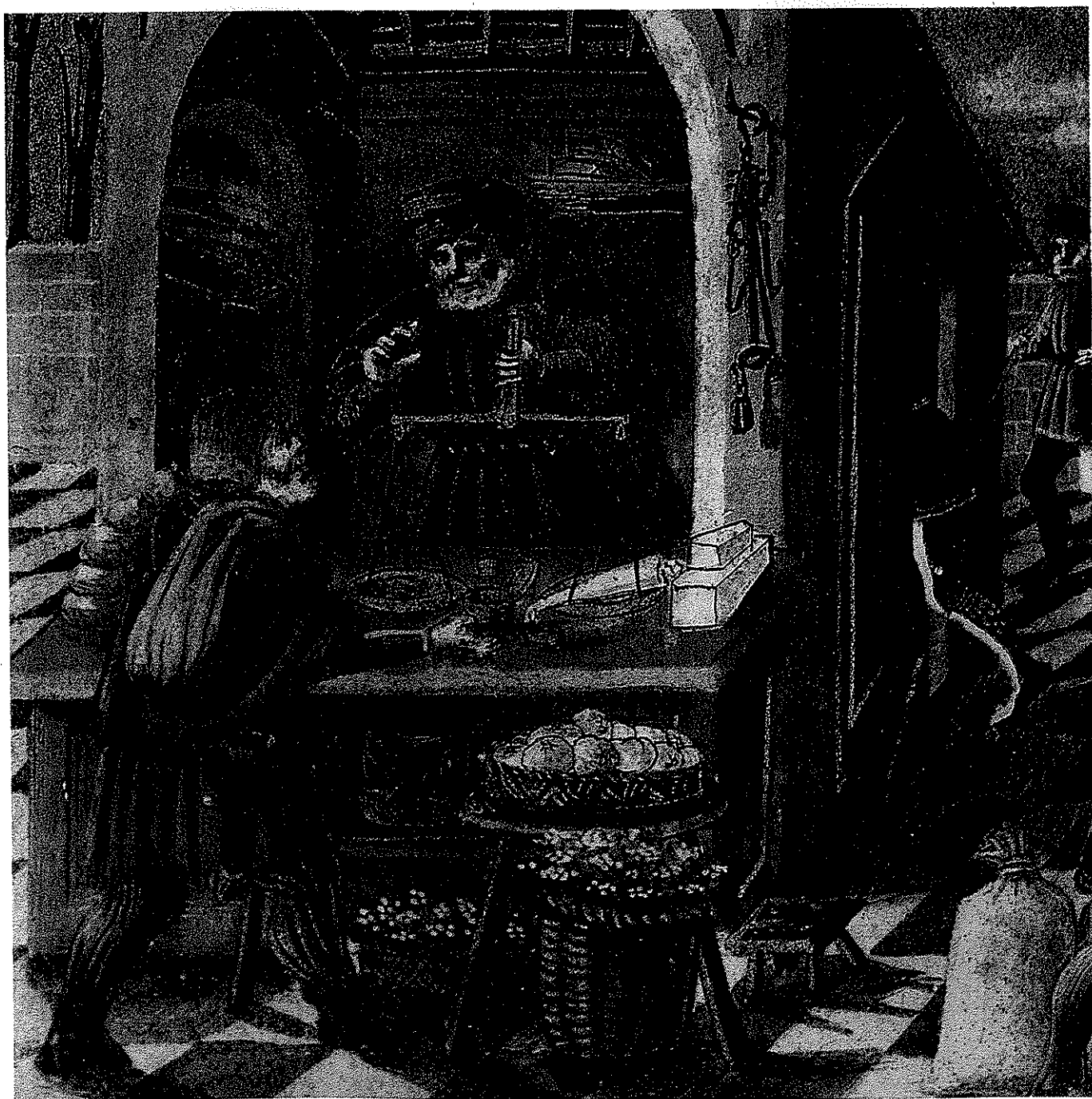


ISABEL VAZ DE FREITAS

Mercadores

Entre Portugal e Castela na Idade Média



TREA
PEDRAS ANGULARES

ISABEL VAZ DE FREITAS

Mercadores Entre Portugal e Castela na Idade Média

EDICIONES TREA

ESTUDOS HISTÓRICOS O OLMEDAL
COLEÇÃO PEDRAS ANGULARES

PRIMEIRA EDIÇÃO Março de 2006

© DO TEXTO Isabel Vaz de Freitas, 2005

© DESTA EDIÇÃO Ediciones Trea, S. L.
Polígono de Somonte
María González la Pondala, 98, nave D
33393 Somonte-Cenero. Gijón (Espanha)
Tel.: 0034 985 303 801 / Fax: 0034 985 303 712
E-mail: trea@trea.es
www.trea.es

DIRECÇÃO EDITORIAL Álvaro Díaz Huici
COORDENAÇÃO Frei Valentín de la Cruz e Gonzalo Allegue
PRODUÇÃO José Antonio Martín
CORRECÇÃO Raquel Bello Vázquez e Antia Cortiças Leira
FOTOMECÂNICA Fotomecánica Principado
DESIGN ORIGINAL Impreso Estudio (Victoria Ocio + Helios Pandiella)
IMPRESSÃO Gráficas Ápel
ACABAMENTOS Encuadernaciones Cimadevilla

Depósito Legal: As. 234-2006
ISBN: 84-9704-194-1

impresso em Espanha. *Printed in Spain*

Reservados todos os direitos. Proibida a reprodução no todo ou na parte, a incorporação a sistemas informáticos ou a transmissão por qualquer forma, seja esta electrónica, mecânica, por fotocópia, gravação ou qualquer outra, sem a prévia autorização escrita de Ediciones Trea, S. L.

Prólogo

Este livro da autoria de Isabel Freitas, professora da Universidade Portucalense, constitui a sua dissertação de doutoramento em História, a qual versa na sua essencialidade o estudo aprofundado das trocas comerciais inter-fronteiriças na área regional situada ao norte do rio Douro, e cujo epicentro cronológico corresponde ao período de transição entre a época medieval e moderna, mais propriamente no fim do século xv e nos primórdios do século xvi.

Foi precisamente no decurso da sua estadia no Departamento de História da Universidade de Valhadolid, quando procedia à recolha de fundos documentais para a feitura da sua dissertação de mestrado, que se sentiu motivada para, posteriormente, no Centro de Investigação e Documentação de História Medieval da Universidade Portucalense, encetar e prosseguir pesquisas tendentes a levar a bom termo o seu desiderato.

Investigadora conscienciosa e aplicada, desenvolveu todas as suas sinergias com o propósito de aprofundar uma temática que interessa particularmente à historiografia hispano-portuguesa. A documentação recolhida apresenta uma índole estruturalmente económica, embora se alargue a outras questões que se inserem nesse mundo em mutação em que perdura a longa duração.

A autora, com assinalável sagacidade, capta o sentido das populações no seu quotidiano do mesmo modo como se comporta perante os ditames do poder central em relação aos seus problemas e ao modo de acolhimento dos representantes do poder local e ainda às suas relações com a comunidade social que representam. Outro dos escopos da obra visa a apreensão fisionómica das populações que vivem na terra e que exprimem as suas vontades, os seus anseios e as suas atitudes comportamentais.

Outros temas merecem a atenção da autora, os quais não se confinam estritamente aos dados essencialmente quantitativos. Procura-se indagar como vivem e convivem os homens que se confinam nas áreas fronteiriças do mesmo modo que se pretende inquirir as forças polarizadoras que exercem atracção sobre o homem que se relaciona com o limiar fronteiriço. Outro objectivo visa a determinação psicológica que condiciona os homens perante a fronteira e que implica um complexo de ingredientes políticos, geográficos e económicos.

Ainda se passam em revista os itinerários que atravessam a fronteira e a natureza das mercadorias que determinam esses percursos e ainda os produtos nacionais que despertam o interesse de Castela. Também indaga o que pretende adquirir esse homem quando se desloca ao mercado e, de igual modo, como é que consegue obter os produtos dos quais depende. Por fim, como é que prepara o produto disponível face à lei de procura e de oferta.

Um conjunto de questões e de perguntas são colocadas pela autora, dominada pela preocupação de interrogar a história em toda a sua complexidade e dimensão num conjunto de variantes demonstrativas do carácter que determina o sentido da história em toda a sua pluridimensionalidade. No fundo, estamos perante uma obra rica pelo seu conteúdo, e que nos revela a autoria de alguém que a assume em toda a sua plenitude com espírito crítico e indagativo.

HUMBERTO BAQUERO MORENO

Introdução

Mercadores Entre Portugal e Castela na Idade Média surge de um gosto muito especial pelos estudos desenvolvidos sobre a fronteira e sobre os contactos entre os reinos peninsulares na Idade Média. Gosto que se intensificou com a promoção de relações pessoais e com a realização de trabalhos vários desenvolvidos com Universidades de Espanha.

A opção por colocar a fronteira entre os mercados peninsulares medievais surge de um acaso. Ao trabalhar as fontes que referiam a península Ibérica, surgiu um núcleo de documentos relativos aos trânsitos de mercadorias transaccionadas entre os dois reinos. Esta documentação, de início complementar a outras, demonstrou possuir informação de grande riqueza relativa ao estudo da vivência medieval na península Ibérica. Trabalhá-las isoladamente era um desafio.

Desafio porque, apesar dos inúmeros dados aí contidos, os mercados localizados em ambos os lados da fronteira estão aqui caracterizados parcialmente e apenas para o século XVI. As informações anteriores há que as buscar em outras fontes documentais não precisas quantitativamente e que apenas sugerem dados qualitativos. Desafio porque existem poucos trabalhos de referência que ofereçam dados comparativos e que permitam auxiliar na obtenção de conclusões mais certas. Desafio, também, por representar um trabalho de ordem económica que adivinha um estudo sobretudo quantitativo onde nem sempre os valores numéricos obtidos deixam transparecer a realidade, e facilmente podem conduzir a equívocos (as fontes não parecem completas na representação de registos). Desafio porque a intenção não é criar uma obra apenas de índole económica, mas sim a de revelar um quotidiano de gente que com frequência é esquecida. Assim, o estudo não deixará de contemplar e de procurar revelar atitudes quotidianas da população, atitudes políticas de um corpo central e de enviados locais e das suas relações com a comunidade. Pretende-se traçar as feições de terras e gentes que distintamente marcam territórios que se aproximam em vontades, em desejos e em comportamentos.

Outras questões simples se colocam na realização deste trabalho e se sobrepeem à curiosidade do dado numérico. Estas desejam conhecer como vive

e convive o homem em torno da fronteira; que espaço e que homens se sentem atraídos pela fronteira; que pressão se coloca sobre esta linha, e até que ponto se transpõe ou não com dificuldade, e está ou não definida em termos políticos, económicos e geográficos; o interesse nas deslocações que cruzam a fronteira, e que mercadorias obrigam a essas deslocações; o que se produz de interesse para o reino vizinho; o que procura o homem quando se desloca ao mercado; como obtém os produtos que mais necessita; como trabalha o produto disponível para fazer face à oferta e à procura; a que materiais tem acesso o homem comum.

Estas e muitas outras questões colocadas inicialmente pretendem encontrar neste trabalho algumas respostas. É certo que apenas algumas a obterão. Outras encontrarão uma resposta susceptível de dúvidas e de discussão, outras ainda não verão a sua hora de serem expostas ou de obter qualquer resposta. Estas esperam outro papel que lhes renove a vida e a forma, escritas por alguma mão que deseje revelar o já esquecido.

As pretensões de trabalhar as vivências quotidianas do homem medieval continuarão movidas por um desejo pessoal de conhecer um pouco melhor as cores, as formas e as matérias que rodeiam o homem na Idade Média e as possibilidades de as obter através dos meios físico e social que o rodeiam.

1. Ao encontro dos mercados

1.1. AS LONGAS JORNADAS A PERCORRER

Desde cedo, os contactos com Castela são incentivados sobretudo nas zonas mais próximas da fronteira, onde as ligações com o reino vizinho são fáceis e naturalmente acontecem.

A facilidade de contactos entre as populações de ambos os lados da fronteira e a grande permeabilidade raiana obriga à criação de uma separação cada vez mais real. Uma fronteira que pouco a pouco se vai tornando física, protagonizada por oficiais régios e por postos de controlo de movimento alfandegário. É necessário acompanhar esta fronteira material com regulamentos próprios e com proibições específicas para os diversos locais e para as diversas questões que vão surgindo com o incremento da circulação nos séculos XIV e XV.

A existência de uma barreira política que divide territorialmente Portugal de Castela implica que as relações entre estes dois reinos oscilem entre a paz e os conflitos que frequentemente se vão gerando. Cruzar a fronteira não é fácil, sobretudo quando se transportam mercadorias mais ou menos valiosas, mais ou menos pesadas, ou quando os conflitos obrigam a uma prevenção máxima. Nas idas e vindas dos mercadores que amiúde atravessam o espaço raiano alguns perigos os espreitam. O mercador é sempre motivo de assalto.

Mas motivo de assalto é também o homem que viaja por lugares menos povoados ou despovoados. Aqui dificilmente se cruza com outros utilizadores do mesmo percurso. Ao contrário, em zonas onde a densidade populacional é maior, os cruzamentos com outros utilizadores das vias é uma constante, e a solidão é menos sentida. Umhas vias mais isoladas que atravessam descampados e aumentam o perigo de assalto, outras mais movimentadas percorridas por pastores, agricultores, artesãos, peregrinos ou simples caminheiros. Umhas vias principais de utilização seleccionada, outras vias secundárias por onde circula aquele que melhor as conhece.

Os assaltos mais frequentes provêm de bandos organizados ou de salteadores profissionais que actuam sobre represálias ou que, apenas de má fé,

perseguem e espreitam nas encruzilhadas dos caminhos ou nos recantos mais encobertos. Os que de dia ou de noite se atrevem, a troco de uma vida errante ou da procura de alternativas à vida do campo, a transportar de terra em terra produtos necessários ao abastecimento das populações estão sujeitos aos olhos mais ameaçadores.

Em períodos em que o conflito entre os reinos vizinhos se torna aberto, as deslocções estão sujeitas aos perigos mais eminentes. A guerra que se localiza sobre áreas fronteiriças traz atitudes de violência sobre qualquer um, independentemente do papel que desempenha. É suficiente mover-se no campo oposto e agir em nome de represálias.

Os bandos em terra espreitam os mercadores que se deslocam pelas rotas terrestres. Estes têm apenas como solução, para continuarem vivos e manter a circulação dos produtos que por estes tempos se tornam valiosos, a apresentação de cartas de segurança concedidas pelos monarcas. A apresentação destas cartas régias pode, nos momentos mais difíceis, ser eficaz e permitir avançar.

Entre os motivos de desgaste dos mercadores encontram-se as inúmeras portagens, peagens e passagens que se colocam ao longo do percurso. Desagrados apresentados pelos procuradores nas cortes de Évora de 1481-1482 elucidam bem esta questão: queixam-se os mercadores de Caminha que utilizam a ponte de Ponte de Lima e por aqui passam com as suas bestas carregadas; possuem isenção de pagamento de portagem na vila, privilégio concedido por D. Dinis, não obstante, a vila passou a cobrar o imposto não só na ponte mas também nas portas e nas barcas. Este exemplo elucidava sobre a dificuldade colocada pelos muitos pagamentos a que um mercador estaria sujeito ao entrar numa vila.

Ao longo do percurso, as pontes vão simbolizado a cobrança das portagens, os elevados custos da viagem e as dificuldades da travessia dos rios. Ao longo do trajecto, os mercados nele localizados vão cobrando direitos de passagem, de barcaçagem e de portagem aos que aí passam ou descarregam as suas mercadorias. Passar a ponte, entrar numa vila significa abrir os cordões à bolsa.

As queixas dos procuradores concelhios em cortes anunciam o desgaste causado pela cobranças e, sobretudo, pela falta de valores fixos para o pagamento de impostos, o que dificulta as viagens e as transacções. Mercadores, comerciantes e almocreves apontam com indignação que os lugares, igrejas, mosteiros, cidades, vilas, castelos, aldeias, pontes, regatos, todos cobram portagens. Caso os pagamentos não sejam efectuados, os oficiais encarregues do seu

cumprimento retêm animais e mercadorias a quem as transporta e acusam-nos de descaminhado por não terem efectuado os respectivos pagamentos. Em cortes apresenta-se um panorama da rede viária nada agradável ao viajantes e sobretudo aos que transportam mercadorias.

Uma boa ligação efectua-se entre o interior e o litoral e entre o Norte e o Sul. As grandes vias unem os povoados maiores colocando-os em locais de passagem obrigatória para os que se dirigem para regiões mais longínquas.

Seguem-se sempre as mesmas rotas. O desvio das rotas comerciais causa de imediato o despovoamento de lugares, motivado pela falha de abastecimento daí decorrente, e o desagrado da população que se sente ameaçada. As rotas visitadas por mercadores animam a população que procura as novidades dos artigos para venda e as boas e más notícias de outras regiões que estes homens trazem guardadas para serem contadas com maior ou menor inspiração, com mais ou menos fantasia.

Neste trajecto que une o interior e o litoral, e o Norte e o Sul, não se encontram na maior parte das vezes vias directas que unam o ponto de partida e o de chegada. Entre estes existem muitos pontos de ligação que é necessário alcançar para tomar outra direcção: caminhos sinuosos entre povoados e despovoados que vão a par e passo sendo trilhados por homens e animais.

Localmente, uma rede apertada de estradas, caminhos, congostas, levadas, veredas e outras ligavam os povoados mais pequenos e as habitações mais isoladas. A rede é mais apertada em áreas mais habitadas e com povoamento mais disperso, e mais espaçada em locais de povoamento concentrado, na qual os lugares contêm espaços vazios entre os seus termos. Assim, ora as ligações entre povoados se demarcam por uma via única de ligação, ora se demarcam pela confluência de uma rede de caminhos que permitem ligações em várias direcções. É cruzando estas vias, rodeadas por culturas ou por terrenos incultos onde cresce a vegetação sem rumo, que o homem vive o seu quotidiano. São caminhos que sobem e descem, veredas difíceis de transitar.

Os eixos de circulação são, na sua maioria, estreitos e de piso irregular, principalmente os que unem os termos às cidades. Nem todos os caminhos permitiam as passagens dos carros, e as inúmeras queixas apresentadas em cortes sobre os estragos decorrentes da passagem de carros e de animais de grande porte permitem antever esta situação. Estes são os caminhos mais usados pelos agricultores ou cidadãos que se deslocam ao termo para comprar alguns produtos agrícolas.

Ao contrário dos eixos principais, que comportam algumas condições de circulação, os caminhos secundários, mais apertados e à partida menos cuidados, oferecem apenas condições de utilização para o agricultor que se desloca ao campo, a mulher que vai à fonte, o pastor que leva o gado ao pasto, o moleiro que sobe ao moinho e os que no domingo interrompem o trabalho semanal para ir à igreja.

Os grandes eixos, localizados entre duas vilas, são mais viáveis à utilização dos mercadores portadores de mercadorias do exterior. A questão sobre o abandono ou continuidade de utilização das vias romanas continua em aberto. Alguns autores são a favor do abandono das vias medievais a partir da utilização da ferradura, outros acordam com a continuidade do uso dos caminhos medievais que traziam mais conforto aos frequentadores das vias terrestres, trajectos estes de alcance dirigido, que implicam uma pré-determinação da viagem, das embalagens e dos produtos a transportar.

As vias vão surgindo das necessidades da utilização. O incremento do trânsito comercial externo e terrestre, o crescimento dos povoados da fronteira, a necessidade de mover apoios para áreas raianas de fragilidade iminente, e as necessidades regionais criaram novos caminhos e alargaram outros. Os portos secos definiram-se e orientaram os mercadores na sua direcção.

A passagem diária de homens e mulheres que moram e trabalham nas áreas envolventes permite que as estradas se mantenham transitáveis. No entanto, casos há em que algum esquecimento resulta no abandono de uma via. Rapidamente a vegetação se apodera do espaço de passagem, e a força das águas correntes do Inverno danifica-o abrindo sulcos inesperados. Se o caminho está calçado a força das águas faz resvalar pedras e torna-o intransitável sobretudo para os carros, que dificilmente circulam sobre pisos irregulares. Por outro lado, com frequência, os lavradores cujas herdades são atravessadas por caminhos públicos deliberadamente esquecem a sua passagem e incluem-nos nas suas áreas de cultivo ou danificam-nos intencionalmente.

A destruição das vias é considerada grave pela legislação, que, em determinadas ocasiões, a compara como a violação do espaço religioso ou a violação de mulheres. A população deve zelar pelos caminhos que percorre. Desta forma, a atenção dispensada pelo governo local e central no tratamento e conservação dos bens públicos, sobretudo dos caminhos de maior trânsito e de ligação entre povoados importantes, é essencial, mas apresenta várias dificuldades: os poderes central e local verificam com cuidado a danificação de pontes e caminhos,

que devem ser desobstruídos ou reparados para que a circulação se estabeleça da melhor forma possível. Para tal contam com os serviços da população local que se encontra sujeita à requisição dos municípios. A via que saía do Porto e acompanhava a orla marítima, segundo as queixas surgidas na vereação da cidade em 1486, apresentava-se em mau estado, e o percurso que ia do Porto a Zurara estava intransitável. Para a sua conservação as freguesias que mais se serviam deste trajecto e as situadas nas suas proximidades contribuíam com pedra para a sua reparação.

Quando os caminhos estão em mau estado a população apresenta o seu desagrado e aponta aos municípios a sua incúria e mau desempenho de funções. Para os poderes locais é uma chamada de atenção à sua conduta como regedores de um espaço e ao fraco desempenho das actividades administrativas. Uma reclamação de um morador de Zurara, registada nos livros de vereação do Porto, manifesta este desagrado: um simples habitante do termo do Porto apresenta com indignação o mau correjimento de um caminho em Zurara que de Inverno se encontrava intransitável; a terra enlameada não permitia a passagem a pé, de cavalo, com bois, ou de carro.

As vias locais e as vias de ligação entre povoados manifestam-se de tal forma indispensáveis para a continuidade das actividades económicas e dos contactos sociais que os poderes locais e central têm de reservar parte do seu tempo à manutenção dos espaços públicos. O caminho apresenta-se como um elemento indispensável para a sobrevivência do homem medieval; assim, o mau estado não pode ser permanente.

Os municípios responsáveis pelas vias que se encontram no seu território são os principais interessados na sua conservação. Um caminho em boas condições é um atractivo para os caminhantes e comerciantes que se podem interessar por uma paragem num povoado que lhes ofereça a possibilidade de refazer forças. Caminhos e caminheiros trazem riqueza e desenvolvimento aos locais por onde passam, e este facto está bem presente nas palavras do procurador de Torre de Moncorvo ao referir que o lugar de Torre de Moncorvo é muito «caminhante» e, por este motivo, é visitado por muitos estrangeiros que procuram cereais. A escolha dos itinerários assenta na facilidade do seu acesso.

As vias municipais não são apenas vias económicas; sobre elas recaem interesses também políticos e administrativos. As vias de ligação aos povoados do termo são criadas com o intuito de passarem os carros e os animais carregados de produtos agrícolas das áreas envolventes e muitas outras mercadorias, para

que o abastecimento se faça nas melhores circunstâncias do termo para a cidade e da cidade para o termo. Os seus dinamizadores interessam-se por criar vias acessíveis aos que visitam as feiras e romarias, mas também se interessam por manter uma via em boas condições que satisfaça a cobrança de impostos e que permita as visitas de controlo administrativo.

As grandes vias que atravessam a fronteira destinam-se a um trânsito alargado. Muitos recoveiros que por aqui passam dirigem-se às grandes cidades castelhanas e, no regresso, às cidades e vilas portuguesas, incluindo as do litoral como Porto, Viana ou Valença.

Muitas vezes a fronteira é cruzada não com o intuito de viajar para o reino vizinho, mas sim de ganhar tempo e evitar grandes desvios. Alguns castelhanos que se deslocavam para a Galiza preferiam utilizar os caminhos portugueses na maioria do seu percurso. O mesmo acontecia com os galegos que se dirigiam a Castela, que não circundavam a fronteira para chegar a Castela e preferiam utilizar as vias portuguesas que lhes garantiam comodidade e menos léguas no percurso.

Por vezes, viagens mais pequenas ou a simples deslocação de um povoado a outro não evitam a entrada no reino vizinho. A fronteira, cheia de reentrâncias e irregular no seu percurso, foi criada independente do traçado de caminhos surgidos como resultado da deslocação local e diária de indivíduos.

Um dos problemas da circulação por esta rede viária é a falta de alojamento. As estalagens escasseiam ao longo do percurso; assim, é difícil obter descanso tanto para os mercadores como para os animais. Como detectou Iria Gonçalves, as estalagens em Trás-os-Montes são realmente escassas, e no Entre Douro e Minho não são assim tão numerosas. Segundo Iria Gonçalves concentram-se sobretudo nas regiões de Lamego, de Riba Coa, de Entre Douro e Cávado, Trancoso, Guarda e no litoral entre Aveiro e Lisboa. A sua localização varia de acordo com o trânsito das vias que percorrem estas áreas e de acordo com os locais por onde passam as rotas caminheiras e comerciais. Se as vias cruzam locais montanhosos, menos acessíveis e onde a caminhada é mais cansativa, exige-se uma rede de estalagens mais apertada para suportar as curtas etapas da viagem. Se as vias passam por locais de relevo menos acentuado, a rede de estalagens não se exige tão contínua, uma vez que as etapas diárias de uma viagem podem ser mais alargadas.

De acordo com a geografia das estalagens apresentada por Iria Gonçalves, a região de Trás-os-Montes possui estalagens nas suas principais paragens. Sa-

lienta-se a zona de fronteira formada por Bragança, Azinhoso, Mogadouro, Vale de Porco, Fornos, Torre de Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta e Mirandela. Estas estalagens concedem apoio às deslocações mais intensas nesta região, aos portos secos que a encabeçam e às paragens dos mercadores que os utilizam. De facto, estes portos, de relevo nas regiões transmontanas, salientam-se por terem uma área de influência extensa, uma presença de mercadores permanente, feiras e mercados visitadas por castelhanos e galegos e por se incluírem em zonas de produção de agrado a mercadores portugueses e castelhanos, produção dominada sobretudo pela seda.

A passagem de Trás-os-Montes para o Entre Douro e Minho encontra-se mal apoiada por locais de paragem. Esta região intermédia, onde dominam os portos de Vila Real e Chaves, com grande movimento, com áreas de influência bem alargadas, movimentadores de grandes quantidades de mercadorias e localizados em rotas de passagem entre o litoral e o interior, exigia a presença de mais apoios para pernoita.

O Entre Douro e Minho, possuidor de uma rede viária mais apertada e de uma população numerosa, tem já um número mais aceitável de estalagens que, de uma maneira geral, apoiam quer o trânsito interno quer o externo.

Para os que possuem direito de aposentadoria é fácil sair do percurso, procurar abrigo e deixar para trás rastros de descontentamento pelos maus comportamentos que tiveram durante a imposta estadia, mas os mercadores não têm direito a tal, e pernoitar fora das estalagens pode trazer alguns problemas. Muitos decidem correr estes riscos e evitar gastos que podem ser dispendiosos nas viagens mais longas.

Os comerciantes mais modestos e os produtores que de longe transportam os seus produtos para venda, tentam sempre evitar as despesas do descanso, preferindo dormir ao ar livre em locais que inspirem alguma confiança e que ofereçam algum resguardo. Estes preferem viajar quando as condições climáticas oferecem mais oportunidades para as deslocações; os que vivem apenas do comércio e transportam cargas preciosas não conseguem evitar a pernoita em estalagens quando o medo do assalto, o frio ou a chuva a isso obrigam. Como refere um comerciante da zona de Trás-os-Montes «que outra vez indo ell e Stevão Trochimam com seus gaados a vender a Benavente que se lhes acontecera de durmir em huua malhada...». Dorme-se onde se pode, e evitam-se as paragens e os gastos. Desta forma a necessidade de repouso do mercador difere das necessidades do caminheiro.

As poucas estalagens que existem podem estar cheias ou os lucros da venda das mercadorias não compensar o preço do quarto, do abrigo do animal e da alimentação de ambos. Em Piedrahita, no século xv, o preço de uma câmara numa estalagem era de 10 maravedis por noite, e pelo repouso do animal pagava-se 2 maravedis por noite. A alimentação de pessoas e animais contabilizava-se à parte. Se estão perto das vilas e cidades, mesmo de noite percorrem o resto do caminho que falta até atingir lugares mais seguros; se estão longe, umas horas de descanso em sítios ermos pode apresentar grandes perigos.

Sempre que possível utilizam-se os rios, mais seguros e menos cansativos. Apesar dos grandes rios serem navegáveis em grande parte do seu percurso e alcançarem as terras castelhanas, o tráfego comercial de mercadores e de comerciantes aqui detectado é feito por terra, utilizando as barcas apenas para a passagem de rios.

O rio Douro é navegável na sua extensão e frequentemente utilizado como via de comunicação utilizada como contacto entre centros importantes. As barcas sobem o Douro desde o Porto e aportam nos portos fluviais do interior. Através deste rio, os centros que se encontram estabelecidos nas suas margens vêem facilitado o acesso ao reino vizinho e às vilas conterrâneas mais próximas. É este o caso de Torre de Moncorvo que contacta através do Douro com Miranda e Zamora, sendo portanto um eixo utilizado pelos mercadores, pelo homem comum, mas também pelos contingentes militares. Também nos rios Ave, Lima e Minho se encontram barcas que os percorrem e que ligam os diversos povoados das suas margens.

Para atravessar os rios de maior caudal são utilizadas as pontes feitas de barcas fixas de uma margem à outra, as barcas de passagem e as pontes de pedra de um ou mais arcos. O uso em pontes da pedra e de arcos mais elevados justifica-se nos cursos de água mais fortes, rios e ribeiras de maior caudal, que obrigariam a técnicas de construção mais resistentes e a obras de maior envergadura que colocassem a perícia dos construtores à prova. Os rios de menor envergadura e as ribeiras de corrente pouco intensa e não sujeitas às enxurradas do Inverno são atravessados por pontes de pedra mais simples, por um lageamento um pouco acima da corrente ou por estruturas de madeira. Refere o peregrino Bartholomé de Villalba y Estaña na sua viagem por Portugal em 1576 que em questão de pontes «é de muito louvar todo Portugal, porque desde que haja dois palmos de água fazem uma».

Para as manter em bom estado de conservação de forma a permitir a travessia do rio e a utilização do caminho que dela depende, os povoados que mais utilizam estas vias devem estar atentos às chamadas dos municípios superintendentes destas obras, prestar serviços na sua reparação ou reconstrução e contribuir com numerário para suportar os custos das empreitadas. Com frequência os vizinhos reclamam das altas participações em obras públicas; a título de exemplo pode ser citado o caso ocorrido em 1492 entre Bragança e os povoados do seu termo: o assunto referia-se à contribuição com serviços e dinheiro para reparação das cinco pontes que se encontravam nesta área.

Havia uma discrepância geográfica e social relativamente aos que eram obrigados a contribuir para as obras das pontes. Estes moradores obrigam-se ainda a contribuir com os materiais necessários à construção (pedra, madeira e cal). Os materiais utilizados nas construções destas pontes marcaram definitivamente a toponímia local: *Ponte de Pedra*, *Ponte de Pau*, *Ponte das Tábuas*, entre outras. Também a forma de construção deixou alguns vestígios: *Ponte do Arco*, *Ponte de Dois Arcos*, *Ponte das Barcas*, *Pontezinha*, *Ponte das Três Tábuas*, entre outros.

Muitos povoados conseguiram, por carta régia, obter a isenção destas contribuições, apelando aos poucos povoadores ou às dificuldades económicas do local e dos seus povoadores ou aos poucos recursos que a região oferece.

Os vaus formados pela inconstância do leito do rio, principalmente nos meses de Verão, permitem a travessia mais fácil do rio; estes vaus estão presentes mesmo nos rios de maior envergadura. No verão é possível atravessar o rio Douro a pé.

Perante a facilidade de criação de vaus nos rios e de os atravessar de barco de uma margem à outra, os rios que demarcam fronteiras, necessitam de uma guarda permanente. A possibilidade de os atravessar a pé de Castela aumenta o perigo para a população local que se sente ameaçada por bandos que facilmente o cruzam e provocam desvios nas rotas caminheiras.

Os receios de conflitos e de violências, estão bem presentes na rotina nocturna dos moradores de Freixo de Espada à Cinta. Os que tiverem casas na vila acolhem-se nelas ao cair da noite e rotativamente são obrigados a guardar a cerca, a velar e rondar dia e noite o local. Para evitar algum conflito, as funções de vela e ronda não podem ser entregues a quem não seja natural do reino. Por seu lado, a guarda dos portos fluviais é entregue aos moradores que habitam fora da cerca, sempre que os juízes os demandarem.

As barcas de passagem, pertença de monarcas, concelhos, mosteiros e de outros particulares são fundamentais onde as pontes não existem e onde o movimento de pessoas e mercadorias justifica a sua presença. O barqueiro possui uma tabela de preços para indivíduos, animais e mercadorias que procurem a passagem do rio, e, para rentabilizar os seus serviços, arrenda-as.

Como se não bastassem as dificuldades tidas com a travessia dos rios, os barqueiros são negligentes. Esta é a queixa apresentada nas cortes de 1361/Elvas: os caminheiros esperam um dia nas ribeiras pelas barcas e depois cobram-lhes preços excessivos pela passagem, um entrave que, apesar da obrigação de andarem sem interrupção de uma margem à outra do rio, dificilmente deixa de se colocar. Esperar um dia por uma passagem no rio quando se podia percorrer mais de 50 km a pé, é realmente uma perda de tempo.

As barcas são na sua maioria de dimensões reduzidas e escassas para as necessidades do trânsito em circulação pela rede viária. Como indica a descrição de Leo von Rosmital, que no ano de 1466 atravessou o rio em Barca de Alva, a barca levava apenas dois homens de cada vez, mas nem todas seriam pequenas. Elisa Priegue descreve uma barca de grandes dimensões que fazia a travessia do Minho em Ourense. Uma plataforma assentava em dois cascos de barcos e aí cabiam cerca de 20 rocins carregados com seus *moços*.

Vindos de Castela, Navarra, Aragão, mas também de reinos mais distantes, mercadores e mercadorias percorrem um longo trajecto repleto de incertezas antes e depois de cruzar a fronteira. As cargas, trouxas, cestos, unidades ou peças que trazem consigo, transportam-nas no dorso de bestas muares ou cavalares: a designada por carga maior, no dorso de asnos; a carga menor, ou no seu próprio dorso, o costal e o colonho. Para facilitar o transporte, os comerciantes utilizam varas aos ombros e às costas, e, à cabeça, cestos, canastras ou todo o tipo de atados. Para aumentar a capacidade de locomoção utilizavam andas.

Mulas e mulos, cavalos e éguas, o cavalo de carga é uma espécie diferente mais pequena e mais robusta que o cavalo ágil e de recreio, e transporta, pelas suas características físicas, o dobro das mercadorias do asno, e este, o dobro do peso do homem. As bestas muares e cavalares transportam cerca de 150 kg, a carga de asno, cerca de 75 kg, e o costal, carga transportada nas costas, cerca de 37,5 kg. Esta distinção estará também associada às distâncias que cada um percorre. Certamente que os carros, as mulas, os cavalos e os asnos atingem espaços mais alargados e levam maiores carregamentos. Os homens, sem apoio

de animais, ficam por distâncias mais pequenas e cingem-se a um comércio em menor escala.

As mulas são, pelas suas características físicas, um dos animais mais indicados para o transporte de mercadorias. Leva no dorso uma carga maior, como o cavalo, mas é mais resistente. O asno é o favorito: mais barato, mais robusto, com maior locomoção por veredas íngremes, e de grande longevidade é, sem dúvida, o meio de transporte mais económico.

Estes diferentes meios de transporte são também um anunciar de diferenças sociais que se estabelecem entre os comerciantes. Dependente da riqueza pessoal, a posse de um animal de carga possibilita o conforto daquele que transaciona os produtos. Mas a posse de um animal é dispendiosa e, portanto, não é para todos. Para a rentabilizar, muitos cavalos velhos, pertença de acontiadados, passam a ser utilizados como bestas de albarda desde que, por imposição régia, os acontiadados tenham potros de um ou dois anos para os substituir.

Igualmente, em função da riqueza pessoal dos mercadores, o número de animais que possuem é variável. Alguns devem possuir um número razoável de animais e fazem-se acompanhar nestas viagens de criados e de familiares ou de parceiros que auxiliam nas dificuldades do trajecto e apoiam o transporte.

Além dos animais, que são por si sós dispendiosos, os mercadores e almocreves não dispensam a compra de um rol de objectos utilizados nos animais de carga e de transporte: as trouxas, arcas e outras embalagens.

Os carros ou carretas, puxados por animais ou pelo próprio homem, demonstram a utilização de caminhos abertos para o transporte de mercadorias em maior escala. A avaliar pelos pagamentos das portagens, o carro ou carreta transporta o dobro das mercadorias da carga cavalares ou muar. Embora transporte maior quantidade de mercadorias, o carro surge mais raramente na documentação, possivelmente por serem poucos os troços dos caminhos que comportem esta circulação, e muitos os estragos que estes provocam aos agricultores. Seriam também menos utilizados uma vez que os animais de carga garantiam melhor mobilidade e maior facilidade em se deslocar por montes e veredas e, quando permitido, por atalhos de forma a encurtar o caminho a percorrer.

Mercadores, almocreves, artesãos, criados e enviados dos monarcas vão buscar aos portos de Trás-os-Montes panos que chegam de Castela. Na falta de comerciantes e almocreves ao serviço dos monarcas e da nobreza, estes podem requerer animais de carga da população para efectuar os seus transportes.

Se estes animais requisitados se deslocam em grandes percursos, nas diversas etapas do caminho reclamam-se outros animais para garantir que o cansaço do animal não afecta o rápido abastecimento. Apesar de a população reclamar contra o abuso de lhes serem tomados os animais, causando contratempos aos que se servem deles para sustento, os monarcas não cedem aos pedidos, colocando os seus interesses em primeiro lugar. Os capítulos de cortes apontam para falhas de abastecimento, tomada de animais de carroto por fidalgos e outros poderosos que os levam onde entendem com as suas cargas.

A legislação permite a tomada de animais aos que aos tivessem para carroto. É de 1311 a lei que obrigava a que apenas fossem tomadas as bestas de carroto que já «andassem a ganho» e lhes pagassem por esses serviços o estipulado na legislação. A legislação permite a requisição, mas não invalida o pagamento pelo serviço.

Os alugueres dos animais de carga são estipulados já por D. Dinis que os fixa de modo a evitar prejuízos para os donos dos animais. Mais tarde, as ordenações de D. Duarte fazem menção a este tabelamento e confirmam-no. Por cada animal devem ser pagos 5 soldos por cada dia de andamento e 1 alqueire e meio da medida de Coimbra para o animal e governo para o azemel.

As mesmas situações sobre o custo dos alugueres dos animais de carga surgem em 1477. D. João II recorda que os alugueres se devem manter nos preços estabelecidos e estipula novos valores. O aluguer diário das bestas maiores (cavalos e mulas) fixa-se em 5 reais e o das bestas asnares em 3 reais.

O tabelamento local sobrepõe-se ao geral. O aluguer está sujeito a uma tabela de preços acordada nos municípios, mas, apesar da existência desta tabela local, muitos dos que requisitam os animais não a cumprem e depois de terminada a jornada não querem pagar os montantes estipulados. Esta tabela é fundamental para evitar concorrência por parte dos donos dos animais e para manter ao corrente dos interessados nos alugueres os preços a pagar.

Alugar um animal traz outros problemas. Com frequência são vítimas de maus tratos e obrigados a longas jornadas desfalecendo de cansaço. Apesar de apenas poderem ser alugados para duas jornadas, muitas vezes os juizes encarregues deste serviço alugam-nos por quatro e cinco jornadas. Como se não bastasse, os seus donos estão sujeitos a serem alvo de apropriações indevidas.

Por todos os riscos que comporta a posse de um animal de carroto e os desgostos que assim recaem sobre mercadores e almocreves, os procuradores nas cortes de 1459/Lisboa pedem que se cumpram as ordenações locais e que

estes animais sejam dados a jornal apenas nas mãos de seus donos. Assinalam que na hora de partida seja acordado o preço do aluguer e o percurso a seguir que deve estar de acordo com o imposto por ordenação. Pretendia-se a todo o custo evitar o cometimento de abusos.

Muitas queixas são apresentadas em cortes sobre os abusos praticados sobre os animais de transporte. Os que mais abusos praticam, segundo as acusações, são oficiais régios em pleno exercício de seus poderes, fidalgos e poderosos que tomam não apenas os animais, que não devolvem, mas também as mercadorias que os mercadores transportam. É difícil contornar um hábito que reflecte o usual comportamento de privilegiados.

Os sucessivos pedidos em cortes para que sejam estabelecidas e restabelecidas as normas de alugueres de animais de carroto pretendiam pôr cobro a uma situação que dificilmente adquire nova face. Em 1521 D. Manuel taxou os serviços dos almocreves e carreiros; a partir deste momento a legislação abria uma porta para a alteração dos comportamentos.

