

Os humanistas, os cristãos-novos e a construção de um porto atlântico no século XVI

Humanists, New Christians and the construction of an Atlantic port in the 16th century

Amândio Barros**

Resumen

Este artículo analiza Oporto, ciudad atlántica, como un espacio cultural en transformación durante las primeras décadas del siglo XVI, destacando el papel pionero de un grupo de humanistas en la reorganización y modernización de su infraestructura portuaria. La construcción del faro de São Miguel-o-Anjo, ejemplo paradigmático de innovación renacentista, se interpreta como símbolo de una intervención cultural y técnica que combinó conocimiento humanista, ingeniería marítima y planificación urbana moderna. A través de un enfoque interdisciplinario, este estudio demuestra cómo la influencia de estos humanistas, en colaboración con agentes locales, la Corona y actores nacionales, consolidó el puerto como un centro de cultura y poder, integrándolo en las redes atlánticas emergentes. Además, el artículo aborda la presencia de cristianos nuevos y su contribución a este entorno cultural y comercial, situando a Oporto como un caso ejemplar de modernidad cultural y marítima. Este estudio aporta a la

Abstract

This article examines Porto, an Atlantic city, as a cultural space undergoing transformation in the early 16th century, highlighting the pioneering role of a group of humanists in the reorganisation and modernisation of its port infrastructure. The construction of São Miguel-o-Anjo lighthouse, a paradigmatic example of Renaissance innovation, is interpreted as a symbol of a cultural and technical intervention that combined humanist knowledge, maritime engineering, and modern urban planning. Through an interdisciplinary approach, this study demonstrates how the influence of these humanists, working alongside local agents, the Crown, and national interests, established the port as a centre of culture and power, integrating it into emerging Atlantic networks. Additionally, the article explores the presence of New Christians and their contribution to this cultural and commercial environment, situating Porto as an exemplary case of cultural and maritime modernity. This study advances port historiography by emphasising the role of

* Escola Superior de Educação do Politécnico do Porto – CITCEM-UP, UIDB/04059/2020. ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-8143-3961>

historiografía portuaria al subrayar el papel de los intelectuales en la configuración de espacios marítimos y en la construcción de modelos innovadores de organización portuaria

Palabras clave: Oporto, humanismo renacentista, modernización portuaria, aro de São Miguel-o-Anjo, redes atlánticas, cristianos nuevos, historiografía portuaria.

Recibido: 6 de febrero 2023

intellectuals in shaping maritime spaces and constructing innovative port organisation models.

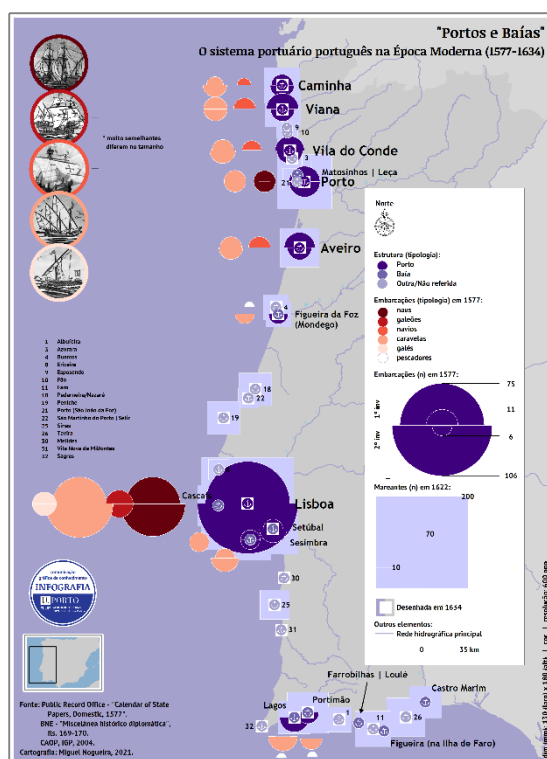
Key words: Porto, Renaissance humanism, port modernisation, São Miguel-o-Anjo lighthouse, Atlantic networks, New Christians, port historiography. Abstract

Aceptado: 9 de octubre de 2024

1. Introdução

Quando pensamos num porto, em primeiro lugar ressalta a ideia de que se trata de uma infraestrutura económica e, como tal, estudamos portos, navios, mercadorias e movimento marítimo; portos e desenvolvimento; portos e obras públicas; portos e investimentos; portos e construção naval. Mas sabemos que os portos são (muito) mais do que isso. E, portanto, também pensamos na relação entre eles e as sociedades em que se integravam ou serviam. Estudamos portos e bairros de marinheiros; portos e trabalho; portos e movimentos migratórios; portos e marginalidade; portos e intercâmbio cultural; portos e arquitetura. Em terceiro lugar, pensamos nos portos como lugares estratégicos do ponto de vista militar e no seu papel nos conflitos bélicos, e somos levados a refletir sobre a vulnerabilidade das sociedades antigas, avaliando a questão portos e guerra. Porventura pensamos menos, e essa é a quarta ideia, nos portos como entidades capazes de suscitar o desenvolvimento de recursos administrativos e burocráticos (salvo, talvez, do ponto de vista fiscal), mas quando atentamos nisso, vemos portos e suas estruturas administrativas, alfândegas, despacho aduaneiro, quadros de pessoal, livros de registo, balanças e uma certa flexibilidade institucional em ordem a concretizar diferentes operações e a torná-las mais expeditas. Mas devemos também pensar em portos e saúde pública, portos e medicina, portos e visitas de saúde, portos e quarentenas... e numa mentalidade *sui generis*, de abertura e de um certo cosmopolitismo que lhes modela o carácter. Porque, enfim, os portos foram, desde sempre, lugar de encontro, de troca de experiências e saberes, de contactos com o outro e de formas de o reconhecer, em suma, espaços dinâmicos do ponto de vista cultural. Por vezes, temos a sorte de ver como eram, pelo menos aproximadamente, quando os encontramos representados em atlas históricos e cartas náuticas medievais e modernas, ou em gravuras

os portos recebiam como parceiros de negócios indispensáveis.⁴ Estudamos a morte que vinha do mar, o medo dos navios vindos de terras infetadas, dos inimigos em tempo de guerra, e dos piratas. E por isso as cidades portuárias protegiam-se. Afastavam-se do mar sempre que podiam; trata-se de uma realidade que hoje nos passa despercebida pois a malha urbana destas terras estendeu-se até lindar com o oceano. Mas, repito, assim não acontecia nos tempos mais recuados. Estar a distância segura do mar era característica das cidades portuárias portuguesas; unia-as o facto de se localizarem junto a rios navegáveis que ligavam ao mar, e por isso havia tão poucas. Um espião inglês percorreu-as em vésperas da *felicíssima* armada, em 1587.⁵ E na lista que mandou para Londres só elevou seis a essa categoria: Caminha, Viana, Vila do Conde, Porto, Aveiro e Lisboa; aos demais ancoradouros chamou *baías*, e eram os seguintes: Leça/Matosinhos, Buarcos, Cascais, Sesimbra, Setúbal, Lagos, Portimão, Farrovilhas, Figueira e Castro Marim.



Mapa 1. Sistema portuário português, 1577-1634. Fonte: BNE, Miscelânea histórica diplomática, fls 169-170

Lisboa e Porto tinham muralhas e aproveitaram-nas para criar espaços de acolhimento dos navios. Os primeiros molhes foram construídos junto das portas que abriram para os respetivos rios, Tejo (junto à Porta do Mar ou do Arco Escuro) e Douro (Porta da Ribeira); em todas,⁶ as estruturas portuárias articulavam-se com o uso de praias fluviais. Foram objeto de

⁴ Antunes e Polónia (eds.), 2016: 2-3.

