das ilhas, mas associado a seu irmão Luís e a seu

---

(IV Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria, 1999). Las Palmas de Gran Canaria: Edições do Cabildo de Gran Canaria, 2001, p. 464.

primo Cristóvão de Ponte, originário de uma outra família do Porto e, em especial à “liga” liderada por Domingos Lopes Vitória<sup>28</sup>. Isto é: depois do contrabando, a companhia portuense iniciava o assalto ao monopólio das ilhas de realengo, ameaçando a posição da citada oligarquia. Esta, “que durante anos havia prosperado graças à corrupção administrativa, enriquecendo o lobby lusitano e facilitando-lhe os seus negócios clandestinos”<sup>29</sup>, trata de denunciar a situação junto da corte e do tribunal inquisitorial. Sabemos que estes casos costumavam acabar com depurações e grandes fogueiras. Mas, também nesse aspecto, a firma Vitória soube contornar as dificuldades: se bem que alguns elementos mais débeis tenham “caído”, como os Pereira, nas Canárias, o “núcleo directivo”, onde se destacava Domingos Lopes Vitória, Rui Perez Cabrera, cunhado e sobrinhos do primeiro, resistiu “à ofensiva” e continuou em actividade, cobrando as rendas do mestrado de Calatrava, mantendo as suas casas bancárias (com os Lopes e os Vaz, destacadas famílias de negociantes e financeiros do Porto), permanecendo activos nos negócios das Índias e “enriquecendo com interesses de alcance praticamente planetário”<sup>30</sup>.

Outro dos elementos mais destacados é Simão Vaz. Cronologicamente anterior a Domingos Lopes Vitória (com quem, no entanto, chegou a ter muitos negócios) surge com particular evidência no último quartel do século XVI. A sua vida merece uma biografia. E há elementos disponíveis para esta se fazer. Resumidamente, diga-se que este homem, formado nos meios comerciais mais evoluídos da cidade, entre outros negociou em açúcar, pastel de tintureiro e sal, traficou escravos, teve parte em navios, foi correspondente dos Ruiz Embito (família burgalesa para a qual remeteu diversos navios carregados de sal de Aveiro e de açúcar do Brasil) no Porto e tornou-se num dos mais importantes banqueiros da cidade. A tal ponto que na década de 90 dessa centúria recebeu de Filipe II (e do seu sucessor Filipe III) diversos pedidos em forma para pagamento da “gente de guerra do Entre Douro e Minho e Galiza”. Tal

---

<sup>28</sup> ANAYA HERNÁNDEZ, Luis Alberto - *Los judeoconversos portugueses en Canarias y sus relaciones con el mundo atlántico europeo*, in *Coloquio internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648...* citado, p. 600-601. Este investigador, para além de nos mostrar também o poderio desta companhia [“têm uma liga feita ... e assim têm aviso nestas ilhas dessa corte e no Porto, Sevilha, Rochela, Ynglaterra e Flandres por que não se deixem as rendas destas ilhas por nenhum dinheiro e nessa Corte pagam por isso os ditos Pereyra e ganham quanto querem porque metem nestes Reinos cada ano uma grande soma e se achará entre as cartas e papéis em que se avisam aos ditos Pereyra e Domingo Lopez Vitória que não ymporta que se perca ou se ganhe nas ditas rendas pois do couro sairão as correias”], revela diversas facetas do poderio destes homens: Tomás Nunes Pina, de quem se perde o rasto na documentação do Porto, está há dez anos na Holanda, continuando a mandar navios aos almoxarifes canários, que tem nas mãos; António Rodrigues da Fonseca, natural do Porto, é denunciado em 1631; as citadas rendas reais, permanecem nas mãos de portugueses até 1670.

<sup>29</sup> GÓMEZ VOZMEDIANO - o. c., p. 468.

<sup>30</sup> GÓMEZ VOZMEDIANO - o. c., p. 469.

como nos casos anteriores os seus negócios desenrolaram-se nos mais importantes centros europeus e o mundo colonial garantiu-lhe igual prosperidade.