A deslocação dos animais de transporte está amplamente controlada e sujeita a determinações rígidas. A saída dos animais de carga pela fronteira está obrigada a um registo pago, forma de beneficiar oficiais e de melhor controlar as saídas de animais e de diminuir os índices de contrabando. Prejudicados com a situação encontram-se os almocreves e os mercadores, que se deparam com um novo entrave ao cruzamento da fronteira. A este registo estão também obrigados os estrangeiros que entram em Portugal. Ao entrar em território português devem-se dirigir aos locais determinados para efectuar este controlo antes de descarregarem os animais de carga.

Em vão os capítulos de cortes apresentados pelos procuradores insurgem-se contra esta obrigatoriedade e contra a acção de alcaides e guardas da fronteira que os obrigavam a estes assentamentos. Na realidade são muitas as imposições monetárias a que se sujeitam as profissões de transporte, compra e venda de mercadorias, formas que os monarcas encontraram para controlar as transacções e sobretudo para tentar diminuir os índices de contrabando.

Com ou sem sucesso a legislação assim o determina. As ordenações manuelinas só permitem a saída para Castela de bestas cavallares, muares, fêmeas ou machos de sela ou de albarda necessárias para o transporte das cargas, sob registo.

Estão isentos deste controlo os asnos que podem passar livremente sem assento em livro. Por cada registo o alcaide das sacas cobra 10 reais e o escrivão

6 reais. É preferível proceder ao pagamento e evitar incorrer nas penalizações de contrabando.

Após a concretização destes pagamentos, o caminho está livre para seguir viagem, apenas se obrigam, na viagem de retorno, a regressar com os mesmos animais de carga ou com outros no seu lugar. Têm seis meses para declarar o regresso dos animais. Caso não o cumpram sujeitam-se a perdê-lo; caso tragam consigo outro animal em substituição do que saíra, os seus donos devem prestar provas dos motivos pelos quais os anteriores não regressaram. A legislação permite a troca no caso de morte ou de compra de um animal mais jovem e mais robusto.

Perante esta imposição de registo e pagamento dos animais para os que cruzam terras vizinhas, alguns comerciantes ou produtores não se deslocam muito para além da linha demarcada da fronteira e preferem deixar os animais em Portugal entregues a um acompanhante da sua confiança e continuar o caminho até ao local de destino a pé. Um sacrifício a que muitos se teriam de sujeitar para que a caminhada oferecesse alguma compensação. Conta João Afonso, uma das testemunhas inquiridas para delimitar a fronteira em terras de Bragança, que para não pagar portagem das mulas na fronteira, ficava com elas nas margens do rio das Maças enquanto o seu pai ia buscar palha a aldeia das Maças.

Apesar de todas as dificuldades que as vias de comunicação oferecem, as ligações não são difíceis e fazem-se com naturalidade e com a rapidez necessária, e os lucros das trocas de produtos compensam as amarguras da viagem. Como refere Iria Gonçalves para o mosteiro de Alcobaça, os homens iam longe «fazer compras». Os caminhos não se apresentam como fonte de problemas. Estes constituem a realidade do homem que os frequenta e que não conhece outra. A distância também não é problemática: o homem medieval, habituado a percorrer diariamente longas distâncias, possui uma estrutura óssea mais robusta que o homem de hoje. Para ele, subir e descer veredas não parece ser problemático. Problemáticos são os inúmeros pagamentos a que se encontra sujeito, pagamentos que com as distâncias se multiplicam e obrigam constantemente a encontrar estratégias de fuga ao fisco e às penalizações de descaminhado.

Apesar do desconforto e do temor da viagem, frequentemente os atalhos, os bosques ou os campos são preferidos aos caminhos de passagem. Prefere-se enfrentar o perigo do isolamento e dos recantos mais escondidos e mais escuros que enfrentar os cobradores dos impostos e sujeitar-se à descoberta das fraudes praticadas e à consequente penalização da legislação.

A viagem por terra, apesar de perigosa, tem os seus atractivos. É fácil a fuga aos pagamentos fiscais; sempre existe um atalho ou um meio de atravessar a fronteira sem ser notado.

Por vezes, mais perigosos que os caminhos desertos são os povoados que se cruzam durante a viagem. Aí o viajante pode encontrar animosidade por parte dos habitantes, e resistências à sua presença. A documentação regista as recusas dos moradores de vender alguns produtos aos caminhantes que procuram uma ou outra peça de vestuário e calçado ou bens alimentares para poder seguir viagem. O *Livro das Leis e Posturas* contém uma lei datada de 1251 que remete para a existência deste problema. Caso não queiram vender os produtos pretendidos pelo caminheiro, este deve solicitar a dois homens bons que aprecem o produto para venda e se os homens bons não quiserem colocar preço, ele mesmo pode apreçar. A venda nestas circunstâncias é obrigatória.

Esta animosidade é notada contra estrangeiros, desconhecidos ou contra mercadores que pela primeira vez seguem um determinado caminho. Os mercadores que habitualmente fazem o mesmo percurso são já conhecidos e afastam receios.

As vigens dos mercadores que utilizam as vias terrestres, como os contemplados por estes livros de alealdamentos, dependem, não tanto do estado do tempo nem do estado das vias, mas sim de outros factores para eles certamente mais relevantes: a época de produção das mercadorias que transportam, a época de produção das mercadorias que procuram além fronteiras, as datas das feiras, as necessidades da população, as encomendas, as épocas de trabalhos agrícolas e as necessidades de matérias-primas.

Os meses que registam nos livros de alealdamento, de uma maneira geral, menor movimento são os meses de Fevereiro e de Outubro. Os meses de Janeiro, Março, Abril e Julho não registam qualquer passagem nem de alealdamentos nem de desalealdamentos. Os dados retirados dos *Livros de Alealdamentos* são reduzidos e precários e não devem ser retidos como a realidade das transacções entre Portugal e Castela, mas como uma aproximação à realidade. Os livros identificados neste trabalho apenas como *Livros de Alealdamentos* correspondem aos livros do Núcleo Antigo do IAN/TT que se encontram identificados nas fontes e na bibliografia.

Os meses aqui contemplados com menor movimento correspondem aos períodos de trabalho agrícola mais intenso, que dificultam ou impedem os movimentos comerciais. Os meses com maior movimento correspondem às datas

de reunião de feiras e às épocas de maior produção de produtos comercializados entre as duas fronteiras.

Apesar do perigo ser iminente e as dificuldades variadas, comerciantes e viajantes mais constantes neste percurso depressa se habituam aos seus contratemplos e tentam de todas as formas contorná-los. Depressa se habituam à amplitude do trajecto e às paragens, que passam a ser obrigatórias para o descanso de mais um dia. A localização das estalagens, das tabernas e das vendas mais necessárias para apoio da viagem passam para o conhecimento dos que utilizam estas vias, que usam estes pontos como definidores de etapas do percurso.

Na falta de mapas que visualizem o percurso a seguir, o mercador utiliza etapas que definem o espaço a percorrer. Primeiro é necessário identificá-las, depois é necessário conhecer a rede viária que faz a ligação entre estes pontos. Para tal contam com a informação de mercadores e caminhantes já mais experientes no percurso, que transmitem os seus conhecimentos sobre a rede de caminhos. Mas este percurso pode ser facilmente alterado por muitos factores de ordem conjuntural como pestes, guerras, mau tempo ou danos nas pontes e nos pisos das estradas.

Ao longo dos percursos, as etapas vão sendo conhecidas pelos locais de paragem onde caminhantes e animais refazem as suas forças, ou pelos locais de passagem marcados pela impossibilidade da paragem, uma vez que esta obriga a pagamentos que muitos dispensam, e pelos locais onde se esperam travessias por vezes demoradas. Ao longo dos itinerários crescem os apoios concedidos a quem viaja e surgem novos atractivos que chamam a população.

Os locais de pagamento de portagem e de passagem e os caminhos obrigatórios que encaminham aos portos secos funcionam também como etapas a cumprir para os que transportam mercadorias. Estas etapas são mesmo para seguir: a deslocação de mercadorias pelos caminhos não trilhados pelas imposições fiscais remetem para penas de descaminhado e de contrabando. O caminho torna-se, assim, um dos principais determinadores das relações comerciais, do estabelecimento de mercados e das etapas de viagem, e num agente fiscal e jurídico que orienta o mercador.

Apenas os produtos que não estão obrigados ao alealdamento podem cruzar a fronteira seguindo outros caminhos mais directos, mais rápidos, e, sobretudo, que se desviem das ameaças dos oficiais das cobranças.

Locais definidores de etapas são ainda castelos, torres, mosteiros, instituições assistenciais e povoados de passagem e de paragem, onde o mercador

mostra, vende ou anuncia mercadorias que satisfazem as necessidades, desejos e curiosidades de alguém que questiona sobre o que existe mais além.

O percurso não parece representar para o mercador grandes dificuldades. Como afirma Elisa Priegue, os caminhos do comércio e da devoção estão bem demarcados por um trânsito intenso. É fácil «encarrear-se».

Os comerciantes, almocreves e mercadores que viajam por esta fronteira conhecem bem este espaço e aquele que se segue em território galego ou castelhano que os dirige às feiras e mercados vizinhos. Uns aventuram-se, outros temerão estas viagens, marcadas ao longo do seu trajecto pelo desconhecido e pelo vazio de gentes.

Conhecendo o itinerário e os caminhos a seguir não hesitam nas encruzilhadas nem nas ramificações dos caminhos labirínticos, que confundem os que raramente os utilizam. Podem até recorrer a atalhos que os colocam no bom caminho com algumas léguas de avanço. Mas, para escolher atalhos é preciso conhecer e estar seguro da escolha que fez de forma a evitar alguns contratemplos que possam surgir.

Seguir uma estrada calçada em todo o seu percurso ou uma estrada que tenha as mesmas dimensões desde o lugar de partida até ao de chegada facilita a viagem. Mas, certamente, esta não será a imagem das estradas medievais, que dificilmente se encontrarão em boas condições em toda a sua extensão. As reparações não são homogéneas em todo o percurso e as deteriorações serão mais evidentes num ponto que no outro. Tudo depende de por onde a via segue o seu rumo, das dificuldades do próprio trajecto e da facilidade ou dificuldade das instituições locais em encontrar mão-de-obra disponível para efectuar as reparações. Cruzar a fronteira também não deve ser difícil para o mercador habituado ao percurso, mas é uma realidade a indefinição do espaço. Para a população local fronteiriça, que conhece os marcos e a sua localização, é fácil delinear a fronteira, mas para o que de mais longe se desloca, o espaço é desconhecido. É difícil notar a entrada no reino vizinho. É fácil incorrer em alguma penalização.

Claro é o exemplo sugerido por José Luis Martín Martín, que recorda que León de Rosmihal, quando entra em Portugal por Freixo, realmente só se apercebe de que entrou em Portugal quando chega a Torre de Moncorvo. É aqui que encontra uma realidade diferente da que encontrou ao longo da sua viagem. Para ele, sobre este espaço, situa-se a fronteira.

As caminhadas começam antes do amanhecer no Inverno ou ao amanhecer no Verão, e terminam ao cair da noite no Verão ou já de noite no Inverno. O

tempo de luz é menor nas épocas frias e por isso é necessário compensar com menor número de paragens durante a viagem, paragens obrigatórias nos meses mais quentes. M.^a Jesús Fuentes Pérez detecta que a média diária em Janeiro é de 40 km diários, em Abril a média ronda os 60 km, em Maio 80 km, porque fizeram a viagem de Paredes de Nava a Aguilar sem pernoitar. A média total das viagens é de 50 km. Chegar a algum lugar depois do cair do sol pode apresentar alguns perigos: as portas das cidades e as estalagens já estão fechadas, a escuridão da noite traz consigo perigos incalculáveis ou mesmo a prisão para os que não se identificam de imediato e para os que são desconhecidos das autoridades locais. É preciso chegar a horas ao destino mais próximo para evitar os contratemplos que a noite anuncia.

No Verão o sol intenso esgota o caminhante, no Inverno a chuva impede os movimentos. Os que percorrem longos trajectos devem estar atentos aos melhores dias e meses do ano para o fazer. No entanto, grande parte das viagens com destino e datas marcados, as que seguem como destino a das grandes feiras periódicas cujas datas são inalteráveis, os caminhos têm mesmo de ser percorridos pelos mercadores, comerciantes e outros visitantes. Estes não podem ter em atenção a meteorologia: quer chova, quer faça sol têm de meter-se ao caminho.

Os itinerários dos recebedores dos portos secos permitem elucidar sobre as viagens dos frequentadores dos portos e do tempo que demoram a percorrer o caminho até ao destino. O itinerário que segue o recebedor, certamente a cavalo, é percorrido com rapidez, uma vez que é um itinerário traçado com fins de cobrança de direitos régios que devem ser efectuados no menor tempo possível e com permanência nas povoações apenas o tempo necessário para efectuar as respectivas cobranças.

Este tempo assemelha-se mais ao tempo dos mercadores que os itinerários régios, mais demorados pelas dificuldades de movimentação, pelo número elevado de elementos humanos e materiais que o constituem e pela necessidade de efectuar etapas mais curtas para permitir mais períodos de descanso. A comitiva régia podia percorrer 30 km, embora a maior parte das etapas se fixassem por distâncias menores. O tempo do mercador corre a passo rápido: se a via em que transita o permitir, o percurso faz-se sem paragens.

Através dos livros de alealdamentos foi possível verificar que no mesmo dia o recebedor efectua cobranças em Bragança e no Mogadouro. Assim, a viagem entre as duas vilas teria de ser inferior a um dia de exposição solar. Algumas

horas seriam suficientes para percorrer este percurso. O recebedor demorou de Bragança a Mogadouro apenas um dia. Entre as duas vilas encontram-se 10 léguas de distância. Tendo em conta que uma légua corresponde a 5 km, o recebedor teria percorrido em menos de um dia 50 km. Este será o tempo que um cavalo demora a percorrer essa distância. Mas nem todos os mercadores terão a possibilidade de possuir um animal de carga e de transporte que permita atingir este tempo diário. A posse de um animal distingue os mercadores e permite-lhes ir mais longe. Através dos poucos elementos que nos fornecem as fontes, não é possível determinar os destinos dos mercadores. No entanto, estes elementos permitem verificar que a dificuldade prevista nas viagens medievais, afinal, não é tão demarcada nem os percursos são tão extenuantes para aquele que viaja.

Os almocreves demoram a percorrer as 15, 16 ou 18 léguas que separam a vila de Lamego dos portos de mar seis dias, incluindo a compra de peixe. Percursos que rondam entre os 75 km e os 90 km. Calculando que gastam um dia na ida, outro na vinda e um dia em compras, percorrem diariamente uma distância que se situa entre os 35 e os 45 km. Elisa Priegue dá-nos a conhecer que recentes investigações realizadas a partir de vestígios humanos provenientes de enterramentos permitiram verificar que a partir do século XI o homem medieval vê as suas características físicas serem moldadas pela marcha. As suas pernas são mais largas e mais fortes que as do homem actual. A sua estrutura óssea permitia-lhe alcançar os 55-60 km diários de percurso; no entanto, a média que por norma alcança é de 25 km diários. Para percorrer esta distância em tão pouco tempo as vias medievais têm de apresentar condições de circulação.

Esta é a média diária do mercador, do comerciante e do almocreve que faz da viagem o seu modo de vida. A estada nos locais reduz-se ao menor tempo possível. O regresso imediato permite-lhe deter avanço sobre os que consigo concorrem. O mercador, o comerciante e o artesão não dispensam muito tempo em passeio e poucos serão os que se demoram nas romarias. Viajar é dispendioso e nem todos têm acesso às comodidades da viagem, além de que tempo é dinheiro. A duração das viagens é variável para quem se encontra mais ou menos longe da fronteira.

Os alealdamentos e desalealdamentos dos castelhanos que frequentam a feira de Miranda permitem observar o tempo que um mercador gasta no local da transacção. Álvaro de Ledesma e António de Salamanca alealdam os produtos que trazem à feira-franca de Miranda do Douro em 2 de Fevereiro, desalealdam

no dia 5 de Fevereiro. Cristovão de Medina alealda os seus produtos a 22 de Setembro e desalealda no dia 1 de Outubro. No dia 1 de Outubro chegaram à feira de Miranda Fernando Cem, João Nazes e João Vermejo, castelhanos. Os panos pardos que traziam foram vendidos no dia 2 de Outubro. São estes os tempos dos mercadores. Os produtos compram-nos e vendem-nos assim que podem.

Os mercadores de Mirandela, Chacim, Vila Flor e Ansiães, viajam em média entre seis e doze dias, embora sejam detectadas viagens mais curtas de cerca de três a cinco dias que devem reter os mercadores em zonas mais próximas da fronteira. Os que ocupam os mercadores por mais tempo retêm-nos entre catorze e vinte e um dias. Vila Flor esporadicamente revela uma ou outra viagem de trinta e um dias.

Tendo em conta que o mercador circula em média 40 km por dia, a distância a que se devem situar estes mercados é de 60 km para as viagens mais curtas e de 280 km para as mais longas. A margem de erro existe uma vez que se desconhece o tempo que demoram as compras e as vendas e se o mercador regressa de imediato ou permanece alguns dias nas localidades. O conhecimento dos destinos dos frequentadores destes portos indicaria com mais certezas o tempo destas viagens.

Os mercadores que utilizam o porto de Torre de Moncorvo demoram nas viagens mais curtas cerca de três dias. O maior número de viagens situa-se entre sete e quinze dias. Assim as distâncias mais curtas rondarão os 60 km e as médias os 140 km. Este porto detecta ainda uma presença de viagens de longa duração que se situam entre os quarenta e cinco e os duzentos e vinte e seis dias, viagens que alcançam terras distantes. Quanto maior é o percurso mais tempo de paragem deverá ter. A que distância corresponde na realidade, não é possível saber.

Estes mercadores que se demoram nas viagens e que transportam grande quantidade de mercadorias devem ter como destino várias feiras e vários mercados ou terras mais longínquas. A longa duração das viagens concede a Torre de Moncorvo um prestígio que se prende com a passagem de mercadores de longo trato.

Os portos secos do Porto, Guimarães, Braga e Amarante registam uma média de dias utilizados superior aos portos anteriores. A sua localização em áreas mais afastadas da fronteira castelhana, mas mais próxima da fronteira da Galiza, determina a direcção e a duração das viagens. As viagens mais longas devem

ainda alcançar pontos mais afastados e levar os mercadores não apenas a uma feira e a um mercado, mas a vários.

A tradição mercantil destes portos e a presença nestas regiões de mercadores de prestígio que utilizam também as vias marítimas, está aqui presente. Estes mercadores não são simples comerciantes ou artesãos que têm apenas um destino; a aventura e o risco salientam os mercadores e conduzem-nos mais longe que o habitual.

Miranda do Douro surge apenas referida no livro de alealdamentos de 1517-1518. A grande variedade de número de dias detectados nas viagens torna este porto, situado em plena fronteira, um dos que maior alcance terá em termos de território visitado.

As zonas mais próximas, para onde se deslocam mercadores ou artesãos médios ou de menores possibilidades, permitem que estes se desloquem apenas dois ou três dias a uma distância de cerca de 40 km. O maior número de viagens dura entre oito e dez dias, permite detectar um grupo médio de mercadores que se aventuram em feiras e mercados mais afastados. Outro núcleo de viagens situa-se entre treze e vinte e três dias. Os mercadores estarão ocupados em áreas marcadas por feiras mais afastadas ou demoram mais tempo nas compras e vendas.

As viagens de maior duração que chegam a alcançar os cinquenta e seis dias permitem detectar a existência de um grupo de comerciantes de prestígio que transporta consigo elevado número de mercadorias destinadas a várias feiras e mercados.

O maior número de viagens efectuadas através do porto de Mogadouro pelos mercadores da região e pelos que utilizam este porto de passagem é de curta distância -de um a quatro dias- alcançando mercados próximos e de média distância. Uma ou outra viagem mais longa também se detecta, provavelmente de um ou outro mercador habituado a viagens de maior duração.

A região de Vila Real, Mesão Frio e Ermelo situa as suas viagens a uma distância que demora a percorrer entre onze e vinte e oito dias. Para quem se situa em áreas afastadas da fronteira, estes mercadores, por norma, não se afastam muito dos grandes mercados.

Freixo de Espada à Cinta apresenta entre os portos secos as viagens mais demoradas e o maior número de percursos efectuados. As viagens mais longas ocupam entre oitenta e oito e duzentos e noventa e sete dias. Outras, ainda, de longa duração, ocupam os mercadores entre vinte e um e sessenta e seis

dias, tempo que não deve ter sido todo utilizado na viagem que compreendeu. Um grande número de viagens efectuadas pelos frequentadores do porto é de curta duração e de média duração. Umam tardam entre três e dez dias e compreendem uma área não muito afastada de Freixo, outras de distância média demoram de onze a vinte dias.

A maior ou menor distância percorrida pelos mercadores depende do seu prestígio pessoal, da importância do porto, da preferência externa pela produção, da área de influência desse porto, das necessidades da importação, da quantidade e da variedade de mercadorias que transporta e da disponibilidade em percorrer um maior número de feiras e de mercados numa só viagem ou da importância da feira local.

As várias dificuldades com que o caminhante se cruza no seu caminho, associadas à velocidade média que alcança a pé, cerca de 4 km/h, qualificam estas jornadas de longas e penosas, mas, apesar de tudo, atraentes para os que optaram por ser almocreves, mercadores ou comerciantes de profissão. Poucos têm o privilégio de sair do local onde moram e conhecer novas terras, novas culturas; poucos têm a possibilidade de concretizar os desejos de conhecer mundos e gentes, e sempre existe a possibilidade de alcançar alguma fortuna e comprar um asno, mula ou cavalo para os trabalhos mais pesados.

O trânsito de homens e de mercadorias encontra-se bem ordenado e sujeito a um controlo detalhado de forma a evitar fugas ao pagamento de passagens e de portagens régias, concelhias ou senhoriais. Pelo menos assim o é teoricamente. Prova-o o detalhe com que D. Pedro I estipula por onde deve passar o caminho que vem da Galiza para Melgaço e a obrigatoriedade de entrar na cidade: «[...] o camjnho que uem da galiza pera o meu senhorio o qual uay pello monte de san tome o qual se toma no meu senhorio a par da ponte de moa e uay ferir ao porto dos asnos pollo dicto monte de san tome por o julgado do dito logo de melgaço e vaam daquj en diante pella dicta villa [...]» (*Chancelarias de D. Pedro I [1357-1367]...*, pp. 253-254). Prova-o o privilégio concedido por D. Afonso V a Rui Gonçalves Alcoforado, que obriga a todos os caminheiros que se deslocam de Mogadouro para Miranda a passarem pelo lugar de Brunhosinho, termo de Bemposta, onde pagam as suas portagens. Neste caso é importante determinar o traçado a seguir para diminuir os «mujtos maaos fectos» e perda dos direitos régios.

Os casos de fugas a estas normas e a sua penalização, conhecidos através da documentação, permitem verificar que as fugas ao sistema existem e que este

pode ser com facilidade quebrado pelos mais aventureiros, menos medrosos e menos cumpridores da lei. Só o temor à penalização, que existe apesar da fiscalização ser incipiente, obriga a seguirem as regras.

A obrigatoriedade de seguir um caminho que leva directamente à cobrança de direitos é uma das normas a reter apenas pelos cumpridores, pelos indivíduos mais honestos ou para os que se deslocam com grande número de cargas. A rede viária encontra-se assim pré-determinada para os mercadores mais cumpridores que se deslocam com as mercadorias, mas livre para os que não temem a legislação. É tentadora a ideia de utilizar caminhos para encurtar trajectos, mas mais tentadora é a ideia de encurtar ou prolongar os trajectos para fugir a pagamentos que diminuem os lucros.

As rotas comerciais estão bem estabelecidas e a rede de caminhos e estradas da Idade Média é bem conhecida. A saída destas rotas é considerada infracção e por isso penalizada por lei.

Perante a necessidade de seguir um caminho pré-demarcado pelas autoridades e, conseqüentemente, imposto aos caminheiros, os procuradores em cortes pedem informação sobre quais os lugares a seguir e sobre quem possui direitos de cobrança. Pedem uma identificação das pessoas a quem se devem dirigir para cumprir os pagamentos, os montantes a pagar e as penas em que incorrem se não o fizerem. Este pedido reflecte bem as preocupações dos que transitam pelas vias e deixam antever os abusos praticados sobre elas. Permite ainda verificar a atenção dos mercadores e os problemas em que constantemente se vêem envolvidos que os levam a solicitar um guia informativo dos caminhos em utilização.

Esta pré-determinação de rotas e a imposição da deslocação pelo local regulamentado tem como finalidades controlar a movimentação do comércio interno e externo, efectivar a cobrança de impostos e evitar fugas e fazer face ao índice de contrabando que se prevê ser elevado.

O mercador que vem de Castela, da Galiza ou de outros lugares obriga-se, pelas imposições colocadas para a actividade económica, a seguir estas rotas e a parar nos portos de recolha de direitos régios que recaem sobre o comércio exterior. Caso não o faça incorre na pena de descaminhado.

Por vezes a pena de descaminhado é tão pequena que preferem ser com ela penalizados a utilizar os caminhos desfechos.

As vias mantêm um trânsito contínuo, as rotas fixam-se, os mercados crescem em volta de núcleos comercialmente activos e cria-se assim uma rotina.

1.2. AS VIAS DE LIGAÇÃO ALÉM FRONTEIRAS: AS MAIS DOCUMENTADAS

As ligações mais intensas estabelecidas entre Portugal e a Galiza e entre Portugal e Castela situam-se sobre os portos secos de maior movimento, colocados em acessos fáceis, sobre as regiões mais produtivas de bens de troca e mais exigentes de produtos castelhanos.

Neste sentido, encontram-se portos secos localizados em áreas mais próximas da fronteira ou posicionados em regiões produtivas atravessadas por vias de comunicação privilegiadas que as colocam na confluência de rotas de relevo.

Salientam-se no Entre Douro e Minho os mercados do Porto, Guimarães, Ponte de Lima, e em Trás-os-Montes salientam-se Chaves, Vila Real, Mirandela, Bragança, Miranda do Douro, Vila Flor e Freixo de Espada à Cinta.

A passagem pelas rotas que incluem estes portos mantém-se durante toda a Idade Média e prolonga-se nos séculos seguintes. A prová-lo encontramos a localização das alfândegas galegas e castelhanas criadas em 30 de Janeiro de 1559 - Tui, Salvaterra de Minho, Puebla de Sanabria, Alcañices e Vilvestre - e a situação dos locais de controlo fronteiriço, criados na mesma data, identificados por «recaudadores» e «tablas» - Lóvios, Verim, Cadavós, Figueruela de Arriba, Fonfría, Torregamones, Fermoselle, Masueco e Saucelle.

Tui e Salvaterra encontram-se nas rotas da confluência de portos e mercados importantes como Ponte de Lima, Barcelos, Braga, Guimarães e Porto que ligam estas cidades a Redondela e a Santiago de Compostela. Sanabria encontra-se nas rotas que ligam Bragança para norte em direcção a Leão e a Villalón. Por Alcañices estabelecem-se as grandes ligações à Meseta Castelhana, a Zamora, Valhadolid, Medina del Campo, Ledesma, Salamanca entre outras. Provavelmente é esta última a ligação mais rentável em termos económicos, da qual beneficiam as vilas de Bragança, de Vinhais e todas as cidades, vilas e aldeias que com ela comunicam. Através de Vilvestre passaria o comércio orientado por Freixo de Espada à Cinta que se dirigia para Salamanca, Medina del Campo, Valhadolid, Ledesma e para outros mercados mais a sul.

Os restantes locais de controlo fronteiriço encontram-se de igual forma em rotas de ligação à Galiza ou a Castela. Lóvios situa-se na confluência da estrada que liga Braga a Ourense; é o posto fronteiriço mais próximo da fronteira. Verim localiza-se na estrada que cruza a fronteira a partir de Chaves e, além de um local fronteiriço de importância no seguimento para norte, é um mercado im-

portante de apoio a Chaves. Cadavós encontra-se na saída de Vinhais por Moimenta, um caminho importante que cruza a fronteira para norte. Figueruela de Arriba segue o caminho que se dirige de Bragança para Benavente, lugares que conhecem bem o contrabando praticado no Rio das Maças, e posiciona-se onde o controlo se entende necessário. Fonfría e Torregamones encontram-se no âmbito das rotas que passam por Miranda do Douro. Fermoselle em frente a Bemposta indica a contínua utilização desta rota pelos mercadores que desde Mogadouro, Chacim, Vila Flor e Freixo cruzam a fronteira e rumam em direcção a Zamora, Valhadolid, Medina del Campo, Ledesma, Salamanca, entre outros lugares. Também Masueco e Saucelle registam o movimento destes portos, a utilização destas rotas e a utilização destas vias pelas regiões a sul do Douro.

Por estes caminhos proporcionam-se ligações estreitas entre povoados e homens que ainda hoje se mantêm activas, movidas pelos mesmos desejos, pelos mesmos objectivos e pela mesma familiaridade.

Estas vias são as grandes responsáveis pela distribuição dos povoadores e pela localização dos mercados. Seguem as melhores possibilidades que a geografia oferece e ao longo do trajecto os mercados vão-se estabelecendo. As necessidades da defesa militar, as estratégias políticas e as do crescimento económico local e regional, orientadas pelo poder central, vão criando novos mercados e orientando as rotas onde elas não nasceram nem cresceram espontaneamente.

Perante a rede viária conhecida é possível verificar que estavam cobertas as relações terrestres entre Portugal e Castela e entre Portugal e a Galiza e que os contactos terrestres são permanentes entre os dois reinos. Viajar para as cidades mais do interior da península Ibérica e para os centros abastecedores de produtos e de matérias-primas do interior castelhano só é possível através destas vias.

Existe, sem dúvida, uma boa cobertura viária do terreno: a rede de estradas e caminhos liga os pontos fundamentais do comércio e a fronteira transpõe-se sem dificuldades onde é necessário; uma rede de pontes, de barcas, de vaus e de locais de descanso proporcionam um apoio indiscutível e manifestam-se como complemento indispensável nas comunicações.

Vai-se a qualquer lado sob qualquer pretexto.

1.2.1. Caminha-Galiza

Liga-se Caminha à Galiza por duas barcas que cruzam o Minho. Um acordo estabelecido entre as duas margens regula a passagem do rio. A barca de Portugal passa gente de cavalos, bestas e cargas e a da Galiza passa gente de pé.

O foral de Caminha regista a existência de mais de uma barca de passagem, como o permite verificar a utilização do termo sempre no plural. As barcas, que aqui não se identificam claramente, pertencem ao concelho, que as deve ter sempre aparelhadas e deve manter sempre constante o preço da passagem. Assim, a insistência da manutenção do preço das passagens vem no sentido de evitar as oscilações constantes nas quais barqueiros e outros oficiais são os responsáveis.

Caminha contacta, através desta barca, à Guarda e aos designados caminhos portugueses de Taborde e de Malvas, este último unia Tui a Baiona. De Caminha parte uma estrada que se dirige a Viseu, Lamego, Poiães, Vila Real, Vila Pouca de Aguiar e Chaves.

1.2.2. Vila Nova de Cerveira-Galiza

Liga-se Vila Nova de Cerveira por barca à Galiza. A barca que cruza o Minho pertence ao concelho e é arrendada para garantir o seu rendimento. A Galiza possui uma outra barca que pela sua parte promove o encontro a Vila Nova de Cerveira. As barcas têm o seu porto bem delimitado para evitar contendas que, apesar de todas as reservas e determinações, sempre existem.

Assim, as ligações de Cerveira com a Galiza estão bem documentadas, o que revela uma constante presença de trocas de mercadorias e de cruzamento de homens por estas terras. A principal direcção de moradores, de viajantes e de peregrinos será a via que segue em direcção a Tominho.

Contactos tão frequentes por mar como por terra favorecem as feiras e os mercados nortenhos mais interiores.

1.2.3. São Pedro da Torre-Galiza

Uma das passagens para a Galiza pelo rio Minho faz-se através de barca que une São Pedro da Torre a Goião. A documentação não anuncia mais dados relativos a este contacto.

1.2.4. Valença-Galiza

As relações de Valença com a Galiza estendem-se por uma vasta área. Tui, Redondela, Pontevedra, Santiago, Terra de Límia, estão entre os principais contactos. Aqui a relação entre habitantes de um e outro lado do Minho encontra-se com uma familiaridade e amizade difíceis de encontrar na fronteira medieval. Fala-se das relações entre Tui e Portugal como se não existisse entre eles uma fronteira.

A Tui chega um dos três eixos comerciais que partem de Santiago de Compostela. Um destes eixos prolonga-se para terras portuguesas e detém já grande importância desde o século XII. Por aqui, vindos da Galiza, chegam a Valença o peixe, o pão e a madeira e sai, em troca, o vinho que abastece as terras galegas.

A Valença chegavam ainda galegos vindos por Melgaço e Leboreiro que aqui vêm buscar o sal. Proporciona-se, assim, nesta vila, o encontro das rotas terrestres e marítimas.

A passagem para a Galiza faz-se pela margem portuguesa através de uma barca do concelho de Valença e pela margem galega por uma barca pertença de Tui.

Elisa Ferreira Priegue dá-nos a conhecer um documento datado de 1485 do Arquivo da Catedral de Tui que revela importantes dados sobre a regulamentação da utilização das duas barcas, a de Tui e a de Valença, que fazem a travessia do rio Minho. No século XV, Tui e Valença reconheceram a necessidade de regulamentar a utilização e o cruzamento do Minho de forma a evitar contendas e um mau estar entre os vizinhos utilizadores desta passagem.

Localiza o documento os pontos de embarque e desembarque, de carga e descarga, localizados nos dois lados da fronteira. Obriga à abertura dos desembarcadouros nas duas margens para facilitar a chegada das barcas ao porto, e à manutenção do espaço envolvente. Assim, os campos que circundam os cais não se podem lavar para evitar a criação de obstáculos à entrada e saída

de pessoas e de mercadorias. Os concelhos obrigam-se a ter duas vias sempre abertas e em boas condições de passagem, de forma a facilitar o trânsito. Do lado da Galiza os dois caminhos dirigem-se para Tui e do lado português um dos caminhos vai para Monção outro para Valença.

A utilização das barcas é também demarcada para evitar discórdias. Estabelece este acordo um horário de funcionamento para as duas barcas que cruzam o rio, que impõe a abertura do porto ao sol nascente e o fecho ao sol poente. A travessia durante a noite está prevista sempre que existe algum atraso de algum viajante ou mercador que não deseja passar a noite na outra margem. O passageiro poderá utilizar a barca, mas se for vizinho de Tui passará na barca de Valença e se for vizinho de Valença passará na de Tui. Esta medida pretende evitar a passagem de desordeiros com a cumplicidade do barqueiro; desta forma, o barqueiro com maiores reservas controla quem passa e a que horas passa.

Para evitar a discrepância e a inflação nos preços das passagens, os barqueiros obrigam-se a disponibilizar uma tabela de preços idêntica para ambos os lados.

Estas determinações são obrigatórias sob pena de quem não as cumprir incorrer na pena de descaminhado.

O foral de Valença refere ainda a utilização desta barca. A informação contida no foral remete para o pagamento de dois alqueires de milho anuais pelos lavradores do termo para a manutenção da barca e do barqueiro. Em troca destas quantidades de milho, a barca efectua as passagens sem cobrar.

Em 1533 uma sentença de D. João III revela este cruzamento de barcas em Valença do Minho. A barca de Valença aportava num porto «reall e gerall» situado perto da vila, e transportava da Galiza mercadorias que pagavam portagem e barcagem, direitos que revertiam a favor do concelho como estava estabelecido no foral.

Nesta carta de 1533 vive-se um outro problema que demarca a concorrência entre mercados portugueses que disputam o comércio e a passagem pelas vias que cruzam a fronteira. Os bezerros, mulas, peixe e outras mercadorias que passavam na barca para o porto de Valença, por ordem do contador, passam a usar a barca de Monção. A deslocação de rotas é sempre mal entendida por profissionais e pela população. Desviar um comércio com tradição, para a população local que dele vive, significa condenar a terra ao abandono. A mudança de rotas obriga à desistência de muitos que não suportam os gastos de novas deslocações. Valença fica legalmente privada desta relação de vizinhança com a Galiza.

1.2.5. Monção-Galiza

Monção está ligada por vias de relevo económico e social que conduzem a Melgaço, Valença, Ponte de Lima, Ponte da Barca, Arcos de Valdevez, Braga, Guimarães e Marco de Canavezes. No trajecto de Monção a Melgaço estão Caldas, Troviscoso, Valadares. No percurso de Monção a Valença encontram-se Troporiz, Pinheiros, Friestas.

A ligação à Galiza é feita por três vaus no Minho que se passam sem qualquer dificuldade no Verão, quer a pé quer com carros e animais.

O cruzamento do rio Minho é ainda concretizado por uma barca do concelho que faz a ligação de Monção com a Galiza e outra da Galiza que cruza para Monção. Trânsito igualmente estipulado por ambas as margens para evitar contendas nos serviços. A utilização de uma barca e de outra intercalam-se semanalmente: numa semana funciona a barca da Galiza, na outra semana a de Portugal. As barcas utilizam o porto de Salvaterra que é, segundo a opinião dos mais entendidos, o melhor porto do lugar.

Há uma outra barca no termo de Monção que faz a ligação à Galiza. O local do porto não é identificado. Provavelmente a ligação é feita com Troporiz, povoação mais próxima por onde passa a estrada que une Monção a Valença.

1.2.6. Terra de Valadares-Galiza

Valadares liga-se à Galiza pela barca que cruza o rio e aporta em Selha na Galiza, e no porto de São Martinho em Portugal. O acordo de utilização da passagem entre as duas margens estipula que o rendimento da barca se divide semanalmente entre a Galiza e Portugal. Uma semana a renda é cobrada pela aldeia de Selha e na outra por Valadares.

1.2.7. Melgaço-Galiza

Entra-se em Melgaço, vindo da Galiza, pelo caminho que vai pelo monte de São Tomé. A entrada em Portugal faz-se pela Ponte da Moa, direcciona-se até ao Porto dos Asnos e daqui parte para Melgaço. Em Melgaço entra-se por

Orada e São Gregório. Provavelmente utiliza-se o rio Trancoso e o rio Minho como passagem para Castela.

Liga-se à Galiza por barca que aporta no Porto da Frieira, no lugar de Rigeiro da Barca, porto localizado num regato que dá acesso ao Minho. Para a utilizar como barca de passagem o concelho paga 600 reais pelo arrendamento ao Senhor de Fornelos, proprietário da barca. O concelho, utilizador da barca, subarrendava anualmente e reverte a seu favor todo o montante que passar os 600 reais.

D. Pedro I em 1361 torna obrigatória a utilização da via que segue pela Ponte da Moa até Melgaço por todos os que se encaminham da Galiza para o Norte de Portugal com mercadorias. A passagem declarada em Melgaço pretendia que a cobrança de direitos que recaiam sobre as mercadorias e caminhantes fosse efectuada sem desvios. A utilização de um outro percurso que evitasse a passagem em Melgaço era frequente, e, assim, a fiscalização e a cobrança dos respectivos direitos não se efectuava como convinha ao concelho. O monarca confere a atenção sobre o uso desta via na ida para a Galiza e no regresso a Portugal à supervisão dos oficiais concelhios. Esta medida que beneficia o concelho, o alcaide do castelo e toda a região envolvente confere a Melgaço um domínio de toda a área desde Monção até ao Barroso. Ao trespassar os poderes para o domínio das autoridades locais, o monarca confiava na inviolabilidade dos seus direitos. Por outro lado, esta medida resultava de uma tentativa de criar mercados de relevo na fronteira que mantivessem as actividades produtivas e comerciais e o povoamento de uma região acastelada.

É com base nesta carta de D. Pedro que os alcaides de Melgaço Martim de Castro e Fernão de Castro, em meados do século xv, obrigam os galegos vindos da Terra de Límia a passar pelo concelho e a pagarem portagem.

De Melgaço, a estrada seguia para Monção e Valença, ligando os povoados de relevo que se encontram ao longo do rio Minho. As pontes de Friestas, a do rio Gadanha, Ponte do Mouro e ainda a de Pinheiros fazem a ligação destes trajectos.

1.2.8. Castro Laboreiro-Galiza

Castro Laboreiro liga-se a Milmanda, Araújo, Celanova, Ourense e Leboeira na Galiza. O caminho de Castro Laboreiro até Celanova é utilizado desde datas anteriores ao século xiii por mercadores portugueses que por aqui se deslocavam com os seus produtos. Caminho utilizado apenas pelo trânsito que

envolvia o consumo local ou pela passagem de caminheiros que se deslocavam a zonas mais afastadas, por aqui o andamento estava vedado ao trânsito dos produtos de mais evidência no comércio com a Galiza –os panos e o sal–. A via designada na Galiza por «caminho de Leboeiro» é utilizada sobretudo por mercadores portugueses que se dirigem às feiras de Lobeira e de Milmanda.

De Castro Laboreiro seguia um itinerário até Monção por Lamas de Mouro, Cubalhão e Ponte do Mouro. Esta via era utilizada pelos galegos vindos das Terras de Límia que chegavam a Castro Laboreiro cruzando a ponte sobre o rio. Este percurso causou grande polémica em cortes. Os alcaides de Melgaço contratavam salteadores que apreendiam as mercadorias aos que utilizavam este trajecto até Monção e Valença, com a intenção de os obrigar a seguir o «caminho de Melgaço». Prejudicada ficou Valença que viu desviar a rota de vendedores que aí traziam cera, manteiga e outros mantimentos de primeira necessidade para a vila. Pedia o concelho, para evitar o desvio que lhes era prejudicial, que a portagem fosse também cobrada em Cubalhão ou na Ponte do Mouro e assim evitar a passagem por Melgaço.