⁵ The National Archives, *Calendar of State Papers, Domestic, 1577*.

⁶ Viana também tinha muralhas.

debate municipal, troca epistolar com os reis e encargo fiscal para os moradores, uma vez que os dinheiros das câmaras e os financiamentos da Coroa eram sempre insuficientes para as concretizar.

Os aspetos económicos, sociais e culturais foram, assim, inseparáveis da vida portuária, tornando este campo de estudos estimulante e complexo pois mobiliza conhecimentos de diferentes áreas, tornando-se um campo de estudo pluridisciplinar. Neste texto, estudarei sinteticamente a criação de um porto atlântico, o Porto, e o modo como esta cidade se tornou referência e modelo de lugar que mobilizou vontades, esforços e recursos.⁷ E perceber também que este porto – como outros portos com história – constitui um bom exemplo de um objeto de estudo que mobiliza saberes de diferente natureza. Que suscita um diálogo interdisciplinar decorrente da relação mar-porto-espço urbano, e está na base da criação de um património e de uma memória marítima.

Começarei por falar dele do ponto de vista de uma ideia, de um ato cultural de tipo renascentista. Depois, acompanharei as suas origens e desenvolvimento baseando-me na sua carta de foral. Devo dizer que embora se trate de um particularismo que pode não ser muito interessante a um público internacional, a afinidade (de processos, instituições e práticas culturais e vivências do quotidiano) entre os diferentes componentes do mundo ibero-americano, darão sentido a estes dados locais.⁸

1. Em 1528 acenderam-se os primeiros fogos no farol de São Miguel-o-Anjo, na Cantareira, Foz do Douro,⁹ mandado fazer por D. Miguel da Silva, bispo de Viseu. Um farol na costa portuguesa no início do século XVI; invulgar na história da relação deste reino com o mar,¹⁰ era estrutura fixa, em pedra, cumpria uma função essencial e a sua simples existência, em época tão recuada, bastaria para traduzir o dinamismo portuário da cidade.

É possível acreditar que a ideia da construção deste equipamento nasceu no seio de uma tertúlia de humanistas que existiu no Porto nos últimos anos da década de 1520. Desconhecemos a dimensão deste grupo, mas a identidade de alguns dos seus membros indica que o nível intelectual dos seus encontros seria elevado. Composto por italianos, castelhanos e portugueses com obra reconhecida, este núcleo desmente a ideia que

⁷ *Behavioural geography*, conceito avançado por Hoyle, B. S. e Pinder, D. A. (ed.), 1992: 155-175.

⁸ Que esclarecerei sempre que necessário.

⁹ Hoje integrada no Porto, junto ao mar, e, na época, no termo da cidade.

¹⁰ A sinalização da costa, desde a Idade Média (no reino de Portugal), consistia em estruturas do tipo fachos e atalaias, usadas quando era preciso e levantadas quando o perigo passava. Raramente havia estruturas permanentes para guiar a navegação.

normalmente corre de uma cidade do Porto fechada, distante do cosmopolitismo que alguns portos europeus da época revelavam.

Na casa que lhe cedera o Bispo D. Pedro da Costa, sobranceira ao Douro, morava Maria Pacheco, dama toledana exilada em Portugal depois da execução do marido, Juan de Padilla, líder do movimento *comunero* na chamada *Guerra de las Comunidades de Castilla* (1520-1522). A *Leoa de Castela*, como foi conhecida, participara ativamente na revolta, governando Toledo e chefiando os revoltosos, e livrara-se da morte graças ao Arcebispo de Braga D. Diogo de Sousa que por ela intercedera junto de D. João III e este conseguiu que Carlos V a deixasse viver. Tinha como companhia o conterrâneo Diego Sigeu, pai da famosa Luísa Sigeia, e recebia intelectuais reconhecidos como D. Miguel da Silva, o arquitecto Francesco de Cremona (Abreu, 2010: 557-559) que ele patrocinava, e viajantes que vinham ao Porto, como Mariangelo Accursio, e o seu próprio irmão Diego Hurtado de Mendoza, distinto em Letras e Diplomacia. Segundo o que se sabe, Maria Pacheco era culta; falava Grego e Latim, e sabia Matemática e História. Morreu no Porto em 1531 sem nunca ter obtido perdão real. Foi sepultada na Sé. Na sua pedra tumular —desaparecida na voragem das obras que o templo conheceu ao longo dos séculos— lia-se uma inscrição da sua própria autoria,¹¹ e um poema que o irmão lhe dedicou como epitáfio.¹²

Miguel da Silva tinha planos ambiciosos para a foz do Douro. Recordemos que era senhor do couto de São João da Foz por ser abade comendatário do mosteiro de Santo Tirso, a quem o lugar pertencia. Planos ambiciosos, inspirados nos modelos da Antiguidade Clássica e nas obras que engrandeciam cidades italianas do Renascimento. Planos que pretendiam reproduzir na Foz o complexo arquitetónico portuário que os romanos haviam erguido no porto de Óstia, dotando-a do primeiro sistema consistente de orientação da navegação que o Douro conheceu. Até então, na entrada da barra os pilotos valiam-se de um pinheiro, o *Pinheiro da Marca*, que servia como baliza e modo de determinação *ad hoc* do rumo dos navios. Planos, enfim, que não ficaram no papel: foram concretizados, produzindo no centro do rio, à entrada da barra, e na margem direita, um conjunto de estruturas funcionais que devia ter um impressionante efeito estético: um templete com colunatas, inscrição latina e pedestal que suportava uma divindade marinha togada, à romana, *Portmus*, e o farol de São Miguel-o-Anjo

¹¹ Abunda a bibliografia sobre ela; síntese em Pérez, s/d. Onde se reproduz: “Ad illustris D. Mariae Pacciechae Tumulum. / Principibus genita, et Padillae conjugis ultrix, /Maria sexus honos clauditur hoc tumulo. /Haec quis nos potuit (vitam cum clausit exul) /conjugis ad bustum gressibus ire, volens, /Sousa [su capellán] et Ficorhous [su secretario: ¿La Higuera?] rara pietate ministri /curarunt dominam condere sarcophago. /Viscera sed postquam dederit putrefacta cadaver /contumulanda ferent ossibus ossa viri. /Finis”. <https://dbe.rah.es/biografias/7698/maria-pacheco>

¹² Si preguntas mi nombre, fue María,/Si mi tierra, Granada; mi apellido/ De Pacheco y Mendoza, conocido/ El uno y el otro más que el claro día /Si mi vida, seguir a mi marido;/Mi muerte en la opinión que él sostenía/ España te dirá mi cualidad/ Que nunca niega España la verdad.

que alguns autores consideram o primeiro edifício puramente renascentista em Portugal e um dos faróis fixos mais antigos da Europa. Um historiador local chamou-lhe “notável edifício” (Basto, 1949: 253-261; Barroca, 2001: 37-45)