Para exemplificar a pujança da sua casa - bem como ilustrar o relacionamento que manteve com os personagens que temos vindo a acompanhar até este ponto - veja-se o seguinte caso, ocorrido em 19 de Julho de 1597. Nesse dia apresentou-se junto dele Gonçalo Lopes, outro rico mercador portuense, acompanhado do notário. Trazia consigo uma procuração de António Fernandes Pais (ele próprio procurador de “Francisco Godinis”, português, lisboeta), comerciante de Lisboa<sup>31</sup>, para que fosse cobrada das mãos de Pedro Rei, flamengo, morador no Porto, a avultada quantia de 1589 libras de grossos, 2 soldos e 3 dinheiros, “moeda da Flandres”, que ao câmbio da época importava em 4 mil cruzados portugueses. Pedro Rei era depositário de “Jaques Brusen e João Gronevegen”, flamengos, condenados nos Estados da Flandres por uma sentença, a pagar esse dinheiro a o citado Godinis. Era dinheiro de venda de açúcar e é curioso que o pagamento seja feito no Porto. Envolvidos no negócio, e feitos procuradores substabelecidos, estavam Diogo Gomes e Domingos Lopes Vitória, que hipotecam uma série de bens para o caso de os flamengos vencerem o recurso que haviam interposto. Ora, a abonar a fazenda destes dois últimos mercadores, surge precisamente Simão Vaz que, sem mexer no essencial do seu património (constituído por capital e mercadoria de toda a sorte), garante os 4 mil cruzados com a hipoteca de sete moradas de casas que possuía no Porto<sup>32</sup>. Helena da Costa, sua mulher, e parte interessada pelo dote que trouxera aquando do seu casamento e pela herança que era necessário garantir aos filhos, presente no acto, aceita que o marido abone este contrato.

Os seus filhos, Henrique Gomes da Costa e Francisco Vaz da Costa afiançarão a continuidade dos negócios da firma que o seu pai lhes legou<sup>33</sup>.

4. A terminar este trabalho, que mereceria muito maior desenvolvimento no respeitante a diversas matérias aqui apenas levemente focadas, deixo outras

---

<sup>31</sup> É importante perceber que a cidade de Lisboa continuava a ser o mais importante centro comercial do reino e um dos mais importantes da Europa. Se o esplendor da Rota do Cabo já passara, a urbe continuava a ser demandada por navios de todas as nações e as principais casas comerciais da Europa continuavam a ter aí as suas sucursais. O nível da sua actividade - acrescentada com a cada vez maior arribada de navios provenientes do Brasil - continuava a exercer uma atracção irresistível sobre todos os mercadores nacionais. As mais importantes firmas portuenses têm aí correspondentes e, eventualmente, acabam por dinamizar o grosso dos seus empreendimentos a partir dessa metrópole.

<sup>32</sup> Ainda assim um interessante património imobiliário. Mas urbano, revelando uma faceta da modernidade destes mercadores em relação aos seus antecessores tardomedievais que, “à maneira da nobreza”, preferiam investir em terra.

<sup>33</sup> E que por sua vez herdara de seu pai, também chamado Henrique Gomes da Costa.



impressões que me parecem pertinentes. Sobretudo porque representam, de certa forma, um contraponto a situações vividas pelos grupos comerciantes do Porto entre finais da Idade Média e inícios da Idade Moderna e, por outro lado, explicam diversas dinâmicas próprias da prática mercantil deste último período histórico.

Se o século XV é o da exportação de couros (e, em parte de sal) e do transporte de mercadorias pesadas para a Flandres (e, em sentido inverso, de mercadorias pesadas e armamento para o Mediterrâneo), um pouco à semelhança (e salvo as devidas proporções) com o que acontecia com as lãs castelhanas<sup>34</sup>, o século XVI é o da exportação de açúcar, pastel e escravos. Imensamente mais rico. Imensamente mais abrangente, logo gerador de relações muito mais complexas.