Castro Laboreiro, pouco povoado, conta apenas com os seus habitantes durante o período de Verão. No Inverno a população migra para evitar o frio intenso que por aí se faz sentir. Pelo despovoamento a que se encontra sujeito parte do ano, Castro Laboreiro constitui sobretudo um ponto de passagem para os que se deslocam em direcção aos grandes mercados e feiras portuguesas do Entre Douro e Minho desde a Galiza.

É provavelmente por esta entrada que os mercadores de Monterrei, Milmanda e Araújo chegam à feira de Ponte de Lima, passando por Ponte da Barca, com as suas bestas carregadas de mercadorias e em troca levam, entre outros produtos, sal.

Como mercado, a sua importância é extremamente reduzida e mesmo nula, no entanto, para a região, as relações que mantém com a Galiza, nomeadamente com Milmanda e Araújo, por ser «lugar de extremo», fazem deste povoado um lugar de passagem de rotas concorrentes de Melgaço.

1.2.9. Portela do Homem-Galiza

A estrada romana que entra na portela e faz a ligação entre a Galiza e Braga não é muito utilizada. Esta via chegava até ao Castelo de Sandiás na Galiza.

Liga os mercadores e caminheiros portugueses a Milmanda e Lobeira, duas feiras galegas de relevo, e mercadores e caminheiros galegos às feiras de Ponte de Lima, Braga, Guimarães, Barcelos, Porto, entre outros.

Chega também à Portela do Homem outro caminho que vem de Celanova. Este é designado na parte da Galiza de «caminho português de Celanova». Conta a história da Galiza que por este caminho fugiram alguns portugueses com umas relíquias roubadas de Celanova. Deteve-os um milagre de São Roçendo que os paralisou no local onde se ergueu a ermida de San Trocado.

1.2.10. Montalegre/Barroso-Galiza

Montalegre contacta de perto com a Galiza. Deve utilizar sobretudo a via referida por Elisa Priegue que vem de Ginzo de Límia e se desloca para Gralhas e Boticas.

Refere a documentação da época que o caminho de carro que vai para a Pedra de Boi pertence a Portugal e outro que cruza em sentido contrário pertence à Galiza. No Barroso destacam-se as portelas da Teixeira, da Amoreira, do Homem, de Vilarinho, do Sapateiro e os portos de Açoreira e de Ninho de Açores. No local, o caminho do Lumiar da Pedra Talhada segue o seu curso.

Distinguem-se ainda as localidades de Vilar de Perdizes com boa ligação a Monterrei e a Gralhas e uma ligação a Tourém na Galiza que passa por local incerto. Pitões das Júnias contacta de perto com Tourém, Requiás e a Maus de Salas.

1.2.11. Chaves-Galiza

Chaves é uma das vilas mais importantes a norte do Douro e que de perto contacta com a Galiza.

Encontra-se situada na direcção das grandes vias que percorrem a Galiza e nas vias portuguesas de ligação do interior para o litoral. Como tal tem meios de expandir um mercado local de importância regional e peninsular. A sua situação de vila do interior e de vila fronteiriça bem posicionada permitiu-lhe o desenvolvimento de relações, nomeadamente com o litoral de onde provêm produtos como o peixe e o sal, tão necessários nos mercados internos

e externos próximos, e com terras de além fronteiras numa troca de produtos necessários, complementares e apreciados. Para tal conta com abastecimento de carroto de bestas que lhe garante essas ligações.

De Chaves segue uma via para norte que se dirige para Ourense, passando por Verim, cruza o Tâmega e segue para Alhariz. Chaves contacta ainda com Oimbra localizada nas suas proximidades e como tal deve manter estreitas ligações, com a vila de Monterrei. O caminho designado de «caminho de São Cibrão» une-a ainda a terras galegas. Contacta também de perto com Bragança, que utiliza esta saída para entrar em contacto com Ourense, Celanova, Alhariz, entre outras.

Embora a Galiza se encontre nas suas principais ligações, o cruzamento de vias que por aqui passam permite o trânsito em direcção a terras castelhanas mais longínquas.

1.2.12. Monforte de Rio Livre-Galiza/Castela

Desde o século XIII que Monforte de Rio Livre é um importante ponto de ligação a Castela. Local de passagem e de paragem de mercadores que com os seus animais transportam os mais diversos produtos para os mercados da região e que, por sua vez, daqui partem carregados de mercadorias que recolheram entre os produtores das áreas envolventes em direcção aos mercados externos, Monforte constitui só por si um mercado importante nas ligações com o outro lado da fronteira. Enfrenta a concorrência de Chaves, mas sobretudo de Vinhais e de Bragança; contacta com Monterrei e com Soutochão, vilas situadas na Galiza e que confinam com os seus termos. Entre Mairós e Vilarinho de Cota, na Galiza, encontra-se uma portela, ponto de passagem. A completar a rede viária da região, um caminho une Sigeira, termo de Lomba, à Galiza.

Monforte de Rio Livre situa-se em encruzilhada de vias que permitem as viagens em direcção ao sul, ao litoral e também a outros mercados do interior, onde a compra e a venda de produtos é importante. Apesar de se assentar em local interior, os contactos por mar estão também garantidos para os que pretendem usar esta via de comunicação e utilizar os recursos que as rotas marítimas permitem e os produtos que o mar oferece. Estas ligações são incrementadas pelas isenções de portagem contidas no foral: segundo a carta de foral, não pagam portagem os lugares de Monsaraz, Covilhã, Pinhel, Castelo

Mendo, Sortelha, Guarda, Évora, Valença, Monção, Prado, Odemira, Viana, Castro Laboreiro, Mogadouro e Bragança.

Apesar do seu relevo como área económica, o século XVI assistiu à sua decadência.

1.2.13. Vinhais-Castela

Local de passagem e de paragem para o comércio interno e para o externo vindo de Castela, o seu mercado conta com oficiais que vigiam as entradas e saídas de mercadorias. A sua presença anuncia um trânsito intenso de mercadores e de produtos diversificados, vindos do outro lado da fronteira mas também do litoral português. A sua situação privilegiada relativamente às vias de comunicação permite-lhe ter acesso ao mar aos grandes mercados castelhanos e utilizá-los de acordo com as suas necessidades.

Comunica de perto com Ourense através do caminho que passa por Ponte de Ambia e certamente por Rios. Em 1432 alguns moradores de Vinhais que transportavam trigo depararam-se com algumas dificuldades nesta ponte onde lhes foi tomada a mercadoria. Para norte, as comunicações com A Mesquita e Frietas parecem frequentes pela existência de um caminho que promove a proximidade da Galiza Norte desde Maçada até Vinhais. Por Moimenta e por Soeira passam os caminhos que se dirigem a Castela pelo porto da Cancelada. Outra via que ligava Castromil a Vinhais caiu em desuso no início do século XVI.

1.2.14. Bragança-Castela

Bragança liga-se a Freixo de Espada à Cinta por uma via que atravessa o Douro em Santa Maria e daí dirige-se na direcção de Almeida. Esta via permite-lhe ter acesso às vias do Sul da península Ibérica. Outra via seguia por Guimarães, Carrzedo de Montenegro, Valpaços e chegava a Bragança. Através desta ligação, a cidade alcança sem dificuldade as terras do litoral. Para norte segue uma via de Bragança a Ourense, que passa por Ponte Ambia e Celanova, e outro caminho liga Bragança a Benavente. A proximidade de Zamora permite-lhe deter entre os povoados uma grande intimidade nos contactos. Bragança

estava facilmente acessível ao interior castelhano, como se verifica pela posse de uma oficina de seda em Bragança por parte de um morador em Valhadolid. O caminho seguido para Valhadolid e para as feiras de Medina del Campo deviam passar por Zamora.

Servida tanto por rio como por terra, manifesta uma importância nos contactos com o reino vizinho, contactos por vezes pouco lícitos. O Rio das Maças, rio que demarca a fronteira, torna-se um local privilegiado no convívio com Castela e no despacho de contrabando. Cruzando o rio das Maças a ligação segue para Noz, pertença do Conde de Benavente, e daí para Alcañices.

Estas terras são ainda cruzadas por castelhanos que se dirigem para a Galiza e por galegos que se dirigem para Castela, mercadores que seguindo as vias portuguesas pretendem encurtar o caminho. Atravessam a portela de Garvançal, onde se cobrava portagem a quem cruzava estas terras. Muitos peregrinos leoneses utilizavam a entrada de Bragança e percorriam a via que ligava Astorga a Braga, uma vez que o acesso a Santiago se tornava por aqui mais acessível.

1.2.15. Outeiro de Miranda-Castela

Outeiro de Miranda, localizado em plena fronteira, localiza-se na confluência de rotas e de vias que unem os dois reinos. Daqui saem barcas para Alcañices que cruzam o rio das Maças e ligam a terras castelhanas, entre as quais se salientam as terras de Benavente. Os mercadores que passam por estas encruzilhadas têm certamente como destino as grandes feiras castelhanas como Medina de Rio Seco, Valhadolid, Villalón e Medina del Campo.

1.2.16. Miranda do Douro-Castela

Miranda do Douro, localizada em plena fronteira com Castela, é não só um ponto de passagem e de repouso para os que de mais longe vêm rumo a Castela, como também constitui um porto importante de comércio com o reino vizinho, e um interposto comercial de relevo nas rotas terrestres a norte do Douro.

Este seu papel de mercado, de local de passagem e de paragem, está bem documentado. As referências aos caminhantes que por aqui se deslocam; pou-

sam, se abastecem de mantimentos para continuar a viagem e alimentam as montadas são constantes na documentação medieval.

Miranda liga-se por estradas a Vimioso, seguindo depois para Bragança, Vinhais, Chaves. Contacta com Mogadouro e, seguindo a estrada, os caminheiros chegam a Freixo de Espada à Cinta, a Vimioso e a Vilarinho. Por Vilarinho parte um caminho para Vale de Frades e daqui um outro em direcção a Alcañices.

O acesso de Miranda ao litoral pode ser feito continuando o rio Douro, sempre que possível, até à sua foz ou por rumos terrestres seguindo as vias que a ligam aos centros comerciais de relevo do Entre Douro e Minho -Porto, Braga, Ponte de Lima, Caminha, Viana de Lima, Vila Nova de Cerveira, Monção. Através do Douro contacta ainda com Torre de Moncorvo e, para terras castelhanas, alcança Zamora.

Como o local é muito fragoso e o vale do Douro profundo, os contactos por barca estão limitados a zonas próximas mais acessíveis. Em Algosó, no rio Douro, a ligação das duas margens é feita por *barquetes* que são lançadas de um lado ao outro e assim permitem a passagem de trigo e outros produtos mais necessários.

Miranda do Douro e Torre de Moncorvo contactam de perto com o Sul e com a raia castelhana através de uma estrada de passagem obrigatória que tem como ponto de relevo o lugar de Fornos, local obrigatório de percurso e de pernoita para quem se desloca de e para Freixo de Espada à Cinta.

1.2.17. Mogadouro-Castela

Mogadouro parte com Castela por lugares de difícil comunicação dada a configuração do vale do Douro em toda esta região. As ligações com Castela fazem-se por locais mais acessíveis que confluem em rotas obrigatórias que dirigem mercadores e caminheiros aos portos e aos locais de pagamento de portagem. Aqui os rendimentos são elevados devido à intensidade de contactos com Castela e ao movimento do porto de Mogadouro. Anuncia o interesse destes caminhos a doação efectuada por D. Afonso V a Rui Gonçalves Alcoforado, na qual obriga a que os caminheiros que se deslocam de Mogadouro para Miranda passem pelo lugar de Brunhosinho de forma a que o local possa receber as portagens dessa passagem.

1.2.18. Bemposta-Castela

Localizado entre Miranda e Freixo de Espada à Cinta, a abertura deste porto trouxe grandes contratempos a estas duas vilas. O trânsito de mercadorias entre Portugal e Castela dispensava a presença deste porto particular que, colocado em vias de maior acessibilidade, em plena fronteira, diminuía os rendimentos régios cobrados em Miranda e no Mogadouro. A opção de mercadores e de caminheiros pelo percurso que passava por Bemposta traria prejuízos aos erários régios e ao funcionamento dos mercados servidos pelos portos secos de Miranda e de Freixo, que se viam sem passagem directa de mercadores. É por estes motivos que D. João II, perante os pedidos efectuados pelas vilas de Miranda e de Freixo, fecha o porto seco a 24 de Abril de 1481, carta confirmada em 1486.

Por aqui passam algumas vias de ligação a Castela, nomeadamente com Fermoselle e Ledesma, e outras que se deslocam entre Freixo e Miranda e entre Mogadouro e Miranda. Os caminheiros que se deslocam de Mogadouro para Miranda devem passar em Brunhosinho, lugar do termo de Bemposta.

Bemposta é servida por barco pertencente a Castela que faz a ligação desta vila com Perenha, aldeia pertencente a Ledesma. Em Vilarinho de Aires detecta-se a presença de três barcas de Castela: a de Pereña, a de Vilarinho e a de Fermoselle.

1.2.19. Freixo de Espada à Cinta-Castela

É um dos portos com trânsito mais intenso. A sua localização em vias prioritárias permite-lhe estabelecer boas relações com o Norte e com o Sul e percorrer a fronteira.

Duas vias importantes ligavam o centro português a Castela. Uma dessas vias dirigia-se por Amarante, Campeã, Lamas de Orelhão, Torre de Moncorvo e Freixo. De Freixo de Espada à Cinta atingia-se também, de forma fácil, o litoral, sendo muitas vezes requeridos os animais de carga dos moradores para levar panos ao Porto, a Coimbra e a outros lugares contra a vontade dos moradores que viam os seus negócios prejudicados com tal atitude. Estes moradores apelam, em vão, ao facto de se encontrarem na fronteira para não serem incomodados com a requisição-dos seus animais.

De Freixo partia uma estrada que percorria o vale do Douro em toda a sua extensão até à foz. Era, desta forma, o caminho mais fácil e mais central para os mercadores vindos da Castela e que se dirigiam às principais vilas e povoados das margens Norte e Sul do Douro.

À semelhança de Torre de Moncorvo este porto utiliza o rio Douro e através dele alcança Miranda e Zamora. Na zona de Freixo de Espada à Cinta, o Douro cria vaus no Verão, o que permite uma travessia mais fácil de mercadores, de mercadorias, de contrabando ou apenas de viajantes que cruzam estas vias.

No século XVI o Douro é navegável desde a foz a São João da Pesqueira. Segundo a descrição de Rui Fernandes, de 1531-1532, por volta destes anos quebrava-se uma fraga em São João da Pesqueira que impedia o tráfego pelo rio. Sem esta fraga o rio seria navegável até Vilvestre. Com a quebra das fragas muitos produtos provenientes do litoral e das rotas marítimas viam facilitada a sua deslocação.

Freixo possui uma barca de passagem que cruza o rio Douro para Castela e segue o caminho para Fregeneda. No termo de Freixo detectam-se ainda três outras barcas que permitem a ligação a Fiolhosa, a Sezelha e a Vilvestre. Estas duas últimas barcas são de Castela, as outras dividem-se entre Freixo e as vilas castelhanas. Em local do termo mais afastado, próximo de Mogadouro, encontra-se ainda uma barca que faz ligação a Ledesma. São, de facto, muitas as ligações que atravessam Freixo a Castela através do rio Douro, facto que testemunha a existência de contactos intensos conseguidos por estas terras.

Como não poderia faltar a um local de grande passagem e de cruzamento de rotas, no termo de Freixo encontra-se a estalagem de Fornos, que acolhe os que procuram uma noite de descanso mais confortável.

Por estas vias passam mercadorias, animais e homens com destinos marcados, com rotas fixas, com produtos de retorno, com os mesmos desejos, cansaços ou alegrias. Por aqui seguem e deixam trilhados por toda a fronteira espaços que ligam dois reinos. A presença destes homens permite o movimento e o rejuvenescimento de terras que se criam mais isoladas, mais perdidas no tempo e no espaço. Estas ganharam uma vitalidade que as coloca em grande plano na produção e no comércio externo.

A presença de feiras, de portos secos e de inúmeras ligações viárias por terras de Trás-os-Montes, transformam estas terras em terras intermédias e retiraram-lhes todo o peso de terras periféricas.

1.3. FEIRAS E MERCADOS: UM DESTINO A ALCANÇAR

Mercadores, comerciantes, artesãos, romeiros, peregrinos ou simples curiosos seguem um caminho que os dirige ao lugar de destino. Mas nem todos são livres de escolher o seu percurso. Os que transportam mercadorias devem seguir trilhos e etapas que os colocam no encaixe de lugares de portagem e de passagem e perante oficiais examinadores de mercadorias. Estes pontos de paragem, localizados ao longo do caminho, são lugares penosos onde a vigilância apertada, para alguns é acompanhada dos assustadores pagamentos que acordam com as mercadorias que transportam.

Após o cumprimento de mais uma etapa, os mercadores seguem o seu destino. Um destino regulado pela fiscalidade que lhes permite apenas passar pelas localidades ou parar e vender os produtos que transportam. Tudo depende dos direitos pagos e da passagem pelo alealdamento ou desalealdamento do porto seco.

Consigo transportam produtos que abastecem as tendas e os mercados, novidades de gentes e de terras, histórias mais ou menos fantasiosas que espantam a quem os ouve. Para a população a presença destes homens é motivo de festa e de alegria, para os postos de controlo de comércio, fonte de rendimento.

Entre os destinos destes homens descobrem-se as feiras e os mercados castelhanos e, na viagem de regresso, as feiras e os mercados ou as tendas da região de onde provêm. As mercadorias que compraram ao agricultor, ao artesão, ou que resgatam da sua produção, levam-nas para mercados onde a compra e a venda se fazem em simultâneo.

Esta deslocação conhece sempre os mesmos caminhos, conferindo um carácter de rota comercial à via utilizada. Torna-se uma rotina para os mercadores que utilizam sempre o porto que lhe está mais próximo de casa, que seguem o trilho até ao seu destino e regressam a casa com as mercadorias que compraram. Alguns, mais profissionais e mais aventureiros, variam no destino que alcançam. Usam outro porto de entrada, seguem outro caminho e regressam com retornos diferentes.

Sempre existe o desejo de encontrar algo diferente nos mercados, mas o que procuram estes homens são os produtos que faltam na sua região, produtos sem os quais dificilmente satisfazem as suas necessidades mais primárias. O comércio terrestre transforma-se numa satisfação de necessidades locais ou regionais e os circuitos comerciais tornam-se, por este motivo, constantes.

A rota das feiras é a rota mais importante seguida pelos mercadores de ambos os lados da fronteira. A visita das feiras portuguesas, galegas e castelhanas encontra-se entre o comércio mais lucrativo e, por isso, o primeiro nos objetivos dos mercadores.

O litoral português e o interior transmontano localizam-se numa rede de caminhos e estradas medievais que ligam os principais portos, feiras e cidades produtoras e abastecedoras. Com destaque para a Corunha, Betanços, Santiago de Compostela, Lugo, Ourense, Astorga, Leão, Benavente, Zamora, Salamanca, Medina del Campo, Medina de Rio Seco, Benavente, Valladolid, Burgos, Sória e outras do Sul castelhano como Cáceres, Baeza e Cuenca. Entre as muitas cidades e vilas castelhanas possíveis de enunciar, estas encontram-se incluídas nos trajectos de mercadores nortenhos. Em Portugal salientam-se o Porto, Viana, Ponte de Lima, Braga, Barcelos, Guimarães, Bragança, Miranda, Freixo, Mirandela e Chaves e as vilas fornecedoras de mercadores que efectuam o trânsito destes produtos desde os locais de venda até aos de compra, ou seja, desde os lugares de produção até aos de consumo.

A partir dos mapas das linhas de trânsito detectadas na documentação, é notória a rede de estradas que partem dos portos secos e os transformam em locais privilegiados de encontro, não apenas de rotas internas que unem feiras e mercados portugueses, mas de rotas externas que unem feiras e mercados peninsulares.

A rede peninsular de comunicações está estabelecida e pode inclusive ser seguida para além da fronteira castelhana. Através destes nós de ligação os produtos peninsulares e de além Pirenéus encontram-se ao dispor de mercadores portugueses. Estes não necessitam de ir ao local de origem buscar os produtos: a visita de feiras castelhanas é suficiente para o encontro de mercados e de bens. De facto, nas feiras de Medina del Campo encontram-se muitos artigos da produção de além Pirenéus. Também em Bejar se encontram os panos de Ypres, de Bruges, de Londres, de Florença, de Rouen, de Flandres, entre outros.

Estas feiras passam a desempenhar para os mercadores portugueses o papel de intermediários garantidos e que trazem grandes vantagens, sobretudo para os mercados fronteiriços, afastados das rotas do litoral, para os quais compensa a deslocação às feiras castelhanas, e sem as quais já não podem subsistir. Assim, não é preciso ir à Flandres para comprar panos de Flandres ou a Londres para comprar panos de Londres e o mesmo relativamente a muitos produtos estrangeiros que se encontram à disposição nas feiras castelhanas.

Os portos secos adquirem assim uma posição de relevo que pode prejudicar o movimento dos portos do litoral. A facilidade de acesso a produtos castelhanos, aragoneses, franceses, flamengos, ingleses, entre outros, presentes nestas feiras, diminuía o trânsito marítimo de panos. A legislação torna-se aqui essencial como controladora dos movimentos portuários ao obrigar a que pelos portos secos só entrassem «panos castelhanos e branquetas e não outros».

Os mercadores que frequentam estas rotas poderiam ter mudado o panorama comercial e artesanal português, mas não lhes foi permitido nem foram incentivados a continuar mais além e aumentar os valores de troca. Os portos secos estavam relegados para um segundo plano perante a política atlântica. As cidades perderam a sua capacidade de produção de artigos artesanais de importação. A produção e a transformação mantiveram-se nas zonas rurais, nos locais de origem da grande parte dos mercadores e comerciantes frequentadores dos portos secos. A cidade assumiu a sua função de intermediária, de local de reunião de mercado e de posto controlador. Aqui se desenvolvem os serviços que proporcionam o intercâmbio entre os produtos do mundo rural envolvente e os mercados castelhanos, serviços que pretendem ser reguladores do comércio em favor do poder central e local.

1.3.1. As feiras castelhanas

Entre as feiras castelhanas mais frequentadas por portugueses encontramos a de Medina del Campo amplamente descrita por Isabel del Val Valdivieso. Aqui os portugueses encontram os panos castelhanos das mais variadas procedências, panos estrangeiros de diversas qualidades e um número infindável de outros produtos. Entre os artigos à venda descobrem-se produtos têxteis, entre eles a lã, seda, lenços, fustão e panos, especiarias como o cravo, pimenta, gengibre, grande variedade de ervas medicinais, e outros artigos mais ou menos valiosos. Nesta feira os portugueses encontram italianos, flamengos, franceses, ingleses, alemães e diversos estrangeiros que trazem as suas mercadorias para venda e aqui compram muitos outros produtos.

Nesta praça encontram os mercadores, comerciantes e romeiros que se deslocam das aldeias e vilas portuguesas, os produtos que constituem as listas de desalealdamento dos portos secos. Os panos de Castela, panos de Cuenca, de Toledo, de Ségóvia, de Palencia vendidos por inteiro na *Calle Principal* ou *La*

Rua e vendidos a varas na *Calle del Pozo*. Cera, pez, sebo, azeite, ruiva, obras de espartaria, roupa velha, calçado, armas, bugingangas, artigos de ferraria, trigo e madeira, produtos vendidos todos em ruas próprias.

Galegos e portugueses iam às feiras de Medina del Campo adquirir grandes quantidades de panos castelhanos. É de realçar esta presença conjunta que atesta a proximidade de ambos e a utilização das mesmas rotas e vias. Medina del Campo conta com uma presença muito significativa de mercadores oriundos da Beira, que frequentam este mercado em tão larga escala que obrigou à mudança dos dias da feira de Viseu que se realizava em datas coincidentes.

Em tempo de conflito, a caminhada de portugueses até Medina del Campo torna-se perigosa. Os percursos são longos e os assaltos mais frequentes. Estes atentados contra os portugueses são incentivados pelo poder central que neles encontra um meio de enfraquecer economicamente as regiões mais dependentes deste comércio, as regiões de fronteira, e as mantidas pelos portos secos. A carta de segurança concedida pelos Reis Católicos para a feira de Medina del Campo reunida no mês de Maio de 1477 ilustra bem esta questão. A carta abrange todos os frequentadores da feira, mercadores do reino de Castela e estrangeiros, mas exclui os portugueses. A frequência destas feiras obriga aos mercadores portugueses, em 1484, a serem beneficiados com cartas de segurança para que, mesmo em períodos de conflito, se possam deslocar às feiras de Medina del Campo.

A feira de Medina del Campo reúne-se em Maio e em Outubro, em dois períodos que em conjunto perfazem cem dias de feira franca. Regista-se um movimento significativo para além fronteiras no mês de Maio. Este movimento de passagem de mercadores e de mercadorias deve dirigir-se na sua grande parte para esse local. Os movimentos relativamente ao mês de Outubro são bastante menores. Mesmo tendo em conta todas as dificuldades inerentes à análise dos livros de alealdamentos, é possível verificar que a feira de Outubro de Medina tem menos movimento de portugueses vindos do norte de Portugal que a de Maio. Talvez o motivo se encontre nas palavras dos homens de Viseu, que referem que neste mês a população está ocupada nas vindimas, tarefa que os impede de aceder às feiras de Outubro. Esta questão foi levantada em Viseu que contava com uma reunião de feira durante este mês e, pelos motivos apontados, não tinha participação.

Em Medina as armas eram vendidas na feira. Facilmente estas chegavam através das rotas terrestres de comércio que uniam a região a Portugal. Aí fo-

ram encontradas armas que se preparavam para partir em direcção a cidades portuguesas, apesar das proibições de passagem pela fronteira. Também desde Medina del Campo o transporte de cereal, artigo que consta das listas de bens impedidos ao trânsito comercial pela fronteira, é feito veladamente, durante a noite, até Portugal. A tradição das compras nas feiras de Medina del Campo por portugueses proporciona grande conhecimento do caminho e atalhos a seguir e dos diversos métodos de fuga ao controlo da fronteira.

Também as feiras de Valhadolid são visitadas por portugueses e galegos. Curioso notar que o texto medieval coloca sempre ao lado da presença de portugueses a comparação de galegos. Certamente por se deslocarem pelas mesmas rotas, por fazerem as deslocações em conjunto e pela proximidade cultural que os identifica. Os galegos entravam nos caminhos portugueses para chegar a Castela, caminhos por onde a deslocação era mais fácil e mais rápida. A feira e o mercado valhisoleitano tiveram importância desde o século XII, altura em que foram criados. A descrição de Lúcio Marineo Sículo, em 1515, relata um mercado abundante e rico no qual, num espaço que conta com 700 passos, se encontram 330 portas e 3000 balcões de todos os ofícios. Em Valhadolid a feira reúne na Quaresma e em Setembro, época de trabalhos agrícolas e de festa que não afastam a presença de comerciantes e de mercadores mais profissionais.

Na feira de Villalón, reunida na Quaresma e em Junho, encontram-se mercadores e mercadorias de Burgos, Toledo, Cuenca, Segóvia, Córdoba, Sevilha, Granada, Valhadolid, Medina del Campo, Portugal, Galiza, Astúrias, Aragão, Valencia, Navarra e condado de Biscaia. Aqui descobre-se um número significativo de alfaiates portugueses que procuram tecidos para as suas confecções.

Em Villalón de Campos os portugueses ficam instalados junto a outros mercadores de panos de outras proveniências. Este facto permite verificar que também os portugueses são mercadores de panos, como o comprovam os livros de alealdamentos. Nesta feira que se reúne na Quaresma, período que decorre em Março e em Junho, compram e vendem os produtos que necessitam e os que transportam. Aqui os portugueses compravam trigo, como o indica a proibição de 1423 da venda deste cereal a portugueses.

Na Quaresma reúnem também as feiras de Zamora, Medina de Rio Seco e Benavente, para onde, sem dúvida, se dirigem os frequentadores dos portos secos. Zamora, situada junto à fronteira, desenvolveu um centro comercial e artesanal importante quer no núcleo urbano, quer extra-muros onde se localiza a feira e o povoado anexo que se foi desenvolvendo: a «Puebla de la Feria».

Embora as feiras de Medina de Rio Seco não surjam referenciadas, a presença de portugueses deve ser uma constante como se prova pelas grandes ligações que existem a Benavente.

Em Burgos encontramos um mercado rico em lã, cuja exploração activa faltava no mercado português. Embora os panos de lã se encontrassem à disposição em locais mais próximos e inclusive na feira de Medina del Campo, tão visitada por mercadores portugueses, Burgos surge na documentação que refere Freixo de Espada à Cinta e Miranda. Os mercadores destes portos devem ter visitado um dos grandes centros exportadores de lã, produto de baixa produção e que apenas conta com um nível de subsistência. A sua feira que reúne em Junho contará com alguns portugueses que aí se deslocam à procura dos tecidos de lã. O caminho até Burgos passa por Villadiego, Aguilar de Campo, Palencia e Valhadolid, rotas que os mercadores portugueses estão habituados a percorrer.

Salamanca, localizada em vias de acesso fácil para os mercadores portugueses, reúne feira em Setembro. Contaria este mercado sobretudo com gente proveniente da Beira.

Os mercados mais próximos da fronteira eram também visitados, caso de Tui com quem se mantém de perto relação de amizade e vizinhança. Leão, que desde o século XI cresce de forma bem significativa devido à actividade comercial incentivada pela sua localização no caminho francês, e conta com alguns intercâmbios com o Norte de Portugal. Santiago de Compostela salienta-se por ser um centro de peregrinação bem frequentado por portugueses; reúne feira em Julho.

As viagens registadas nos livros de alealdamentos apontam para uma frequência destas feiras e mercados. Os meses de Março, Maio, Junho, Agosto, Setembro, Novembro e Dezembro encontram-se entre os meses de maior relevo nas viagens de mercadores, comerciantes e outros. Alguns destes meses correspondem à reunião dos mercados enunciados.

Ao analisar individualmente o movimento de cada porto verifica-se que os alealdamentos e os desalealdamentos ocorrem com maior intensidade em fases distintas. A predominância dos portos varia de acordo com os mercados que mais frequentam os seus comerciantes e mercadores.

O porto de Miranda regista os maiores valores de trânsito portuário nos meses de Maio, Junho, Agosto e Novembro. Provavelmente estarão nos percursos dos frequentadores deste porto as feiras de Maio e as feiras de Junho.

Desconhecem-se os destinos dos movimentos dos meses de Agosto e de Novembro. O desalealdamento tardio do mês de Agosto pode indicar a frequência das feiras que se realizam durante todo o mês de Setembro. O alealdamento efectuou-se alguns dias antes para que a chegada se efectue logo nos primeiros dias de Setembro e assim aproveitar a feira.

O porto de Chacim apresenta movimentos muito irregulares. Salientam-se os meses de Fevereiro e Agosto. Como no porto de Miranda, os desalealdamentos do mês de Agosto são tardios, o que aponta para o seguimento das mesmas rotas. O ano de 1517 apresenta os maiores movimentos em Maio e Agosto, repetindo nestes meses os desalealdamentos tardios, o que indica a permanência de alguns utilizadores do porto em Castela.

O porto de Torre de Moncorvo comporta os movimentos portuários mais significativos nos meses de Abril, Agosto, Setembro, e Outubro. Os alealdamentos de Agosto são tardios. No ano seguinte a situação altera-se concedendo aos meses de Março, Abril e Junho os maiores índices de movimento de mercadorias pelo porto. Neste ano não visitam a feira de Medina em Maio; provavelmente visitam-na em Outubro. No período correspondente aos anos de 1517-1518 os meses de maior movimento são os de Maio e Agosto; como nos portos anteriores, o movimento de desalealdamento de Agosto é tardio, o que indica uma ausência longa dos mercadores frequentadores deste porto.

O porto de Freixo de Espada à Cinta apresenta movimentos significativos no mês de Março. Certamente os mercadores frequentaram os mercados que se reúnem na época da Quaresma, para onde os comerciantes e mercadores de Freixo levaram as suas mercadorias. Entre os produtos transportados destaca-se o peixe que é desalealdado neste mês em quantidades elevadas. Estas transacções remetem para um comércio que se estabelece de acordo com a época religiosa retratada.

Os portos de Vila Real, Mesão Frio e Ermelo apresentam semelhanças nos seus movimentos portuários. A inserção destes portos na mesma região permite-lhe ter uma produção idêntica, necessidades comuns e uma partilha das mesmas feiras e mercados castelhanos, por tradição. Os mercadores devem seguir em conjunto os mesmos caminhos que os levam aos mesmos destinos. Os meses de Junho e de Novembro são os que apresentam maiores valores de passagem pelos portos. Cabe a Vila Real uma utilização anual do porto mais completa que lhe é permitida pelo maior relevo que possui na região e pelas necessidades mais constantes dos seus habitantes.

O porto seco do Porto apresenta também os movimentos de maior relevo no mês de Novembro.

O grande relevo do trânsito de mercadores e mercadorias da região de Miranda, vai para os meses de Maio e de Agosto. Entre estes destinos encontra-se certamente a feira de Maio de Medina del Campo. O mês de Agosto não revela qualquer destino, mas alguns dos desalealdamentos tardios apontam para feiras e mercados visitados em Setembro.

O porto de Mogadouro aponta para um trânsito que se desloca por estas vias nos meses de Maio e de Agosto, ambos com desalealdamentos tardios, nos meses de Junho e de Setembro, respectivamente, o que indica a permanência prolongada em terras castelhanas e em feiras e mercados que ocuparam intensivamente os mercadores.

O porto de Vila Flor repete o já apontado para portos anteriores. Os alealdamentos de Maio e de Agosto, meses de maior movimento registam desalealdamentos tardios, o que indica a frequência de mercados habituais e conhecidos dos mercadores portugueses.

Outros movimentos portuários surgem referidos de forma conjunta, o que não permite evidenciar posições de relevo para os portos individualmente. No entanto os dados numéricos reforçam a posição da frequência de mercados de relevo nos meses de Maio e de Agosto para os portos mais próximos da fronteira e de Junho e de Novembro para os mais afastados, o que indicam preferências diferentes para o Entre Douro e Minho e para Trás-os-Montes.

1.3.2. As feiras portuguesas

As feiras portuguesas surgiram da afinidade económica que Portugal possuía com Leão e Castela. A sua formação assenta sobre vilas situadas em vias de comunicação privilegiadas ou em posições estratégicas que se pretende desenvolver. Salientam-se as criadas perto da fronteira e que proporcionam a ligação à Galiza e a Castela.

As feiras portuguesas, estudadas com rigor por Virginia Rau, permitiram alargar os contactos económicos com os vizinhos galegos e castelhanos. Os artigos que aqui se vendem não despertam interesse maior para outros compradores fora da península Ibérica e, como tal, não compensam a deslocação. Os produtos da oferta artesanal que aí se encontram à disposição estão presentes

em outras feiras peninsulares, onde os próprios portugueses se encontram. Os produtos que despertam interesse para a Europa encontram-se nas rotas marítimas do Atlântico, às quais outros mercadores se encontram associados.

Castela desenvolveu a produção da lã que garantia a continuidade e a rentabilidade das rotas terrestres. Portugal não conseguiu encontrar uma produção necessária ao habitante Europeu que seguisse os caminhos da terra e exigisse a procura em mercados e feiras. A agravar, a situação periférica de Portugal não é de forma alguma positiva para as rotas terrestres.

As feiras situadas próximo da fronteira contam com a comparência de castelhanos e de galegos que as frequentam com os seus produtos. Outras situadas no interior, em cidades e vilas de relevo, também contam com a presença castelhana que além de trazer os seus produtos efectua compras de artigos produzidos localmente.

As cartas de feira concedidas pelos monarcas, têm sempre como preocupação não interferir com outras feiras que assentam em vilas próximas capazes de lhes fazer concorrência ou com datas de reunião de feiras galegas e castelhanas que lhes retira participação. É esta a política régia de intervenção no comércio regional que envolve feiras e portos secos.

Ao olhar o mapa das feiras medievais e a cartografia dos portos secos verifica-se que existe uma afinidade entre o local da realização de feira e a presença da estrutura de porto seco. Neste sentido, o desenvolvimento e a fixação dos portos secos deveu-se, em grande parte, ao movimento efectuado através da feira que se situa no mesmo local. Cedo, as feiras e os seus frequentadores marcaram rotas de deslocação de mercadorias que se tornam uma constante no comércio interno. Cedo, a fronteira é cruzada com intuito de trazer mercadorias de necessidade e colocá-las à disposição dos compradores. Ilustra bem esta presença a documentação que surge sobre as feiras de Guimarães. Aqui vendem-se desde o século XIII panos de Segóvia, mantas galegas, grã, pimenta e escravos mouros que provêm das rotas do comércio externo. Assim, as feiras incluem-se nas rotas do comércio externo, comércio lucrativo que logo se demarcou como receita apetecível para a coroa. Como participantes activos do comércio externo, transformam-se em locais de atracção onde mercadores e romeiros procuram os produtos de importação. Estes fluxos caminheiros foram bem demarcados pelo poder central numa organização rígida, compartimentada e amuralhada que não deixa qualquer fuga a quem participa neste trânsito.

Verifica-se que a política central se mostra interessada no desenvolvimento de determinados núcleos urbanos que subsistiram à concorrência de mercados galegos e castelhanos, ao crescimento de outros núcleos seus vizinhos e aos constantes conflitos a que se iam sujeitando os povoados, caminhantes e comerciantes que se encontram próximo da fronteira. Sem apoio do poder central, os agravamentos fiscais e a agressividade que naturalmente existe numa região de fronteira fazem com que o espaço raiano seja um local pouco agradável e um pouco assustador para os comerciantes que utilizam estas rotas carregadas de mercadorias. Recordar as dificuldades que colocava o alcaide de Melgaço aos galegos de Límia e de Ourense que iam comprar sal e que entravam por terras de Castro Laboreiro. Este oficial obrigava-os a passarem pela vila de Melgaço e pagarem portagem. Motivo suficiente para os galegos desviarem as rotas e preferirem ir a Redondela e a Pontevedra abastecerem-se de sal. Recordar também a portagem colocada por Gil de Magalhães em Ponte da Barca aos galegos de Milmanda, Araújo e Monterrei que se deslocavam à vila de Ponte de Lima, e os distúrbios que organizava Pero Gomes de Abreu e os seus homens aos peregrinos que se moviam em direcção a Santiago. Apesar do interesse do poder central, feiras e mercados encontram-se à mercê dos poderes locais, da sua coordenação e dos seus abusos.

Entre as feiras portuguesas visitadas por galegos e castelhanos, noticiadas na documentação, encontram-se Caminha, Guimarães, Ponte de Lima, Melgaço, Chaves, Bragança e Miranda.

A feira de Caminha instituída por D. Dinis extinguiu-se, o que levou a nova concessão de carta de feira em 1455. Como não teve resultado imediato foi dirigido um apelo no sentido de a fazer coincidir com uma festa religiosa em Junho. Estas sucessivas instituições de uma feira em Caminha provam que o trânsito com os galegos é essencial. A decadência vai caracterizando o comércio externo terrestre, promovido por algumas vilas da fronteira massacradas ao longo do tempo por conflitos, pela falta de atractivos de compra e pela concorrência de outros mercados.

Em Guimarães, a presença de produtos galegos e castelhanos é uma constante na Idade Média. As mantas galegas e os panos de Segóvia são enunciados entre os produtos aí vendidos. Localizado em vias de ligação privilegiada que comunicam com o litoral, com a Galiza e com Castela, este burgo desenvolveu um carácter de centro económico que conta com a presença de mercadores de relevo capazes de, apesar das distâncias, dinamizar o comércio terrestre externo.

Ponte de Lima é, sem dúvida, outro dos centros económicos de relevo que permite a ligação não só à Galiza mas também ao interior castelhano. Galegos vêm à feira de Ponte de Lima e transportam queijos, manteiga, couros e outras peles. Os moradores de Milmanda, Monterrei e Araújo vêm à feira de Ponte de Lima e levam o sal, entre outros produtos. A dificultar este trânsito estaria a portagem de 2 reais por animal, colocada em Ponte da Barca por João de Magalhães. Nesta feira encontramos ainda moradores das terras galegas mais próximas como Tui e a Guarda que a frequentam atraídos não só pelo ambiente de festa, mas também pela diversidade de produtos que aqui se encontram à disposição.

Melgaço detém uma ampla participação nas rotas provenientes da Galiza como atesta a carta de D. Pedro que obriga à passagem por esta vila os mercadores e mercadorias que vierem da Galiza. A sua localização em plena fronteira permite ao seu mercado uma evidência na frequência de vizinhos galegos que muitas vezes são perturbados por bandos movidos pelo alcaide.

Chaves sofria as consequências da feira galega de Oimbra que reunia feira franca todos os meses. Estas franquias desvalorizavam a feira de Chaves que se via privada do trânsito de mercadores e mercadorias. A criação de feiras próximas de um lado e do outro da fronteira, constituiu uma forma de concorrência que se pretende evitar com o intuito de manter as rotas fixas e movimentadas.

As feiras de Bragança e de Miranda são visitadas por castelhanos e por outros estrangeiros que procuram panos e sobretudo sedas e sirgo. Em troca vendiam os panos castelhanos tão procurados pela população nortenha.