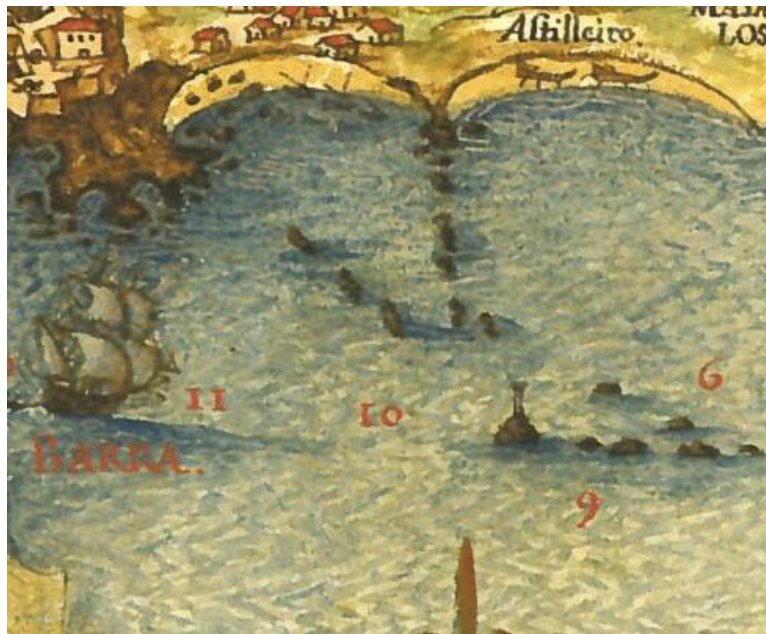
Gravura 2. Farol de São Miguel-o-Anjo. Fonte: *50 gravuras do Porto*, CMP, 1963

Era uma estrutura inédita na costa portuguesa e hoje ainda a podemos admirar porque continua de pé e recentemente restaurada. Trata-se de uma torre quadrangular em cantaria de granito encimada por cúpula de tijolo com oito gomos, pequena abóbada, rebocada e caiada; apresenta no interior uma forma octogonal com três nichos que levariam imagens, e um altar, bem como uma escada em caracol fixada na parede junto à porta, pela qual se acedia à cobertura. O edifício tinha três grandes inscrições latinas, ao gosto clássico, uma das quais ainda é visível no exterior. É quase certo que Francesco de Cremona e D. Miguel da Silva (e, porventura, a própria Maria Pacheco, fluente em línguas clássicas e alegada autora de algumas epígrafes da Sé e cidade de Braga¹³) discutiram-nas com Mariangelo Accursio, que era um iminente epigrafista.¹⁴ A luz do farol, no interior da torre, estaria em grande candeia alumiada, projetando-se para fora e para o olhar dos mareantes pela vidraça da parede oeste; segundo vontade do instituidor, a chama deveria arder perpetuamente, indicando aos navios um percurso seguro.

¹³ Além da citada inscrição para o seu túmulo; Deswarte-Rosa, 2012: 63.

¹⁴ Natural de Áquila, reino de Nápoles, este arqueólogo, filólogo, epigrafista, humanista..., foi protegido por Carlos V, em cuja corte viveu. A sua presença no Porto deveu-se a viagem com Diego Hurtado de Mendoza, na qual recolheu epígrafes, entre 1525 e 1529; DESWARTE-ROSA, 2012.

Em meados do século XIX foram resgatados ao fundo do rio a estátua da divindade marinha, o pedestal onde estava e uma lápide; com isso e com o estudo das obras na igreja de São João, ligada ao mar e à navegação, podemos estender o processo de intervenção na barra até 1536.¹⁵ As preocupações do Bispo tinham razão de ser, pois de perigos e de acidentes trágicos se fazia a história dessa barra, pontuada por traiçoeiros recifes, visíveis e submersos, onde muitos navios, bens e vidas se perderam. Navegar ali era um tormento, e a obra de Miguel da Silva constituía, assim, uma dádiva para os mareantes.¹⁶



Gravura 3. Restos do templete mandado fazer por D. Miguel da Silva (1634)

2. Pouco mais de dez anos haviam decorrido entre a inauguração da torre e a publicação do foral que D. Manuel I concedeu à cidade em 20 de junho de 1517. Alguma relação haverá entre estes dois eventos. A entrada em vigor desta carta de foral instituía um novo regime fiscal, com efeitos na circulação de mercadorias e frequência de navios nesta cidade portuária. De resto, o desenvolvimento portuário foi acompanhado por igual evolução da fiscalidade, com a introdução de taxas sobre o transporte e comércio marítimo cujas receitas serviram, em geral, para financiar as obras que estas estruturas cada vez mais exigiam (González Tascón, 2003: 72-73).

Os forais foram importantes diplomas. Criavam concelhos e incluía matéria económica e fiscal. Instituídos na Idade Média, estavam desatualizados no final do século XV, à porta dos

¹⁵ Curiosamente, coincidindo com a agonia do *pinheiro da marca*, que começara a secar em 1530.

¹⁶ Rumo ao Porto. É impensável que São João da Foz se transformasse num porto autónomo. Nunca houve estruturas (cais e armazéns, por exemplo), nem a cidade o admitiria. Esta hipótese é aventada no valioso trabalho de QUEIRÓS, s/d: 10.

tempos modernos. Tinham um caráter arcaico, de tipo feudal em alguns casos, e matérias desadequadas às exigências do emergente estado moderno. Por isso, D. Manuel reformou-os, ‘despindo-os’, sempre que isso foi possível, dos direitos e obrigações senhoriais, transformando-os, em geral, em documentos de natureza primordialmente fiscal (embora continuando a conceder a dignidade municipal às terras que os recebiam) de muito interesse para a relação entre a Coroa e as terras, e relevantes nas dinâmicas portuárias. Dispensamo-nos de comentar todo este longo e complexo processo reformista. Apenas assinalarei que na história dessa reforma o Porto foi um dos concelhos que primeiro levantou a voz a favor dos que se sentiam prejudicados pelo envelhecimento dos primitivos forais – quase todos os do país – e pelos abusos senhoriais, nas cortes de Santarém de 1430 (Salgado, 1988: 178).

Não repugna pensar que o discurso dos municípios e, mais adiante, os forais novos de D. Manuel constituam sinais da modernidade em Portugal. Não que a pretendida reconfiguração concelhia e alteração da natureza dos diplomas tenham sido inequivocamente relevantes; mas acima de tudo, porque desapossaram os senhores da gestão, cobrança e usufruto dos direitos, dando início a práticas próprias daquilo a que chamamos “estado fiscal”, com máquina burocrática, sistema tributário, locação de direitos e acumulação de rendas para financiamento dos empreendimentos da Coroa.

O Porto discutiu a reforma do seu foral com D. Manuel e com a comissão por ele nomeada para o efeito durante vinte anos. Tal demora não surpreende pois tratava-se de uma das mais importantes cidades e portos do Reino, e as matérias a tratar eram bastante sérias. Basta lembrar que, para além do foral da cidade havia também o da Alfândega, que o rei D. João I lhe outorgara em 1410, e a partilha de direitos comerciais entre o rei, o município e o bispo que, não raras vezes, entravam em conflito acerca da aplicação de taxas aos mercadores. Numa das reuniões, a 31 de março de 1511, esteve presente Fernão de Pina, que D. Manuel pusera à frente da comissão de reforma, intermediando o conflito que opunha a Vereação ao Bispo e Cabido sobre os direitos dos cereais que vinham do mar, e decidindo, seis anos antes da aprovação do texto definitivo, que “do pom do mar que vem pella foz, que o dicto Bispo e Cabido dizem que aviam d'aver de sessenta alqueires hum, ajam somente de oytenta alqueires hum”. Que a reforma não era fácil provam-no as contendas de cada vez que chegava um navio, de cada vez que se pretendiam cobrar direitos. E por isso, durante anos revirou-se o cartório municipal em busca de documentos que sustentassem reivindicações, enviaram-se informações para a Corte, receberam-se propostas referentes aos diferentes títulos do foral aceitando-se umas e recusando-se outras, até que se chegou ao resultado final que hoje conhecemos. Ou não, como já veremos.