Essa complexidade parece notar-se num aspecto a que procurei dar atenção: a integração dos mercados ibéricos, a solidariedade criada em torno do tráfico internacional. Estas facetas revelam-se na formação de companhias mistas em pontos-chave do trato peninsular (como a Biscaia ou a Galiza, regiões com quem o Porto mantém constante relação), na frequência com que se utilizam os meios essenciais do comércio, como os seguros de Burgos<sup>35</sup>, as feiras de câmbios de Castela e as redes mercantis ibéricas, na dinamização de circuitos e produtos já aqui referidos que contribuíram decisivamente para o crescimento e desenvolvimento, integrado, de grandes praças como Anvers, primeiro, e Amsterdão, depois. Integrado e não dependente. A capacidade de iniciativa dos mercadores nacionais, que tem vindo a ser revelada por trabalhos de investigadores como Hilario Casado, é prova de uma vitalidade indubitável<sup>36</sup>.

O comércio de Quinhentos tem implicações importantes a vários níveis: por exemplo, no sector do transporte marítimo. Na revolução que preparou. As redes comerciais, as firmas então constituídas, são responsáveis por alterações significativas no desenvolvimento, adaptação, interesse por novas rotas (oceânicas) e divisão do trabalho neste domínio da navegação mercante. Do mercador dono do navio, na

---

<sup>34</sup> Cujo comércio se discute poderá ter representado uma importante alavanca para a união dinástica entre a Espanha e a Flandres. O problema é inteligentemente discutido por FAGEL, Raymond - *España y Flandes en la época de Carlos V: un imperio político y económico?* in *España y las 17 provincias de los Países Bajos. Una revisión historiográfica (XVI-XVIII)*, Ana Crespo Solana, Manuel Herrero Sánchez (coordenadores). Tomo 2. Córdoba: Ministerio de Asuntos Exteriores/Fundación Carlos de Amberes, 2002, p. 516-519. Sobre o comércio de lãs, ver CASADO ALONSO, Hilario - *El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI*, in *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, vol. I. Burgos: Ecma. Diputación Provincial de Burgos, 1994, p. 175-247.

<sup>35</sup> Sobre este assunto ver CASADO ALONSO, Hilario - *Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI*, in "Revista de História", III série, vol. IV. Porto: Faculdade de Letras, 2003, p. 213-242.

<sup>36</sup> CASADO ALONSO, Hilario - *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*. Burgos: Caja Círculo, 2003.

totalidade ou (no final de Quatrocentos) em parceria, ao que os afreta junto das comunidades locais ou os contrata por intermédio dos seus agentes em portos europeus em afirmação, há uma consciência clara de que as condições de transporte mudaram, bem como da importância deste como instrumento essencial e eficaz mas de fácil acesso. E, evidentemente, da percepção da relação preço/qualidade como factor de agilização/diminuição dos custos e conseqüente aumento dos lucros. Este facto, no fundo, explica a opção pela marinha mercante flamenga/holandesa. A que mais evoluiu. Ora, isto leva a uma questão do maior interesse: deixam de fazer sentido as medidas proteccionistas da navegação nacional elaboradas ainda durante o século XV. Uma legislação que surgia como uma espécie de “actos de navegação” *avant-la-lettre*, aprovada a instâncias dos armadores nacionais - entre os quais, no caso do Porto, encontramos elementos destacados da elite concelhia e do poder autárquico que possuíam voz activa junto do poder central. O que significa, por outro lado, que nos alvares da Época Moderna este grupo particular perdeu força reivindicativa neste domínio<sup>37</sup>. Quanto aos náuticos, mestres e, ao mesmo tempo, senhorios de barcos em parceria, parece haver como que uma transformação do seu estatuto social: parecem tornar-se numa espécie de assalariados, ao dispor dos novos comerciantes<sup>38</sup>. Ainda relativamente ao grupo dominante na Câmara, mercadores de primeira linha no período anterior, pode dizer-se que, de certa forma, perderam influência no âmbito da actividade comercial moderna. O trato do açúcar e dos escravos, por exemplo, escapam-lhes quase por completo.