Em 1455 o porto de Bragança foi privilegiado com algumas isenções específicas. Este documento estabelece uma série de normas reguladoras do trânsito dos produtos que se deslocam através do porto e normalizadoras da venda dos que chegam à feira. Este privilégio pretende movimentar os mercadores em direcção à feira de Bragança e aumentar o tráfego de mercadorias castelhanas para esta região, que apresenta algumas carências a nível da produção artesanal, mas que se revela um bom exportador da seda.

A intenção de a ver frequentada por mercadores e mercadorias vindas de além fronteira, leva ao estabelecimento da isenção do pagamento de dízima e sisa para os panos e outras mercadorias entradas pelos portos da comarca de Trás-os-Montes e que para aí se dirijam. Também se encontram isentas do pagamento destes direitos as mercadorias que não forem vendidas e voltarem a sair pelo porto. Ficam os estrangeiros, não moradores no reino, obrigados

a vender os panos por grosso e não a retalho. Os panos vendidos por grosso pagam a dízima completa na primeira venda e meia sisa na revenda na feira. Estas medidas destinavam-se a aumentar a assistência à feira de Bragança e um aumento da produção local que valorizava as sedas.

A feira de Bragança, embora não tendo a mesma importância das feiras de Medina, é um mercado importante na distribuição de mercadoria castelhana para Portugal e na distribuição da produção transmontana para Castela. É também um mercado distribuidor de produtos oriundos de Navarra e de Aragão que optaram pelas vias terrestres para chegar a território português. Estes últimos devem seguir as rotas das grandes feiras castelhanas de Medina del Campo, Villalón e Valhadolid, e cruzam a fronteira portuguesa para serem revendidos. Aqui se encontram tecidos de lã e de seda de origem desconhecida, que provêm de locais extra peninsulares, como o deixa transparecer um dos documentos referentes a esta feira: «[...] e vindo panos asy de llãa como de seda doutras partes que nom ssejam fectos em Castella nem Araguam nem Nava<r>ra aa dicta feira per os portos per nos hordenados[...]».

Utilizando estas ou outras vias, os panos que chegam ao porto de Bragança são alealdados na casa da alfândega onde também são selados e identificados. O recebedor e o escrivão registam os panos e arrecadam a dízima e a sisa aos mercadores que os transportam. Em cada pano é colocado um alvará com dois selos, um em cada lado do alvará. No alvará ficam registados o dia, mês e o ano em que a dízima foi paga no porto. Tanto os selos como o alvará devem estar claros. Esta é uma das normas imprescindíveis para a inspecção poder actuar e que se devem repetir em outros mercados.

No regresso, depois de visitada a feira, os mercadores obrigam-se a sair pelo mesmo porto por onde entraram. Consigo devem trazer o registo, passado pelo escrivão da sisa, de todos os panos que venderem na feira. Caso não sejam cumpridas estas determinações os mercadores sujeitam-se a incorrer nas penas de descaminhado.

Também a feira de Miranda é visitada por castelhanos e por outros estrangeiros que aqui vêm com os seus panos. O livro de alealdamento de 1516 regista a presença de Fernando Cem, João Nazes e João Vermejo de Castela que aqui vieram vender panos.

Em 1398, o comércio castelhano que utiliza o porto de Miranda é já conhecido. Neste ano, a concessão do privilégio a castelhanos e a outros estrangeiros de poderem vender a retalho na Casa da Alfândega, durante o período da feira,

aponta para a presença de mercadores e de comerciantes da península Ibérica e para a formação de uma estrutura organizada que se pretende manter e incrementar.

Para aumentar a ocorrência de produtos vindos de Castela à vila, o que certamente era imprescindível para o abastecimento local, D. João I concede-lhe privilégio de feira franqueada. Isenta de dízima todos os produtos que aí se comprarem, se venderem e se importarem, e obriga à passagem de mercadorias pelas vias que servem a vila.

Para garantir a chegada de produtos castelhanos e a visita de mercadores estrangeiros, D. Afonso V, concede franquias nos cinco primeiros dias do mês. Nestes cinco dias estipulados, os castelhanos e outros estrangeiros não pagam dízima nem sisa do que se vender na vila. Apenas se encontram sujeitos ao pagamento destes direitos, as mercadorias e os panos que entrarem pelo porto com a finalidade de atingir outros locais de venda mais afastados. Por seu turno, os mercadores ou outros de fora da vila que comprem estes panos e mercadorias aos castelhanos ou a moradores da vila, que já os tenham comprado para revenda, não usufruem da isenção.

A extinção do porto de Bemposta em 1481, obriga mais uma vez à utilização desta rota e deste porto pelos mercadores que importam ou exportam produtos na região. O interesse régio em manter povoada, segura e abastecida uma vila da fronteira com prestígio económico é marcante.

No entanto algumas condutas foram negativas para Miranda. A imposição colocada aos produtos que chegam ao porto de serem descarregados na alfândega perante o rendeiro e o escrivão, que se encarregam de realizar os registos das respectivas cargas, comporta algumas questões. Esta descarga na alfândega obrigava a que os mercadores vendessem os produtos dentro da casa da alfândega e impunha que os que não fossem vendidos regressassem a Castela. As cargas em trânsito não podiam ser descarregadas até passarem a fronteira, sob pena dos seus transportadores serem acusados de descaminhado. Esta carta dada em 1476 a Miranda do Douro, confirmada em 1486 e em 1496, trouxe alguns problemas que foram apresentados em 1498 às cortes de Lisboa.

Os capítulos especiais apresentados pelos procuradores concelhios reflectem a ambiguidade que se encontra presente em algumas das cartas emanadas pelo poder central. A obrigação que impõe a todos os castelhanos e estrangeiros que de Castela trouxerem panos e mercadorias à dita vila, de os descarregarem na casa da alfândega, onde efectuarão as vendas e carregarão as mercadorias não

vendidas para de novo as transportarem para Castela, não está de acordo com as normas que impedem a venda das mercadorias nas alfândegas. As dúvidas surgem e os mercadores e comerciantes que frequentam este porto são parados na alfândega e obrigados ao pagamento dos direitos de sisa e de dízima. Por este motivo não se deseja voltar a Miranda. Com a falta de frequência, a feira perderia o seu interesse.

A importância da feira de Miranda, uma das mais relevantes no que respeita à presença de panos castelhanos, impunha o encontro de soluções. Ainda nas cortes de 1498/Lisboa, os moradores da vila de Miranda sugerem a venda de panos nas lojas da vila. A liberalização dos locais de venda dos panos vindos do reino vizinho, pretende dinamizar a economia local que vive em grande parte da venda deste e de outros produtos castelhanos que aqui afluem. O mesmo significado terá o privilégio concedido em 1508 por D. Manuel de irem buscar ferro a Castela. Nesta data as transacções estavam proibidas. A concessão demonstra o interesse em manter o local funcional e abastecido para evitar falhas.

O foral manuelino concede ainda o privilégio, a quem pagar dízima de alfândega, de não pagar portagem na vila. Privilégio que pretende diminuir os custos das viagens e atrair mercadores e mercadorias de terras castelhanas.

A feira que se realiza em Outubro ainda se faz em 1516. O livro de alealdamento deste ano regista os mercadores castelhanos que estiveram presentes na *Feira de Outubro*. Esta designação aponta para a existência de outra feira, que, como refere Virginia Rau, por privilégio de D. Dinis, em Miranda fazia-se feira duas vezes por ano. Uma em Outubro, a outra um mês depois da Páscoa. Em 1516 ainda se reúne no início de Outubro como foi criada por este monarca.

Pelo relevo deste mercado pretendeu-se mantê-lo funcional e frequentado não apenas por castelhanos, mas também por outros mercadores nacionais e estrangeiros.

Seria significativo verificar se existe um aumento das transacções em período de feira. Sabe-se que os castelhanos as frequentam com os seus produtos e que os mercadores portugueses vão a Castela e à Galiza buscar os artigos que serão vendidos nas diversas feiras. No entanto não foi possível confrontar as entradas mensais de produtos com a data de todas as reuniões dos mercados. Este confronto só foi possível nas feiras com maior duração e, mesmo assim, algumas reservas se colocam.

Os registos de entrada no porto de Miranda no mês de Outubro não são expressivos, mas o mês de Setembro regista grande número de entradas de produtos provenientes de Castela. Este facto estará de acordo com uma maior entrada de produtos da parte de comerciantes e mercadores portugueses no mês anterior, uma preparação para a frequência da feira. Os alealdamentos de Outubro deixam transparecer uma presença castelhana na feira. Sem dúvida, Miranda do Douro comporta-se como um centro de relevo no comércio com Castela.

Para a feira de Vila Real foi possível detectar uma provável relação entre a entrada de panos e a feira que se realiza de 1 a 15 de Julho. A instituição da feira anual de quinze dias é de D. Duarte. O mês de Junho contém nos seus registos um índice elevado de entrada de mercadorias que provavelmente se encontraram à disposição dos compradores na feira no mês seguinte. Os mercadores preveniram-se e viajaram com tempo para poderem efectuar os retornos das mercadorias que seguiram no mês de Junho para Castela. Levaram tecidos de linho e de estopa, o barbilho em bruto, a fita de cadarço e a cera e, como retorno, trouxeram os panos castelhanos e marçaria que venderam na feira. O mês de Julho não regista qualquer movimento o que indica que os comerciantes, mercadores e outros estiveram ocupados na feira que aqui se realiza neste mês.

A feira de Torre de Moncorvo reúne-se de 1 a 15 de Maio. Provavelmente este mercado não manteve as mesmas datas de reunião no início do século XVI. A carta concedida por D. João I em 1395 que institui a feira anual em Maio, teria sofrido alguma alteração ao longo do tempo. É apenas uma suposição pois ao contactar com os dados dos alealdamentos e desalealdamentos verifica-se que o principal movimento do porto nesta altura é movimento de saída de mercadoria para Castela. Não se justifica este movimento de saída quando se reúne feira no local. Por outro lado, a entrada de grande quantidade de moeda pelo porto no mês de Maio, indica a participação numa feira castelhana, da qual só se empreendeu o regresso por esta altura. Provavelmente era uma feira concorrente, pela data, a de Medina del Campo, que teria deslocado o início da feira de Moncorvo, como aconteceu com Viseu em relação à feira de Outubro. A data da feira de Viseu mudou de Outubro para o dia de Todos os Santos pois os seus frequentadores preferiam deslocar-se a Medina del Campo.

As feiras não são os únicos locais de destino dos retornos trazidos pelos frequentadores dos portos secos. Os mercados, tendas, bancos, portais, casas particulares, igrejas e mosteiros, oficinas de artesãos ou apenas alfândegas do

porto seco estão entre os locais que recebem as mercadorias que cruzaram a fronteira. Aqui, os produtos são vendidos, revendidos ou transformados.

Pena é que os destinos não surjam claramente na documentação. Assim seria possível saber onde estão os produtos da produção regional que os mercadores levaram para lá da fronteira.

Os mercadores castelhanos, procuram em Portugal mercados e feiras onde possam colocar as mercadorias que trazem. Transaccionam panos, vendem marçaria, peças de joalharia, tapeçarias, toucarias, lençaria, entre outros, e consigo levam os produtos portugueses que mais se comercializam.

Muitos mercadores castelhanos atraídos pela produção têxtil portuguesa vieram morar para Portugal. Aqui têm o seu negócio e desenvolvem actividades de troca de panos com Castela.

Os portos mais visitados por mercadores castelhanos e galegos são os de Guimarães, Miranda, Mogadouro, Bragança, Vila Flor, Monforte, Chaves, Freixo, Torre de Moncorvo e Chacim. Portos localizados junto à fronteira, locais de produção de artigos procurados e locais de reunião de feiras de prestígio tradicionalmente frequentadas por castelhanos e galegos.

1.4. Os frequentadores das rotas peninsulares: homens e mulheres desconhecidos, artesãos, comerciantes e mercadores

Os frequentadores dos portos secos deixam marcas da sua passagem que os permitem personalizar, enquadrar em ambientes familiares e de prestígio local, prever o lugar de morada e a região por onde se movem.

Uns são gentes do local que não revelam os seus afazeres nem indicam os objectivos pretendidos ao cruzar o porto: produtores locais que levam os seus produtos directamente aos mercados ou apenas romeiros que seguem com algumas mercadorias que lhes permitem trazer retornos. Outros são identificados claramente: estes são mercadores, comerciantes, almocreves, tendeiros, sapateiros, alfaiates, entre outros.

Todos são oriundos das proximidades do porto que escolhem para cruzar a fronteira. Gente do local que utiliza as vias que os movimentam para Castela onde adquirem os produtos que no regresso vendem nas feiras, nos mercados, em tendas, no comércio ambulante ou que transformam nas suas oficinas de artesanato.

A diferença entre estes frequentadores dos portos estabelece-se pela posse de animais, pelas mercadorias que transportam, pelo número de auxiliares que disponibilizam para acompanhar o trânsito e pelos destinos mais ou menos distantes que escolhem para as suas trocas.

Os mercadores que fazem o comércio de panos castelhanos são, à partida, indivíduos com capacidade económica. Assim o deixa transparecer a queixa da vila de Freixo de Espada à Cinta à acção dos rendeiros dos portos que obrigam aos vizinhos da vila, que vão a Castela levar mercadorias de menor valia (sardinhas, hortaliças, legumes, frutas, cereais e peixe seco), a trazer de retorno panos. Estes queixam-se que não têm bens suficientes para o fazer nem o rendimento das mercadorias o permite, pois não compram 4 ou 5 côvados de pano. De notar que alguns homens que transportam panos de Castela transportam dezenas largas de panos.

Os almocreves e os mercadores são considerados como os profissionais do sector, propriamente ditos, enquanto que os outros se envolvem na actividade de transacção de mercadorias pela fronteira por necessidade própria, pessoal, que se estabelece de acordo com as suas necessidades e as necessidades do seu ofício. Tratar do negócio pessoalmente elimina intermediários que poderiam acrescer o preço do produto de quantias desnecessárias e, por sua vez, atestar de forma negativa no meio da concorrência.

Outros que não são mercadores de profissão, mas sim artesãos, agricultores e pescadores também fazem as transacções dos seus produtos e transportam-nos para Castela. No entanto, estes não se aventuram por terras longínquas, ficando pelas localidades próximas da fronteira para onde levam os seus bens sem intermediário. Estes são os grandes responsáveis pelas falhas internas que ocorrem sobretudo em épocas de menor oferta.

É neste contexto que são apresentados os pedidos nas cortes de 1433/Santarém. Os pescadores exportavam o peixe que pescavam e os carnicheiros todos os couros que curtiam, deixando carências nos mercados internos. Esta questão obriga a um tabelamento das quantidades permitidas para exportação. Os pescadores que carreguem menos de 150 dúzias de pescadas não podem exportar, ou o correspondente a essa quantidade no caso de outros peixes. Abre-se uma excepção à sardinha. Da mesma forma os carnicheiros não podem exportar quantias inferiores a 150 couros. Estas medidas restringem as exportações e canalizam-nas para mercadores com algumas posses, para mercadores de profissão.

A presença nos livros de registo dos portos secos de artesãos e de pequenos comerciantes que nas ruas e praças das vilas têm uma tenda ou uma banca onde vendem as suas mercadorias é de registar. Estes procuram os produtos além fronteira com o mesmo intuito de os venderem, revenderem, transformarem ou para satisfazer pedidos individuais ou colectivos.

São de salientar as entradas significativas de panos e de marçaria que não são utilizados apenas por alfaiates ou sapateiros, mas por outros artesãos que certamente não os utilizam nas suas oficinas mas que também os vendem ou os usam para seu consumo doméstico.

Nos registos dos portos secos descortinam-se alfaiates, que procuram os panos castelhanos, base das suas confecções. Como refere Isabel del Val Valdivieso, na feira de Villalón encontram-se alfaiates portugueses que procuram tecidos para as suas confecções. Nestes registos portuários salienta-se a marçaria que inclui os objectos mais usados nesta profissão como as agulhas, os dedais, as fitas, alfinetes, tesouras, e outras coisas miúdas. Além dos panos e da marçaria, estes alfaiates trazem consigo desde Castela a *roupa velha*. Seria a *roupa* uma única peça de vestuário, como indica A. H. de Oliveira Marques para os séculos XIII, XIV e XV, confeccionada com veludo, fazenda e seda e ornamentada com peles, bordados e fitas. O mesmo autor refere que nos séculos XIV e XV as roupas que cobriam todo o corpo encurtaram-se e, desta forma, pouco se distinguiam dos saios e dos pelótes. Ou o termo no século XVI designará o vestuário que se colocou à disposição nos mercados por já não serem usadas? Ambas as hipóteses trariam rendimento aos alfaiates que poderiam restaurar as peças dando-lhes um aspecto mais de acordo com a moda ou aproveitar adornos e tecidos ainda em bom estado e em seguida colocá-las de novo à venda por preços mais económicos ou apenas vender roupa usada que pelo seu valor de mercado mais baixo alcançava outras bolsas.

Os alfaiates provenientes de cidades e vilas de relevo aventuram-se por distâncias alargadas que lhes permitem obter os artigos que lhes garantem a continuidade da profissão. Ao lado dos alfaiates, e com participação de evidência nas listas de frequentadores dos portos secos, encontramos os sapateiros. Os panos são os únicos artigos que procuram. Os sapatos da Idade Média talhados em pele branca, preta, azul, vermelha e dourada atingiam preços elevados, os mais acessíveis são de pano, podendo ser ornamentados de fitas e botões. Os sapateiros que frequentam estes portos procuram tecidos mais baratos que permitam satisfazer a procura de uma população urbana de características médias e

outros tecidos que não estão disponíveis nos nossos mercados que satisfaziam indivíduos com maiores possibilidades económicas.

Alfaiates e sapateiros detêm uma grande importância para o comércio e artesanato local. Incentivando as trocas de panos, produzem artigos mais destacados do artesanato medieval. As suas oficinas têm grande relevo e o seu trabalho exige um grande número de outras indústrias de transformação que permitem o desenvolvimento da produção. Assim o entendiam os homens bons de Freixo que perante o número de alfaiates e sapateiros do local, que entendiam reduzido, pedem a isenção de tributos para estes artesãos provenientes de Castela que se mostrassem interessados em morar na vila. O monarca, acedendo ao pedido, concede-lhes o privilégio de isenção a quatro oficiais de Castela, cristãos ou judeus, que vierem exercer estes ofícios. Isentos de costumes e tributos, apenas pagam a sisa que recai sobre compras e vendas. É de salientar que uma boa parte dos alfaiates e sapateiros eram judeus. A sua arte era reconhecida inclusive pela corte que tinha ao seu serviço artesãos judeus. A título de exemplo Jacob Beirão era alfaiate da Princesa D. Joana, Jacob Francês era gibeteiro do Príncipe D. João, futuro D. João II, e Abraão seu alfaiate.

Entre os artesãos de relevo que cruzam a fronteira destacam-se os ferreiros que transportam ferro, azeite e panos em quantidades inesperadas. Estes provêm de áreas próximas da fronteira e deslocam-se aos mercados castelhanos com o intuito de procurar os metais tão carenciados em território português.

Entre os artesãos frequentadores dos portos secos encontram-se ainda os ataqueiros. Transportam panos, mas sobretudo a marçaria que utilizam na elaboração das fitas e cordões. Oriundos de portos fronteiriços procuram em Castela as últimas novidades do exterior.

Outros tecelões, tosadores e sirgueiros dedicam-se ao comércio lucrativo dos panos, e não apenas à transformação das matérias têxteis e da marçaria. Correeiros, prateiros e serralheiros também se deparam entre os envolvidos neste comércio, um atractivo que compensa monetariamente alguns artesãos.

Outros vendedores e comerciantes dos meios mais urbanizados procuram nos mercados castelhanos a satisfação das requisições locais. Entre eles, os livreiros são uma presença a salientar. Transportam consigo livros, marçaria e panos. A sua presença em Bragança e no Porto aponta para um mercado em que existe algum leitor ou leitores que justifiquem a sua presença. Apenas o livreiro do Porto traz consigo livros, o de Bragança transacciona panos e marçaria. Os mercadores do Porto, conhecidos pelo seu gosto pela cultura, justificam

a chegada de livros de Castela, livros que certamente ainda não se produzem em Portugal. O livro é um objecto de luxo ao qual poucos têm acesso.

Encontram-se ainda entre estes outros pequenos comerciantes como boticários, barbeiros e estalajadeiros que trazem panos e marçaria certamente necessários aos seus ofícios.

Por aqui registam ainda os seus nomes tendeiros, marceiros e almocreves que se dedicam ao transporte das mercadorias encomendadas e dos produtos necessários às tendas, bancas, feiras e mercados.

O comércio ambulante, menos sujeito a normas que o comércio fixo, que acorda com as regras locais e depende da vigilância dos oficiais e almotacés que o fiscalizam, é mais permeável a cometimento de abusos e como tal surgem diversas acusações por parte da população. Nas cortes de 1472/Coimbra relatam os procuradores que muitos homens cristãos e judeus levam em bestas panos que vendem pelas vilas e aldeias, mas enganam os compradores pouco habituados à textura dos panos importados vendendo «mourilhas por palmilhas», cobrando pelos panos o dobro do seu valor e ainda medindo-os por «covados falhos», medidas encurtadas de forma a obter maior lucro. As falsificações das medidas são uma constante. Os que vendem panos longe da alçada da fiscalização medem-nos por varas que trazem consigo, menores que o estipulado. O mesmo acontece com os produtos vendidos a peso. Para os inexperientes vende-se gato por lebre.

Os mercadores que cruzam estas vias e se dirigem aos portos atingem grandes rendimentos com a venda de uma quantidade considerável de panos, o que exige à partida não apenas bens pessoais que permitam o investimento, mas também um certo número de auxiliares das tarefas de transporte.

Os mercadores de maior prestígio possuem um número de indivíduos que ou desempenham determinadas tarefas em casa na ausência do mercador ou enquanto o mercador se encontra ocupado com outros negócios transportam as mercadorias. Entre os vários exemplos a citar, pode ser referido o desalealdamento de seis panos de Gomes Pires feito «por seus almocreves», o alealdamento de João Rodrigues de Unho de Mirandela, que utiliza para uma das cargas um seu almocreve, e o alealdamento de António da Pena, que utiliza para uma das cargas um criado seu. Fernão Pereira de Parada deixava em casa 850 varas de lenço que seriam entregues a um almocreve para as transportar até Castela.

Por vezes o mercador parte alguns dias antes e segue-se depois um outro grupo auxiliar que ficou a preparar algumas montadas em atraso. Gil Vas-

ques de Guimarães alealdou 29 cargas de açúcar e mais tarde vieram mais três de sua casa. O mercador contava já com a sua passagem na altura do alealdamento pois antecipou o registo das cargas que ficaram. Casos há em que o mercador vende facilmente as cargas que transportou e manda alguém a casa buscar mais enquanto continua as vendas. É indispensável ter sempre armazenada a mercadoria que transaccionam e homens disponíveis para enviar a casa sempre que necessário.

Por vezes parecem surgir contratemplos. Fernão Gonçalves mercador mandou vir de sua casa 12 cargas de açúcar, mas só passaram cinco. Ficou por apurar os motivos que implicaram tão baixa passagem de mercadoria. Provavelmente foram concretizados mais tarde por etapas.

Os criados, almocreves ou elementos da família, podem proceder tanto ao alealdamento como desalealdamento de mercadorias. No caso destes regressarem mais cedo que o mercador com cargas correspondentes ao alealdamento, ao passarem na alfândega têm de mostrar uma carta passada aos oficiais pelo mercador que lhes permita efectuar os desalealdamentos correspondentes. Mostrar a carta do mercador possibilita a quem a transporta passar na alfândega.

A família é um auxiliar importante na transacção de produtos. Os mercadores fazem-se muitas vezes acompanhar ou substituir pelos filhos, mulheres, genros ou outros. Os filhos e as mulheres dão continuidade às tarefas do mercador e permitem a constituição de uma tradição familiar que se vai sustentando por um comércio mais ou menos rentável. Como refere Paulino Iradiel, a família é uma unidade de produção, como tal todos participam na actividade familiar, a mulher e os filhos estão perfeitamente integrados.

Este trabalho de continuidade concedido pelas mulheres dos mercadores caracteriza o trabalho feminino na Idade Média. O trabalho da mulher é complementar ao do marido. Estas mulheres também participam no trânsito de mercadorias que de Portugal se faz para além fronteira. São esposas ou viúvas de mercadores, já acostumadas às tarefas de seu marido. Manter a actividade não é difícil. Difícil é cruzar caminhos com cargas sob a sua responsabilidade.

Apesar de nem todas estarem identificadas -apenas se referem mulheres casadas cuja função é complementar à de seu marido e mulheres viúvas que já exerceram a função em complementaridade com os seus maridos-, apesar do século xv se tornar mais repressivo quanto ao trabalho das mulheres, e a sociedade assentar cada vez mais num sistema patriarcal, as mulheres viúvas e casa-

das continuam a surgir na documentação como comerciantes. As solteiras não surgem declaradas. É pouco provável que estas efectuassem este trânsito, mas não é uma hipótese a colocar de parte. Estas procediam ao transporte, compra e venda de mercadorias, apesar das proibições municipais que impediam as mulheres solteiras de exercerem actividades mercantis.

Detectam-se registos efectuados por mulheres nos portos de Bragança, Chaves, Monforte, Freixo, Guimarães, Mesão Frio, Miranda, Mirandela, Mogadouro, Chacim, Ponte de Lima, Porto, Torre de Moncorvo, Valença e Vila Flor. A sua passagem não se regista apenas nos portos de fronteira. Muitos nomes provêm dos portos mais distantes, como Porto, Mesão Frio e Guimarães, cujas deslocações, pela sua distância, parecem, à partida, difíceis para o elemento feminino. Embora em número reduzido, comparado com os elementos masculinos frequentadores das alfândegas, estas não se inibem de percorrer grandes distâncias e de transportar, em alguns casos, uma quantidade aceitável de produtos. E as mercadorias que carregam em nada diferem das transportadas por outros mercadores. A marçaria e os panos são conduzidos em quantidades razoáveis, superiores à maioria dos frequentadores dos portos secos. Por vezes contam com o auxílio de filhos ou de outros auxiliares, mas a maior parte das vezes surgem sós a cruzar a fronteira. Umas continuando o trabalho de seus maridos afastados da actividade, por morte ou incapacidade, e tutelando os filhos de modo a promover a continuidade da actividade, outras auxiliando o núcleo familiar a manter as suas actividades de suporte. Se todos participarem nas tarefas económicas do núcleo familiar é mão-de-obra que se ganha. Os seus maridos são nomes bem conhecidos dos livros dos registos dos portos secos. Estas mulheres seguem os seus passos. Utilizam os mesmos portos, transportam as mesmas mercadorias, os seus filhos seguem de perto estas rotas e envolvem-se no trânsito das mesmas mercadorias, como se tratasse de uma tradição no seio familiar.

A passagem pela alfândega de criados, almocreves, familiares ou outros, só é possível para os mercadores não designados por «mercador obrigado», ou seja obrigado a efectuar por si este trânsito. A título de exemplo, Francisco de Valença pode utilizar quem quiser para transportar as mercadorias em seu nome porque não é «mercador obrigado». A expressão deriva da composição de avenças, nas quais o mercador fica obrigado a trazer determinado número de panos de Castela. O mercador que habitualmente cruza a fronteira acorda com o rendeiro pagar determinado montante de sisa e dízima, correspondente

ao número de panos que acordou. Perante este acordo fica obrigado a meter os panos em número estipulado ou marçaria avaliada no valor total dos panos e a alealdar mercadoria que lhe permita efectuar o retorno. Por sua vez o rendeiro cobra 300 reais de direitos por cada pano, valor fixo estipulado pela cobrança alfandegária, e isenta-o de pagamentos menores designados por *achaques*, *conluios*, *varejos*, *alealdamentos*, *desalealdamentos* e *erros*, pagamentos a que se encontram sujeitos os que não são *mercadores obrigados*.

Os varejos nem sempre são apontados nos privilégios concedidos pela avença. Serão apenas alguns privilegiados com a isenção de varejamento ou este inclui-se veladamente nas outras expressões? Outras vezes estes varejos são especificados nas suas formas - *varejos em caminhos* ou *varejos em suas casas*. O mercador pode ser parado durante a viagem para ser varejado, o que indica a existência de suspeitas sobre transporte velado de contrabando, ou ser sujeito à passagem destes oficiais pelas suas casas com o objectivo de tudo revistarem na procura de mercadoria que não tenha passado pelo porto seco.

Estas avenças permitem garantir ao rendeiro um valor fixo que pretende que seja sempre superior ao número de panos pelo qual arrendou as passagens no porto seco. É uma forma de obter lucros seguros sobre estes arrendamentos e evitar as perdas, uma vez que *mercador obrigado* fica responsável pelo pagamento da quantia acordada quer meta os panos quer não.

Por vezes, os mercadores obrigam-se a meter mais panos do que realmente conseguem importar. Algumas inconstâncias desta profissão podem levar a cálculos que não se concretizam. Como estes contratos são feitos a longo prazo, geralmente um ano, as necessidades podem variar ciclicamente. Assim, permite o rendeiro que os panos acordados que não foram importados nesse ano possam ser importados no ano seguinte. O pagamento de sisa e dízima correspondente aos panos que não passaram pela alfândega é efectuado e está identificado nos livros de registo dos portos secos de «pagamento vazio», o que indica a falta de desalealdamento.

Pode também o número de panos acordado para esse ano não ser suficiente para suprir a procura. Assim o mercador e o rendeiro tratam de compor novas avenças que obtêm as mesmas facilidades das anteriores. É com frequência que os mercadores fazem no mesmo ano novas avenças. Estas são registadas pormenorizadamente nos livros de alealdamentos, e detectam-se nos livros de recebimento de sisas e de dízimas, embora nestes apenas como referência, sem qualquer descrição de conteúdo. O *mercador obrigado* recebe uma cópia da

avença, assinada pelo rendeiro, documento que, sempre que passar pela alfândega, deve mostrar para que não lhe sejam efectuadas as cobranças das quais foi isento.

Os mercadores castelhanos podem registar as avenças em Castela, mas também em Portugal, com os rendeiros portugueses, e assim usufruem das mesmas condições que garantem estes documentos aos mercadores portugueses. Certamente que os mercadores castelhanos não se preocupam tanto com os privilégios contidos nas avenças relativos aos varejos, achaques e outros direitos, mas reconhecem o valor da passagem de cada pano pelo valor fixo que lhe é estipulado de 300 reais.

Alguns mercadores apresentam fiadores, provavelmente indivíduos menos conhecidos pelos oficiais que não inspiram de imediato a confiança dos rendeiros. Ser fiador tem os seus inconvenientes, uma vez que fica responsável pela efectivação do pagamento, mas também pode ter uma ou outra vantagem. No caso de um mercador que apresente fiador não conseguir manter a entrada de panos a que se obrigou, o fiador pode fazê-lo e fica abrangido pelas condições benéficas acordadas com o primeiro indivíduo. O fiador responsabiliza-se a entregar o dinheiro até ao prazo estipulado pelo recebedor do porto. Caso esse tempo não seja cumprido, paga, por cada dia além do prazo, 100 reais e ao homem do porto que o vier cobrar 500 reais.

De facto, os rendeiros dos portos mostram-se sempre bem atentos às actividades destes mercadores, provam-no os apontamentos laterais feitos nos livros de alealdamentos e nos livros de recebimento de sisa e dízima que vão indicando as cargas que faltam desalealdar. Pretendem garantir que os seus rendimentos são controlados com rigor e que dispensam uma atenção constante à conduta destes mercadores que exige um controlo apertado. Os casos de alealdamentos e de desalealdamentos que não se fazem, ou casos de que os valores dos desalealdamentos não são equivalentes aos alealdamentos verificam-se ao longo dos livros de registo do trânsito alfandegário.

Apesar de todo o controlo rigoroso que existe por parte dos oficiais das alfândegas, alealdamentos e desalealdamentos algumas vezes não atingem os mesmos valores. Há mercadores que não concluem os ciclos das transacções. A passagem pela alfândega com retornos obriga ao pagamento de direitos aos quais muitos tentam a fuga. No entanto os casos são raros. Aqueles que com frequência registam o alealdamento não evitam o desalealdamento. Esta falha poderia trazer inconvenientes bem mais graves. O seu nome fica

registado, a identificação é fácil e a acção dos oficiais de controlo alfandegário rígida.

Os mercadores que efectuaram os registos nos livros de portos não executam apenas a compra e venda de mercadorias de sua posse. Os mercadores, à semelhança dos almocreves, trazem muitas vezes mercadorias encomendadas. A título de exemplo, Tomás da Pena traz num dos seus desalealdamentos duas varas de *guardelate* que lhe encomendara um escudeiro. A sua qualidade de viajantes e de comerciantes permite-lhes também comercializar mercadorias não habituais que satisfazem pedidos individuais e que não interferem com o seu perfil de homens de negócios.

Os transportes que utilizam são sobretudo as bestas de carga que vêm carregadas com cargas em sacos ou em cestos. As bestas muares são as mais resistentes às condições agressivas da viagem. Transportavam cerca de 250 kg de carga no dorso, embora outras referências também se façam a peões que em costais trazem os seus produtos em bolsas ou em canastras, estas para volumes pequenos e para transporte de marçaria. Referem os livros de alealdamentos de 1517 que em cada costal cabem quatro côvados de pano por cada bolsa.

Os mercadores devem utilizar os animais para transporte das suas numerosas mercadorias e alguns, pelas quantidades de panos e de cargas que transportam, devem utilizar várias montadas, tantas quantas cargas passarem.

Por vezes as mercadorias que transaccionam para Castela não se vendem na sua totalidade. A falta de comprador, a impossibilidade do mercador de trazer os retornos e a falta de meio de transporte adequado estão na origem dessa impossibilidade. Estas regressam juntamente com os panos castelhanos adquiridos.

Outras vezes as mercadorias levadas para Castela não são vendidas dentro dos prazos previstos. As vendas vão-se efectuando aos poucos e os retornos vão-se fazendo de acordo com as vendas. António da Pena, um dos mercadores que surge nos livros de alealdamentos no dia 5 de Novembro de 1517 apenas transportou consigo parte dos retornos correspondentes ao alealdamento pois não lhe foi possível trazer o retorno na sua totalidade. Os panos comprados correspondentes ficaram em Castela à espera que os fossem buscar. No mesmo dia faz o desalealdamento dos panos comprados. Perante algumas demoras nas vendas, os mercadores deixam-nas em Castela à espera de serem compradas. Devem guardá-las em casas de mercadores de confiança ou em tendas de tendeiros conhecidos à espera de serem vendidas.

As mercadorias que transportam são «de sua casa», compradas em vilas de prestígio com tradição artesanal ou a comerciantes e produtores estabelecidos nas proximidades do porto onde efectuam o alealdamento. A título de exemplo pode ser indicado o alealdamento de João de Melo que leva para Castela, entre outras mercadorias, estopa de sua casa e outra que comprou em Miranda. Mais tarde comprou mais 30 varas de estopa em Mogadouro e duas libras de seda de macho em Azinhoso. Os mercadores adquirem aqui e ali as mercadorias, nos locais onde o preço e a qualidade justificam a compra. A expressão de mercadoria «de sua casa» aponta para uma produção particular ou para um armazenamento de mercadorias. Contrapondo esta expressão frequentemente usada nos livros de alealdamentos para designar certa mercadoria que é alealdada, a outra expressão «para sua casa» usada várias vezes para designar a mercadoria desalealdada transparece a venda em local próprio. Junto ao seu negócio de produção de matérias-primas e de compra e venda de mercadorias, estes mercadores possuem oficinas de transformação de alguns materiais têxteis mais produzidos na sua região. Um negócio que não se centra apenas no comércio externo e no transporte de e para Castela.

Neste sentido o perfil de mercador do comércio externo alarga-se. Surge um indivíduo multifacetado ao qual se encontram anexas variadas actividades que podem ir desde a produção de matéria-prima, à transformação do produto e à comercialização dos mesmos. Esta comercialização passa pela sua presença nas feiras, mercados e junto de diversos produtores e vendedores. Assim adquirem um número suficiente de mercadorias e de riqueza que lhes permite a participação em mercados de características mais abrangentes em termos de território e de actividades de compra e venda.

Os portos situados em plena fronteira que seguem rotas para Castela e para a Galiza serão mais visitados por pequenos mercadores, por comerciantes e artesãos locais que, pela maior proximidade da fronteira, promovem viagens pessoais, de utilidade própria e mais vezes de acordo com as necessidades do seu ofício. Os portos situados na passagem de Trás-os-Montes para o Entre Douro e Minho terão menos necessidade de se deslocarem a Castela pelas vias terrestres; podem dirigir-se a feiras e a mercados portugueses mais próximos da fronteira ou usar intermediários mais aptos a seguir para Castela. Os portos do litoral escolhem as rotas marítimas e as facilidades da viagem por mar. No entanto, as exigências levam-lhes a possuir um grupo de mercadores que preferem, por motivos económicos ou pessoais, as viagens por terras.

Do litoral ao interior fronteiriço destaca-se um conjunto especializado de mercadores que assegura o abastecimento local e regional e garante a distribuição dos produtos da produção interna.

A formação de um corpo de mercadores é essencial para os portos secos e para as vilas e cidades em que assentam. A sua existência permite a frequência anual dos portos por mais de um grupo de profissionais que se encarregam de abastecer o local dos produtos mais procurados. Estes dedicam-se a manter as relações de troca de bens e a assegurar as relações entre o produtor português, o consumidor castelhano, e entre o produtor castelhano e o consumidor português.

O grupo de mercadores de maior prestígio, que envolve mercadores com maiores possibilidades económicas, surge nas cidades com maior capacidade de absorção de mercadorias. Os mercadores profissionais estão implicados no comércio a mais larga distância. É nestes trajectos que eles são mais necessários, uma vez que poucos se aventuram nas distâncias mais alargadas carregados de mercadorias. É necessário ter suporte económico para comportar todas as despesas inerentes às viagens e à fiscalidade.

Entre os mercadores mais influentes salientam-se alguns nomes que convém identificar:

Barcelos: Diogo Pires, Álvaro Dias, Mestre Tomás e Pedro de Faria.

Braga: Luís Gonçalves, Fernão Gonçalves, Álvaro Gonçalves e António Ribeiro.

Bragança: Diogo de Villalón e Diogo de Leão.

Chaves: Lopo de Bom Dia, Diogo Mendes, Agostim Pires, Francisco Pires, João Pires, João Galego, Gerónimo da Fonseca e Diogo Ferreira.

Ermelo: Vasco Pires de Ermelo, Martim Eanes de Ermelo, Vasco Eanes de Mondim, Afonso Romães, Jorge Martins, Martim Afonso de Ermelo.

Freixo de Espada à Cinta: João Gonçalves de Ligares.

Guimarães: Francisco de Villalón, Garcia Rodrigues, Diogo Garcês, Gomes Pires, Duarte Cedeira, Bartolomeu Afonso, Gil Vasques, Gabriel Pires de Guimarães.

Mesão Frio: Jorge Rodrigues de Mesão Frio, Afonso Ferreira, Francisco Saraiva, Brás Lopes, Fernão Cardoso, Duarte Coronel, Henrique Nunes de Mesão Frio, Afonso Pereira, Gonçalo Cardoso.

Mogadouro: António de Leão, João Leão, Dinis Álvares, João Álvares, Francisco Gomes, Delogarde, Bernaldo Lopes, João Rodrigues Crasto.

Ponte de Lima: Pedro Homem, Fernão Gonçalves, Diogo Dias, Pedro Álvares de Vigo, Duarte Fernandes, Granjel de Bairros, Duarte Pereira, Pedro Álvares, Gonçalo Álvares, Granjel de Lima.

Os portos aqui citados como possuidores de um número de mercadores de prestígio são de facto aqueles que pelas suas características económicas e sociais são mais exigentes no consumo, na qualidade e nas quantidades.

A distância da fronteira interior do Entre Douro e Minho e da faixa interior portuguesa localizada na passagem para Trás-os-Montes, obrigaria à existência de comerciantes que pelo menos anualmente transaccionassem as mercadorias pedidas, por isso a necessidade de um grupo mais forte e mais rico de mercadores.

Os portos mais próximos da fronteira com Castela como Bragança, Chacim, Freixo de Espada à Cinta, Miranda, Mirandela, Monforte e Vinhais têm outro comportamento. Aqui denota-se sobretudo a passagem individual. Assim, além de um corpo de mercadores com maiores possibilidades económicas existem pequenos comerciantes, artesãos e caminheiros que transaccionam os produtos.

Outros portos de exigências menores como Amarante, Ansiães, Barroso, Monção, Montalegre, Murça, não apresentam características económicas e sociais marcantes, desta forma não exigem a presença de grande número de comerciantes.

Estes mercadores surgem muitas vezes incluídos em parcerias ou atravessam a fronteira com os designados por *companheiros*. As referências a parcerias não são significativas nem descritivas, o conteúdo das referências não permite verificar claramente como estas se efectuavam. *Parceiros e companheiros* surgem juntos a transportar cargas e a proceder aos alealdamentos e desalealdamentos de mercadorias. As mercadorias que transportam, pertença de ambos, assentam-se nos livros de registo em conjunto, sem qualquer separação. Estes registos comuns apontam para pagamentos de sisa e dízima comum, para uma divisão de lucros em partes iguais e para uma divisão de tarefas que os dois mercadores desempenham uniformemente. Estes parceiros e companheiros trabalham assim numa espécie de sociedade que no entanto detém valor precário e existência temporária. As parcerias estão restritas apenas a um empreendimento, sem carácter contínuo e caracterizavam-se por uma divisão de tarefas.