Os documentos tinham um índice com os títulos das matérias; serve-nos para caracterizar esta cidade portuária. Como é desta condição —de um porto atlântico em construção que ganha projeção oceânica na Época Moderna— que trata este texto procurarei traçar em linhas muito

gerais a evolução dos negócios relacionando-a com esta carta municipal, incluindo diversos particularismos que no entanto me parecem úteis para recuperarmos memórias portuárias e práticas que se impuseram no desenvolvimento deste espaço marítimo.

Em primeiro lugar, tratava-se de uma cidade que precisava de ser abastecida de pão, como em geral as cidades e terras portuguesas, sempre carecidas de cereais, assunto tratado no título das colheres. Em Miragaia, que foi o primitivo bairro de marinheiros, mestres e de senhorios de navios, sobrevive uma velha fonte medieval chamada Fonte da Colher; diz a tradição que aí se desembarcavam cereais e se pagava este tributo, o que é duvidoso, pois existia a Alfândega e locais para essa descarga, que era muito vigiada.

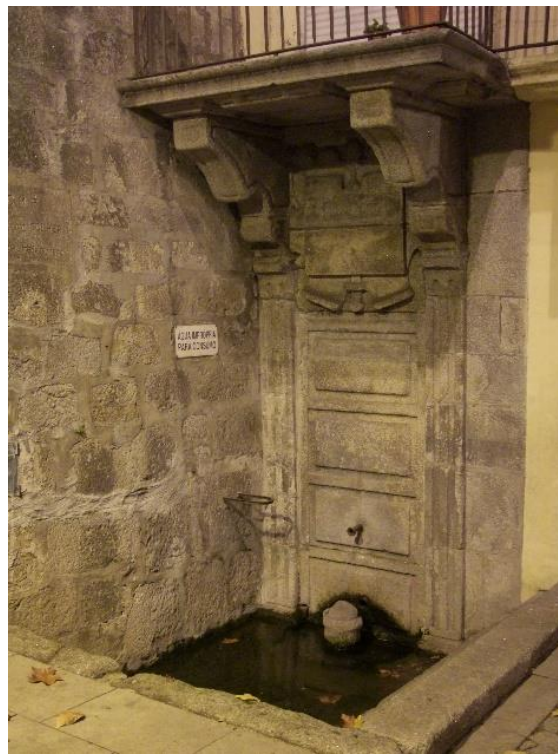


Foto 1. A fonte da Colher, Miragaia. Fonte: *Creative Commons*

Mas quando se referem os navios da cidade, os mestres e senhorios, a posse de embarcações, a capacidade de transporte a média e longa distância (e, noutras fontes, a forma como se desenvolveram os trâmites legais – notariais – dos fretamentos), isso já tem muito maior significado. Diz-nos que possuir uma frota mercante com navios ativos desde a Idade Média era recurso-chave quando se tratava de buscar longe o pão que alimentava os habitantes do burgo nos frequentes períodos de carestia vividos desde então e por toda a Época Moderna. Diz mais: diz que, ainda nos últimos séculos medievais, começava a crescer um grupo de armadores que acumulava riqueza no transporte marítimo, e capitais invisíveis que fortaleciam e estimulavam a economia marítima deste porto e dos seus satélites (Fonseca, 1999: 15-20).

Ao bairro marítimo e aos navios associavam-se infraestruturas, desde logo um cais, este intramuros, na Ribeira, um ponto de venda, ou mais do que um, uma praça com tendas e um porto. A expressão ribeira da cidade, evoca construção de navios, ainda nos primeiros séculos medievais, ordenada pelo comportamento do rio, que aí formava um areal, uma praia. No século XV, a construção naval – de naus – foi transferida para Miragaia, onde havia outra praia, mais ampla, organizada em estaleiro naval moderno e de onde saíram os primeiros modelos de naus que participaram na expansão marítima portuguesa (Barros, 2016: 198-218). Mas, mais do que tudo, esta transferência e esta forma de separar a construção de navios do movimento comercial mostram um ordenamento portuário plenamente assumido e precoce.

Um rio e um porto. Uma combinação vulgar, e sempre tão importante e complexa. Tudo dependia ou era determinado pelo rio Douro. Pelo seu canal corriam vinhos como nos 'conta' o foral. Ana María Rivera (2011: 251) encontrou a mesma realidade na ria de Bilbau nos últimos séculos medievais, e Jacques Rossiaud o mesmo no Ródano. Quem conhece o Porto pensa logo nesta associação entre espaço portuário e vinho. Porém, em nome do rigor histórico importa retificar algumas ideias sobre o assunto. Embora o vinho fosse um tema recorrente, e começasse a traçar uma curva exportadora ascendente, designadamente para as armadas que anualmente saíam do Reino, nesta altura a prioridade era abastecer a cidade. E os vinhos de Riba Douro, aqueles que tradicionalmente a ela chegavam e estão na base dos licorosos antepassados do Vinho do Porto, não bastavam. Por isso, após o título do vinho das barcas, imposto por pipa transportada nas embarcações que anunciavam os rabelos e o tributo da venda à prancha, segue-se o dos vinhos que entravam pela foz, embora nem sempre de forma pacífica, traduzindo, com isso, problemas de circulação que o foral novo não resolveu. Mas o vinho permanece como uma constante nesta história dos portos: a sua relação estreita entre ambos, com a própria história cultural dos vinhos —as tabernas e as suas sociabilidades difíceis, o abastecimento das cidades, o confronto dos municípios com os exportadores, e os debates camarários sobre vinhos, enfim, os vinhos e os navios, binómio indissociável da narrativa do seu desenvolvimento. No Porto, esta realidade seria evidente, marcando, até hoje, a sua existência (Silva, 2008: 167-192), e ainda somarei mais algumas notas ao tema.

O rio Douro domina na 'paisagem' descrita pelo foral. Atravessava-se em barcas de passagem unindo as gentes das duas margens, remoto serviço de transportes fluviais tabelado pelo município. Era recurso intensamente explorado, elemento central na estruturação do porto e sustento da cidade. Sem surpresa, a pesca, taxada em diferentes modalidades (condado, nabão, sáveis, solhos, dízima nova do pescado...), o trânsito de barcos para montante e jusante (entrada pelo rio, saída pelo rio, entrada pela foz, saída pela foz...) e o grande comércio que por ele chegava expresso no título da Alfândega que, como disse, tinha legislação específica e desenvolvida.

Era um Douro de duas margens povoadas, como observamos pelo título dos vizinhos de Gaia, espaço portuário coeso com funções distribuídas pelos arrabaldes. E também com influência sobre um extenso território que ia até à Galiza, a norte, e a Aveiro, a sul, fornecendo-lhe mais-valias em gente, mercadorias e negócios, isto é, reforçando a centralidade demonstrada desde a Idade Média, e que se estendia para montante, acompanhando o seu curso navegável, até ao povoado duriense de São João da Pesqueira, e para lá da fraga ali existente, até à fronteira com Castela e além.