A pouco e pouco, se bem que enfrentando ainda alguma débil oposição de quantos se sentiam prejudicados pelo facto, a marinha nórdica (com destaque para a holandesas e zelandesa) aparece nos ancoradouros nacionais e começará a arrebatar os mais importantes contratos chegando mesmo a participar (incluindo alguns náuticos nacionais nas suas tripulações) nas rotas oceânicas, especialmente na do Brasil, de longe a mais interessante, a soldo de mercadores portugueses. A urca torna-se uma visão familiar nos portos nacionais.

Ao mesmo tempo passa a ser habitual a instalação de colónias mercantis nórdicas nos portos ibéricos. Com todas as conseqüências que esse facto acarreta. A presença de Pedro Rei, já constatada, bem como de outros “flamengos” como os Arnau ou os Piper, prova o interesse pela cidade do Porto, centro intimamente ligado às vicissitudes do complexo atlântico. Como acontecera em vários portos espanhóis. As

---

<sup>37</sup> Continuam a deter o poder político na cidade e a exercê-lo ciosamente.

<sup>38</sup> Apesar de manterem uma interessante quota de participação na propriedade das naves. O que também pode significar que o navio deixa de ser um bem demasiado caro e passível de dar prestígio.

associações entretanto criadas têm grande alcance. São procuradas, e desejadas pelos recém chegados pois representam uma perspectiva muito sólida de penetração directa no comércio do Brasil - similarmente ao que sucedera com a sua entrada nos circuitos imperiais espanhóis<sup>39</sup>. Os horizontes comerciais parecem alargar-se e a actividade das companhias, em particular, não parece ter-se ressentido com a chegada destes novos elementos.

Graças a estes mercadores, ao seu poderio e dinamismo, e, ao mesmo tempo, à fortíssima capacidade e mobilidade da frota holandesa, as companhias ibéricas “redescobrem” o Mediterrâneo<sup>40</sup> e envolvem-se nos intensos tráficos dinamizados a partir dos primeiros anos do século XVII. Domingos Lopes Vitória, bem como outros mercadores do Porto, contratam com mestres holandeses o transporte de açúcar para Livorno. Eis mais uma linha de investigação a prosseguir. Porque muito pouco divulgada. Porque coloca em causa ideias tradicionalmente propaladas quanto aos problemas causados às economias ibéricas pelos constantes bloqueios decretados por Madrid. Vejamos como.

Há unanimidade quanto ao facto de que a disputa aberta e directa pelo acesso ao mundo colonial ibérico por parte da Holanda e Zelândia teve origem na união das coroas de Portugal e Espanha em 1580 e, na sua sequência, nas medidas anti holandesas aprovadas por Filipe II<sup>41</sup>. Porém, nem essas medidas foram totalmente eficazes nem o facto de não o serem terá prejudicado grandemente os negócios particulares das firmas. O sucesso da penetração nórdica nesse universo colonial deve muito à cumplicidade das companhias nacionais que se sentem prejudicadas pelo corte de relações decidido pelo poder central e tornam-se coniventes com os subterfúgios usados pelos mestres dos navios flamengos. Ostentando pavilhão sueco ou dinamarquês as urcas holandesas saem do Porto, sem grandes entraves, em direcção ao Brasil, muito antes de 1600. Depois, é só nomear procuradores para ir cobrar os açúcares e o pau-brasil a Roterdão ou Amsterdão onde, cada vez mais, se prepara a ascensão da comunidade lusa. A República holandesa não tardará a ser a referência primeira do comércio mundial.

---

<sup>39</sup> Sobre este assunto ver FAGEL, Raymond - o. c., p. 523.

<sup>40</sup> Assunto abordado exhaustivamente por LÓPEZ MARTÍN, Ignacio - *A century of small paper boats. The hispanic monarchy, the United Provinces, and the Mediterranean*, in *España y las 17 provincias de los Países Bajos...*, citado, p. 533-562.

<sup>41</sup> Problema discutido com acuidade por MIGUEL BERNAL, Antonio - *Holanda y la carrera de Índias. El sistema colonial español: de paradigma a modelo en entredicho*, in *España y las 17 provincias de Los Países Bajos...*, citado, p. 649.