Entre os mercadores existem laços de companheirismo que não estão legalmente instituídos. Estes criam-se pela necessidade de auxílio mútuo a que a profissão obriga. Os percursos desde a origem até ao destino e os caminhos de regresso são percorridos muitas vezes em grupo. Se a origem, o destino, as datas de saída coincidem e os caminhos que percorrem são os mesmos, então em grupo poderão mais facilmente contornar situações que apresentem algumas dificuldades. No entanto, não quer dizer que todos viagem em grupo.

Animadas encontram-se as vias que encaminham a feiras castelhanas ou a feiras portuguesas na altura das suas reuniões. Vivem um ambiente de festa caracterizado por grupos de mercadores, comerciantes e simples romeiros que as atravessam. Para os oficiais dos portos são dias de grande movimento. Os registos e o controlo das mercadorias sucedem-se. Assim os encontramos nos livros de registo dos portos secos.

Outra forma de companheirismo verifica-se nos pagamentos das sisas e dízimas. Quando o recebedor dos portos se desloca em cobrança pode não encontrar os mercadores que se encontram ocupados noutros lugares. Estes servem-se da família ou de comerciantes de quem mais perto se encontram para lhes efectuarem os pagamentos. Outras vezes enviam as quantias até ao recebedor por familiares ou por mercadores de confiança que efectuam os respectivos pagamentos.

Além dos que por profissão transaccionam ou produzem as mercadorias que fazem parte das listas de exportação, assistimos ao trânsito de mercadorias efectuado por cavaleiros e escudeiros. Neste grupo dos não profissionais incluem-se os que se deslocam «em romaria» que procuram as festas religiosas ou as feiras. Os judeus e cristãos novos são igualmente importantes neste comércio, denotando-se a presença de alguns entre estes nomes listados, mas com pouco significado para o cômputo geral.

A identificação dos mercadores com abelhas, como o fazem os procuradores nas cortes de 1459/Lisboa é uma imagem elucidativa desta actividade. Seguindo as mesmas rotas vão buscar ao exterior as mercadorias indispensáveis para o bem estar interno. Seguindo os percursos pré-determinados, seguindo as melhores rotas e procurando o acesso mais fácil às mercadorias vão movimentado as vias, dando vida aos povoados, à produção interna e aos rendimentos régios, senhoriais ou municipais. Mal chegam, logo voltam a partir. Há sempre um mercador a caminho de algum mercado transportando artigos que no regresso dirigem «a casa».

O crescimento do artesanato e da produção e a acção do mercador são os três factores que evoluem lado a lado e que permitem o estabelecimento do comércio entre fronteiras e entre comarcas. Como consequência, os mercados reproduzem-se e crescem. Este movimento portuário e a presença dos mercadores nas trocas de longa distância são os principais motivadores do campo e da indústria rural. Assim se caracteriza o artesanato português de exportação pelos portos secos.

O número de portos utilizado é variável de ano para ano. Muitos frequentadores registam a sua passagem apenas uma ou duas vezes, o que não obriga a uma continuidade na abertura de alguns portos, sobretudo dos que registam menos passagens. Nem sempre os mercadores utilizam os mesmos portos e nem sempre seguem as mesmas rotas, o que implica uma variação na escolha do porto para registar as suas mercadorias e das rotas para efectuar a sua compra.

No ano de 1512 a preferência vai para os portos de Bragança, Mogadouro e Monforte, o que indica o seguimento de rotas direccionadas para o interior e o Norte castelhano. Um conjunto de portos de valor médio vai manter-se ao longo dos registos dos portos secos, portos que incrementam em número de mercadores e de mercadorias as rotas dirigidas para Castela.

Os anos 1513 e de 1521 são os que maior número de portos regista. Os mercadores seguiram nestes anos as rotas que cruzam a fronteira por maior necessidade, por incremento da produção local ou por outros motivos não determinados. A partir de 1526 a tendência é para um abaixamento gradual. Uma diminuição do comércio pela fronteira em favor do comércio efectuado pelos portos litorais? Pelo conhecido dos valores correspondentes aos panos vindos da vizinha Espanha que entram pelos portos do Noroeste, verifica-se de facto um aumento crescente da sua entrada pelo litoral. Esta tendência para a descida culmina no ano de 1533 quando apenas os portos de Torre de Moncorvo, Freixo, Bragança e Miranda continuam abertos e a registar movimentos portuários.

Os anos de 1527 e de 1532 verificam um aumento espectacular em relação aos anos anteriores. Está então correcta esta relação. Regista-se pelo segundo quartel do século XVI uma diminuição dos valores de entrada pelos portos secos e um aumento dos valores pelos portos do litoral, o que significa que o comércio marítimo foi sendo privilegiado pelos mercadores mesmo para o comércio entre as duas fronteiras.

No entanto, o ano de 1528 regista para todos os portos inscritos nos livros de alealdamentos um incremento acentuado da frequência. Frequência que é acompanhada, na maior parte dos casos por um aumento significativo da entrada de panos de Castela e de outros produtos, nomeadamente da marçaria. Este facto está relacionado com o abandono de portos secos menos movimentados como Barroso, Monforte, Amarante e Ansiães, com a condensação do movimento comercial nos portos de maior relevo e com a junção das rotas por determinadas vias. A presença dos mercadores concentra-se nos portos de Freixo, Torre de Moncorvo, Miranda e Bragança.

Em 1530 também os mercadores das vilas situadas perto do litoral que frequentam os portos secos vão abandonar estas rotas. Neste ano a situação altera-se um pouco. Cabe agora a Ponte de Lima e a Vila Flor um crescimento assinalável da participação de mercadores quando a situação geral é de decréscimo. As rotas permanecem uma vez que a entrada continua a registar os mesmos produtos. No entanto, verificou-se uma diminuição das transacções pelas vilas fronteiriças.

2. As mercadorias mais necessárias e mais desejadas

2.1. A CIRCULAÇÃO DAS MERCADORIAS

A análise dos dados contidos nos livros de alealdamentos e de cobrança de dízima e sisa, apesar das sintéticas informações que a sua apresentação como documento contém, pode ser orientada em diversas perspectivas que conduzem a algumas reflexões. Estes livros permitem análises que se ligam sobretudo à história comercial e fiscal, mas possibilitam retirar outras ilações sobre a política central e sua aplicação local, sobre os comportamentos da sociedade nortenha estabelecida em dois mundos complementares, o urbano e rural, e proporcionam outras conclusões de significado para o conhecimento do quotidiano do homem que habita estas terras (as vias de comunicação e os meios de transporte que utiliza nas suas deslocções, a produção agrícola e artesanal, a alimentação, o vestuário, entre outros).

Fontes que, apesar de tardias e parciais, apresentam registos que permitem identificar as mercadorias mais procuradas por castelhanos e por portugueses, e que fazem parte da produção artesanal de ambos os reinos, e retratar a vivência dos que pelos caminhos mais agrestes transaccionam mercadorias peninsulares e extra-peninsulares.

Os livros de recebimento de sisa e dízima estão internamente ordenados por porto. Nestes, regista-se o montante que o mercador deve pagar de sisa e dízima correspondente à passagem das mercadorias.

Os livros de alealdamento estão também organizados por porto. Cada porto regista o correspondente a cada mercador que o frequentou, registo que contém algumas informações pessoais. Indica nas folhas correspondentes a cada transportador de mercadorias, as datas de alealdamento e as quantidades relativas a cada produto transaccionado. Do lado direito, ou do lado esquerdo do fólio, o escrivão coloca em destaque as mercadorias que pagam sisa e dízima, referência que mais tarde será revista de forma a serem cobrados os respectivos montantes. Nestes cadernos registam-se ainda alguns dados relativos aos mercadores, às obrigações que comporta a passagem pelo porto e às avenças que vão sendo tratadas entre os comerciantes e os rendeiros.

Ao alealdamento seguem-se os dados referentes ao desalealdamento que contém iguais referências a quantidades de mercadorias transaccionadas. O registo de cada mercador indica alguns dados de relevo que se pretende que sejam conhecidos posteriormente. Um esquema que é seguido tanto pelos portos de mar como por portos terrestres da Península Ibérica.

O desalealdamento corresponde à obrigação, imposta por lei, de que o valor da mercadoria exportada tem de ser igual à importada. Assim, o valor do desalealdamento, ou seja o regresso do mercador, deve corresponder ao valor do alealdamento realizado anteriormente no momento do registo de saída. Quando o desalealdamento não se efectua, ou não se efectua correctamente, as falhas que forem detectadas são registadas para mais tarde entrarem no domínio da justiça.

Os casos de não cumprimento dos alealdamentos e desalealdamentos estão registados não apenas nestes livros, mas também em capítulos de cortes que apontam a falta de supervisão ou conivência de oficiais com a passagem faltosa de mercadores. Sobretudo de estrangeiros que logo passam a fronteira com mercadorias de valor inferior às que trouxeram e, uma vez de regresso, permanecem longe da fiscalização fronteiriça.

O não cumprimento de saída de mercadorias de igual valor às que entraram resulta na saída de ouro e de prata e na não saída de produção regional, factores que, perante as frágeis bases em que assentava a economia portuguesa, afectava seriamente a balança comercial. Os casos de diferença entre alealdamento e desalealdamento praticado por mercadores estrangeiros devem ser frequentes, a avaliar pelas reclamações levadas pelos mercadores portugueses às cortes.

Para evitar estas fugas, ficara estabelecido nas cortes de Coimbra-Évora de 1472-1473, que os mercadores estrangeiros alealdam os produtos que trazem e não os que levam. A imposição anterior, que colocava o alealdamento à saída para o mercador estrangeiro, facilitava a prática de fraudes. A mercadoria importada já estava distribuída pelo mercado português e a exportada saía do âmbito de acção dos oficiais dos portos secos e dos oficiais do varejamento.

Assim se procede nos livros de alealdamentos. Os mercadores castelhanos registam as suas mercadorias na entrada. Só a importação paga direitos nos portos. O desalealdamento que efectuam torna-se importante para controlar a saída de produtos e obrigar ao igual valor da importação e da exportação. Estas medidas permitiam uma maior igualdade no comportamento de mercadores portugueses e estrangeiros implicados no comércio externo.

O livro de alealdamento de 1516 individualiza o trânsito efectuado por mercadores castelhanos, colocando-os num item à parte, sob a designação de «alealdamento de estrangeiros» e contém ainda referências aos movimentos comerciais de castelhanos efectuados na feira de Outubro de Miranda. Perante esta informação, que não parece ser continuada nos outros registos portuários, verifica-se que a preocupação por manter os mercadores estrangeiros e as suas actividades económicas supervisionadas é uma constante.

Impõe-se controlar os movimentos de exportação de mercadorias. Assim as vias são amplamente vigiadas de forma a evitar que se usem os caminhos mais «direitos» para Castela e se cruze a fronteira evitando o controlo dos portos secos. A obrigatoriedade para os mercadores que vêm de Castela de escolher o caminho que os leva ao porto, de forma a alealdar os produtos, e não outro coloca-lhes uma opção: optar por um ou por outro caminho é decidir-se entre a honestidade das trocas e o descaminhado.

É uma obrigação para todos os mercadores que cruzarem a fronteira, vindos de Castela, dirigirem-se à alfândega de forma a manifestar as mercadorias que transportam, aos rendeiros, escrivães ou recebedores da alfândega, para mais tarde efectuar os pagamentos de sisas e dízimas. A declaração das mercadorias tem de ser feita num prazo de determinados dias a contar da data de chegada, número estipulado de acordo com os diversos locais, em alguns casos cinco dias noutros casos três dias. Se a declaração não se realizar, incorre-se nas penalizações estipuladas para os casos de contrabando.

A acompanhar o registo do pagamento da sisa e dízima a efectuar, devem ser referidas as cores dos panos. Os verdes, os azuis, os roxos, os vermelhos e os pardos devem estar identificados. A identificação do tecido certamente auxiliava os oficiais encarregues da detecção das fugas ao pagamento dos direitos no momento em que o varejo se efectuava.

As mercadorias alealdadas cabem em dois grupos: as miúdas e as grossas. Cargas de valor menor e cargas de valor maior respectivamente. Em 1481-1482, nas cortes reunidas em Évora, discute-se já esta questão dos alealdamentos das vendas *miúdas* e das mercadorias vendidas por grosso. A obrigação de alealdar os «miúdos» gera a contestação da população que se vê obrigada a uma deslocação difícil a um dos portos secos para fazer o alealdamento de uma peça ou de uma carga pequena de mercadoria de pouca valia. Queixam-se que por vezes têm de fazer um desvio de algumas léguas para alealdar os poucos produtos que transportam. A resposta do monarca tende a não modificar esta obrigação

e de facto assim se vai manter, como o comprovam os livros de alealdamentos de registo de sisa e de dízima alguns anos mais tarde.

As constantes normas legais que recaíam sobre os alealdamentos prejudicavam as tarefas do comércio externo. As alterações são contínuas, as imposições agravam-se e os mercadores apelam à ignorância das novas leis. É neste sentido que pedem os procuradores nestas cortes de Évora de 1481-1482 que não sejam colocadas novas condições que prejudiquem os alealdamentos.

A atitude dos monarcas tende a controlar as fugas aos direitos régios, uma constante do comércio externo. As referências a estratégias frequentemente usadas pelos mercadores para não se sujeitarem ao seu pagamento, abundam e são referidos já desde longa data.

A acompanhar as estratégias de fuga, os apelos a favor da sua supressão são uma constante, inclusive por parte de castelhanos. Nas cortes de Palenzuela de 1425, os procuradores castelhanos referem a opressão que lhes é colocada em Portugal no momento de efectuar o trânsito de mercadorias. Os oficiais faziam-lhes pagar de dízima e sisa de cinco coisas uma, quando em Castela os mercadores portugueses que se deslocavam às feiras de Medina del Campo não pagavam direito algum, apenas uma portagem à entrada e outra à saída.

As cortes de 1374/Évora, retratam uma das primeiras situações geradas pela imposição das sisas. Os mercadores perante os elevados pagamentos impostos pela fiscalidade, optaram pela diminuição das transacções de produtos de importação que, afirmam os procuradores em cortes, são indispensáveis para «mantimento dos povos e dos lugares». Os que se encorajaram a continuar as transacções vendiam os produtos por tão elevado preço que diminuía de forma assustadora o poder de compra. Estas reacções iniciais tenderam a acalmar apesar das sisas se afirmarem e implantarem definitivamente. A oposição à sua cobrança iria continuar.

D. João II promete suprimir as sisas perante os frequentes pedidos da população. Promessas que acabam no esquecimento e provocam sempre a insatisfação da população. Em 1481-1482 os procuradores culpam os judeus que arrendam estas sisas e «dão em eles tais tanazadas porque lhes bebem o sangue e quebram os ossos e os judeus atrevimento das tais rendas andam com tais vestidos sem sinais e armas e fazem dos cristãos servos». O texto é sem dúvida alguma eloquente, mas a resposta é intransigente. As sisas são consideradas pelo poder central como «justas e necessárias» ao reino. Nas cortes de 1498 o rei D. Manuel dá uma boa justificação para se manterem as

sisas. Dos dinheiros das sisas fazem-se casamentos, moradias, tenças e muitas ajudas de vida e encaminhamento a filhas e filhos de fidalgos, cavaleiros escudeiros e outros naturais do reino. São uma fonte de benfeitoria que caso não existissem a população sentir-se-ia muito sobrecarregada. Os gastos do alealdamento são retirados dos lucros das receitas dos portos secos. Os «mantimentos» dos recebedores e escrivães, a compra de cera, de pez, do livro e de papel e tinta, entram nas despesas dos portos. Os pedidos de anulação das sisas que continuam a ser introduzidos nas cortes, permitem observar que este argumento não persuadiu a população que de modo algum se satisfiz com a resposta.

As sisas agrupam-se em duas categorias específicas, as sisas gerais e as particulares. Nas particulares encontramos as sisas dos panos, do vinho e do sal. Esta designação permite verificar que os livros de registo de sisa e dízima anotam separadamente os panos, o vinho e o sal. De facto a designação dos *Livros de Recebimento de Sisa e Dízima dos Panos Castelhanos* assim o indica. E assim se compreende a falta de referências ao vinho e ao sal, produtos de monta da produção portuguesa que cruzam a fronteira rumo a Castela. O que não se compreende é a razão da sua ausência nos livros de alealdamentos.

Os produtos pagam sisa de acordo com o número de unidades, carga, peso ou medida, ou por avaliação. O valor a pagar pelos panos é fixo. Cada pano paga 300 reais. Era costume que não se cobrassem dízima e sisa dos panos sem dividir e cortar, o que prejudicava o mercador. A marçaria é avaliada na sua totalidade. Os avaliadores atribuem 10% do valor para pagamento de direitos. Uma avaliação feita a olho, certa mente por pessoas habituadas a tal, e sujeita a críticas. Multiplicam-se as reclamações contra as más avaliações da marçaria realizadas pelos oficiais dos portos.

Para alguns dos produtos transaccionados foi possível detectar o valor dos pagamentos de direitos em função da passagem pelo porto, apesar das poucas referências aos pagamentos individuais de sisa e dízima. É possível verificar que produtos como o cordovão, os carneiros e os sáveis pagam percentagem elevada de direitos na importação. Produtos que devem atingir preços elevados na sua comercialização. Seguem-se os cereais, sujeitos a variações elevadas de preço, e o açúcar.

Tendo em conta estes valores, os 300 reais de pagamento a que se encontram sujeitos os panos só não se transformam em valores demasiados elevados se as peças de panos transaccionadas forem de grandes dimensões.

Estão isentas de pagamento de sisa e dízima as mercadorias que forem importadas para uso pessoal. Assim, de facto, o vemos nos livros de alealdamentos. Estes referem que os produtos desalealdados para uso pessoal não pagam nada.

Grande confusão reside no alealdamento de mercadorias. Dúvidas existem sobre que mercadorias se devem exigir as cobranças de direitos. As sucessivas normas de regulamento das importações e exportações e da cobrança de direitos deixa dúvidas sobretudo na população menos informada e em oficiais que, deliberadamente ou não, actuam em desacordo com a legislação.

Enquanto o poder central se interessa por cobrar um índice de rendimento elevado de direitos, que implicam que grande número de mercadorias paguem sisas e dízimas, a população interessa-se por reduzir o número de mercadorias sujeitas a impostos. Esta intenção de controlar todos os movimentos de mercadorias que se deslocam pela fronteira e os dividendos que daí possam advir, está bem presente na rejeição do monarca ao pedido efectuado nas mesmas cortes de Évora de 1481-1482 de isenção de dízima da marçaria que vem de Castela. Afirmam os procuradores nas cortes que nunca foi costume a marçaria pagar dízima. A resposta do monarca é clara -todo o direito real deve ser pago.

Alguns portos, por pedido efectuado ao monarca, encontram-se isentos de pagamentos no momento de alealdamento de certas mercadorias. Estas isenções devem condicionar o trânsito das mercadorias com Castela. Não pagando impostos no porto vale a pena desviar. Certamente para aqueles que não causa grandes transtornos, o desvio deve compensar.

Os livros de registo de pagamento das sisas e das dízimas dos panos castelhanos registam todos os pagamentos efectuados pelos mercadores até saldar as dívidas. Geralmente os pagamentos dos direitos efectuam-se de imediato na sua totalidade ou por duas vezes. Alguns mercadores pagam também por três e quatro vezes. O primeiro pagamento é efectuado no ano em que se realiza a transacção dos panos e a outra no ano seguinte. No entanto, muitos pagamentos ficam por concretizar.

Um índice não muito elevado de não pagamento de direitos é detectado. A acção dos oficiais de cobrança de direitos régios parece ser eficaz para controlar as fugas dos frequentadores dos portos. Quanto à vigilância já não é possível avançar com o mesmo optimismo. De facto, esta parece não ser totalmente eficaz.

Depois de dízimadas as mercadorias recebem alvarás de saca para que os mercadores possam retirar do reino mercadoria de igual valor à que importa-

ram. Estes alvarás são escritos pelos escrivães régios colocados nas alfândegas, assinados e selados pelo almoxarife.

Depois de dízimadas, as mercadorias são seladas. Os selos devem conter as informações relativas ao pagamento da dízima e sisa, referências à data de registo e ao porto de entrada. Por vezes a selagem das mercadorias não se efectua da maneira mais correcta, conforme apontam os povos em cortes. As cortes de 1475/Évora anunciam algum desagrado por parte dos procuradores em relação ao pagamento da selagem das mercadorias desembargadas pelos siseiros. Mais um pagamento colocado sobre a comercialização de mercadorias importadas que, a avaliar pelo elevado pagamento da selagem, resultará no incremento do preço final do produto. Os recebedores das sisas levam por cada selagem de costal oito reais, um valor, sem dúvida, elevado para a quantidade de produtos aí trazidos.

A selagem das mercadorias é feita por embalagem, cada uma com o seu selo e com o seu valor de selagem. Como se anuncia no referido capítulo de cortes, o selo era colocado fora dos volumes transportados. A selagem dos panos no exterior da carga trazia algumas fugas ao pagamento devido de direitos. D. João II para aumentar o controlo e evitar fraudes obrigou à colocação do selo no próprio tecido.

Depois de efectuadas todas as diligências relativas à fiscalização de pesos, medidas, conteúdos das cargas, avaliação de direitos a pagar e à selagem, os mercadores estão autorizados a partir em direcção ao lugar de destino, e obtêm permissão para vender os seus produtos, ou ir vendendo as suas mercadorias pelos caminhos por onde passam. Num e noutro caso sujeitar-se-ão ainda a outras imposições relativas a passagens, peagens e portagens as quais não podem evitar.

As normas impostas sobre a circulação de mercadorias são rígidas e à partida parecem impor um controlo intransponível ao que se dedica a este trânsito. No entanto, as fugas às normas continuam a existir.

Neste percurso traçado pelos mercadores, cruzam-se vilas e aldeias apenas de passagem e visitam-se lugares de pernoita obrigatória para refazer forças. Nas vilas visitadas, pelos que se deslocam com as suas mercadorias, os rendeiros ou os oficiais da portagem devem ser notificados da sua chegada ou, no caso de estes oficiais se encontrarem ausentes, o conhecimento deve ser dado a um vizinho ou testemunha conhecida.

Esta notificação é acompanhada da informação do número de bestas de carga que transportam, das mercadorias que trazem e do local onde vão pôsar.

Só após estes primeiros contactos podem descarregar na praça ou nos açougues e pousar. Para retirar as mercadorias devem de novo notificar os rendeiros ou os oficiais da portagem.

O mercador pode descarregar os seus produtos e pousar no termo de alguma vila, mas os procedimentos são os mesmos. Se no termo não tiver oficiais de portagem nem rendeiros devem ser notificados o juiz, vintaneiro ou quadrilheiro do lugar ou dois homens bons. A estes deve ser paga a portagem. O não cumprimento destas regras sujeita o infractor a perder as mercadorias por descaminhado.

Vários indícios apontam para a existência de um controlo aduaneiro idêntico em Castela. Os arrendadores cobram a dízima de todas as mercadorias que circulam entre Portugal e a Galiza. A cobrança destes direitos está, como em Portugal, sujeita a arrendamento e os seus arrendadores cobram os direitos de circulação das mercadorias pela fronteira. As mercadorias do reino depois de passarem a fronteira estão sujeitas a uma portagem que pagavam à entrada e outra à saída do reino de Castela. No entanto, parece caber a Portugal a vantagem de ser pioneiro em aplicar as regras.

As expressões que partem de Castela que recordam que os pagamentos da dízima aduaneira castelhana deve ser idêntica à cobrada em Portugal, parece remeter para o facto de que Castela delega a Portugal a orientação das trocas efectuadas pela fronteira e os respectivos pagamentos aduaneiros. Não se preocupando muito com esta regulamentação, limita-se a seguir as normativas portuguesas, deixando também no ar um desafio a Portugal e às suas imposições na fronteira aos mercadores castelhanos.

Os movimentos portuários constatarem diferenças nos valores de importações e exportações que variam de acordo com as características do porto e com as necessidades anuais. Nem os livros de recebimento de sisas e dízimas nem os de alealdamento conferem dados precisos sobre os portos, os seus movimento e o pagamento dos direitos régios, uma vez que são muitos parcelares. Os livros conhecidos não registam a totalidade dos movimentos portuários e não existem livros que cubram todos os anos. No entanto algumas conclusões podem ser tiradas, apesar de algumas delas estarem sujeitas a erros por falta da continuidade de dados.

No ano de 1516, o registo de movimentos detecta um maior valor de alealdamentos que de retornos. Assim, as exportações foram em número superior às importações. O porto de Torre de Moncorvo é aquele que apresenta níveis

mais distantes entre as importações e as exportações. Verifica-se assim, que este porto obteve, no ano de 1516 valores mais elevados de exportação.

O porto de Mirandela regista neste ano um número considerável de alealdamentos e de retornos, que o coloca como líder em termos de transacções anuais relativas ao ano de 1516.

Braga, Porto e Amarante registam os valores mais baixos. Aqui a influência das vias marítimas é fundamental para a obtenção destes dados. Sobretudo a alfândega do Porto, que regista movimentos de mercadorias pelas vias marítimas e regista poucos movimentos pelas vias terrestres. A proximidade do mar influencia a escolha. Apesar de tudo, para muitos continuam a ser as vias terrestres a única possibilidade de efectuar viagens comerciais de longo alcance.

O ano de 1517 é marcado por nova liderança, a do porto seco de Freixo de Espada à Cinta. Os registos deste porto no ano anterior não são conhecidos, o que limita a análise e as conclusões. Registam-se nestes livros de 1517 um número de alealdamentos mais elevados do que os registados no ano de 1516. Freixo de Espada à Cinta, Miranda do Douro, Mogadouro, Vila Flor apresentam valores elevados de importação e de exportação.

Os movimentos de importação continuam a ser menores que os de exportação, ou equivalentes, com excepção de três portos - Miranda, Chacim, e Porto- que registaram maior número de desalealdamentos.

A reforçar a ideia de que a importação atinge valores menores que a exportação, regista-se em oito dos catorze portos assentes nos livros de alealdamentos, uma presença importante de moeda que garante que não foram efectuadas compras em Castela no valor total das mercadorias exportadas desde Portugal.

Freixo de Espada à Cinta e Mirandela apresentam os índices mais elevados de retornos efectuados com moeda e os índices menores são apresentados por Mogadouro, Vila Real e Miranda do Douro. Níveis médios apresentam os portos de Chacim, Torre de Moncorvo e Vila Flor. Os índices mais elevados são apresentados por portos com menores necessidades de importação e com poucas características de mercado distribuidor. Os índices mais baixos são apresentados por portos que registam maior necessidade de importação e por mercados sobretudo consumidores e importadores. Os portos de Mesão Frio, Ermelo, Porto, Guimarães, Braga e Amarante não contêm moeda nas suas listas de desalealdamento. Pelo rol de produtos que importam (marçaria, panos e outros panos específicos como *bruges* e *ylandra*) demonstram ser portos con-

sumidores. Os seus mercadores partem para Castela com intuito de comprar uma determinada mercadoria.

Os portos localizados mais perto da fronteira, onde as viagens são mais fáceis de realizar e os contactos e trocas de mercadorias são maiores, são os que apresentam maiores valores de exportação. Os portos localizados em áreas mais distantes da fronteira aproveitam a viagem de ida para trazer na volta as mercadorias castelhanas que o mercado local e os pedidos individuais não dispensam.

O movimento portuário no ano de 1516 regista valores mais elevados nos meses de Maio, Agosto e Novembro. Mirandela, Vila Flor e Ansiães e Torre de Moncorvo salientam-se. O caso de Mirandela é curioso. Este é o único livro onde surge citado o seu alealdamento, e nos livros de registo de sisa e dízima apenas surge nos anos de 1517, 1528 e 1530 e com registos extremamente baixos. No livro de registo de alealdamentos de 1516 lidera como porto seco os movimentos de entrada e de saída de produtos. Neste ano, muitos mercadores de Mogadouro utilizaram este porto, como se encontra registado nos livros de alealdamento, presença que teria incrementado os índices de transacção anuais.

Os portos secos aqui presentes registam maior valor de transacção nos meses de Junho e Novembro. No segundo livro referente a 1517, Miranda, Mogadouro e Vila Flor ocupam lugar de destaque. As transacções destes portos são mais constantes e desde Maio a Dezembro os valores atingidos pelos portos, ou pela sua maioria são estáveis. Abre-se apenas uma excepção no mês de Julho.

Em 1512 os níveis mais elevados de entrada de mercadoria são registados pelos portos de Porto, Guimarães, Mogadouro, Monforte e Ponte de Lima. Mercados que registaram elevado consumo, sobretudo de panos, mas também de marçaria. Em 1513 mantém-se a predominância para Guimarães, Porto, Ponte de Lima e inicia um percurso de saliência Vila Real que ao lado de Chaves vão dominar todo o Norte interior. Em 1514 Chaves, Guimarães, Braga, Porto, Ponte de Lima e Vila Real, lideram o trânsito portuário de exportação pela fronteira. Cidades que se evidenciam pelas suas características de bons consumidores e distribuidores. Esta situação mantém-se inalterável até 1530, ano em que ocorrem algumas mudanças nas rotas e entradas de mercadorias provenientes de Castela.

As justificações para os valores de importação e de exportação apresentados pelos portos secos são variadas e podem encontrar-se com um carácter loca-

lizado no espaço e no tempo. De uma forma geral, os portos secos que apresentam os valores mais elevados e que melhor se integram nos trânsitos entre fronteiras são os que se localizam sobre povoados urbanos de maior importância, que se encontram em vias de comunicação privilegiadas e de tradição, que possuem um mercado já organizado e com integração económica local, regional e inter-regional e que possuem um grupo de mercadores disponíveis para efectuar transacções de maior distância.

Estes mercados passam a exercer uma atracção sobre os mercadores e comerciantes que pretendem efectuar as suas trocas com o exterior. Transformam-se em locais de reunião de compradores, vendedores ou de simples viajantes que aí encontram uma excelente porta de saída e de entrada.

Assim a tradição e a fama vão marcando presença.

2.2. AS IMPORTAÇÕES

As palavras de D. Pedro, duque de Coimbra, registadas por Virgínia Rau, demarcam a realidade das importações e exportações portuguesas na Idade Média «mais cousas podem vyr de Castella do que a elles podem ir destes rregnos». Uma expressão simples que retrata as trocas comerciais com Castela e a situação económica portuguesa. D. Pedro demonstra a realidade que se vive no seu tempo. A lista dos produtos importados é bem diferente da dos exportados. Os importados em qualidade, variedade e em técnica salientam-se e estão bem longe dos produtos portugueses que partem para o exterior. É essa qualidade, técnica e desenvolvimento artesanal associado a um preço acessível que justificam as longas caminhadas de homens e mulheres que procuram esses artigos.

Os produtos que chegam de Castela, ao contrário dos que partem para Castela, denotam já um desenvolvimento da indústria castelhana e a existência de um bom mercado produtor. Que factores se encontram na origem dessa diferença? O mercado português exporta grande número de matérias primas que poderiam ser aproveitadas pela indústria interna. Ao saírem pela fronteira para Castela estas são utilizadas pelas indústrias castelhanas.

Ao rever a lista dos importados denota-se uma quantidade elevada de produtos manufacturados de qualidade média e inferior que faltam no mercado português, mas, perfeitamente possíveis de serem produzidos internamente.

A qualidade dos materiais empregues ou a qualidade da elaboração não estão na origem da preferência destes produtos da indústria castelhana, é o estado deficitário da indústria artesanal portuguesa que impõe a procura.

As indústrias que se encontram representadas nas listas dos importados participam no mercado artesanal português, no entanto a sua produção não garante a satisfação das necessidades do consumo. A complicar a situação da indústria regional, a distribuição interna no mercado português não se estabelece da forma devida, o que obriga a um aumento das importações. Não se justifica a presença de linho galego no mercado português quando o Norte de Portugal tem uma produção excedentária e de qualidade, como se verifica pelos elevados níveis de exportação e da preferência estrangeira.

Apesar do seu estado deficitário, a indústria artesanal portuguesa absorve algumas matérias-primas que garantem a presença de grupos de artesãos nos meios mais urbanizados. Estas são importadas pelos portos secos do Porto, Mesão Frio, Vila Real, Chacim e Miranda do Douro.

Os artesãos do Porto, Torre de Moncorvo e de Freixo interessam-se ainda por importar produtos semi-elaborados que se registam nas listas dos portos secos que utilizam. A importação de semi-elaborados permite verificar a parca existência de indústrias de preparação de matérias primas, sobretudo de produtos de maior qualidade.

Entre as matérias-primas importadas encontram-se a ruiva, o aço, o ferro e o pezo. Pezo e ruiva são também os produtos importados pela alfândega de Marvão. Nem todos os produtos importados pelos portos de Trás-os-Montes e Entre Douro e Minho são comercializados pela alfândega de Marvão. Os comuns são o trigo, a ruiva, o pezo, cordovão e marçaria. A importação de ruiva, em montante muito reduzido, aço e ferro remete para a existência de indústrias de tinturaria e para ferrarias, indústrias de relevo que não encontram internamente a matéria-prima que mais necessitam.

O aço e o ferro registam entrada em vários portos, entre eles Vila Real, Mesão Frio, Chaves, Ponte de Lima, Miranda, Chacim, Bragança, Monforte, Vinhais, Mirandela, Montalegre Vila Flor e Freixo. Os oficiais dos portos anotam-nos na maior parte das vezes, nos livros de registo portuário, em conjunto, sem separação de valores, o que não permite avaliar a importância de um e de outro para a economia regional. No entanto esta importação torna-se significativa pela sua abrangência em termos territoriais, o que permite verificar a carência da exploração de metais a norte do Douro. O aço e o ferro demarcam a sua

passagem pelos portos em medidas de peso, quintais e arráteis, e em cargas, importação em bruto destinada às oficinas de artesãos.

A importância da presença do ferro nos mercados locais e os inconvenientes da sua baixa produção podem ser detectados num capítulo especial apresentado pelos procuradores de Torre de Moncorvo, de 1439, no qual pedem que na vila de Torre de Moncorvo continuem a vender este metal no mercado semanal que se realiza às segundas-feiras e que deixe de ser vendido em casa, estratégia aplicada para fugir ao pagamento de sisas. A falta de ferro no mercado semanal deixava lacunas no abastecimento deste produto tão necessário. Outras referências surgem quanto à importação de ferro pelos portos secos. Miranda do Douro vai buscar ferro a Castela, e Valença utiliza ferro e aço da Galiza.

O rendimento elevado proveniente da exploração de minas anuncia-se pela concessão de D. Afonso V da exploração de minas em Trás-os-Montes e no Entre Douro e Minho ao Duque de Guimarães. O monarca concede-lhe por vinte anos o direito da sua exploração.

O pezo, importado pelo Porto, entre outras utilizações, é aplicado na calafetagem de fendas dos navios juntamente com a resina. As suas propriedades como isolante estarão entre as suas principais utilizações. Necessidades criadas pela construção e reparações navais, mas também por outro tipo de construções. Este produto detecta-se também nos livros de recebimento dos portos secos cuja importação se regista nos portos de Montalegre e de Freixo. É vendido em cargas ou a peso, assim o indica a referência a arráteis. O seu preço não é muito elevado, o arrátel de pezo compra-se por 5 reais.

Entre os produtos semi-elaborados encontram-se algumas variedades de peles. Já curtidas, estão prontas a ser utilizadas nas oficinas de artesanato por alfaiates, sapateiros e muitos outros. As que se registam designam-se apenas por peles, desconhecem-se as peles que por aqui passam sob esta designação genérica. As mais comuns eram as peles de fuinha, marta, lontra, arminho, touro, ginetá, lebre, raposa, entre outras. As peles de ouropel, peles de mangustos, baldréu (pelica), luva (pelica muito fina) e cordovão (pele de cabra macerada e não curtidá, tingida de vermelho ou preto usava-se sobretudo para sapatos). O cordovão que passa pelo porto de Miranda paga de direitos 100 reais. Este valor aponta para um preço de cerca de 1000 reais a unidade.

A passagem destes produtos pelos portos está contabilizada em unidades, o ouropel e o baldréu agrupados em dúzias (talvez apresentem tamanho menor comparativamente a outras peles). Os seus registos são parcos e encontram-se

nos portos do Porto, Torre de Moncorvo, Miranda e Freixo de Espada à Cinta, portos que, pelo seu prestígio, suportam o custo elevado da importação destes artigos.

O maior consumo dos portos secos remete para produtos elaborados. Este panorama regista, de facto, a fragilidade da indústria artesanal portuguesa que não serve as necessidades da população, sobretudo da que habita os meios mais urbanos. No topo destas importações encontram-se os panos castelhanos, por vezes acompanhados de outros provenientes de Navarra, de Aragão e de além Pirenéus, trazidos por mercadores castelhanos ou por mercadores portugueses que se deslocam ao local de produção ou a feiras de relevo onde estes se encontram à venda.

A atestar esta grande importação de panos castelhanos por portugueses, referem os procuradores nas cortes de Toledo de 1436 que

[...] todos los mas pannos que en el regno se labran conpran los mercaderes del regno de Gallizia e del regno de Portugal, los quales venian a las ferias de Medina del Campo e a otras ferias e mercados que en el regno se fazen, trayendo muchas mercaduras de aquellas partes de los regnos de Castilla e todo quanto trayan levavan enpleando en los dichos pannos que en el regno se fazen [...].

Os panos são identificados na sua qualidade, cor e quantidade. Pelos portos secos passam peças de pano, em grosso, a retalho, ou em várias medidas registadas de acordo com as possibilidades, meios panos, côvados e varas entre outros.

As varas castelhanas são mais pequenas que as portuguesas. O livro de alealdamento de 1516 equivale 600 varas portuguesas de estopa a 780 varas castelhanas e 50 varas portuguesas de lenço a 65 castelhanas. A proporção para os dois casos é idêntica, o que significa que uma vara portuguesa iguala-se a 1,3 varas castelhanas.

As maiores medidas castelhanas compensam os mercadores e comerciantes portugueses, facilitando os intercâmbios de importação, e não colocam qualquer entrave às exportações. As diferenças de peso e de medida não representam qualquer problema aos mercadores habituados já às diferenças dos pesos e medidas internos. No mesmo sentido, a moeda em circulação é comum a ambos os reinos e como tal, não apresenta qualquer obstáculo à transacção de mercadorias pela fronteira. Em Portugal circula moeda castelhana e em Castela circula moeda portuguesa.

Entre os panos importados anotam-se os designados apenas por panos que preenchem de forma contínua os registos dos portos secos. Não surge nenhuma descrição que possa elucidar sobre os materiais que os constituem, as medidas que possuem, as cores em que são confeccionados e as aplicações que terão depois de chegados a Portugal. Panos que terão por base a confecção da lã como o próprio termo *paños* o indica.

É notória a sua importância como bem de troca para comerciantes de riqueza média e baixa. Demonstra-a a preocupação dos procuradores nas cortes de 1455/Lisboa, nas quais manifestam o desagrado pelos abusos praticados pela nobreza que toma as mercadorias dos comerciantes, mesmo as que já estão pagas pelo comprador. Nesta situação não podem efectuar o trânsito do comércio de pano, artigo fundamental para os mercadores e para a população, um dos produtos de comércio mais lucrativo para comerciantes e artesãos.

Os valores mais elevados de importação destes panos registam-se nos portos de Ponte de Lima, Guimarães e Porto. Chaves, Mogadouro, Vila Flor e Vila Real encontram-se em segundo plano. Os portos de Bragança e de Freixo não demonstram ser grandes importadores.

Os livros de alealdamentos, mais parciais não permitem confirmar os dados, relativos às importações, que se encontram nos livros de recebimento dos portos secos. No entanto, anunciam uma situação idêntica.

O livro de alealdamentos de 1516 regista uma grande importação de panos entrados pelos portos de Guimarães, Porto e Braga. Segue-se Mirandela, Vila Flor e Ansiães que também registam valores elevados de importação de panos.

As referências obtidas a partir dos livros de alealdamentos não revelam com segurança os valores de importação. Assim o indicam as diferenças de número de entradas de panos registadas no ano de 1517 nos livros de alealdamento e nos livros de registo de sisa e dízima. Os valores que se encontram no segundo são mais elevados, facto que aponta para um registo incompleto nos livros de alealdamentos dos produtos entrados e saídos pelas alfândegas. De notar que para este ano existem dois livros com registos de alealdamentos relativos ao ano de 1517 nos quais faltam referências aos portos secos da fronteira com a Galiza. Esta ausência revela a falta de cadernos de registo de alealdamentos e uma maior preocupação pelos registos de sisa e dízima e pelo seu arquivo. Preocupação que se prende com o facto de este ser já um registo contabilístico certo da alçada régia e da responsabilidade de oficiais que podem ser penalizados com as falhas detectadas.

Também em 1517 os valores mais elevados de importação de panos são anotados no porto seco do Porto. Os livros de alealdamento e de recebimento de dízima e sisa de 1517 apontam também para o Porto como principal importador de panos. Imposições de um mercado urbano de grande desenvolvimento a norte do Douro e que encontra nos panos castelhanos uma razão de preferência. Este porto é seguido dos portos secos de Mesão Frio, Vila Real e Ermelo que registam valores idênticos nos livros de recebimento de sisa e de dízima e nos livros de alealdamentos.

No segundo livro de alealdamentos que retrata o ano de 1517 cabe ao Mogadouro o maior índice de importação de panos. Segue-se Vila Flor e Miranda do Douro.