O foral regulava as relações económicas introduzindo legislação que se pretendia clara. Mas estava longe de o ser. Os intervenientes rapidamente se aperceberam que havia matéria dúbia; uns procuraram aproveitar-se dela, outros impedi-los disso. Aprovado em 1517, é invocado pela primeira vez em 1519 quando Pêro Correia, rendeiro da entrada dos vinhos, foi chamado à Vereação porque cobrava mais direitos sobre o vinho do que aqueles estabelecidos "no foral novo". Reagiram depois os rendeiros das entradas queixando-se de que o foral os impedia de receber os direitos como até então. Iniciava-se um périplo de negociações e envio de emissários do Porto ao Rei, a resolver estes problemas. Em abril de 1520 sabe-se que um deles recebeu um "pano encerado pera levar os forais à corte", protegendo-os da chuva (AHMP – Cofre dos Bens do Concelho, liv. 3, fl. 78v). No mesmo ano o feito da dízima do sal e da cal foi entregue a "Bastiam do Reguo, escrivão ante Gregorio Cernache" (id., fl. 83). E em dezembro levantou-se a polémica com o juiz da Alfândega a propósito da "quita da sisa do pam que vem a esta cidade"; o representante da cidade, Jusarte Lobo, esperou nove dias em Évora pelo despacho do privilégio (id., fl. 88). Mas as dúvidas e retificações não foram apenas estas. Em 17 de janeiro de 1533 a sessão da Câmara foi adiada por falta de vereadores e procurador, ocupados no arquivo municipal à procura de sentenças "para amostrarem ao corregedor que nesta cidade está sobre o meter dos vinhos vermelhos nela"(AHMP – Vereações, liv. 11, fl. 130v). No ano seguinte, e fazendo-nos duvidar do carácter definitivo que atribuímos a estes textos, a Vereação elegeu Diogo Leite para ir à corte "assi ao fazer do foral como a outras cousas", dando-lhe instruções para confrontar os serviços da Coroa tanto com o foral da Alfândega, de D. João I (1410), como com o "foral dado por Fernam de Pina" (AHMP – Vereações, liv. 12, fls. 35, 50v). E em meados do século XVI havia um juiz do foral, que julgava causas como a que envolveu Jerónimo Dias e Domingues Eanes sobre açougagem (ADP – Po1º, 3ª série, liv. 6, fl. 102).

Outra questão pertinente, e pouco respondida, é a de avaliarmos o impacte do foral no desenvolvimento do comércio marítimo do porto. Os documentos sobre o aumento das exportações parecem indicar ter havido efeitos imediatos no comércio de vinhos e de couros. Nos vinhos, como escrevi, em relação com as armadas e a expansão marítima; nos couros, cimentando os contatos com a Biscaia, muito se debatendo as sucessivas partidas de navios carregados de peles para aquela que era a principal região fornecedora de ferro a Portugal. Mas em geral é difícil detetar nele a evolução dos tratos marítimos. De resto, a natureza do

diploma, se bem que tendesse para a modernidade do ponto de vista fiscal permanecia arcaica, devotada ao regulamento do abastecimento da cidade, organizando velhos títulos e sistematizando a cobrança de impostos. E se isso tem significado, não traduz totalmente a forma como a cidade prosperou. Com negócios, mercadorias, agentes e técnicas comerciais nascidas, e desenvolvidas, em contextos mais evoluídos.

3. Certamente, havia uma base medieval forte para afirmar este porto, embora algumas condições estruturais dificultassem a tarefa e impusessem ajustamentos. Os acessos eram precários e o mercado que servia pouco vasto. Difícil de internacionalizar e de fazer convergir para si um fluxo considerável de navegação estrangeira. Desde o século XIV, quando arrancaram os seus negócios internacionais, os mercadores e armadores minoraram estas limitações fazendo circular os navios, oferecendo-os ao frete internacional. Até à Flandres e ao Mediterrâneo, numa aposta no comércio de cabotagem sistemática e bem-sucedida. A tal ponto que foi nesta cidade que se desenvolveram os mecanismos legais de fretamento em Portugal, com um contrato do Porto a fazer jurisprudência e a passar à lei geral do Reino, às Ordenações Afonsinas¹⁷.

No século XV consolidou-se este espaço marítimo ao longo das duas margens do Douro e na costa marítima, cada qual com a sua função: Miragaia/Monchique, Massarelos, Ouro e São João da Foz, Gaia e Vila Nova, Matosinhos e Leça, lugares povoados de mareantes, armazéns, estaleiros, cais, serviços de estiva e carretagem, vigilância do mar e auxílio à navegação. Aumentou a frequência das visitas de embarcações estrangeiras, criou-se um corpo de pilotos da barra e estabeleceu-se um lazareto. Desenvolveram-se os processos administrativos de visitas aos navios (com os guardas-mores de saúde) e um modelo de inquérito sanitário – ainda no século XVI. Ao mesmo tempo, progrediu a frota local, e a construção naval transformou-se num importante negócio. Tão importante, que a Coroa satisfez nesta cidade uma boa parte das suas necessidades de navios. Por um lado, as disponibilidades de madeiras, e de mão-de-obra muito contribuíram para este incremento de construção de embarcações nos últimos séculos medievais. Já referi a organização de um estaleiro de grande dimensão num lugar aberto e separado da operação comercial. A evolução tecnológica ficou bem patente nestes estaleiros, com uma boa frequência de construção de navios, evoluindo dos velhos modelos medievais, como o barinel ou a barca, para as caravelas e, cada vez mais, os navios e as naus. O estaleiro tornou-se uma fonte de receita para a cidade, que cedia uma parte do dinheiro pago pelos armadores —pelo uso da “areia” onde se faziam ou consertavam os navios— à confraria dos marinheiros de São Pedro de Miragaia. Os seus carpinteiros —rapidamente reconhecidos e organizados em “tronco” privilegiado pelo rei— (Barros, 2016: 193) juntos (com os calafates) no estaleiro de Miragaia, contaram com técnicos especializados, nem todos

¹⁷ Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V, Livro IV, Título V (“Das Cartas de fretamento dos Navios”), fac-simile. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, p. 55-63. Fretamento do baixel Santiago, de João Ramalho, Porto, 18 de maio de 1386.

portugueses, numa transferência de conhecimentos e técnicas que terá contribuído para que se operasse uma síntese tecnológica, traduzida na presença, ainda em pleno século XV, do genovês Jácome Lourenço, que fazia querenas, ou no basco Diogo de Bustamante, que teve responsabilidades no aviamento de encomendas de navios para a Rota do Cabo no início do século XVI (Barros, 2016: 196). Do labor do estaleiro, do qual apenas conhecemos listas de navios feitos e reparados, resultou a nau, modelo de navio que viria a ser uma das insígnias dos Descobrimentos e da Expansão. No século XV era este o tipo de navio predominante na frota mercante da cidade.

Aquilo que parece ser evidente é que este espaço nortenho da Península (aqui incorporando tanto o norte de Portugal como toda a costa norte de Espanha) se operou uma revolução técnica na construção naval, numa síntese de conhecimentos que importa assinalar. Recebendo contributos e inspiração técnica de vários lugares, como da Biscaia, a construção naval foi sector robusto e protegido na cidade (com apoio da Coroa), deslocado para espaço individualizado e organizado, no século XV, como já foi dito, o que se tratou, inegavelmente, de um fator de modernidade. As naus de Vasco da Gama e as primeiras da carreira da Índia foram aqui construídas para D. Manuel, na sequência de uma visita do seu antecessor, D. João II, que as pretendia utilizar no plano indiano que não chegou a concretizar. Mais tarde, em pleno século XVI, a relação com a Coroa voltou a estreitar-se com D. Sebastião e aprofundada com a Monarquia Hispânica, desta vez a propósito da fábrica de galeões no Ouro (Barros, 2016: 220-223).