Ao analisar mensalmente as entradas de panos, verifica-se que os meses do ano de 1516 que contém mais registo são os meses de Abril e de Setembro. No ano de 1517 preferiram-se os meses de Junho, Novembro e Dezembro e no segundo livro relativo ao ano de 1517 e que contém alguns registos de 1518 os meses de Junho e Setembro.

Ao analisar individualmente cada porto, a preferência dos mercadores que cruzam a fronteira orienta-se no sentido de efectuarem as viagens de troca de acordo com os seus destinos, com as suas necessidades, com as épocas de produção local e das tarefas agrícolas que impedem, nos meses de maior trabalho, a viagem dos comerciantes.

Anualmente as quantidades de panos registadas nos livros de portos secos são variáveis. Assim o indicam os valores anuais registados de pagamento de sisa e dízima. Desde o ano de 1494 que as quantidades de panos entrados e a respectiva cobrança de direitos régios, manifestou um aumento considerável nos valores de entrada, valores que a partir desta data se mantêm mais ou menos inalteráveis. Presume-se um incremento significativo nas trocas comerciais com Castela que se justifica por alguns acontecimentos favoráveis nas relações entre os dois reinos.

Como se pode verificar no quadro seguinte as quantidades de panos importados e as respectivas receitas dos direitos régios aumentaram significativamente em finais do século xv e mantiveram-se estáveis no início do xvi.

Outros panos castelhanos estão também disponíveis no mercado português e encontram-se nas listas de portagem dos forais. Reconhece-se a proveniência pela designação do seu local de origem. É o caso dos linhos galegos, dos panos de Cuenca, tão apreciados pelos galegos; panos de Baeza, panos de Logronho

(sarjas de lã), panos de Palencia, panos de Zamora, panos de Segóvia e a sarja castelhana. Refere Ramón Carande que a grande produção nos teares de Segóvia é de panos de lã. Para aumentar a qualidade dos panos de Segóvia os produtores compram lã em Cuenca. Cada peça de pano teria cerca de 36 varas.

Outros não declaram o local de produção mas a sua designação contém outras descrições. São os panos azuis, roxos, panos pardos, panos negros, alva-dios (cor cinzento claro ou esbranquiçados) e branquetas, denominação que aponta para as cores mais usadas e mais comercializadas pelos frequentadores dos portos secos.

A cor que mais circula é a natural, dos panos não tingidos, que alcançam preços mais económicos pela falta de tratamento nas tinturarias. Os panos de cor encontram-se de forma esporádica nos registos portuários. Estes destinam-se a algum pedido mais especial. Uma vez que as transacções efectuadas pelos portos são de baixa qualidade e dirigem-se aos grupos sociais de menores possibilidades económicas.

Os panos delgados e os panos bordados, presentes nas listas portuárias, apontam para uma confecção mais cuidada e mais elaborada. Os panos delgados indicam uma tecelagem com fio mais fino e os bordados para um trabalho extra além da simples tecelagem. Os chamalotes (tecido composto por lã e seda), as estamenhas (tecido grosseiro de lã), o fustão (tecido de algodão ou linho ou mistura dos dois), a palmilha, os panos rasos, as xáquemas (tecido de fio grosso com que se fazem as cilhas), o guardalete (pano de tipo médio), as serapilheiras, vendidas em pano ou para envolver tecidos e a designada de *sobra bastarda* (pano de qualidade inferior que nos livros de portos secos é identificada como tecido usado na cama), apontam para uma qualidade inferior onde a lã é a matéria prima de maior relevo. Os seus consumidores são os grupos médios das cidades, artífices e camponeses.

Esta procura por tecidos de lã remete para uma indústria da lã castelhana de prestígio e para a falta de meios de tratamento e de produção desta matéria-prima por parte de artesãos portugueses. Provam-no os pedidos da vila de Miranda de não incluir no alealdamento o burel que levam a pisoar a Castela. Na vila não havia pisões e por isso levavam-nos a Castela, mas de volta, no porto, cobravam alealdamento. O monarca perante a falta de pisões permite que o tratem em Castela. A justificação apontada para a permissão é o menor valor do burel em Portugal que em Castela. Assim, como não o compraram onde o preço é mais elevado, crê-se que não é um subterfúgio para passar um produto

sem alealdar e incorrer em formas de contrabando. É evidente a falta de meios técnicos, mesmo dos mais simples.

Além dos panos castelhanos, os mercadores registam nos livros dos portos secos outras mercadorias que trazem consigo. O seu valor não influencia de forma alguma a importância do porto seco de forma a alterar os valores que por eles são transaccionados. Este facto permite verificar que alguns destes mercadores aproveitam a oportunidade para transaccionar outras mercadorias que fazem falta nas suas oficinas de artesãos ou para suprir uma ou outra falha local de um ou de outro produto.

São ainda referidas outras mercadorias de maior relevo que por aqui passam a acompanhar os panos castelhanos. Nos livros de recebimento de sisa e dízima, a marçaria ocupa o primeiro lugar nesta lista. Os livros de alealdamento especificam o que se inclui na marçaria vinda de Castela: sombreiros, enxaravias (toucado feminino), barretes de cordovão, barretes de Toledo, barretes vermelhos, barretes pretos baixos, toucados, beatilhas (touca de pano branco), coxins, almeizares estreitos, cintos, fita, fita de cadarço (tecido de seda de baixa qualidade, confeccionado com barbilho), cordas, contas pretas, pentes, pentes de lombo, alfinetes, peles de ouropel, pergaminho, escominhas, agulhas, tesouras, tenazes de mulheres, malgas, cadeias, sésamo, cabrestos, alforges anchos, fio de arame, dedais e coisas miúdas.

Inclui-se na marçaria uma série de artigos para cobertura da cabeça. São de salientar os *sombreiros*, chapéus de abas largas, próprios para viagens, usados por peregrinos e caminheiros para protecção. Usam-nos os que possuem uma profissão mais itinerante que necessitam de protecção contra o sol e a chuva. Os mais elaborados podiam ser de ouropel e conter vários ornamentos. Acondicionados em cargas ou costais ou ainda registados em unidades, encontram-se no Porto e em Vila Real. Preferência dos mercadores como adereço de cobertura da cabeça? As suas características trazem conforto aos que optaram por uma vida ao ar livre e as suas abas e decoração despertam a atenção.

De relevo são também as enxaravias feitas de seda e de linho que possuem uma importância marcada entre o vestuário feminino. Registam-se ainda os barretes que indicam material de confecção, cor, forma ou local de origem. As toucas feitas de vários tecidos de preços distintos, acordavam com as posses de quem as usava. As mais comuns eram usadas sobretudo por camponeses e artífices.

Além de coberturas para a cabeça, salientam-se entre a marçaria referida um grande número de objectos de uso doméstico e artesanal, elementos de in-

teresse sobretudo feminino e de alguns adereços com inúmeras aplicações. Salientam-se entre os supracitados, os cintos, feitos de couro, metal ou de tecido, que acordavam com a condição social de cada um. Os ornados de ouro e prata ou confeccionados com tecidos estrangeiros atingiam preços mais elevados que os simples confeccionados com linho e seda. De mencionar também as fitas e as fitas de cadarço, assim como as cordas usadas como cintos ou como adorno de toucas que não indicam o material base de confecção, mas as fitas de cadarço apontam para uma seda de segunda qualidade, usada por uma população de posses média/alta. Entre os produtos importados salientam-se ainda produtos oriundos da indústria têxtil como carapuços, picotes de Palencia, lã, mantas, mantas de papa (manta de lã), vestimentas e ornamentos de igreja, labores do ofício de bordador e produtos de sapataria, de joalheria e tapeçarias.

Descobre-se ainda entre os artigos a presença de roupa velha, o que parece ser um negócio de importação de relevo, e a renda de esparto, um produto que é exportado em bruto e aqui importado já trabalhado. O esparto emprega-se no fabrico de esteiras, cordas, cordéis e cestos. A associação do termo «renda» remete para um trabalho de esparto trabalhado. Mais uma vez se detecta a falta de labores mais cuidados no artesanato português.

Outros produtos surgem também individualizados. Deles fazem parte muitos utensílios domésticos que não couberam na designação de marçaria: bezerros para cadeiras, cadeias para mesas, vidro, cilhas, reposteiros, papel, cabos, rodas de madeira, ferragens e lanças.

Entre os produtos alimentares salientam-se mercadorias de primeira necessidade como trigo, centeio e cevada, e os animais mais comuns como galinhas, carneiros e algum peixe, e outros de maior requinte: ervas, especiarias, entre outros. Os de maior necessidade são importados pelos portos junto à fronteira que sente falhas na produção agrícola. Os de maior requinte são importados por portos com exigências mais urbanas, onde habita uma população com recursos económicos. De importação são ainda os animais de transporte e de carga como os asnos, mulos e cavalos.

Os livros de registo de sisa e dízima dos portos secos anunciam a passagem dos mesmos produtos registados nos livros de alealdamentos. Nestes cabe à marçaria o maior índice de comercialização. O aço, o ferro e as ferragens, embora com valores distantes da marçaria, são os produtos que se seguem em importância. Outros produtos surgem mais esporadicamente e remetem para

necessidades provenientes de falhas cíclicas locais ou regionais -lã, cordovão, trigo, sáveis e animais vários.

Anualmente a variação das listas de importados é pequena. Assim, é possível verificar que tanto o mercado castelhano como o mercado português procuram sempre os mesmos produtos no reino vizinho, produtos que os moradores apreciam ou sentem necessidade. Uma complementaridade que se transformou em constância.

Além destas mercadorias outras de trânsito mais local e com certeza oriundas de meios rurais fazem parte das trocas comerciais, embora passem mais vezes à margem dos registos de alealdamentos: cargas de fruta, hortaliças, peixe, legumes, queijos, vinho, animais, ou alguns produtos de exploração própria. Muitos outros se devem incluir nesta relação de fronteira mais familiar, mais restrita e menos participativa nas finanças regionais.

Além dos produtos castelhanos, entram por estes portos outros produtos que circulam pelas rotas peninsulares e que provêm de além Pirenéus. Salientam-se os panos da Flandres, que moveram algumas questões internas. Apesar da proibição colocada por Afonso V nas cortes da Guarda de 1465 que impede a entrada de panos que não sejam pardos e branquetas pelos portos secos, estes continuam a circular. Esta medida visava impedir que os panos que entravam pelos portos de mar, como os vindos da Flandres, deixassem de entrar pelos portos secos, de forma a evitar a concorrência entre portos.

Discute-se nestas cortes que entravam em tal número pelos portos secos panos da Flandres, que os comerciantes deixavam de carregar as mercadorias por mar e trazer retornos. Os panos entravam, provavelmente, por portos galegos e cruzavam rotas que atravessam a Galiza, a partir de onde seriam distribuídos para Portugal. Sabe-se que a Galiza possuía um contacto próximo através dos seus portos com a Flandres. A Galiza era um importador de panos de lã que provinham em grandes quantidades da Flandres, França e Inglaterra. Elisa Priegue detectou alguns mercadores franceses que circulavam pela Galiza central, longe das habituais rotas dos estrangeiros, com panos da Flandres. Os mercadores portugueses que aí se deslocavam levando o vinho e sobretudo o sal provavelmente trariam alguns panos vindos do exterior da península, negócio que afectava seriamente as rotas marítimas.

Estes panos encontram-se ainda nas feiras de Medina del Campo e em outras feiras castelhanas, de onde também poderiam proceder. Mercadores da Flandres, Itália, França, Inglaterra e Alemanha aqui se encontram e aqui

vendem os seus produtos. Nestes mercados encontrariam os mercadores portugueses outros produtos extra peninsulares (*ylandras*, panos de Rouen e de Bruges) que se encontram em circulação pelos portos secos.

Os panos de Bruges e *ylandra* branca e roxa, estão presentes nos portos de Mesão Frio e de Ermelo no ano de 1517, presença que deve apontar para pedidos específicos. Os mercadores que os transportam são oriundos da região onde detêm grande prestígio local, no entanto, alguns estrangeiros também os devem transportar, a avaliar pelas informações de Elisa Priegue. Em 1465 Rolan, mercador francês de panos de Flandres, denunciou um roubo de panos flamengos perto de Ourense. Se chegam tão perto da fronteira não há dúvida da sua entrada por vias terrestres e a circulação desde a origem não apenas seguindo por vias marítimas.

Encontra-se ainda registada a passagem de lenço de Ruão que deve entrar em Castela pelas vias que cruzam os Pirenéus ou pelos portos marítimos galegos.

As referências a panos de Navarra e de Aragão que utilizam as rotas terrestres e alcançam mercados portugueses aproximam mais uma vez os mercados das vias terrestres peninsulares. Estes devem utilizar a rota que passa por Logronho e Burgos e continua em direcção ao litoral da península Ibérica ou ao interior castelhano onde mais uma vez se encontra Valhadolid e Medina del Campo.

Os panos de Aragão são tecidos com lã, geralmente não tingida, onde se incluem as *branquetas* e os *molades*. As branquetas de lã natural, podem ser aclaradas através da aplicação de métodos de branqueamento e os *molades* são panos de lã tingidos com cor negra de má qualidade que vai descolorando e adquirindo uma cor acinzentada. Estes panos cinzentos certamente assemelham-se aos designados panos pardos ou pardillos encontrados na documentação. Estes panos encontram-se à disposição dos mercadores na maior feira de lãs da região, a feira de Corpus Christi reunida em Huesca em finais de Agosto. Huesca situa-se a uma distância que se aproxima da que separa os portos portugueses de Cuenca ou de Logronho, panos que surgem entre os documentados. A reunião desta feira em Agosto, mercado tão importante para a península Ibérica como local de venda de lã, teria sido um dos destinos visitados por portugueses que fazem as suas passagens em Agosto e marcam o seu regresso em Setembro, ou por castelhanos e galegos que surgiriam como intermediários portugueses.

A baixa importação de produtos de maior valor aponta para uma economia essencialmente rural e para a presença de uma população compradora média/baixa onde poucos se salientam do conjunto social. Se as importações permitem verificar as necessidades dos mercados consumidores, as exportações permitem analisar as actividades de exploração e de produção locais.

2.3. AS EXPORTAÇÕES

Dos livros de registo dos portos secos transparece uma realidade da qual não é possível alhear-se o comércio terrestre de exportação e importação. No entanto, esta realidade oculta parte das transacções promovidas pela fronteira, umas lícitas, das quais os registos não se preservaram e outras ilícitas, as quais não são possíveis de contabilizar.

Os produtos de exportação que aqui estão registados são sobretudo produtos de exploração rural, entre eles os tecidos e produtos têxteis vários, realidade bem diferente do que se regista em geral no comércio português de exportação. Portugal abastecia Castela sobretudo de produtos das ilhas, entre eles o açúcar que atinge os níveis mais elevados de exportação, de produtos provenientes do Brasil e de África como escravos, madeira e marfim, e da Índia especiarias, drogas, tecidos, entre outros. E abastecia de sal Castela e sobretudo a Galiza. O sal é um dos poucos produtos que em Castela e na Galiza paga direitos de entrada -o *salín*- cobrado na Galiza e nos bispados de Salamanca, de Ciudad Rodrigo, de Coria, de Plasencia e de Badajoz, o que denota a sua comercialização no sentido das fronteiras terrestres. O sal português é preferido pela sua qualidade pelos castelhanos. Denota-o a reacção destes consumidores perante a imposição colocada para as cidades da Meseta Norte que obriga a consumir exclusivamente o sal de Atienza. Produtos, com excepção do açúcar, que não se registam na passagem pelos portos secos rumo a Castela.

O facto de se registarem nestes portos sobretudo produtos têxteis oriundos da produção local e, em número reduzido os provenientes do exterior, permite verificar que os mercadores que por aqui passam transportam mercadorias que se destinam a mercados especializados na distribuição de tecidos de qualidade média e baixa destinados a grupos sociais de menos poder aquisitivo, e que os frequentadores dos portos secos unem a capacidade produtiva interna às necessidades da importação. Estes, perante a obrigatoriedade de exportarem

valores idênticos aos importados, utilizam os produtos de que podem dispor e que se encontram ao nível da sua capacidade económica.

O comércio concretizado pelas vias terrestres surge com características bem diferenciadas do comércio exterior, mais relevante, que se efectua através dos portos marítimos.

Interessantes são os dados que se retiraram relativamente às mercadorias que saem do reino, oriundos da produção local ou regional. Detectam-se, a partir dos registos, terras especializadas na exploração de determinados produtos e que produzem excedentes com a finalidade de serem comercializados, e terras que optaram pela utilização das matérias-primas que produzem e elaboram produtos acabados ou semi-elaborados, que servem de base a outras indústrias artesanais.

A capacidade de exploração (clima e terreno) orientou as actividades produtivas para a elaboração de determinados bens. Os bons anos agrícolas e a procura externa dirigiram a actividade de exploração rural para a produção de excedentes de forma a criar produtos possíveis de troca com os castelhanos.

Pelo movimento portuário apresentado, ao contrário do que seria de esperar, a produção e os negócios não seguem um ritmo de crescimento contínuo. Pelo contrário, apresentam um decréscimo sucessivo nas transacções e um fecho de alguns portos que não superaram a concorrência. Os produtos que com maior frequência cruzam as fronteiras fazem parte de uma lista com poucos artigos, na qual os produtos resultantes do artesanato local e regional se registam de forma pouco abundante.

Ao lado dos elaborados encontram-se produtos que não necessitam de grande trabalho na sua realização e que resultam da exploração directa do campo ou das reservas naturais. Como matéria prima exporta-se o linho sem tratamento, o cânhamo e o algodão em bruto que se registam em onças, pedras e cargas, matérias-primas que servem a indústria têxtil castelhana. A utilização de uma pedra como peso provoca alguns desagradados, uma vez que o seu peso é bastante variável dado o material de suporte. Alguns pedidos remetem para a utilização de um peso de ferro em substituição da pedra. Entre os semi-elaborados encontram-se as meadas de algodão, a fiança, o fio de seda e o barbilho. O barbilho é a seda grossa e imperfeita resultante de desperdícios e de casulos furados. Depois de fervidos em água e de lavados com sabão abriam-se à mão e eram fiados na roca. Servia também para juntar com o linho e o algodão. Entre os elaborados destacam-se os tecidos de linho, estopa, lenço, mantéis (o mantel

era uma espécie de alcatifa usado debaixo da toalha da mesa ou para cobrir bancos) toucas, alfaremes (touca ou véu para a cabeça), cordões, fitas, fitas de cadarço (tecido de seda de segunda qualidade), guardanapos, sobremesas (provavelmente uma espécie de toalha), mantas, valencinas (pano flamengo de lã), ginetas rodadas e fusos. Por fim entre os produtos de exploração natural detectam-se os peixes de diversas qualidades, o mel e alguns animais de relevo como os papalvos (gato bravo), as raposas, ginetes e as peles de martas. Estas últimas apenas se identificam no porto seco do Porto. Curiosa é a referência ao sarro, resíduo deixado pelo vinho nos recipientes, que é comercializado a peso e em quantidades elevadas.

Cabe aos produtos têxteis um lugar de relevo nas exportações. Destes salienta-se a seda, vendida em fio, em fita ou ainda o aproveitamento dos fios de barbilho. A seda não deve ser exportada em tecido, embora surjam referências a teares que a tecem. A sua comercialização em libras ou em onças -uma onça de seda em 1520 custava setenta e cinco reais- reporta para uma elaboração de fio de seda e não para um tecido. A sua presença é uma constante em todo o Norte português, o que aponta para uma produção intensa em toda esta área. A sericultura embora detenha grande relevo em Trás-os-Montes, a partir do século xv o seu desenvolvimento abrange também o Alentejo e a Beira.

A importância da seda na região de Trás-os-Montes ainda é detectada no século xix. Vendem-na sobretudo às feiras da região onde esta se encontra ao dispor de compradores que a procurem. Também nesta data a seda é vendida em fio, como o demarca a tradição. A seda em fio encontra-se nas feiras de Vilarinho (concelho de Vila Flor), Freixo de Espada à Cinta, Chacim, Mirandela, Mogadouro, Azinhoso, Moncorvo, Carviçais (concelho de Moncorvo), Vila Flor e Vimioso, centros que desde a Idade Média detêm uma importância fundamental na produção e exportação deste produto, como pode ser verificado nos registos dos portos secos e na documentação que retrata a sua comercialização e produção. Nas grandes feiras da seda do século xviii, São Bartolomeu em Mirandela e de Santiago em Grijó, a seda é comprada ou permutada por castelhanos. Aqui se encontram à disposição os casulos ou a seda em meadas. A tradição aponta assim, mais uma vez, para a venda da seda em meadas ou no próprio casulo.

A legislação central está interessada no incremento da produção, mas os principais interessados são os membros da nobreza local que encontram neste comércio um negócio lucrativo, negócio que acorda agora com os seus ideais.

Nas cortes de 1472 a censura dos procuradores contra a acção do Duque de Guimarães permite registar as preocupações gerais relativamente à imposição do Duque que obrigava à venda de sirgo apenas à sua casa. Pediam ainda que as medidas de D. Afonso V relativas à plantação das amoreiras fossem cumpridas. D. Afonso V expressara a necessidade de incrementar a produção e impunha aos moradores das distintas comarcas que colocassem vinte pés de amoreiras plantadas ou enxertadas em figueiras para que as folhas se multiplicassem em abundância. Refere-se este capítulo à importância da seda nortenha, nomeadamente a de Lamego e a de Trás-os-Montes, que tem mais possibilidades, pelas suas condições ambientais, de ser de melhor qualidade que a de Granada. É provavelmente um uso de retórica dos procuradores nas cortes, mas que não invalida a existência nesta região de uma seda de excelente qualidade. Demonstram-no os níveis elevados de exportação e a significativa procura dos mercadores castelhanos. Este capítulo atesta ainda a importância da seda para a população, que se vê privada da sua produção, e a monopolização da produção por senhores, o que demonstra a sua grande rentabilidade.

Noutra carta datada de 1475, D. Afonso V determina que toda a seda que se importar para o reino e for aplicada na confecção de tecidos não pague, durante cinco anos, direitos na entrada. Alegavam os produtores que necessitavam de fio de seda mais fino do que aquele que é produzido em Portugal. Este fio era importado de Almeria, Aragão, Sevilha e de outras locais, provavelmente de outras cidades de Granada onde a seda tem, segundo o capítulo das cortes de 1472, grande significado para Portugal. Este privilégio obriga ao registo nos portos de todas as importações efectuadas e determina que o movimento de importação não se faça pelos portos que o monarca tem arrendados. Esta imposição pretende garantir um rendimento fixo para os cofres centrais e mais uma vez aponta para a rentabilidade da comercialização da seda.

Neste ano de 1475, D. Afonso V estabeleceu por dois anos nas comarcas de Trás-os-Montes e Beira o monopólio de fabrico de seda. Este monopólio impedia ao assentamento de teares nos quais fosse tecido o pano de seda. A tecelagem pertencia, pelo contrato, aos tratantes que possuíam o monopólio do comércio da seda e da produção. A produção dos têxteis de seda assentava numa casa própria estabelecida para tal em Bragança.

Ainda neste ano o Duque de Guimarães recebe, durante três anos, o privilégio de possibilitar aos tratantes que com ele acordarem sobre o trato da seda o retalho de panos no reino que estava proibido aos estrangeiros. Como os

associados com o Duque são estrangeiros e não portugueses prova-se que as excepções são consentidas.

Em 1475, os beneficiados são Rui Gonçalves de Portillo e Gabriel Pinello Jerne associados com o Duque de Guimarães na cidade de Bragança. A nobreza encontrou nas actividades económicas comerciais e artesanais uma nova fonte de enriquecimento. A entrega destes monopólios, pelos monarcas a membros da nobreza demonstra o interesse que possui esta actividade que se manifesta rentável. No entanto o interesse por parte do poder central é relativo. Usa a concessão mais como fonte de privilégio do que como fonte lucrativa. Como tal as apreensões de panos de seda resultantes de transgressões comerciais são conduzidas até ao Duque de Guimarães.

Rui González de Portillo, vizinho de Valhadolid, pede, em 1478, um salvo-conduto que lhe permita continuar o comércio de seda e de sirgo com Bragança. O salvo-conduto que lhe é concedido permite transportar os materiais desde esta cidade até Valhadolid, sem qualquer impedimento. Este pedido atesta a importância que a seda desta região possui para Castela, circulação que deve continuar apesar da existência de conflitos.

Outro tratante da confecção da seda conhecido é Nicolás de Oliva, mercador, habitante de Valhadolid. Foi tratante da produção de tecidos de seda em Bragança nos anos anteriores a 1484. Na feitoria de Bragança, Nicolás de Oliva possuía muitos dos teares e aparelhos de produção e os oficiais que se encarregam da produção eram da sua contratação. Era seu feitor João Batista de Oliva, vizinho da cidade que a regia e guardava os fios de ouro e de outros tecidos empregues no fabrico da seda. Entre os materiais que possuía encontra-se 1500 peças maiores de ouro, 250 libras de seda e 15 peças de seda de terciopelo e raso no valor de 800 000 maravedis. O feitor encarregava-se de gerir a casa e prestar contas ao tratante. Neste caso o feitor recusava-se a prestar contas a Nicolás de Oliva que por ser estrangeiro se via em dificuldades em recuperar o seu investimento.

Nas cortes de Évora de 1481-1482 os povos referem o intenso trabalho despendido com a seda e as sucessivas opressões que lhes são feitas. A seda é tomada pelos senhores que lhes pagam pelos preços que lhes convém e obrigam a vender-lhes os produtos mediante ameaças e a efectuarem as compras de produtos a eles ou aos seus homens, caso contrário prendem os que consideram pouco cumpridores e obrigam aos pagamentos das penas aplicadas pela justiça. Este capítulo demonstra mais uma vez o interesse da população pela

produção da seda, o grande sustento económico de toda a região, apesar das opressões efectuadas.

Miranda do Douro, Mirandela, Chacim, Vila For e Ansiães, Torre de Moncorvo e Freixo participam activamente na rota de exportação de tecidos de seda que é completada pela produção de barbilho da região de Vila Real e de Mesão Frio.

Através dos livros de alealdamentos torna-se difícil avaliar quais os valores anuais dos principais centros produtores de seda. Os portos não surgem nos livros de alealdamentos de forma continua. O exemplo mais flagrante é Freixo de Espada à Cinta que apenas surge no ano de 1517.

A documentação refere a existência de três qualidades de seda, seda fina, seda grossa e seda de macho. O fio de seda mais grosso era utilizado no século XVIII em borbotos, e obtinha-se da junção de vários fios. A seda de macho é composta por um fio de seda formado a partir de casulos que conservam o bicho dentro. O fio obtém-se a partir de um sistema de contraposição. O fio assim obtido é desigual e de pouco rendimento. Esta distinção remete para um bom conhecimento das actividades relacionadas com a produção de fio de seda e um aproveitamento de todo o tipo de casulos e de seda de menor valor.

Grande exportação relacionada com a exploração da seda é, sem dúvida, a do barbilho, que se estende por todo o Norte. Este produto seria utilizado para, depois de tratado, se misturar com outros fios ou para introduzir em produtos já confeccionados. A acompanhar o barbilho, os portos de Mesão Frio e de Vila Real exportaram retrós de barbilho. Este deve ser um dos produtos resultantes da produção da seda de menos valor e do tratamento do barbilho, o que não significa que se destine a uma sociedade de mais baixa condição. O seu uso surge entre os estratos sociais mais elevados, empregue em crespinas e em meias, artigos que não exigem grande medida no tratamento.

A seda fina é preferida pela sua qualidade de trato, a seda de macho e a grossa seguem em segundo plano. Enquanto Vila Real e Mesão Frio exportam o produto em bruto, não havendo por isso uma indústria de transformação da seda pelo menos que crie excedentes para comercializar, a produção deve-se manter pelo consumo local, Chacim, Mogadouro, Miranda, Torre de Moncorvo, Vila Flor, Ansiães, Mirandela e Freixo optaram pela produção de seda, dentro da qual se salienta a produção de seda de fio fino.

Ainda na indústria da seda convém ter em atenção as meadas de seda que se encontram no porto de Guimarães; que não foram contabilizadas porque o seu

registro nos livros de alealdamentos surgiu em conjunto com algumas meadas de algodão, não numeradas. No entanto é um dado importante que remete para a comercialização do fio de seda em meadas.

O Porto, Guimarães e Braga registam poucos valores no comércio da seda. São mercados sobretudo consumidores de seda, e por isso esta não surge de forma abundante no rol das suas exportações.

Dentro dos produtos que fazem parte da indústria têxtil regista-se com valor significativo a produção de panos de linho e de estopa. Encontra-se a sua produção por toda a parte no Norte português e a sua presença efectiva nos livros de alealdamentos fazem deste produto um dos mais importantes na exportação. Um documento de Guimarães do século XIV indica que a fiação e tecelagem de carácter doméstico era feita pelas mulheres nos seus tempos de lazer. O linho surge quase sempre em conjunto com a estopa, embora um número considerável de portos registem apenas na sua exportação a estopa, como o caso de Amarante, Ansiães, Mirandela, Chacim, Mogadouro e Miranda do Douro. A estopa é nestes locais excedentária, facto que não acontece com o linho que é utilizado na confecção de tecidos como o lenço, e de outros produtos elaborados, provavelmente mantéis, toucas, alfaremes, cordões, e outros indicados nas listas destes portos, sendo para isso reservado. O linho é transaccionado em cabelo, por fiar ou fiado ou ainda em pedras.

Os altos valores de exportação de tecidos de linho está reservado a Mesão Frio, Vila Real e Ermelo, portos que apresentam valores muito baixos na exportação da estopa. A relação é aqui inversa aos portos anteriormente citados.

O linho e a estopa vendem-se também em bruto; no entanto, são diminutas as quantidades que se referem à passagem deste produto pelos portos secos sem tratamento. A sua transacção apenas se detecta no porto de Torre de Moncorvo. De modo geral a sua comercialização faz-se em tecido. Segundo indica Costa Lobo cada vara de linho em 1520 custava 23 reais.

A produção do cânhamo é mais restrita, localizando-se nas áreas mais interiores, junto à fronteira. A sua exportação em bruto indica que é utilizado na elaboração de artigos já nas oficinas de artesãos castelhanos. Refere Sánchez Benito que o cânhamo era utilizado para a produção de cordas e como complemento de material bélico. Tendo esta aplicação justifica-se ser exportado em bruto.

A sua plantação situa-se nas zonas inundadas pelo rio Sabor. Os campos da Vilariça desde a época medieval que cultivam o cânhamo, de tal forma que um

capítulo de cortes pede que se diminua a produção na área. De nada resultaram os pedidos uma vez que no século XVIII o problema continua a residir. Muitas terras continuam a ser abandonadas em prol do cultivo do linho cânhamo. Neste documento descreve-se a fertilidade destas terras para o cultivo de linhos e cânhamo, notando que a 1 alqueire de linhaça correspondem a uma produção de 10 pedras de linho.

Vila Flor, Torre de Moncorvo e Freixo de Espada à Cinta lideram a rota do cânhamo. É pelas vias que cruzam estes portos que este se desloca em direcção a Castela. Os níveis elevados detectados em Torre de Moncorvo fazem deste mercado um grande produtor de cânhamo e o primeiro exportador deste produto para Castela. Por aqui passam costais, cargas e cânhamo sem tratamento, medido a peso em pedras e em quintais.

De entre os produtos elaborados ou semi-elaborados da indústria têxtil, dos quais não se sabe, com certeza, qual ou quais os elementos intervenientes na sua elaboração, salientam-se o lenço, os mantéis, o cordão, as sobremesas, guardanapos (tecido com várias aplicações, sendo utilizado em toucados), fitas e mantas. Os dados encontrados não são só por si significativos para avaliar a exploração e produções locais. Os dados apresentados representam muito parcialmente os produtos que se encontram à disposição nos mercados e também muito parcialmente se referem dados que remetem para a produção local.

A grande predominância é sem dúvida a do lenço, um tecido de qualidade, feito de fio fino de linho. De igual forma os mantéis ocupam um lugar importante nestas exportações, sobretudo nas dos portos secos mais localizados na fronteira. Produzidos certamente com os materiais mais abundantes na região, o linho e a estopa, mas não excluindo a presença de outros materiais na sua confecção. Os mantéis vendem-se em varas e em mesas (vara de medida).

O lenço ocupa a produção de grande parte da região Norte e encontra-se nas listas de alealdamentos de muitos dos portos secos. A maior exportação deste produto localiza-se em dois núcleos importantes. Um na região de Vila Flor, abrangendo os portos secos que mais próximo se situam como Torre de Moncorvo e Freixo de Espada à Cinta. Outro núcleo situa-se na região do Porto.

Os mantéis encontram nos portos secos de Miranda, Mirandela e Mogadouro os valores mais elevados de produção. Não são coincidentes estes portos com os portos exportadores de lenço. Prevê-se assim a existência de tradições na produção local, uma vocação que deve estar aliada à melhor distribuição

que se efectua por determinadas vias e que têm a sua passagem em portos distintos. As diferentes formas em que são transaccionados estes mantéis, anchos e estreitos, apontam para uma maior procura dos mantéis estreitos. Os seus níveis de venda são superiores aos mantéis anchos.

São poucos os portos que comercializam o cordão. O que acorda com a pouca produção deste produto no Norte português. Mesão Frio assinala os maiores valores de comercialização. Tendo em conta que a maior produção destas regiões é o linho, provavelmente este ou a estopa entrará como material base na sua confecção. A referência a cordões confeccionados com retrós, produto proveniente da exploração da seda exportado por Mesão Frio e Vila Real e a grande produção de seda da região de Vila Flor, portos produtores de seda e exportadores de cordão, indicam outra probabilidade de aplicação têxtil na sua confecção: o barbilho ou retrós.

O mel e a cera são de igual forma produtos de grande importância para o comércio de exportação português. Situada a sua comercialização em todo o território Norte, cabe, no entanto, às regiões do Douro Interior uma maior exploração. A situação dos portugueses na feira de Medina del Campo, na porta de Salamanca, onde vendiam o sebo, cera, azeite, pez, tapetes e mantas, permite verificar que a cera que cruza a fronteira seria vendida nesta feira pelos portugueses.

A importância do mel e sobretudo da cera está patente nos portos de maior relevo. Miranda, Torre de Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta e Porto atingem níveis elevados de comercialização, sobretudo de cera. Utilizada na iluminação, mas também nas actividades relacionadas com o culto religioso e empregue nos selos que garantem aos documentos e à administração pública a sua inviolabilidade.

O livro de alealdamentos de 1516 indica, entre as despesas tidas com o alealdamento e com os materiais necessários para este se efectuar, que o preço da cera é de 45 reais o arrátel. Indica também que o pez custa 5 reais cada arrátel. Uma diferença de preço significativa que atesta a importância deste produto no rol das exportações. A cera é, como se verifica, um produto de exportação rentável.

Tomando como base o referido preço da cera é possível verificar que no ano de 1516 foram exportados pelo porto de Miranda 547 470 reais de cera, pelo porto de Moncorvo passaram 203 535 reais, pelos portos de Vila Flor, Ansiães e Mirandela 27 540 reais, pelo porto de Mirandela 50 535 reais, pelo porto de

Freixo 117 900 reais, pelo porto de Chacim 47 970 reais e pelo porto seco do Porto 293 130 reais.

É junto à fronteira que se encontram os portos secos que exportam outros bens de importância significativa para as exportações, bens oriundos da exploração do bosque e que permitem anotar a riqueza natural de toda esta área. Aqui encontram-se os papalvos (fuinhas), as raposas e os ginetes. Embora os números não sejam abundantes, a presença destes animais nos registos de alealdamentos remete para a sua caça na região do Douro Interior e para a sua venda além fronteiras. As listas de alealdamento manifestam uma passagem de peles por curtir, o que demonstra a pouca preocupação pelo emprego de mão-de-obra neste produto e a venda directa pelos caçadores. A proibição de 1460 de exportar «cabrunas em cabelo» e a permissão para exportar as peles curtidas visam proteger os artesãos de curtição e ao mesmo tempo evitar a diminuição no mercado interno.

É ao longo do Douro que se encontram os portos secos que exportam o peixe aqui pescado e aquele que certamente utiliza esta via para se deslocar desde o litoral até ao interior e a partir daqui passar a fronteira. Os livros de alealdamentos não referem se o peixe é exportado fresco ou utilizando alguma técnica de conservação. O Douro permite fazer a ligação do litoral com o interior e com as terras castelhanas. Participam desta rota além do Porto, Torre de Moncorvo e Freixo de Espada à Cinta. As lampreias, o arenque, o sável, o congro, as pescadas e as sardinhas estão entre os mais importantes.

Cabe ao Porto, a Torre de Moncorvo e a Freixo de Espada à Cinta a exportação de peixe de rio e de mar. Os valores mais elevados são conseguidos pelas lampreias e sáveis em Freixo de Espada à Cinta. Em Torre de Moncorvo e em Freixo regista-se peixe de mar (congro, pescadas e sardinhas) que é exportado para Castela. Esta presença de peixe de mar no interior é significativa. Os congros em Freixo de Espada à Cinta registam valores elevados de passagem para Castela. Segundo María Jesús Fuentes Pérez os congros encontram-se entre os peixes mais caros na Idade Média e as sardinhas entre os mais baratos. Como seria de esperar, o Porto salienta-se na exportação de peixe. No rol das suas exportações encontram-se grandes quantidades de congro, pescadas e arenque, este último produto de importação.

São muitos os mercadores estrangeiros que trazem peixe ao reino desde a Galiza ou desde Castela. Pedem nas cortes de 1433, realizadas em Santarém, que os mercadores estrangeiros que vierem com peixe ao reino não paguem o

quinto mas sim a dízima. Assim a sua importância anuncia-se nos movimentos de importação e no abastecimento local.

Entre os produtos exportados pelos portos secos um dos que mais chama a atenção é o açúcar. Registado nos portos secos de Porto e de Guimarães é transportado por mercadores oriundos destas duas cidades. Chegado ao porto do Porto por via marítima, de onde se salienta certamente a Ilha da Madeira como principal proveniência, os mercadores transportam-no até ao interior e passam a fronteira dirigindo-se aos mercados castelhanos. Transportado em cargas de 7, 7,5 e 8 regista uma passagem de grande valor nos livros de alealdamento.

Designado apenas por açúcar, açúcar branco, açúcar quebrado ou *estumos* é transportado por mercadores que se salientam entre o grosso dos comerciantes que utilizam os portos secos. O investimento de base é elevado e não alcança a bolsa de todos os mercadores.

Os dados conhecidos para outros portos secos não permitem a comparação de valores de transacção e de movimentos efectuados a norte do Douro, nas Beiras ou pelo Algarve. Contudo, o maior trânsito deste produto para Castela será certamente feito pelos portos secos a sul do Douro, que se encontram no alcance das rotas que partem de Lisboa, e dos portos marítimos.

O seu movimento mensal é importante para reflectir sobre o tempo das viagens marítimas, a sua chegada aos portos molhados e a sua comercialização para o interior. Esta ocorre sobretudo no mês de Novembro e no mês de Junho, meses em que se regista maior facilidade de navegação. No entanto, as exigências anuais obrigam à sua chegada ao litoral em todo o ano, inclusive nos períodos de Inverno.

Ao lado do açúcar detecta-se um outro produto proveniente também dos portos marítimos - o cravinho. Nos portos de Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes o cravinho surge de forma diminuta, o que provavelmente aponta para uma maior passagem para Castela por portos marítimos e pelos portos secos mais a sul, no seguimento da rota de Lisboa. Apesar das poucas referências encontradas para o movimento da alfândega de Marvão, detecta-se neste porto, a presença do açúcar e das especiarias com especial relevo.

Muitas mercadorias cruzam a fronteira em direcção a Castela. Produtos que não surgem nos livros de alealdamentos por estarem isentos do registo de alealdamento e das respectivas cobranças ou por o pagamento de direitos não compensar a deslocação. Assim se detecta nas cortes de 1481-1482/Évora num

dos capítulos apresentados pelo povo: os procuradores referem que as cargas de pão, vinho, peixe, cordas, sal, castanhas, fruta, sardinha ou peixe seco não eram alealdadas. Estes produtos passavam a fronteira livremente e utilizando os caminhos mais rápidos e não os do alealdamento. A deslocação aos portos não compensava o ganho que recebem da venda do produto, desta forma os índices de fuga aumentam.

Alguns impedimentos ao trânsito normal de mercadorias são colocados pela nobreza. Os meios que possuem de persuasão podem colocar impedimentos graves a uma circulação importante para as vilas fronteiriças. Como exemplo pode ser citado o caso de Martim de Castro, alcaide do castelo de Melgaço e de Castro Laboreiro e outros fidalgos que correm atrás dos galegos que vêm com suas bestas a Valença buscar o sal. Obrigam-nos a comprar sal apenas aos seus apaniguados e fazem-lhe penhoras e represálias, o que vai contra o privilégio concedido por D. João I que pretendendo incentivar o comércio local concedeu privilégio a Valença de que os galegos que aqui viessem não fossem penhorados por dívidas que tivessem contraído. Os galegos em troca do sal traziam mercadorias em falta para a vila. Os agravos cometidos por estes fidalgos afastam os galegos que deixam de vir procurar o sal. Agravos económicos advêm para o monarca, pois os comerciantes deixam de pagar portagens e sisas, e para os revendedores locais que iam buscar o sal a Aveiro e tinham nestas terras um entreposto importante de comércio de sal.