Às estruturas e logística e ao desenvolvimento de comunidades ribeirinhas que forneceram os efetivos necessários à composição das tripulações, juntaram-se homens de negócios maioritariamente cristãos-novos, instalados no final do século XV na sequência da expulsão dos judeus de Castela, e a cidade – que eles também fizeram evoluir urbanisticamente a partir do morro da Vitória (Afonso, 2001: 201-211) – viu iniciar-se uma trajetória ascendente dos seus tratos marítimos. Fez-se uma aposta em rotas centradas no Atlântico, campo preferencial das redes que estabeleceram, tornando-se os protagonistas do Porto comercial da Época Moderna. Com eles, realizou-se o plano de internacionalização da cidade mostrando que um porto como empresa económica depende da capacidade de intervenção dos seus agentes para se afirmar, projetar e florescer. Também aqui, uma espécie de fator de modernidade, com a perceção de uma cada vez maior separação entre os que governavam a cidade (e o porto), e o tecido mercantil da mesma; uma certa dicotomia, porém muito porosa, entre a conservação de privilégios da elite dirigente (com preocupações de abastecimento da cidade e de governo incontestado da mesma e do território envolvente), e todo um novo jogo de trocas característico do capitalismo comercial emergente, notado no dinamismo destes novos protagonistas dos negócios. Mas o percurso de afirmação destes mercadores não se cumpriu sem obstáculos, sobretudo quando em meados do século XVI a Inquisição perturbou o seu quotidiano com devassas, processos, condenações e confisco de bens (Mea, 2002: 415-430).

4. Entre o final do reinado de D. Manuel, ou seja, pouco tempo depois da publicação do foral novo, e a segunda metade do século XVI, apesar dos sinais aqui detetados, vivera-se um período de algum abatimento mercantil, a que não foram alheios os seguintes fatores: o papel secundário do burgo no projeto expansionista da Coroa, que se realizava na base de um monopólio relativamente ao comércio com o Oriente – o chamado monopólio régio –, a diminuição (ou, pelo menos, pouca expressão documental) da navegação portuguesa no Levante e no Mediterrâneo, e, a nível local, a difícil ascensão deste novo grupo mercantil, que rivalizava no dinamismo e na habilidade nos negócios com a velha elite dirigente, facto que demorou a estabilizar até se concretizarem alianças entre ambos com casamentos e parcerias comerciais que apenas mais tarde dariam frutos (exemplo: casamento de Henrique Homem, cristão-velho, vereador em 1571, com Inês Henriques, filha dos cristãos-novos Isabel Vaz e Henrique Gomes; Barros, 2005: 264).

Não alcançamos a dimensão destes empreendimentos pela leitura do foral. Quanto muito, pressentimo-la nos processos e documentação da Alfândega, entidade reguladora do tráfico. E podemos avaliá-la em toda a sua grandeza nos cartórios notariais dos séculos XVI e XVII.

O Atlântico passou então a ser o seu mundo. Fortaleceu-se a ligação aos arquipélagos da Madeira, Açores e Canárias e, depois, a São Tomé, paragens obrigatórias da navegação e objetivo de mercadores prestes a descobrir o seu maior filão, o Brasil. E não só. Porque as Índias de Castela exerciam uma atração evidente, o que explicava também o interesse nos portos insulares e nas cidades do reino vizinho ligadas à finança, seguros, indústria e navegação, e comércio de escravos, que lhes abriu tantas portas.

As notas dos tabeliães são bastante informativas quanto a estes percursos. Se a historiografia tradicional relevava o papel das Coroas, das políticas dos estados centralizados, do conflito e rivalidade, estes documentos mostram com clareza que houve agentes privados que localmente delinearam estratégias, desafiaram disposições dos 'estados', conseguiram ultrapassar entraves legais, fronteiras e políticas restritivas e mover-se em variados mercados sem grandes limitações (Polónia, 2012: 111-132).

Este aspeto é evidente na continuidade que deram a relações antigas que suportaram os novos projetos. Se a 'Flandres' continuava a funcionar como a placa internacional por onde passavam os interesses ibéricos, Lisboa era a opção mais evidente e, paradoxalmente, pouco conhecida. O peso desta cidade nos negócios do Porto foi avassalador. Como porto de mar onde os navios encontravam fretes para uma geografia imensa, como centro administrativo que geria um império marítimo, como praça financeira e de seguros, como espaço de encontro de mercadores de diferentes nacionalidades que partilhavam interesses e tinham expressão global (Silva, 1959, 1961). Abundam as notícias de investimentos – alguns extremamente avultados – das redes cristãs-novas (caso de Simão Vaz e dos filhos Henrique e Manuel Gomes da Costa, entre os anos 1570 e as primeiras décadas do século XVII, caso dos Dias de Santiago,

ou dos Dias Henriques e outros), repetidas associações com mercadores de Lisboa que, para lá dos navios e da emigração, mostram um interesse que articulou opções atlânticas e orientais, por exemplo, no tráfico de diamantes.

Igualmente importante era Sevilha. Não é exagero dizer que no interesse dos homens de negócios equivalia a Lisboa. Que estava para o Atlântico e as Índias como aquela estava para o Oriente e a Rota do Cabo. E também há aqui matéria a explorar com emigrantes, mercadores, náuticos e navios locais a integrar-se nos circuitos das carreiras das Índias, inclusive em maior número do que o registado na carreira transoceânica portuguesa. Navios que rumavam (ilegalmente) do Brasil para Santo Domingo com açúcar, ou das Canárias para as Índias descarregando escravos, contornando proibições, obstáculos e embargos a coberto de associações com negociantes de Castela, práticas que se iniciaram desde os finais do século XV, cresceram nas primeiras décadas do século XVI e se intensificaram depois de 1580. Houve navios da cidade vendidos a contratadores castelhanos, e variados pilotos portuenses serviram na Carreira espanhola¹⁸. Em certas alturas, sobretudo durante a União Dinástica (mas as referências são anteriores), a cidade do Porto chegou a ser porto de arribada de navios das Índias. Na Alfândega, Porto Rico e o Peru estavam registados como fornecedores de ouro e prata à Casa da Moeda. Esta deslocação envolveu transações significativas e impulsionou uma rota regular de navios de Porto a Sevilha, ligação que não apenas estimulou o comércio, mas também as trocas entre ambas as cidades ao longo do século XVI.¹⁹