Porque nem todos os produtos são alealdados, os dados retidos dos livros de alealdamentos são mais uma vez, precários para fornecer valores sobre as exportações e importações e sobre a relação da produção local e os mercados externos.

São também estes produtos, aqui descritos, que os mercadores castelhanos procuram nos mercados portugueses. A cera e os produtos têxteis entre eles os mantéis, o lenço, a estopa e a seda são os produtos que levam nos seus retornos.

No entanto os produtos que trazem consigo são bem mais valiosos. Os registos efectuados nos portos secos vão de encontro ao que registam os capítulos de cortes onde os povos se queixam de que os mercadores estrangeiros levavam nos seus retornos mercadorias de menor valor que as que traziam e por este motivo pediam que comprassem em Portugal mercadoria de igual valia à que traziam.

Os produtos importados, oferecidos por mercadores castelhanos continuam a ser mais variados e mais ricos que aqueles que Portugal coloca à disposi-

ção. A procura dos castelhanos reside, mais uma vez na seda e nos produtos de linho e de estopa, que a qualidade preço deve compensar a deslocação.

De facto, o nosso mercado produtor e distribuidor tem de ser protegido, agravada a legislação e reforçadas as punições para os infractores.

3. Cruzar fronteiras: um destino difícil de alcançar

3.1. MEDIDAS PORTUGUESAS DE RESTRIÇÃO DAS EXPORTAÇÕES E DAS IMPORTAÇÕES

Até ao destino mercadores e frequentadores, mais ou menos usuais do comércio externo, deparam-se com algumas dificuldades colocadas ao longo do percurso. A legislação orientadora da actividade, a vigilância da fronteira e de caminhos e os portos secos têm de ser transpostos. Se nada há a temer e as regras são cumpridas, a continuação da viagem será tranquila e as mercadorias em breve serão despachadas. No entanto, o temor da legislação e dos oficiais coordenadores existe e é este que agora devem enfrentar.

Há que contar com as normas régias já existentes e garantir que todos os trâmites sejam cumpridos, com uma ou outra novidade introduzida na legislação que já causara alarido e, por fim, com a disposição de algum oficial que por algum motivo resolveu implicar.

As normas da orientação central, que controlam a circulação interna e externa de mercadorias, têm como objectivo reter a saída de metal precioso, evitar a exportação de produtos considerados *vedados* e encaminhar os que transaccionam mercadorias pela fronteira até ao local de cobrança de direitos régios. Para o concretizar, um corpo de oficiais especializados encarrega-se de impor e verificar a sua prática.

As orientações emanadas do poder central nem sempre se concretizaram em medidas de protecção e de controlo eficazes para as regiões e para o comércio externo; não se mantiveram numa linha de desenvolvimento estável, sem recuos, e na prática foram difíceis de concretizar. Os recuos da política de protecção ao comércio externo e aos mercadores que o praticam são muitos. As medidas restritivas coexistem com outras de maior abertura e de cedência perante as exigências do exterior.

Esta alternância nas medidas aponta para uma economia mutável que oscila de acordo com factores políticos, diplomáticos e dos movimentos das relações externas, mais dependentes das vontades do poder central do que do interesse

económico. De acordo com o momento aplica-se a legislação que se julga mais adequada. De acordo com a guerra e com a paz ou se avança ou se recua, ou se abrem ou se fecham os portos, ou se tolera ou não se tolera a passagem de determinadas mercadorias.

O facto de esta legislação resultar em grande medida dos movimentos de conflito e de tréguas, vem acentuar a tomada de atitude do poder régio e justificar as decisões centrais. Durante períodos conflituosos, a política central está atenta à zona da fronteira e tenta impedir intercâmbios de produtos que iriam beneficiar o adversário e provocar danos aos habitantes das zonas fronteiriças que se deparavam com uma subida de preços e uma diminuição nas quantidades de produtos ao dispor nos mercados, sobretudo produtos de primeira necessidade. A guerra e a paz são determinantes para a economia, influenciam as trocas e controlam as políticas económicas.

São constantes os desrespeitos à legislação régia, e constantes os artifícios engendrados para fugir às determinações do poder central e simultaneamente evitar as suas penalizações. Os diversos capítulos apresentados em cortes deixam transparecer esta situação. Factores que tornam lenta a aplicação das medidas de desenvolvimento económico.

A eficácia da legislação depende do motivo que esteve presente na altura da emanação e da sua aceitação por parte da população. Quando os interesses se sobrepõem ao desenvolvimento económico ou quando a reivindicação existe só por si, a eficácia anula-se.

Com frequência o homem implicado no comércio externo procura no trânsito proibido uma fonte de lucro. Evitar pagamentos que crescem o preço final das mercadorias, não respeitar o controlo alfandegário e não seguir os caminhos obrigatórios de circulação de mercadorias, torna-se uma constante quando se analisa o comércio externo.

Os motivos que estão na origem destes comportamentos justificam-se pelas necessidades das terras e das gentes que as habitam, pelos contratemplos do clima que diminuem a produção, pela falta de recursos dos mercadores que efectuam o trânsito de mercadorias, pelo convívio e familiaridade a que sempre se acostumaram as populações fronteiriças, pelo carácter rigoroso das medidas de controlo emanadas pelo poder central e pelos abusos de oficiais alfandegários que cobram mais do que devem e perseguem indevidamente os transportadores do trânsito externo. Muitos outros motivos se descobrem na hora de reclamar justiça, na tentativa de mudar atitudes, e na hora de evitar sanções.

Por seu lado o poder central tenta aumentar os rendimentos da coroa através de uma fiscalização activa e regular intensamente o comércio efectuado pelas rotas que cruzam a fronteira, enquanto que a população criadora e imaginativa contorna os obstáculos que vão surgindo.

O monarca pretende criar uma política económica central munida de regras e de uma legislação própria. No entanto, a legislação controladora das actividades económicas perde eficácia por abranger apenas alguns sectores sociais. Nas cortes de 1472-1473 de Coimbra-Évora, os procuradores recordam a isenção dos alealdamentos que possuem abades, priores e outros beneficiados. Estes cruzam as fronteiras e levam consigo grandes quantidades de ouro e de prata demonstrando as falhas das imposições proibitivas do trânsito de produtos vedados. Esta situação provoca desagrado na população que sente a injustiça da desigualdade de direitos a que se encontra sujeita pela legislação. Só os não privilegiados são penalizados pela prática de contrabando. E a fiscalização do que se designa por produto vedado não se efectua de igual forma para todos, está dependente do prestígio e dos privilégios sociais.

Ao longo da Idade Média, os monarcas entendem que a fronteira e os núcleos urbanos situados na sua proximidade e os que os que directa ou indirectamente os suportam, colocados em áreas mais ou menos afastadas, se devem manter povoados e organizados pois assim mantêm as fronteiras e as suas dificuldades. De acordo com este entendimento e com as crises de produção agrícola, gerais ou locais, cria-se uma legislação que visa proteger o consumo e evitar a saída de mercadorias de primeira necessidade. O habitante local demonstra ser o mais interessado nesta questão e, a par e passo, evoca a legislação que proíbe a saída de metais preciosos e de bens de primeira necessidade. Localmente as crises afectam as vivências de uma população que dá conhecimento ao poder central das necessidades locais. É para evitar as crises que com frequência se instalam numa sociedade que ainda vive do auto consumo regional, que surgem as medidas proibitivas de saída de bens essenciais de primeira necessidade e de metais preciosos.

Ladero Quesada afirma que esta é uma atitude de princípios pré-mercantilistas e atribui a legislação proibitiva colocada sobre as transacções de fronteira a um proteccionismo bulionista primitivo para o caso dos metais preciosos. Esta preocupação resulta de um crescimento institucional da monarquia que se preocupa com mais uma prioridade —o desenvolvimento económico— que não é apenas do poder central e do bem estar da balança económica, mas também do bem estar social e local da população.

De facto, estas proibições têm como objectivo manter a produção e evitar o alastramento de crises locais ou regionais. Mas a legislação direccionada para o comércio externo não tende a proteger a produção agrícola interna e muito menos a artesanal. Esta falta de incentivos assinala a instabilidade e fragilidade em que assenta a economia.

Raros são os exemplos da legislação proteccionista que contempla o desenvolvimento da produção interna e que pretenda incrementar os índices das importações face às exportações. Assim, é possível verificar que a legislação que controla o comércio externo pela fronteira terrestre resulta não de uma política formada mas de uma preocupação (controlo da saída de bens essenciais de forma a evitar a sua falta interna) e de um interesse (cobrar direitos régios).

Evitar a saída de determinados produtos necessários local e regionalmente, proceder ao abastecimento segundo as necessidades locais e regionais, mas sem saída de moeda, ou seja a obrigação de valores equivalentes para alealdamento e desalealdamento, mais do que uma preocupação pelo desenvolvimento regional é uma preocupação que pretende evitar a saída de numerário régio.

Esta interpretação causa algumas dúvidas. É difícil avaliar intenções quando não surgem descritas claramente. A preocupação dos monarcas em incentivar localmente ou de uma forma geral o incremento dos níveis do comércio com Castela não é evidente. Evidente é a tentativa de manter estáveis esses níveis evitando as fugas.

Da mesma forma, as proibições de saída de metal precioso e de bens de primeira necessidade e as medidas que visam obrigar os mercadores a exportar igual valor ao que pretendem importar, são indicativos de uma preocupação central no sentido de orientar as disposições do comércio interno e externo de acordo com interesses da política central.

Neste contexto, sobre o comércio externo terrestre, não se impõe uma busca de crescimento económico, como impõem as práticas mercantilistas ou proteccionistas. O protecționismo que aqui se coloca é um meio de defesa contra a escassez interna. O desejo da riqueza manifesta-se ainda muito individualmente. Alguns mercadores passam a fronteira com esse intuito, sem intervenção do poder central.

Por outro lado para o poder central o desenvolvimento regional não depende dos pequenos produtores nem de mercadores, este passa pelos privilégios concedidos a agentes de poder -nobreza e clero. O monarca coloca em primeiro lugar o interesse pelo rendimento e a utilização dos benefícios para privilégio

de alguns e em segundo lugar o desenvolvimento das actividades económicas de suporte desse mesmo rendimento: a indústria artesanal e o comércio local e regional. Aqui se insere a política de atribuição de cartas de saca, entregues a privilegiados, de concessão de monopólios de produção, entregues a grandes senhores, e da distribuição pela nobreza de tenças a partir dos rendimentos portuários.

As necessidades do comércio externo e a política económica externa estão em segundo plano na hora de decidir sobre as medidas a adoptar. Enquanto as necessidades económicas forem secundárias não será possível apostar no desenvolvimento. O desenvolvimento da indústria artesanal e do comércio local encontram-se nas mãos de elites do poder local que disputam um lugar dominante.

Os monarcas colocam em segundo plano a compreensão da política económica e as suas necessidades. No entanto, entendiam a sua importância nas relações externas, daí a sua orientação no campo da diplomacia. Assim o denuncia a preocupação por definir o comércio terrestre nos tratados de paz, o fecho ao trânsito económico nos períodos de conflito ou o seu aproveitamento para beneficiar em quem entendem depositar interesse, mais ou menos momentâneo.

Uma vez que a oferta de produtos portugueses é diminuta e desprovida de grandes interesses e a produção é baixa e os meios internos não a permitem aumentar, o único meio do monarca obter dividendos com o comércio externo terrestre é impor a obrigatoriedade da exportação face à importação e o impedimento da saída de bens de valor económico regional. Os primeiros garantem-lhe rendimentos fixos e os segundos a possibilidade de reter internamente bens necessários. Estes são os objectivos que se encontram na origem da criação de portos secos e de alfândegas, fiscalizados por oficiais que se crêem de valor para actuar.

Como refere Modesto Ulloa, as alfândegas castelhanas do reinado de Filipe II, surgem no sentido de nutrir o erário régio e secundariamente o abastecimento de certas regiões e a protecção de produtores locais. Estas alfândegas têm os mesmos objectivos que as portuguesas. Aumentar os rendimentos régios e conduzir os interesses centrais no comércio externo.

As respostas dos monarcas em cortes, relativamente aos problemas de trânsito de mercadorias e de pessoas pela fronteira e ao pagamento dos direitos aduaneiros, anunciam essa preocupação. O monarca constantemente recorda que os direitos reais devem ser pagos como sempre se acostumou. A título de

exemplo podem ser citadas as negações à abolição da dízima da marçaria e das mercadorias consideradas «miúdas» que não trazem grandes rendimentos para os cofres régios e colocam impedimentos ao desenvolvimento da economia regional. A negação da abolição demonstra que o monarca não pretende colocar de parte nenhum dos rendimentos que usufrui por mais pequeno que seja. Nas cortes de 1481-1482 de Évora também se queixa o povo que não se pagava dízima da marçaria que vinha de Castela; a saber: pelicas, cintos, borzeguis, guarnição, arreios de cavalos e de bestas e de outras coisas semelhantes e que agora os rendeiros as dizimam. Queixam-se em 1481-1482/Évora que os rendeiros dos portos obrigam que todos os que passarem com mercadorias pela fronteira, mesmo que não sejam mercadorias grossas, que vão alealdar, mesmo que seja pão, vinho, pez, cordas, sal, castanhas ou fruta, sardinha ou pescado seco, o que nunca foi costume. Estes produtos passavam livremente, não tinham que ir aos portos alealdar e usavam o caminho mais curto para passar a fronteira, evitando desvios em direcção aos portos para alealdar.

A reforçar esta ideia encontra-se a obrigatoriedade de seguir o caminho escolhido para cruzar a fronteira. Esses caminhos pré-demarcados têm de obrigatoriamente ser seguidos sob pena de incorrer nas transgressões do descaminhado. Estes percursos levam-nos directamente ao porto seco, ao registo das mercadorias e ao consequente arrecadar de direitos, inerentes a este trânsito.

Neste contexto enquadra-se ainda o fecho de alfândegas particulares como a de Bemposta. Tende-se a evitar a concorrência e a passar para a alçada régia o controlo fronteiriço e as transacções efectuadas pela fronteira.

No entanto, apesar de todo o controlo que recai sobre as exportações de bens vedados, o seu comércio continuou. As queixas apresentadas e os argumentos utilizados revelam carências internas nos mercados deixadas pela transacção constante de bens essenciais. As necessidades locais e os interesses individuais superam os entraves constantemente colocados. Aqui os monarcas e a população mais honesta, unem-se numa comunhão de interesses. Não é possível continuar a depauperar as regiões dos seus bens primários.

Mas, a posição da população e do próprio monarca diferem. Enquanto uns se sentem defraudados com a exportação de determinadas mercadorias, outros encontram nesta exportação uma forma de enriquecimento e outros, ainda, de sobrevivência. Por seu turno, o monarca encontra no consentimento da exportação de produtos vedados uma forma de retribuir agrados pessoais e garantir a satisfação de colectividades -promove o *contrabando consentido*.

A fronteira encontra-se voltada para o exterior e a sua dependência dos produtos provenientes do reino vizinho é grande e, na maioria das vezes, só sobrevive com a chegada desses artigos que abastecem os mercados locais e os mantêm em funcionamento. Destas linhas de comércio depende a sobrevivência de muitos e destas depende a continuidade e a animação da fronteira.

A fronteira, na sua vivência quotidiana está distante do poder central. E em muitos casos, os usos e costumes da população que aqui vive são contrários às novas leis emanadas pelo poder central. A sua reacção é imediata quando o poder central se pretende afirmar em áreas mais desgarradas.

Nos séculos xv e inícios do xvi, o controlo régio aumenta significativamente e as preocupações pelo comércio com o reino vizinho alargam-se claramente. O poder central pretende alicerçar a economia, dirigir as trocas com Castela e diminuir o desequilíbrio da balança comercial. Assume cada vez mais uma atitude dirigista; no entanto, a base política de apoio mantém-se e é frágil. As vias militares e diplomáticas predominam como orientadoras. As preocupações mantêm o mesmo teor, a legislação continua a insistir nos mesmos pontos e a penalizar os mesmos erros. Neste sentido a balança comercial dificilmente atingirá uma feição favorável.

Estas medidas regulam os circuitos de deslocação das mercadorias, mas continuam a permitir a má distribuição e a disparidade de preços de mercado. Pretendiam evitar que os produtos mais necessários que, pela sua natureza, se encontram sujeitos a uma maior variação de preço; com facilidade procurassem mercados externos e acentuassem as fragilidades internas.

A grande flutuação de preço destes produtos, que se encontra dependente de bons ou maus anos climáticos e dos índices de colocação no mercado, incentivava as deslocações para áreas carenciadas, onde o seu preço é mais elevado, e a procura além fronteira de forma a compensar falhas internas.

Estas medidas dirigistas e proibitivas da saída de bens de primeira necessidade repetem-se em toda a Europa e contêm a mesma relação de produtos vedados.

Datam do reinado de D. Afonso III as primeiras leis de repressão à saída de bens primários para a economia nacional. Também em Castela estas medidas de repressão à saída de determinados produtos data do século xiii. Aponta José María Sánchez Benito como factor principal a paragem do processo de expansão das monarquias hispano-cristãs em direcção ao sul. A Lei da Almo-taçaria de 1253 proíbe a exportação de objectos de prata excepto copos, pratos

e colheres, sob pena de perda dos bens. Pretende-se evitar a saída da prata num período que é de crise económica intensa. O ouro escasseia nos cofres régios. Assim, esta medida visa restringir o comércio externo de importação com base na exportação de moeda, incentivar à troca de produtos e equilibrar importações e exportações. Para acentuar esta medida a lei de 1253 impede aos mercadores estrangeiros de retirarem mercadoria do reino se não trouxerem outra em troca de igual valor.

Aqui se encontra estabelecido o primeiro passo para a exigência do alealdamento e desalealdamento de mercadorias. As exportações devem ter retorno de igual valor. Pretendia-se que a balança comercial assentasse em trocas igualmente valorizadas e diminuísse a saída de metal precioso para pagamento das importações.

A obrigatoriedade dos iguais valores de importação e de exportação gera uma procura por parte dos mercadores de bens de consumo exportáveis que lhes possibilite a viagem em direcção a Castela e o regresso com as mercadorias castelhanas mais procuradas na região. Gera uma obrigatoriedade de produzir para poder comprar. Nesta perspectiva, a legislação agora emanada remete, directa ou indirectamente, para um reforço do artesanato e para um incentivo à produção.

Ao lado deste princípio surge associado um outro que se detecta na carta datada de 3 de Fevereiro de 1274, do acordo de D. Afonso III e a Ordem de Santiago sobre os tributos que se pagavam à Ordem e ao rei. O acordo refere que as barcas que entrarem pela foz do Rio Sado com panos, ferro, cobre, madeiras, metais, couros e cera paguem a dízima ao rei. O rei cobra também os direitos das mercadorias que saírem pela foz do Tejo. Além da questão das exportações e dos retornos, D. Afonso III avança com o esclarecimento sobre cobrança de dízima que abrange os portos.

Outra das cláusulas contidas na Lei da Almotaxaria proíbe a saída de mercadorias por terra, consentindo apenas a saída por mar, sob pena de perda do produto. Insere-se aqui um desejo do poder central de colocar restrições ao comércio externo pela fronteira interior, colocando apenas disponível o litoral onde o controlo seria maior. Anuncia-se a existência de vias no interior de deslocação para Castela e de um trânsito do comércio externo pela fronteira interior. Já nesta altura existe um trânsito importante a norte do Douro pela fronteira de produtos oriundos da Galiza, com destaque de Santiago de Compostela, do interior castelhano onde se salienta Palência, Segóvia e Tolêdo e

de regiões mais afastadas como Valencia, Rota e Aspa. Salientam-se os panos, couros e peças que empregam os couros como matéria-prima como produtos fundamentais deste trânsito.

A fronteira interior mal definida e ainda não delimitada em grande parte da sua extensão, não possui meios de controlo eficazes e específicos do trânsito de produtos. Para evitar ao máximo a saída de mercadorias que neste momento atingiam preços elevados, sobretudo de bens indispensáveis, a legislação remete os movimentos do comércio externo para os portos marítimos que à data dispõem de um sistema de controlo mais eficaz.

A acompanhar todas estas restrições a lei de 1254 ou de 1255 proíbe que todos os portos localizados desde Lisboa até à Beira, incluindo toda a costa Oeste a sul de Lisboa e do Algarve e os portos terrestres do Algarve à Beira, que não deixem sair prata sob nenhuma forma, em moeda ou em peças, panos de cor, couros, cera e mel. A saída destes produtos restringe-se apenas aos portos por onde entram panos de França.

Nesta carta, a fronteira está protegida em quase toda a sua totalidade. Apenas a fronteira de Trás-os-Montes não se identifica claramente. Certamente porque ainda constituía uma área de grandes incertezas no que respeita à sua caracterização como área económica. É uma fronteira que à data ainda se encontra em formação. Mereceu alguma atenção de D. Afonso III com a concessão de foral Rio Livre (1253), Vinhais (1253), Chaves (1258), Monforte de Rio Livre (1273), Mogadouro (1272 e 1273), Penas Róias (1272 e 1273), a Montalegre (1273) e Freixo de Espada à Cinta (1273). Desta forma, só se desenvolve em finais do século XIII e inícios do século XIV. Os últimos anos do reinado de D. Afonso III e o reinado de D. Dinis demonstram uma particular atenção a toda esta área. Aqui irão nascer e crescer centros económicos importantes, que predominarão na Idade Média a norte do Douro.

A acção régia visou organizar a fronteira e consolidar a sua presença. Esta organização traz consigo a criação de estruturas sociais, políticas e militares que a demarcam e que a concretizam numa área económica distinta.

Desta forma, as leis de 1253 e de 1254 ou 1255 ignoram uma zona que ainda não demonstra capacidades económicas marcantes e características internas de relevo como fronteira organizada, mas que possui já algumas condições económicas que lhe permitem o surgimento de trocas e o desenvolvimento de feiras.

Afonso III caracteriza a sua política económica pela inovação. A tentativa de igualar a balança comercial no que respeita a importações e exportações para

colmatar a crise e fazer face a uma instabilidade comercial, não vai ser possível manter. A economia regional e fronteira portuguesa vive muito dependente de Castela. Dependência visível pela circulação monetária na fronteira ser essencialmente de moeda castelhana e pelo sustento dos habitantes da fronteira se encontrar também em Castela.

O Tratado de Badajoz (1267) vem abrir as fronteiras ao trânsito de produtos. O pão, o vinho entre outros artigos que circulam pela fronteira devem transitar livremente de um reino ao outro. Os conflitos anteriores, anunciados já nas proibições e nas obrigações impostas pela legislação, restringiram o comércio externo, restrição que a paz vem neste momento revogar.

A lei emanada em 1273 abrange já toda a fronteira, que entretanto se foi formando. Proíbe-se a saída de pão de qualquer natureza e de farinha por mar ou por terra, sob pena de perder o produto como descaminhado. A passagem de bens vedados está aqui já bem identificada e localizada.

Os alcaides, alvazis e comendadores, estão encarregues de informar, por pregão, a população da proibição da saca destes bens. A terça parte das penas cobradas aos infractores cabe ao alcaide ou ao senhor da terra, outra terça parte cabe ao acusador e o outro terço à coroa. Este terço é arrecadado por almoxarifes ou pelos juízes e alcaides onde os almoxarifes não existirem. A distribuição dos dividendos das penalizações estabelece uma vigilância apertada e impõem tradições nas condutas.

A acompanhar os incentivos concedidos ao comércio interno, nomeadamente o do desenvolvimento das feiras e dos privilégios concedidos a feirantes, encontra-se esta medida de restrição de comercializar para o exterior os cereais em grão e em farinha, que o tratado de Badajoz tinha aberto. A liberalização do comércio em Badajoz, certamente trouxe dificuldades ao comércio interno e aumentou a escassez dos cereais. É necessário manter os produtos dentro do reino principalmente bens de primeira necessidade de forma a bem abastecer a população.

A falta de cereais é notória em Portugal na Idade Média, sendo por isso um dos principais produtos procurados no exterior. Castela torna-se um bom abastecedor das áreas imediatamente colocadas na fronteira que canalizam o movimento na sua direcção e que em seguida o distribuem por áreas de baixa produção. Refere Sánchez Benito que Portugal é um «seguro comprador de grão» castelhano.

A pena de descaminhado presente na lei de 1273 permite verificar que desde o século XIII, o contrabando é punido e que se pretende criar um comércio

externo organizado pelo poder central e sujeito a sanções caso as normas de conduta não sejam respeitadas localmente.

Esta medida revela as decisões de firmeza do poder central face a uma crescente implantação do poder régio que não esquece de forma alguma o comércio externo e a necessidade de o controlar. As normas impostas pretendem fixar fronteiras e travar fluxos que se estendem para lá da fronteira

Nas cortes de Évora de 1325 Afonso IV coloca-se perante os malefícios da saída elevada de ouro e prata para o exterior. Para a evitar, este monarca manda aos concelhos que supervisionem a proibição de saída de moedas, de ouro e de prata em bruto. Permite, no entanto, que esta saída seja possível perante a apresentação de carta régia que conceda aval à exportação. A concessão destas cartas pelo monarca institui-se como forma de atribuição de privilégio e, simultaneamente, de controlo dos movimentos de exportação.

Para reduzir ao máximo a saída de metal precioso, os frequentadores dos portos que se ausentam do reino devem jurar aos santos evangelhos que não transportam os produtos de saída proibida. Os que levarem estes bens furtivamente estão sujeitos à perda do produto e à aplicação da pena de prisão.

O contrabando acompanha desde cedo o desenvolvimento do comércio externo. A preocupação com o controlo dos índices e, sobretudo, com a aplicação prática da legislação, obriga a que a lei deva ser apregoada e escrita no livro do tabelião para que seja por todos conhecida. O pregão é o meio mais eficaz de conhecimento da lei numa sociedade em que predomina o conhecimento por via oral.

Nas cortes de Santarém de 1331 a situação de crise motivada pela saída de bens essenciais para o exterior continua na ordem do dia. Um dos capítulos apresentados pelos procuradores concelhios transmite a necessidade de o reduzir. Com base nas parcas colheitas que oferece o mundo rural, os procuradores apelam à restrição das cartas de saca de cereais passadas pelo monarca. A saída de cereais, mesmo que não seja excessiva, pode provocar a carestia interna, sobretudo em áreas de fronteira, que, por natureza, são carenciadas.

A resposta de D. Afonso IV que afirma não ter emitido cartas de saca a ponto de provocar falhas internas, demonstra a sua atenção sobre o comércio externo e o seu conhecimento da questão que o obriga, para apaziguar a situação e evitar levantamento de vozes, a prometer que não concede mais cartas de saca, a não ser que seja da necessidade da terra promover a transacção. Difícil é avaliar o capítulo apresentado e a resposta régia atribuída. Como refere

A. H. Oliveira Marques, existe um interesse por parte do monarca nestas transacções. Com esta resposta, o poder central pretende esconder a realidade e evitar conflitos imediatos. Como refere o mesmo autor, por vezes os monarcas estiveram interessados na concessão destas cartas de saca «concedendo licenças com relativa frequência e procurando, depois, justificar-se com alegações especiosas ante o clamor pronto dos procuradores às Cortes». A questão das cartas das sacas vai-se agravando e aclarando. Os abusos praticados com a sua permissão vão ser explorados.

Por outro lado, é conhecida a eloquência da escrita dos capítulos de cortes que tendem a enfatizar as situações. De facto, podem as cartas de saca concedidas por D. Afonso IV não ter afectado a economia regional ou nacional a ponto do povo «presca per fame e per mingua dos bens temporaes que deus da na uosa terra». Seguramente os interesses económicos do monarca de privilegiar os já privilegiados e dos procuradores concelhios colidem.

A acompanhar este pedido surge um outro que se dirige para os problemas causados pela saída de ouro, de prata e de moeda. O texto deste capítulo deixa transparecer a existência de níveis desiguais de importação e de exportação e de uma economia de base frágil. A saída destes metais preciosos causa crises internas, subida de preços, diminuição do poder de compra e o alastrar da fome. O apelo constante que pretende manter metais preciosos dentro das linhas de fronteira remete ainda para a falta de numerário, já conhecida, que se fazia sentir por toda a Europa, originada pela falta de prata e por uma economia em expansão que necessita da moeda em circulação. O numerário é escasso, e escassa é também a quantidade de ouro e prata acumulada. Vive-se sem grandes reservas. E a moeda é «uma forma de pagamento», uma «medida de valor» e uma «reserva de valor». Pretende-se proteger a economia do descalabro total em que bastam poucos casos de exportação para se fazer sentir os efeitos dessa saída.

Em 1341, Afonso IV, perante as vozes que de novo reclamam a saída de ouro, prata, moeda, reforça a legislação e, ao rol de produtos vedados, acrescentam-se os cavalos, rocins e armas. O consequente empobrecimento regional e nacional e as falhas dos períodos de guerra obrigam a novas retenções.

Assim como as armas, os cavalos e rocins são elementos imprescindíveis nas actividades bélicas e, por isso, a sua saída é evitada ao máximo de forma a garantir que o lado opositor não verá os seus exércitos serem beneficiados com o envio de tão importantes bens. Pretende-se que exista um debilitamento e não um fortalecimento da capacidade militar do lado oposto.

Esta proibição, a sua penalização e a acção dos oficiais, encarregues de aplicar justiça, tem de ser registada em livro pelos tabeliães, que a devem ler anualmente em concelho no dia em que forem eleitos alvazis ou juízes.

Esta lei é perene e tem características duradouras. Mas permissões parciais ou cartas individuais entregues pelo monarca podem cortar com esta perenidade. O acrescento de produtos novos à lista já existente e a repetição do já anteriormente referido na legislação, remete para as mesmas ocorrências e, inclusive, para o acentuar da situação que em época de guerra viu sair também os cavalos, rocins e armas.

O pregão das novas leis não evita a passagem de produtos defesos. O seu objectivo é recordar as penalizações para os que já conhecem a legislação, informar os que a desconhecem e transmitir o impedimento aos que não o fazem deliberadamente mas que, seguindo usos e costumes locais estabelecidos de longa data, cometem infracções perante a nova legislação.

Neste sentido, os pedidos para que a legislação não penalize os casos de «vizinhança» começam a surgir. O pregão causa um certo temor aos menos aventureiros que, após ouvirem as penalizações atribuídas aos infractores, evitam envolver-se em trânsitos ilícitos.

A lei de 1347 copia na sua quase totalidade a lei de 1341. A repetição da legislação e a crescente dureza das expressões de repressão provam que continuariam os trânsitos ilegais de produtos vedados. No entanto a lei de 1347 é acrescida de cláusulas que contemplam alguns casos em que, naturalmente, a legislação emanada em 1341 teria deixado dúvidas. Sente-se a necessidade de especificar que produtos são de facto vedados ao comércio externo. O ouro, a prata, moedas, cavalos, rocins, éguas e armas continuam vedados à exportação. Os botões, brincos, cutelos, conteiras de prata, canivetes de prata de uso pessoal, os dinheiros brancos de moeda castelhana são salvaguardados desta proibição. A necessidade de individualizar os bens que podem circular remete para dúvidas que a terminologia teria colocado aos oficiais dos portos encarregues da vigilância e aos frequentadores das rotas fronteiriças.

Em 1350 trata-se de novo da liberdade de comércio entre os dois reinos, mas respeita-se a proibição de saída de ouro e prata pela fronteira. Os efeitos da peste negra e da crise que assolara, por estes anos, o reino obrigam a implementar medidas mais permissivas de comércio externo para promover uma maior circulação de produtos.

Em 1352 nas cortes de Lisboa, apesar da apresentação de um capítulo que anuncia uma situação de preços baixos que não compensam a produção e por este motivo muitos deixam de lavrar as suas herdades e produzir cereais e vinho, D. Afonso IV permite apenas a importação destes produtos e reforça a proibição da exportação. Esta proibição repete-se nas cortes reunidas em Elvas em 1361 que regista as mesmas preocupações anteriores relativas às exportações.

Toda esta legislação impeditiva da saída de bens tem um reverso. Nem todos os concelhos beneficiam destas medidas. Pelo contrário, alguns ressentem-se com elas. A legislação que fecha a circulação de determinados produtos de imediato obtém o desagrado dos produtores que produzem em excesso e dos que comercializam estes bens. Estas proibições não permitem a concorrência, fecham o mercado ao âmbito local e os preços baixam de tal forma que a venda não compensa os gastos tidos com a produção. De novo a falta de incentivo à elaboração de artigos. A política central não está atenta às crises promovidas pelo excesso de produção ou utiliza a concessão das cartas de saca para evitar que as questões movidas por um crescimento anual de produtividade se instalem e provoquem uma oscilação de preços pouco favorável. Neste sentido, une o útil ao agradável. Estabiliza crises locais e concede privilégios.

Nestas cortes de 1361/Elvas as queixas contra a acção dos guardas dos portos que não deixam os mercadores cruzar a fronteira, que tomam os bens ou que permitem a passagem a troco de um suborno, acumulam-se.

Estas situações decorrem das falhas internas da própria legislação que não contempla todas as situações e dá azo a interpretações mais ou menos abusivas por parte dos oficiais encarregues do controlo da saída de produtos vedados. À medida que vão surgindo as reclamações da população, a legislação vai-se transformando, e dados novos vão sendo introduzidos de forma a contemplar todos os casos de trânsito pela fronteira, a evitar o contrabando e a exercer uma apertada vigilância sobre os movimentos de homens e de mercadorias através da fronteira.

Para solucionar os problemas e os equívocos resultantes da saída de produtos vedados apresentados nas cortes de 1361/Elvas, determina D. Pedro I que os que viajarem através da fronteira comuniquem aos oficiais encarregues da vigilância os bens pessoais que levam para Castela. Para o controlo ser realmente efectivado, estes bens ficam registados em livro. O regresso deve ser feito pelo mesmo lugar de forma a prestar contas do emprego do dinheiro que

levou. Aqui se impõe o princípio da utilização de rotas pré-determinadas e das «portas» de entrada e de saída obrigatórias para quem se desloca de e para Castela. Fica ao critério destes oficiais considerar ou não o indivíduo suspeito. Se for tido como suspeito o viajante é obrigado a apresentar fiadores que se responsabilizam pela passagem, critério que controlará a viagem do frequentador portuário mas manterá o abuso dos oficiais controladores.

Para evitar o desconforto da apertada vigilância, os que se deslocarem a Castela em romaria não devem ser incomodados se levarem apenas o que necessitam para o mantimento de alguns dias. Os montantes que transportam devem estar de acordo com o número de pessoas que viaja e com a distância a percorrer.

D. Pedro I preocupa-se com os rendimentos dos direitos régios. Verificando a existência de fugas com a conivência dos oficiais, obrigou a que na altura de dizimar as mercadorias apenas estivessem presentes o dono da mercadoria e os oficiais das alfândegas. Pretendia evitar o mau hábito de efectuar vendas em plena alfândega local e assim defraudar os direitos régios. Disciplinar oficiais e a população apresenta grandes dificuldades.

Ao longo da Idade Média a lista de bens proibidos ao comércio de exportação vai crescendo. Em 1370 D. Fernando faz doação dos bens móveis e de raiz de Afonso Garcia e de sua mulher e de João Bento e de sua mulher, moradores em Castela, de todos os bens que possuem em Portugal, e de João Martins e de sua mulher, moradores em Freixo de Espada à Cinta; por terem passado ouro, prata, dinheiros, ferro e outras coisas defesas para Castela. É a vez do ferro entrar nas listas de produtos vedados. A falta interna deste artigo e a sua aplicação no fabrico de material bélico obrigaram ao aumento de uma fiscalização sobre a sua comercialização, sobretudo em períodos de guerra como o referido. A penalização é também mais dura. Não só se perde o bem comercializado, mas também outros bens pessoais são abrangidos.

Os mercadores estrangeiros são beneficiados pela legislação. Não sujeitos às penalizações, podem com facilidade fugir às imposições que regulam as actividades dos mercados. Em 1375 são denunciadas as facilidades dos mercadores estrangeiros que vivem no reino e se encontram isentos dos encargos conceituados dos direitos régios, do tabelamento de preços e facilmente se colocam fora da alçada da justiça. D. Fernando tenta regular esta situação. Canaliza o movimento do comércio externo promovido por estrangeiros para a cidade de Lisboa, permitindo apenas aos restantes portos manter as suas ligações exter-

nas no comércio de vinho, fruta ou sal. Proíbe aos estrangeiros as exportações de mercadorias vedadas e a saída de metal precioso e de moeda.

Para complicar a situação de crise do reinado de D. Fernando, a saída de moeda tornara-se uma constante. A moeda deste monarca está tão diminuída no seu valor facial que muitos, pensando que a moeda estrangeira valia mais, trocavam as moedas portuguesas de valor superior por outras de valor inferior. Verifica-se uma ignorância relativamente ao valor real e facial da moeda. A inflação engana os que têm acesso à moeda.

Em 1385 repetem-se as proibições de saída de prata em pasta ou em moeda, dinheiro, cavalos, rocins, éguas e armas. Os primeiros meses do reinado de D. João I recordam a legislação em vigor que se deve manter.

Em 1391, D. João I proíbe aos mercadores a compra e transporte de moeda para o exterior. Continua o comércio ilegal de moeda. Esta proibição repete-se alguns anos depois, em 1402 nas tréguas assinadas com Castela.

Apesar da livre circulação de pessoas e bens estipulada para ambos os reinos, o ouro e a prata amoedados ou em barra, as armas, cavalos, potros e éguas continuam vedados à circulação entre ambos os reinos. Sinais da guerra que a paz, pouco duradoura, não consegue anular. Apesar de toda a rigidez, o controlo da saída de metal precioso é difícil. Continua a ser um dos produtos mais apreendidos como forma de contrabando. Sempre se encontra um meio de passar a fronteira com moeda e com objectos de ouro e prata, que adquirem valor elevado no exterior. Nenhum controlo é infalível.

A acompanhar as saídas de moeda também se proíbem as saídas de objectos de prata ou de prata em barra ou em pasta, objectos de ourivesaria ou de outros onde os metais preciosos entrem como complemento. Pretendem estas medidas controlar a saída de peças de ouro e prata pela fronteira que depois podem ser derretidas no destino. Prejudicados com esta legislação ficam os ourives que ameaçam emigrar. Esta é a situação apresentada nas cortes de Coimbra de 1395.

Outras evidências do mau estar nas relações com Castela e do acentuado controlo de mercadorias ouvem-se nas cortes de Lisboa de 1410. Os procuradores pedem que o monarca derroge o mandato emanado que obrigava a que as mercadorias isentas de dízima teriam de ser exportadas e transaccionadas no período de um ano a partir da autorização da saca, sob pena de perderem a isenção. As dificuldades da produção prolongam o período de comercialização dos produtos.

Pela paz de Ayllon, de 1411, a circulação de mercadorias volta a liberalizar-se. Questões de manutenção da paz, jogos de diplomacia ou a sobrevivência interna promovem o levantamento do controlo excessivo das transacções.

Em 1423, na confirmação de João I de Castela às tréguas de Ayllon, é mais uma vez referida a segurança da fronteira e das trocas comerciais aí realizadas. Os moradores e vizinhos dos dois reinos podem circular livres e seguros pela fronteira e podem transportar mercadorias desde que paguem os direitos e tributos e que não transportem bens vedados. As mercadorias proibidas continuam a ser o ouro, a prata (amoedados ou não), moedas, armas, cavalos, potros, éguas e mouros.

De forma a esclarecer o que se entende por «ouro e prata» e evitar que os alcaides das sacas utilizem estas expressões à sua vontade são listados alguns objectos que não se incluem na designação. As toucaduras, ainda que possuam orlas de ouro ou prata, livros decorados com ouro e prata, freios dourados ou prateados, bolsas e panos que contenham na sua elaboração ouro ou prata, o ouro, a prata e a moeda que levarem para despesas de viagem e estadia. Este esclarecimento pretende evitar a implicância, já conhecida, dos oficiais que tomam esses bens de forma abusiva.

Em 1431, na ratificação do Tratado de Paz de Medina del Campo, fica de novo esclarecida a passagem de moeda, ouro ou prata pela fronteira, que deve ser de valor correspondente às despesas pessoais e de estadia. As mesmas condições já conhecidas dos acordos anteriores são repetidas.

Em 1432, nos capítulos de paz assinados em Almeirim, fica estabelecido entre os monarcas dos dois reinos que os moradores de ambos os lados da fronteira possam circular livremente pela raia e em segurança com mercadorias, desde que paguem os tributos devidos. Recordam-se a obrigatoriedade do pagamento de direitos régios e proíbe-se o transporte de mercadorias vedadas que se especificam: gados grandes e miúdos, prata, ouro (amoedados ou não), moedas, armas, cavalos, potros, éguas e mouros. Quem cruzar a fronteira com estes bens vedados sujeita-se à sua perda.

Repete-se aos oficiais dos portos que por «ouro e prata» não se entendam objectos que contenham na sua elaboração estes metais preciosos como toucaduras, orilhas, livros, freios, bolsas nem panos que tenham na sua confecção ouro e prata. Abusos ou desconhecimento da legislação mantêm as mesmas condutas dos oficiais. Ano após ano as listas dos bens vedados repetem-se e o rol dos excluídos acompanham-nas.

Ainda em 1479-1480, no Tratado de Paz de Alcaçovas/Toledo, assinado por D. Afonso V e pelos Reis Católicos, fica novamente esclarecido que os portugueses ou castelhanos que passarem moeda de ouro ou de prata ou outra moeda para despesa pessoal e estadia, não seja tomada pelos oficiais. O texto dos tratados neste ponto repete-se, o que significa que os oficiais continuam a interpretar este ponto como querem.