Para as companhias portuenses, Sevilha era incontornável, autêntico mercado aberto, palco de algumas das suas maiores transações. Não houve firma que não tivesse um correspondente na Casa da Contratação, junto dos grandes homens de negócios e seguradores sevilhanos, e dos banqueiros que as financiavam, trabalhando com eles de forma estreita, deslocando-se entre as praças ibéricas, flamengas e neerlandesas – Amsterdão passava a atrair mais do que Antuérpia –, e integrando os contingentes de mercadores enumerados por Eufémio Lorenzo Sanz (1979) no comércio com as Índias, e onde podemos identificar agentes do Porto no vaivém entre os dois lados do Atlântico. Homens de negócios que criaram casas bancárias e que dominaram o tráfico de escravos com as Índias, ficando, por todos, o exemplo de Bento Vaz, do Porto (Fernández Chaves; Pérez García, 2012: 216) Negociando, traficando, num movimento que continuará no século XVII. Em 1625, a Junta de Comércio de Madrid definia esta cidade como um dos "portos com muito comércio cujo tráfico deveria vigiar-se, muito especialmente para se evitar o contrabando com o holandês" (Alcalá-Zamora, 1975: 182). Estes fluxos traduziram-se no investimento no tráfico de escravos fazendo rumar os navios aos centros fornecedores africanos e distribuindo os cativos nas Índias através

¹⁸ Os navios portugueses na carreira das Índias chegaram ao nível das grandes carracas; no século XVII participaram nas frotas; Haring, 1918:264

¹⁹ seEm 1573 chegou a haver quatro viagens em abril, e só não houve em maio. ADP, Cabido, liv. 106, f. 3v, 5, 7v, 10, 10v, idem, 12v, 13v, 21v, 23v, 27v, 28, 29v, 34v, 36, 36v, 42v, 43, 45, 45v

das Canárias e Andaluzia, tendência que continuou mesmo depois do crescimento do tráfico para os engenhos de açúcar brasileiros. O tráfico de escravos foi instrumental nas relações destes mercadores com a América espanhola. As suas redes operavam na costa ocidental africana e o seu comportamento (mercantil) contribuiu para normalizar as relações entre portugueses e castelhanos, que se encontravam bastante instáveis desde o último quartel do século XV com as disputas e rivalidades suscitadas pelo controlo do tráfico da Mina e Guiné e, mais tarde, com as viagens de Colombo e fixação dos limites no Atlântico. Tema interessante, mostra como os quadros de relacionamento destes séculos devem ser constantemente reavaliados, pesando as formas de cooperação, colaboração e cumplicidade entre os agentes privados, e as rivalidades das coroas²⁰ e poderes centrais. Cumplicidade que explica a sucessão de viagens, denunciadas por responsáveis da marinha castelhana, como Pedro Menéndez de Avilés, comunicando que “Ítem, de Portugal van muchas carabelas y navíos a las Indias y cargan las mercaderías de las que les parece que pueden haber más interés y valse a las islas de Canaria y toman algunos vinos y hacen sus registros y valse camino de las islas de Santo Domingo o de Puerto Rico o de Cuba. Estos navíos llevan todos los marineros extranjeros y pasajeros por marineros y van sin visitarles los navíos” (Mira Caballos, 2015: 23-24). Ou então, e em conluios tão característicos da gente de mar ou dos negócios: “Or the Portuguese captain touched at the Canaries, made a fictitious sale of the vessel to one of the islanders, and continued the voyage as master of a pretended Spanish ship” (Haring, 1918: 113).

Do final do século XVI e inícios do século XVII existem notícias de viagens feitas a seu mando diretamente para os portos americanos, sobretudo para Cartagena, fortalecendo contactos e interesses, não somente nos portos-chave do comércio indiano, mas um pouco por todas as audiências e vice-reinados castelhanos das Índias. Prova disso é a penetração das redes no atual Chile, tradicionalmente interpretada desta forma: “Gracias a la unificación temporal de las dos coronas ibéricas, entre 1580 y 1640, comenzaba a fluir un importante numero de cristianos nuevos “portugueses” a los dominios españoles en el Nuevo Mundo. A ellos se les aseguraba su residencia en las posesiones hispánicas por medio de autorizaciones legalmente obtenidas, aunque seguían siendo considerados extranjeros en Castilla y en sus dominios de ultramar”; outros, e sempre ligados aos negócios de escravos, chegavam pelo Rio da Prata: “De estas manera, ya a comienzos del siglo XVII, se escuchan quejas sobre los «muchos portugueses que han entrado por el Rio de la Plata [...] cristianos nuevos y gente poco segura en las cosas de nuestra santa fe católica»” (Böhm Grümpeter, 1993: 27).

²⁰ Os privados conseguiam ultrapassar estas barreiras, contrariando políticas dos governantes, retirando benefícios: “These self-organized networks transcended the borders imposed by empires, forced the frontiers negotiated between polities and fostered a cross-cultural, multi-religious and trans-national world” (Atunes; Polónia, 2016: 2).

O Atlântico. Um mundo de muitas relações e interesses, ancorados no Brasil, a grande aposta portuense no século de Quinhentos. Que resultou na revitalização dos negócios da cidade, do seu porto e comércio marítimo, canalizando para aquele território sul-americano os maiores investimentos depois de uma fase exploratória nas Ilhas.

Recuperada a vitalidade económica e a fábrica naval, removidos os obstáculos (neutralização das iniciativas francesas no Brasil), os mercadores descobriram as potencialidades desse trato. A partir de meados do século, os portos do norte de Portugal dominavam a rota brasileira. Sobre o Porto, Jaime Cortesão chegou a considerar a relação da cidade com o Brasil o motor da economia da Restauração (Cortesão, 1940). Talvez excessivo, mas com o fundamento da alteração da hierarquia portuária do Reino. Graças à economia açucareira – para cujo desenvolvimento concorreram fortíssimos interesses portuenses na produção, posse e exploração de engenhos – e ao tráfico de escravos, a cidade deixou de ser o porto secundário de finais do século XV e primeira metade do século XVI tornando-se uma referência no panorama marítimo português.

Multiplicaram-se parcerias (onde entraram capitais externos, nomeadamente de Lisboa),²¹ deslocaram-se feitores, armaram-se navios, estruturou-se o porto em função do maior volume de tráfego, solicitaram-se os portos galegos para contornar pagamentos de direitos e redistribuiu-se açúcar para o norte da Europa e para o 'redescoberto' Mediterrâneo.

O foral manuelino não nos fala de açúcar. Mas a documentação da segunda metade do século XVI não fala de outra coisa, passe o exagero. Açúcar que, sem deixar de estar nas mãos dos mercadores nacionais, atraiu interesses externos. E o cosmopolitismo mencionado na abertura deste texto finalmente concretizou-se. Eis a formação de colónias de castelhanos, flamengos, alemães e franceses, familiares aos portuenses de Quinhentos e Seiscentos; eis a circulação de mercadores da cidade pela Europa, trazendo ideias vertidas em livros e estéticas, de que a corrente artística maneirista é o melhor exemplo. Eis a barra do Douro, que tanto trabalho deu aos intelectuais humanistas e às autoridades municipais melhorar, ver acrescentar-se o movimento que a animava sazonalmente.

É no Porto da Época Moderna que encontramos as raízes da burguesia com que a cidade ainda hoje gosta de se identificar. Nascida e criada no espaço da antiga judiaria do Olival, nas ruas de São Miguel, Belmonte, Ponte de São Domingos, e na distinta rua das Flores, prosperou com o seu porto, com o Douro e com o Atlântico que tantas vezes lhes levaram os filhos para

²¹ Basta pensar nas associações com mercadores como os Rodrigues d'Évora, todos os ramos da família Elvas, Pêro Godines, e outros, há muito estudados; Barros, 2016; Hinojosa Montalvo, 2008, a parceria de Henrique Homem e Simão Vaz com Fernão Rodrigues de Elvas, ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 41, fl. 108v, a de Gabriel de Pina com Fernão Nunes Mendes, ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 43, fl. 66v. Ou os negócios de Miguel e Bento Dias de Santiago, entre muitos e muitos outros. ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 60, fl. 154

longe. Possa este texto servir para recordar a sua memória de homens empreendedores. De homens do mundo, feitos num porto, há quinhentos anos.

Fontes

F. Manuscritas

ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 6, fl. 102. *Po 1º*, 3ª série, liv. 41, fl. 108v. *Po 1º*, 3ª série, liv. 43, fl. 66v. *Po 1º*, 3ª série, liv. 60, fl. 154

Cabido, Redízima, livro 106

AHMP – *Vereações*, liv. 9, fl. 154v, liv. 11, fl. 130v, liv. 12, fls. 35, 50v

Cofre dos Bens do Concelho, liv. 3, fl. 78v, 83, 88v

The National Archives, *Calendar of State Papers, Domestic, 1577*

F. Impressas

Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V, Livro IV, Título V ("Das Cartas de fretamento dos Navios"), fac-simile. 1984. Fundação Calouste Gulbenkian, 55-63

Bibliografia

Abreu, S. M. 2010. "A obra do arquitecto italiano Francesco da Cremona (c.1480-c.1550) em Portugal: novas pistas de investigação", in *A Encomenda, o Artista, a Obra*, coord. Natália Marinho Ferreira Alves. CEPESE, 557-583

Alcalá-Zamora y Queipo De Llano, J. 1975. *España, Flandes y el mar del Norte (1618-1639)*. Editorial Planeta

Afonso, J. F. 2001. "Dinâmicas urbanísticas do Porto no século XVI e início do século XVII - a colina da vitória como construção de uma cidade nova", in *Colóquio Internacional Universo Urbanístico Português - 1415-1822*. Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 201-211

Antunes, Cátia; POLÓNIA, Amélia (eds.). 2016. *Beyond Empires Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*. Brill

Barroca, Mário Jorge. 2001. *As fortificações do litoral portuense*. Edições Inapa

Barros, A. 2001. *Os Forais de S. João da Pesqueira*. Câmara Municipal

Barros, A. 2006. "O Porto e a construção dos navios de Vasco da Gama", in *Estudos de Homenagem ao Professor Doutor José Marques*, vol. I. Faculdade de Letras, 131-141

Barros, A. 2016. *Porto. A construção de um espaço marítimo no início da Época Moderna*. Academia de Marinha

De Barros, M. F; HINOJOSA MONTALVO, José (eds.). 2008. *Minorias Étnico-Religiosas na Península Ibérica. Período Medieval e Moderno*. Edições Colibri

Basto, A de M. 1949. *A propósito dum notável edifício quinhentista que existe na Foz do Douro*, in "Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto", vol. 12, nº 3-4: 253-261

Böhm Grümpeter, G. 1993. "Cripto-judios y Judeo-Convertos en los tiempos de la Inquisición en Chile", in *Cuadernos Judaicos*, (20): 24-48

- Fernández Chaves, M. F.; PÉREZ GARCÍA, R. M. "La penetración económica portuguesa en la Sevilla del siglo XVI", in *Espacio, tiempo y forma*. Serie IV, Historia Moderna, 25, 199-222
- Cortesão, J. 1940. *Teoria Geral dos Descobrimentos Portugueses – A Geografia e a Economia da Restauração*. Seara Nova
- Deswarte-Rosa, S. 2012. "Le voyage epigraphique de Mariangelo Accursio au Portugal, printemps 1527", in *Portuguese Humanism and the Republic of Letters*, Maria Berbara, Karl A.E. Enenkel (eds.). Brill, 2012, 19-111
- Duarte, L. M. 2003-2004. "Os «forais novos»: uma reforma falhada?", in *Revista Portuguesa de História*, tomo 36 (Homenagem aos Professores Luís Ferrand de Almeida e António de Oliveira), vol. I: 391-404
- Fonseca, L. A. da. 1999. *Os descobrimentos e a formação do Oceano Atlântico. Século XIV-Século XVI*. Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses
- González Tascón, I. 2003. "Tecnología naval portuaria hispana durante la Época Moderna", in *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Luis A. Ribot García e Luigi de Rosa (dir.). Editorial ACTAS, 71-89
- Gouveia, J. R. 2011. "Foral Manuelino de Caria". Caria: Junta de Freguesia de Caria, 2014, Separata da Revista *Beira Alta* vol. LXX: 97-120
- Haring, C. H. 1918. *Trade and Navigation Between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs*. Harvard University Press
- Hoyle, B. S. e Pinder, D. A. (ed.). 1992. *European port cities in transition*. Halsted Press
- Lorenzo Sanz, E. 1979. *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, 2 vols. Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid
- Machado, M. (2003). *O Central e o Local. A vereação do Porto de D. Manuel a D. João III*. Edições Afrontamento
- Mea, E. 1979. "A Inquisição do Porto", in *Revista de Historia*, 2 (vol. 1 das Actas do Coloquio "O Porto na Epoca Moderna): 215-227
- Mea, E. 2002 "Os portuenses perante o Santo Ofício – século XVI", in *Actas do I Congresso sobre a Diocese do Porto. Tempos e Lugares de Memória. Homenagem a D. Domingos de Pinho Brandão*, vol. II. Centro de Estudos D. Domingos de Pinho Brandão. Universidade Católica-Centro Regional do Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 415-430
- Mira Caballos, E. 2015. *El sistema naval del Imperio español: Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI*. Punto de Vista Editores
- Polónia, A. 2012. "Jumping frontiers, crossing barriers. Technical and cultural transfers between the Mediterranean, the Atlantic and the Indian Oceans. The Portuguese overseas expansion case study", in *Oceans Connect: reflections on water worlds across time and space*, ed. Rila Mukherjee. Primus Books, 111-132
- Queirós, I. *A reabilitação da barra do Douro no século XVI: um desafio urbanístico à talassocracia atlântica*.
- Disponível em: https://www.citcem.org/encontro/pdf/new_03/TEXT0%20%20-%20Isabel%20Queir%C3%B3s.pdf (consult. 05-01-2024)
- Rivera Medina, Ana María. 2011. *La civilización del viñedo en el primer Bilbao, 1300-1650*. Netbiblo-UNED

Rivera Medina, Ana María (ed.). 2021. *Ports in the Medieval European Atlantic. Shipping, Transport and Labour*. The Boydell Press

Salgado, A. M; Salgado, J. 1988. "A extinção do marquesado de Montemor-o-Novo e o foral concedido por D. Manuel – sua relevância na génese do estado absoluto em Portugal", in *Revista de História*. INIC/Centro de História da Universidade do Porto, vol. 8: 169-184

Silva, C da; Vargas, José Manuel. 2016. *O Foral Novo de Torres Vedras, 1510 – Estudo e Edição Interpretativa*. Câmara Municipal

Silva, F. M da. 2012. *Os Forais Manuelinos do Entre Douro e Minho (1511-1520): Direito e Economia*. Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Silva, F da. 2008. "Do Douro ao Porto: O Protagonismo do Vinho na Época Moderna", in *Quinhentos/Oitocentos (Ensaio de História)*. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 167-192

Silva, J. G da. 1959/1961. *Marchandises et finances: lettres de Lisbonne : 1563-1578*, 2 vols. S.E.V.P.E.N.

Teixeira Albernaz, P. (1634-2002). *El atlas del rey planeta. La "Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos" (1634)*, Felipe Pereda y Fernando Marías (eds.), Editorial Nerea