Em 1436, D. Duarte anuncia que, após a paz tratada com Castela, devem os povos vizinhar e a actividade dos mercadores se deve restabelecer entre as fronteiras. Declara que as mercadorias que os mercadores e outros quiserem trazer da Galiza, que o possam fazer de forma segura e da mesma forma possam levar outras do reino para a Galiza. No entanto recorda que estas se sujeitam aos pagamentos dos direitos régios e que ficam abrangidas pelas proibições do trânsito de bens vedados contidas nos tratados de paz. Confere ainda aos mercadores galegos e castelhanos a possibilidade de trazer mercadorias para o reino e de carregar nos portos do litoral os navios que se destinam à Inglaterra ou à Flandres.

Para evitar os confrontos que com frequência surgem nas zonas raianas e que se prolongam para além dos tratados de paz, os assaltos e conflitos são penalizados. De igual forma, os assaltos e penhoras feitas aos mercadores cumpridores dos pagamentos dos direitos régios que transaccionarem ou carregarem mercadorias para o exterior são punidos.

Após um período longo de conflitos com Castela o trânsito de mercadorias parece necessitar de incentivos. Para completar o rol de facilidades concedidas aos mercadores no sentido de aumentar os contactos externos, o monarca concede segurança nas viagens e transacções a quem comprar e vender nas feiras reais do Ladario e de Barcelos.

Nesse mesmo ano, D. Duarte determina que os pagamentos de mercadorias a estrangeiros fossem efectuados apenas com a moeda corrente. A saída de objectos de ouro e prata, que com frequência eram usados em compras, representaria um grande contratempo à retenção de metais preciosos.

No ano seguinte algumas questões são colocadas a D. Duarte. As cartas de saca concedidas pelo monarca, que autorizavam a saída de pão e de gados, teriam provocado falhas internas e deflagrado uma subida de preços. Sempre que as aberturas nos portos se manifestam, logo existem falhas. Vive-se, de facto, perante uma economia de base fragilizada, sem garantias internas que suportem o aumento das transacções.

Para diminuir a exportação de cereais e de gado D. Duarte reforça o pagamento da dízima nos portos. Desde o século XIII que o cereal consta das listas de produtos vedados. Apesar das inúmeras proibições ao seu comércio a saída para Castela regista-se de forma constante. Oliveira Marques refere que por esta medida de D. Duarte ou por ter piorado o abastecimento do reino as referências à exportação de cereais são menores no reinado de D. Afonso V e de D. João II.

O gado surge nas listas como produto vedado apenas em meados do século XV. Certamente que até esta data a criação de gado não teria a importância desejada e por este motivo não se envolvia no grande trânsito fronteiriço.

A partir do século XIV o gado vai adquirindo prestígio entre os produtos comercializáveis e passa a ser uma constante entre os produtos vedados à exportação. Este facto demonstra a existência de um crescimento desta actividade e a sua consequente necessidade de protecção.

As cortes de 1451/Santarém anunciam o mau estar causado pela saída excessiva de gado. Os mandados régios obrigam a que se mostrem os animais à entrada e saída do reino para evitar trocas, que apenas mediante autorização régia se possa retirar gado do reino e repetem a obrigatoriedade do alealdamento. Os anos seguintes continuam a manifestar um controlo na saída de animais pela fronteira.

Ao lado dos metais preciosos e dos cereais, o gado encontra um lugar importante entre o contrabando descoberto pelas entidades judiciais e punido pela justiça.

Estarão aqui em causa não apenas os animais fornecedores de carne para a alimentação, mas também os produtores de lã e de couros que encontram em Castela um concorrente de anos de experiência e de sucesso no campo da produção e exportação de lã e de peles.

Regista-se uma lei de 1460 que proíbe a exportação de peles de cabra em cabelo, permitindo apenas a sua exportação depois de curtidas. A proibição da exportação de couros por curtir pretende proteger esta indústria que começa a ter algum significado no século XV, altura em que se iniciam as proibições.

A proibição de exportar «cabrunas em cabelo» e a permissão para exportar as peles curtidas visa proteger os artesãos de curtição e, ao mesmo tempo, evitar que os sapateiros e outros dificilmente possam encontrar no mercado português peles curtidas.

Em 1481-1482 nas cortes de Évora, a pedido dos povos impôs o monarca a proibição de saída de couros por mar ou por terra durante um período de três

anos, sob pena de perda da mercadoria, metade para o rei e outra metade para o acusador. Os sapateiros são os principais interessados nesta proibição. É uma das profissões de maior relevo entre os artesãos e uma das que mais utiliza o couro. A proibição pretende beneficiar os artesãos que trabalham o couro e as peles no sentido de não serem prejudicados com as falhas causadas com esta exportação, e evitar que a concorrência externa lhes cause transtorno nas vendas, no tabelamento do preço e na obtenção de matéria-prima.

As ilegalidades da passagem do gado são, por vezes, difíceis de detectar. As cartas que permitem o trânsito a produtores e carneiros não são devidamente controladas e a sua apresentação sem validade é uma constante. Os carneiros alegam que têm cartas de obrigação que provam a necessidade dos animais para o funcionamento dos seus ofícios e criação, outros alegam que possuem cartas de vizinhança que lhes permitem trazer desde Castela bens para seu sustento. Difícil é provar o contrário.

Para evitar os elevados índices de contrabando praticado pelos carneiros, que se encontrava encoberto pelas cartas de obrigação, D. Manuel impõe que os carneiros ou todos aqueles que tiverem como função cortar carne, quando comprarem gado devem pedir uma carta de obrigação aos oficiais dos respectivos lugares de morada. Esta carta deve ser escrita pelo escrivão da câmara e assinada pelos oficiais. No momento da recepção da carta, os carneiros devem jurar aos santos evangelhos que só compram a carne que está declarada e à medida que forem comprando devem ir descontando à que está «obrigada» na carta de obrigação entregue aos mercadores que lhes permite comprar apenas a mercadoria declarada. Um juramento que deixa algumas dúvidas de cumprimento. A certidão deve ser passada numa folha em branco e só uma parte pequena deve ser utilizada, para que se possa anotar na parte restante as compras que vão efectuando.

Quando o carneiro chegar a um determinado lugar onde vai comprar o gado, deve dirigir-se aos oficiais da câmara desse lugar que lhe darão autorização para ir ao termo comprar o gado mas tem de trazer no regresso a identificação de quem lho vendeu. Este rol será apresentado de novo na câmara onde os oficiais, aproveitando o espaço em branco da folha da certidão, assentam os dados das compras feitas pelo carneiro e os dados relativos ao vendedor. Em todos os lugares onde repetir a compra deve apresentar esta certidão onde vão sendo registados os animais comprados. Só poderão adquirir animais até perfazer o total da obrigação.

Pretendia todo este controlo evitar o uso indevido destas cartas usadas para comprar mais do que o que deviam e, sobretudo, passar a fronteira onde venderiam o excesso e assim aumentar os índices de contrabando.

Do mesmo modo, os vizinhos que forem portadores de cartas de vizinhança só poderão comprar o gado necessário ao seu sustento. A certidão da carta de vizinhança é idêntica à de obrigação.

Também os que vendem e talham carne necessitam de uma carta passada pelos oficiais dos lugares que garanta que talhou ou vendeu carne e que registe o local onde o fez. Esta carta tem quatro meses de validade. Se não matar nem talhar os animais permitidos nesse espaço de tempo o oficial é obrigado a apresentar uma carta que comprove que o gado se encontra ainda no pasto. Esta carta é renovada de quatro em quatro meses, depois de feita a prova.

A forte preocupação prende-se com o facto dos animais portugueses e castelhanos usarem os mesmos pastos, não colocando um fim de trajecto na fronteira. Esta convivência entre pastores portugueses e castelhanos permitia negócios ilegais.

Para diminuir as possibilidades da prática do contrabando, o gado que se encontra a pastar deve manter-se afastado 5 léguas dentro da fronteira e não devem ser contratados pastores castelhanos para a sua guarda.

O controlo detalhado respeitante às actividades de pastores e de carneiros não garantem a extinção das transacções deste produto para Castela, no entanto diminuí os índices de passagens ilegais. E as trocas de animais velhos por novos continua a ser permitida por carta régia.

Os monarcas podem dar cartas de sacas e permitir que alguns levem para o exterior produtos vedados. Estas licenças dadas como forma de privilégio podem ser aproveitadas e levar à prática de más condutas pessoais. Queixam-se os povos nas cortes de 1481-1482/Évora que muitos fidalgos e alcaldes têm licença para passar cabeças de gado para fora, apesar da proibição. Aproveitam esta licença para passar duas e três vezes gado quando só podiam fazer uma vez.

De facto, um dos problemas dominantes destas cortes de 1481-1482 de Évora gira em torno da questão da saída de gado para Castela, sobretudo o que se prende com trânsito ilegal. As grandes preocupações dirigem-se para os alvarás de saca que possuem alguns privilegiados e que são usados em excesso e para a utilização de esquemas que lhes permitem ultrapassar a lei em vigor. Usam os privilégios que possuem como pretexto para agir ilegalmente, situação a que nem as contínuas inquirições conseguirão por cobro.

Outro problema constante, afecto à circulação dos produtos apresentados nestas cortes, diz respeito ao comportamento dos estrangeiros. Os procuradores informam da saída de cereais e peixe transportados por mercadores castelhanos que, em troca, não trazem bens de valor. Pedem os procuradores imposição do alealdamento para os estrangeiros na entrada. O monarca não acede ao pedido justificando que este seria uma medida grave no contexto da paz e mais grave seria a adopção do mesmo sistema em Castela. No entanto é este o sistema que irá de futuro vigorar.

Qualquer medida de controlo dos mercadores castelhanos e da sua entrada poderia ser identificada como fecho dos portos e tornar-se numa situação com alguma gravidade nas boas relações entre os dois reinos.

No reinado de D. Manuel as proibições continuam a ser motivo para uma mudança de legislação. Sem temor das penas contidas na legislação, muitos atrevem-se a continuar com a exportação de bens vedados, o que provoca imediatamente uma subida de preços. A lei repete que não se tire, sem licença do regado, trigo, farinha, cevada, milho, pão, couros, peles de cabras sob pena de perda de bens e fazenda, metade para o acusador, metade para os cofres régios e seja degredado para São Tomé. A pena é agora mais incisiva, contempla maior parte para o acusador.

Apesar de tudo é benevolente para com os alcaides-mores das fortalezas e com os fidalgos que só pagam parte dos bens que passarem e o degredo de dois anos em Ceuta. Contempla também esta lei os juizes e alcaide das sacas ou outros oficiais que consentiram a passagem, que auxiliaram o trânsito ou que não colocaram obstáculos à saída. Pretende-se «educar» os oficiais régios.

O monarca assumiu de facto o controlo e apertou o cerco à saída de determinados produtos. Assim o indicam outras determinações contidas nas *Ordenações Manuelinas*. Entre elas salienta-se a vigilância ao mau uso das cartas de saca. Os que possuem estas licenças sujeitam-se ao controlo de juizes e alcaide que devem assentar no livro da câmara os dados relativos à passagem de produtos vedados para evitar o uso da licença por mais de uma vez.

A legislação contempla algumas normas para os estrangeiros que possuam mais hipóteses de fuga. Regula-se a posse de cartas de vizinhança e dos estrangeiros moradores em Portugal. Estes podem, depois de um ano de morada comprar apenas o gado necessário para consumo próprio ou trabalho no campo. Caso contrário incorrem nas penas reservadas aos passadões.

Os gados pertencentes a pastores castelhanos que pastarem em pastos portugueses, se quiserem passar as 5 léguas da linha de fronteira, os pastores têm de dar fiança aos juizes do lugar mais próximo e proceder ao registo no livro da câmara. Por esta fiança ficam obrigados a não passarem e não saírem com os gados do reino sem serem vistos e contados pelo alcaide das sacas da comarca e pelo contador dos gados ou, na sua ausência, pelo portageiro. A contagem do gado será feita na entrada e na saída do reino. Assim, obriga-se à saída pelo mesmo porto de entrada.

Os gados contados são registados pelo escrivão em livro próprio. A acompanhar este registo devem constar outros dados como indicação da qualidade do gado, o lugar de origem e o local de destino.

Esta lei proíbe, ainda, a saída por mar ou por terra de ouro, prata ou moeda. Os estrangeiros que transportarem estes bens, se a sua intenção for passar para Castela, serão tomados na última vila junto da raia, depois de pousarem. Os naturais do reino serão tomados a meia légua da raia, se estes não se encontrarem em vila acastelada. É permitida a passagem com jóias, ouro, prata que não passem os 50 cruzados, e com o dinheiro que levarem para Castela para sua despesa. A legislação torna-se mais activa e mais pormenorizada mas permanece a dúvida da sua eficácia.

Reforçam-se as proibições de saída de cavalos, rocins, éguas e armas, mas facilita-se o porte de armas para uso pessoal. O transporte para Castela de bestas cavallares, muares, fêmeas ou machos de sela ou de albarda, necessárias para suas cavallarias e cargas, são permitidas com tanto que se registem e se obriquem a voltar com elas ou com outras em sua substituição. As que trouxerem como substituto terão que fazer prova do motivo da troca. Terão para a apresentar seis meses a partir do dia em que foram registadas.

Os estrangeiros estão proibidos de retirar animais do reino. Ao chegarem de Castela devem notificar o alcaide das sacas, o juiz ou o alcaide da sua chegada antes de descarregarem.

3.2. MEDIDAS CASTELHANAS DE RESTRIÇÃO DAS EXPORTAÇÕES E DAS IMPORTAÇÕES

Se a política económica portuguesa se dirige no sentido de fechar os portos em épocas de conflitos e apresentar censura ao comércio de determina-

das mercadorias, também Castela o faz. Além dos tratados de paz que incluem normas para a regularização da fronteira, comuns aos dois lados, os monarcas castelhanos emanam, também de forma constante, uma legislação que proíbe a circulação de bens vedados pela fronteira. Assim, do reino de Castela surgem idênticas proibições que impedem a saída dos mesmos produtos.

Nas cortes de Valhadolid de 1258, é pedido, embora não especificando o local de destino das mercadorias, que se proíba a saca de cavalos, que não se passem cartas de saca de gados e que as medidas punitivas sejam graves para todos os que os passarem. Apontam para os elevados prejuízos que ocorrem dessa saída. Repetem estas preocupações as cortes de 1301/Burgos, as de 1307/Valhadolid e as de 1312/Valhadolid.

As cortes de 1313/Palencia referem especificamente o trânsito com a fronteira de Portugal. Novamente são apontados os produtos vedados ao comércio externo. Encontram-se entre estes: sal, ouro, prata em peças, bilhão de câmbio, cera, seda, dobras marroquinas, vacas, carneiros, ovelhas, porcos, coelhos, mouras e mouros. Para evitar a saída destes bens vedados os guardas das sacas devem estar em plena fronteira e «não em outro lugar». Castela pretende afirmar o controlo económico nas terras que limitam com Portugal que, apesar de todas as divisões, demarcações e tratados que a afirmaram politicamente, não se encontraria devidamente tratada.

Nas cortes de 1315/Burgos recordam-se os produtos vedados já estabelecidos. Repetem-se as mesmas disposições para os guardas das sacas que não guardavam as fronteiras como deviam. A sua vigilância assentava em mercados e feiras e não sobre as vias de deslocação a Portugal. Claro que desta forma o controlo das saídas dos bens vedados não é efectivado.

Nas cortes de 1317/Carrión e nas de 1322/Valhadolid, pede-se a confirmação das normas anteriormente estabelecidas. Este pedido denota a contínua falta de controlo e de vigilância da fronteira e dos seus movimentos.

As preocupações castelhanas sobre os produtos vedados vão-se afirmando. O sal, gado, cavalos e metais preciosos, vão sendo repetidos como mercadorias vedadas pela legislação que controla o trânsito comercial. Em paralelo critica-se o mau desempenho dos oficiais de vigilância fronteiriça e a falta de controlo sobre as cartas de sacas que são concedidas. As preocupações do lado português são idênticas. No início da década de 50 da centúria de trezentos as preocupações dirigem-se também para a saída de cereais, o que anuncia a época de crise instalada pela passagem de pestes e do mal estar comum ao século XIV.

As cortes de Valhadolid de 1351 anunciam o excessivo corte de árvores e a conseqüente exportação de madeiras deixando falhas internas, nomeadamente a falta de madeira para a construção de navios. A península Ibérica vive por estes anos uma preocupação com o desenvolvimento da marinha de guerra e mercante. No entanto, apesar de todas as proibições à saída de madeira, D. Pedro I de Castela, permite que pela Galiza e pelas Astúrias se possa carregar madeira para Portugal uma vez que assim o têm por uso e costume.

Em 1390 nas cortes de Guadalajara impede-se mais uma vez a saída de moeda, ouro, prata, cereais, legumes, gado ovino, bovino, caprino e suíno e toda a espécie de carne viva ou morta, cavalos e mulas. Para controlar a saída de cavalos e mulas estes deviam estar inscritos a uma distância de vinte léguas da fronteira.

Outros produtos vão ao longo do tempo integrando esta lista como as armas, aço, ferro, ferragem e outros são especificados para não serem levantadas dúvidas.

Ainda em 1390 uma carta régia reforça os produtos de comércio proibido com Portugal, especificando cavalos, mulas, ouro, prata, toda a espécie de gados, trigo, remos e aparelhos para os navios. Os metais preciosos, o gado e os cereais são uma constante nestas proibições. Introduce-se aqui um elemento vedado novo —os aparelhos dos navios— proibição que denota um aumento da exportação para Portugal, o que acorda com um desenvolvimento da marinha mercante e de guerra operado em Portugal por estes anos.

Em 1393, nas tréguas realizadas entre os monarcas português e castelhano, apenas estavam contemplados como mercadorias vedadas os cavalos, as armas e os metais preciosos. Era nestas tréguas reconhecida a livre circulação de produtos. O mesmo se repete nas pazes assinadas em 1402.

Para evitar ao máximo a saída de gado e de cavalos obriga-se ao registo dos animais em 1436 e 1495. Medida sem aplicação prática na fronteira de Portugal.

Em 1442 D. João II repete as proibições de exportação de cereais sem licença régia, em 1475 proíbe-se a saída de dinheiro para Portugal e em 1477 os Reis Católicos repetem as proibições de saída de mercadorias vedadas que, sem embargo das ordenações régias, continuavam a sair de Castela. Encarregam Pedro de Castro, guarda maior, que inquiria sobre a saída de produtos vedados e aplique as devidas penalizações aos infractores.

Em 1478 reforçam-se as proibições e registam-se como vedados os cavalos, armas, aço, ferro, ferragem, mantimento, ouro, prata e hastes de lanças.

É contínuo o desrespeito da legislação. Não só os mercadores castelhanos e portugueses o fazem mas também outros estrangeiros que levam estes bens de Castela a Portugal. Ao lado deste comércio ilegal, o legítimo continua a ser praticado. Apesar dos conflitos decorrentes da Batalha de Touro e do consequente fecho de fronteiras, as relações comerciais mantêm-se.

Ao serem produtos proibidos a sua comercialização torna-se atractiva pelos lucros que daí advêm. Deste modo, não só espanhóis e portugueses se dedicam à prática do contrabando, mas também franceses, bretões, borgonheses, alemães, ingleses, venezianos, genoveses e outros estrangeiros entram nestas rotas, retirando os produtos vedados tanto por terra como por mar.

Uma situação comum a ambos os lados da fronteira. As armas e os cavalos são necessários em época de guerra, os cereais necessários para o abastecimento diário.

Em 1478 pede Isabel, a Católica, que Diogo de Santander inquiria e identifique quem passara bens vedados para Portugal. Em 1485, nova inquirição promovida pelos Reis Católicos. A situação repete-se. Proíbem a saída para Portugal de ouro, prata, moeda, cereais, armas e salitre, sob pena de prisão e encarregam um oficial de inquirir sobre o contrabando praticado em Castela. Como resultado da inquirição as cidades de Badajoz, Trujillo, Toledo, Mérida, Cáceres, Albuquerque, Arevalo, Astúrias, Corunha são identificadas, como centros importantes de contrabando com Portugal. Mas, muitas outras regiões beneficiavam, directa ou indirectamente, com estas transacções ilegais. Os habitantes transportavam para Portugal alguns produtos vedados: ouro, prata, moeda, pão, armas e sal.

Os alcaides-mores das sacas vigiam a fronteira e o trânsito comercial e circulam pela área fronteiriça inquirindo sobre possíveis transgressões. Mas também em Castela muitos aplicam com demasiado vigor a legislação e por vezes implicam com mercadores que transportam produtos não vedados.

Assim, em 1485 os Reis Católicos enviam uma carta aos alcaides das sacas da fronteira com Portugal para que não impeçam os mercadores que passam panos a Portugal nem lhes seja tomado o dinheiro que transportam para despesas pessoais. O comércio de panos constitui o grosso das exportações castelhanas por via terrestre.

Os Reis Católicos, em 1485, delegam ao guarda maior das sacas poder para sentenciar a pena de morte para quem transportasse cereais para fora do reino. As penalizações ficam sobre a sua alçada.

Surge, em 1486, outra carta régia com novas formas de controlo para evitar a saída de produtos proibidos e exigir a criação de uma rede de pesquisa mais detalhada e rigorosa.

Os Reis Católicos encarregam a Diogo de Salzedo, alcaide-mor das sacas na fronteira com Portugal, de efectuar novas inquirições. Informações apontavam para a continuidade do contrabando.

Estas cartas dirigidas aos corregedores e aos alcaides das sacas repetem-se, o que permite verificar que o contrabando está arreigado e dificilmente se combate. Como refere esta carta dos Reis Católicos, pouco é o temor a Deus e às justiças régias e o desrespeito pela legislação é muito. Os lucros destes produtos compensam qualquer risco. Só algum descuido ou uma denúncia coloca tudo a perder.

A avaliar pelas referências à prática de contrabando, não parece difícil transitar pela fronteira com produtos vedados. A guarda não é eficaz por ser insuficiente e por compactuar com os infractores.

Pela sua concepção de espaço amplo e permeável, a fronteira torna-se num espaço difícil de controlar e de vigiar porque na realidade ela só existe para os que têm o maior interesse em conservar a sua delimitação.

Para obter as mercadorias mais necessárias e as mais desejadas o homem medieval vai longe e sem receios traz o que lhe desperta interesse e se lhe oferece como mais rendível.

3.3. OFICIAIS DE VIGILÂNCIA DA CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS

Apesar de toda a legislação emanada no sentido de evitar a comercialização de produtos que diminuíssem as reservas locais e provocassem a subida de preços, a saída ilícita de bens essenciais continua a ser feita e os direitos régios continuam por pagar. Sempre se conseguem utilizar meios para evitar cumprir a legislação. As transacções ilegais estavam demasiado divulgadas e as técnicas de fuga bem conhecidas, constituindo naturalmente uma boa fonte de rendimentos para os seus praticantes. Só é preciso ser ousado e conhecer o limite da abrangência da legislação.

Luís Miguel Duarte distingue *contrabando* de *passagem de bens vedados*. Pelo primeiro entende o desrespeito das obrigações de pagamentos de direitos régios colocados à passagem de mercadorias pela fronteira, pelo segundo

a proibição de transacção de determinadas mercadorias. Proibição que pode conter carácter permanente ou apenas esporádico. Este último refere-se a período de conflito onde os contactos são restritos e vedados.

Salienta-se ainda a utilização do termo *descaminhado* que pressupõe a utilização de outros caminhos que não os pré-determinados que conduzem os mercadores à cobrança de direitos. Identifica-se assim com a prática de contrabando.

Apesar das penas que recaem sobre passadores e descaminhadores irem endurecendo com o tempo, o descaminho e a passagem de produtos vedados continuam a ser praticados. As penas não parecem assustar aqueles que o praticam continuamente e a perda de bens não afasta os infractores.

A pena monetária a pagar pelo descaminhado é bastante discutida em cortes. Em 1439 determina-se que os descaminhadores paguem a sisa em dobro. Em 1455 pedem os povos que a pena estabelecida para os descaminhadores se entenda em regime de conjugação das partes, vendedor e comprador, de modo que cada um pague o dobro do que devia ter pago, e que a pena para o descaminhador seja o dobro e não o quádruplo. A participação do comprador na pena, pretende reduzir para metade as possibilidades de cometer infracções.

Em 1468 pedem os procuradores em cortes que apenas sejam tidos por descaminhadores os que forem condenados três vezes no ano ou que num ano tenham descaminhado valores acima de 300 reais. Uma porta aberta à prática do *contrabando assumido*. Um hábito comum a todos e difícil de abandonar. Uma prática indispensável para o abastecimento local e regional. Estes pedidos anunciam um costume que adquiriu alguma cumplicidade dos monarcas. Nem sempre a passagem de mercadorias vedadas é penalizada. As cartas régias permitem abrir excepções e consentem estas trocas.

Quando as cedências não existem, os subterfúgios para violar a lei são muitos. A proibição de saída de ouro tem de facto de ser bem regulamentada, caso contrário pode dar azo a fugas constantes. Sob pretexto de que se transportam bens pessoais ou dinheiro para despesa própria aproveita-se para comercializar bens vedados e infringir a lei, sem ser penalizado. É preferível não violar a legislação, e aproveitar os seus pontos mais falíveis. Há que encontrar meios de os continuar a transaccionar sem riscos.

Se cruzar a fronteira com produtos vedados é proibido, há que os transaccionar em plena raia. Os casos encontrados em exercício no termo de Bragança anunciam uma prática corrente de transacções sobre as linhas fronteiriças. O

rio de Maças, termo de Bragança, é utilizado como fronteira, demarcada entre Portugal e Castela. Metade do rio pertence a Portugal e a outra metade pertence a Castela. Se essa linha não for transposta não se incorre em nenhuma ilegalidade. Então, as transacções executam-se em pleno rio, sobre essa demarcação. Aqui, encontram-se portugueses e castelhanos que passam gados, animais de caça e outros produtos e assim evitam pagamentos fiscais e a vigilância apertada. Comercializavam-se «[...] em esta terra muita caça e outras coussas defesas e as hiiam entregar ao dicto rio de Maças e desta parte do rio lha vinham receber por nom pagarem allem a portagem e sisa huuns nem outros».

Outra descrição da mesma prática é explícita quanto ao método utilizado: «[...] per muitas vezes levava asii caça como outras mercadorias deste termo de Bragança e a hiiia entregar a outros de Castella a que a tinha vendida ao dicto rio de Maças e lha entregava na meatade da vea da augua por nom pagarem a portagem nem sissa dhuua parte nem doutra».

Mais conhecidas são as estratégias dos mercadores de viajarem com mercadorias escondidas nos animais de carga ou escondidas dentro de outras mercadorias que transportam. Estas práticas de fuga à portagem e aos direitos régios tentam evitar os elevados pagamentos a que se encontra sujeito o comércio interno e externo e obter alguns lucros nas vendas.

A noite traz segurança aos passadores e a vigilância nocturna é escassa. Muitos já associam à noite a fuga à portagem. João Bravo quando veio morar para Portugal «[...] com sua molher e com esso que tinha que se viera de noyte por nom pagar la a portagem [...]».

Muitos contam, não raras vezes, com o auxílio de oficiais de vigilância que o permitem a troco de uma comissão. Situação que é de todos conhecida e denunciada em cortes. Nos casos em que grandes quantias monetárias estão em causa, os controladores mostram interesse em auxiliar as operações e a garantir que estas se processem sem perigo.

A passagem de produtos vedados é a que surge com mais frequência entre os que incorrem nas penas de descaminhado. Realizado por redes bem montadas com vários participantes e vários intermediários ou apenas por um ou dois indivíduos vão ganhando adeptos que certamente fazem valer o risco.

Estes indivíduos são aventureiros destemidos. Não são apenas marginais que o praticam mas também elementos bem cotados socialmente que usam dos seus poderes jurisdicionais ou os cargos que possuem para transgredir a lei e processar com grande facilidade um trânsito ilegal.

Mas nem sempre é tão visível este trânsito ilegal. A fronteira oferece amplos espaços abertos por onde a passagem das mercadorias vedadas é fácil e furtivamente são retirados estes produtos proibidos. Nestes casos, apenas as denúncias, a inquirição e o varejo poderão encontrar o infractor.

As cartas régias, tanto dos monarcas portugueses como dos castelhanos, pedindo inquirições aos oficiais das sacas ou aos corregedores são mais comuns para a fronteira Centro e Sul do que para o Norte, o que permite verificar que o contrabando é mais insistente nesta fronteira, onde assentam poderosos difíceis de controlar. A fronteira de Trás-os-Montes bem vigiada por oficiais portugueses e castelhanos atentos às rotas e circuitos comerciais, vai processando suas trocas com naturalidade, vivendo da produção e da transacção de tecidos de seda e de lã. Sempre que se proporcione vai cometendo as suas infracções. A fronteira da Galiza graças à relação de amizade onde predomina a abertura e a boa vizinhança com Portugal usufrui de um estatuto único. A fronteira do Norte vai-se determinando pelo apoio e atenção disponibilizados pelo poder central. Como afirma Miguel Ángel Ladero Quesada, a Galiza e as Astúrias desfrutam de um regime especial nas exportações para Portugal. Nesta fronteira detecta-se uma forma de *contrabando consentido* praticado entre o Norte de Portugal e a Galiza. Práticas consentidas pelo privilégio de vizinhança adquirido pelas vilas raianas que permite a troca de produtos vedados. Os monarcas condescendem aos pedidos de vizinhança permitindo que aqui as ordenações no que respeita à proibição de passagem de mercadorias defesas não se apliquem e se guardem usos e costumes mais antigos que permitem que as vilas «vizinhem».

Mas, é esta permissão que incentiva a prática do contrabando. O contrabando com a Galiza comporta níveis tão elevados que em 1459 o concelho de Caminha solicita, nas cortes realizadas em Lisboa, o perdão até à data da reunião das cortes, para todos os que incorreram neste tipo de delito.

Para a população local o contrabando adquire um significado de troca, de um intercâmbio que caracteriza o «vizinhar» e que não é entendido por todos como crime. Relativamente às relações que se estabelecem entre Portugal e a Galiza refere Paz Romero Portila que

[...] la existencia de una antigua unión territorial, política y una afinidad económica, que tras la separación se mantuvo constante a pesar de las diversas situaciones políticas por las que atravesaron los reinos de Portugal y Castilla. Por otra, el hecho

de que la frontera entre el Norte de Portugal y Galicia fuese la única frontera gallega con un reino extranjero. Todo esto fue ocasión de tráfico comercial, muy difícil de controlar por las autoridades y contra el que los monarcas portugueses y castellanos legislaban constantemente.

É apenas um dos muitos contactos entre a população que esquece a existência de normas que caracterizam as diferentes políticas de um e do outro lado da fronteira. Quando os oficiais pretendem agir e fazer respeitar a legislação há quem se mostre ofendido e reaja. Neste contexto situa-se a indignação da vila de Monforte de Rio Livre perante os oficiais das sacas que lhes impediam de trocar gado.

Assim, a criação de obstáculos às trocas comerciais estabelecidas de acordo com as necessidades exigidas pelas populações de um e do outro lado da fronteira, origina manifestações de desagrado da população que pede que as deixe «vizinhar». A renovação destes pedidos reinado após reinado, anunciam a necessidade de manter os privilégios perante o aumento da vigilância na fronteira, vigilância apertada que trazia alguns problemas ao convívio natural entre dois vizinhos.

Em 1465 os homens bons e o concelho das terras de Barroso, Piconha e Portelo demonstram o seu protesto perante a proibição da passagem de gados e de outros produtos vedados para a Galiza. Alegam que um e outro lado da fronteira «vizinham tão mesturadamente» que muitos lugares se dividem pelo meio entre Portugal e a Galiza. E que entre eles a vizinhança e prestança é muita de uma parte à outra. A situação agrava-se no caso dos povoados divididos a meio pela fronteira. Nestes casos a separação é ainda mais difícil.

O fecho das fronteiras traz também problemas aos castelhanos. Aqui se insere a lei castelhana de 1490 que salvaguarda determinados casos permitindo, para estes, a saída de cereal. Nas suas deslocações internas, os castelhanos utilizavam as vias portuguesas. Estas são utilizadas para encurtarem caminhadas ou, pela irregularidade da fronteira, os caminhantes obrigavam-se a atravessar terras do reino vizinho. Cheia de recantos que não se contornam só para evitar entrar em terras alheias, os caminheiros seguem por onde é mais fácil caminhar. Se transportam algum produto vedado ou cometem alguma infracção podem surgir problemas com as entidades controladoras do trânsito. Há que salvaguardar estas travessias. Assim o pedem os vizinhos de Zamora que utilizavam os caminhos portugueses para mais depressa chegarem à Galiza.

A fronteira com a Galiza é uma criação da necessidade da delimitação política. Construída pelo poder central, localmente só se recorda a sua existência quando factores externos obrigam a esta lembrança. O corte do Norte de Portugal com a Galiza foi obrigatório para um reino em formação que nos primeiros momentos da sua existência teve de criar espaços próprios e solidificar os seus limites.

À medida que o território se alarga e surge a preocupação de delimitar a fronteira mais a sul, as preocupações a norte vão abrandando e a população vai solidificando os laços já existentes e não esquecidos.

Para a população que vive desta fronteira, é o continuar de um quotidiano tranquilo orientado sem preocupação em cruzar uma linha invisível, imposta a par e passo pelo poder central. Apesar das notícias de mortes, ataques de bandos, roubos e assaltos a acompanharem os relatos da convivência entre os dois reinos, os contactos de amizade vão-se mantendo inalteráveis e os povos que por aqui habitam esquecem a existência de situações mais graves. A convivência é facilitada por uma vivência comum, impossível de separar pelos inúmeros casamentos que aqui se realizam e pela comunhão de interesses que aqui se vive. O contacto próximo esquece a divisão que perde o seu valor político e militar e de separação de dois reinos. Assim, na fronteira vive-se e convive-se em torno de uma amizade.

No entanto não se dispensa essa fronteira. A ausência da demarcação promove conflitos violentos entre os poderes locais de ambos os lados, que pretendem alargar o seu território e o seu poder sobre o vizinho. Conflitos comuns a todos os senhorios e que não são exclusivos de vizinhos pertencentes a reinos distintos. Com a mesma frequência surgem entre concelhos e senhorios contíguos. Mas são conflitos violentos que promovem um mau estar entre uma população que vive em conjunto.

Os garantidores dessa convivência são sobretudo sociais, familiares e económicos. Os interesses que movem os pedidos da boa vizinhança são sobretudo económicos. O estatuto de vizinhança garante o apoio mútuo e a sobrevivência de muitos povoados aqui situados. Com frequência são evocadas as boas relações sociais e culturais para manter as relações de troca estáveis. Situadas no extremo, longe da presença do poder político central, muitas destas terras precisam do apoio do outro lado da fronteira. As expressões utilizadas denotam estes desejos.

Para a zona de Caminha, Valença, Melgaço, passando pelo Barroso até Chaves é notória a necessidade da amizade do galego, uma zona de baixa produção

onde os contactos são mais fáceis com o vizinho que com outras vilas do reino. As intensas relações sócio-económicas e culturais concretizadas entre as vilas portuguesas e as castelhanas justificam-se pela parca distância que as separa, pela identificação cultural dos seus habitantes e pelo esquecimento, sempre que lhes é permitido, da existência de uma linha divisória.

Com o decorrer do tempo a proximidade dos povoados aumenta e já não se conseguem separar os dois lados da fronteira. Os laços familiares e de amizade são demasiado fortes e superam facilmente a presença da divisão. São povos que contactam de perto e o seu discurso revela essa proximidade: «Sennor estamos em esta araiá de Castella a mea legoa e vezinhamça com os castelhanos nossos vezinhos [...]».

A moeda em circulação é a portuguesa e a castelhana. Aceitam-se as duas. As romarias e feiras contam com a presença de moradores e mercadores dos dois lados da fronteira. A vida segue o mesmo ritmo e utiliza as mesmas produções e as mesmas técnicas. Muitos são os portugueses que escolhem o lado de lá para morar ou trabalhar e vice-versa. A naturalização no reino vizinho, que os recebe com os mesmos direitos e deveres que os seus naturais.

É importante a vizinhança e a permissão da continuidade dessa vizinhança. Esta garante o não envelhecimento de povoados e de concelhos de relevo, que vivem destes contactos, e a manutenção de portos aí localizados.

Os portos situados ao longo desta fronteira quando vítimas de conflitos, vão-se despovoando. Os portos da Galiza, entre eles Montalegre, Melgaço, Monforte de Rio Livre e Nozelos, sentem as consequências da insegurança das passagens e dos frequentes roubos a que se encontram sujeitos mercadores, comerciantes e almocreves. O apoio concedido pelos monarcas à continuidade das actividades económicas nestas áreas, tem de ser constante. Deve garantir a paz na utilização das vias de ligação e dispensar atenção ao funcionamento de feiras e mercados.

Mas, nem só a fronteira com a Galiza vive do vizinho que a suporta. Também a fronteira necessita desta reconfortante presença. Miranda e Vinhais sustentam parte da sua economia com as trocas de panos e de gado que de costume realizam com o reino vizinho. A vila de Freixo de Espada à Cinta suporta o artesanato local com artesãos provenientes do outro lado da fronteira. Perante a falta de sapateiros e de alfaiates na região, solicita ao monarca a permissão para contratar castelhanos «porque de outra guisa não os poderiam ter». A importância de Castela na vida quotidiana regional é de assinalar.

A luta contra o despovoamento das áreas fronteiriças e em prol da manutenção das áreas económicas é uma constante por parte dos residentes vizinhos e moradores locais que fazem transparecer as suas preocupações de insegurança. Pretendem-se evitar as ameaças da aridez. São muitas as áreas vagas de homens, percorridas por vegetação florestal e propícias a práticas ilegais e violentas. Para o poder central abre portas em caso de conflito.

A forma mais eficaz de controlar passadores e descaminhados parece ser o varejo, que se concretiza numa das principais medidas repressivas. Como refere D. Duarte não haveria varejos nem descaminhados se as rendas rendessem. Na impossibilidade de o garantir determina que os varejos se façam e que sejam penalizados os não cumpridores com sisa em dobro pela segunda vez e em triplo pela terceira. Por varejo entende-se a possibilidade dos oficiais de controlo das transacções externas, munidos das suas varas, entrem nas propriedades privadas e conduzam um processo de verificação das mercadorias pertencentes ao proprietário.

Os varejos repetem-se três vezes no ano. Por duas vezes consiste na declaração do mercador que indica as mercadorias que possui. Numa terceira, que será numa das três vezes e não na terceira obrigatoriamente, fiscalizará o varejador os panos, medindo os que já tiverem sido cortados e vareja os que ainda se conservarem inteiros por peça. O varejador revista os bens e mercadorias do comerciante na expectativa de encontrar panos escondidos que serão tomados por descaminhados.

Desde cedo este método é aplicado, como o indicam já os pedidos de abolição de varejos nas cortes de Santarém de 1418. Como o indica a resposta régia, os varejos orientam-se apenas ao controlo do cumprimento do pagamento das sisas dos panos e estipulava-se que o varejo não se concretizasse enquanto o juramento do pagamento da dízima e sisa se mantivesse. Estas disposições não incluem a vigilância à actividade dos judeus que por serem considerados «maliciosos» na ocasião dos varejos se mantinham sujeitos à forma anterior de varejamento.

O varejamento causa terror na população, principalmente nos mercadores, artesãos cristãos e nos judeus, sejam ou não mercadores, que se encontram mais sujeitos ao varejamento. Os varejadores revolvem as suas casas e as suas roupas à procura do descaminhado e muitas vezes encontram o que não é contrabando mas tomam-no como tal. Para evitar abusos na altura do varejo determina-se que na passagem pelo porto, os panos fossem registados por cores para

se identificarem e identificado o transportador. O vendedor ficava obrigado a indicar os indivíduos a quem fossem vendidos os panos. Quem transacciona mercadorias pela fronteira está sujeito a ser alvo de suspeitas. Uma denúncia, por vezes infundada, pode desencadear um acto de varejamento.

Quem transacciona produtos vedados ou prática alguma ilegalidade deve procurar vender de imediato o produto. Se as possibilidades de venda imediata não existem é necessário encontrar um local seguro onde o esconder de forma a não ser encontrado na busca. As técnicas de fuga ao varejo devem estar bem aperfeiçoadas para justificar a contínua prática de contrabando e às necessidades continuam a incentivar o trânsito ilegal.

Apesar de tudo o desvio da sisa continua a ser feito, e em elevado índice. Assim o revela o monarca nas cortes de Santarém de 1451. Eram muitas as estratégias para se desviarem das sisas de tal forma que se perdia a maior parte delas. É esta a afirmação do monarca. Uso de retórica ou realmente são elevados os desvios, constituindo maior facção o desvio que o pagamento? É neste contexto que se continua a verificar a necessidade do varejo como o anuncia o monarca nas cortes de 1459/Lisboa. Aqui se encontra bem presente o interesse do monarca em manter os rendimentos régios portuários.

Para os que cruzam a fronteira legalmente os oficiais de controlo portuário simbolizam a fiscalização que não temem ou a má conduta que os impede de continuar tranquilamente.

Os oficiais de vigilância das fronteiras e das transacções de mercadorias são actantes positivos e negativos, coniventes e assustadores, vigilantes rudes e permissivos fraudulentos, ausentes e presentes. Um mal necessário ao bom funcionamento da actividade.

Na Lei da Almotaçaria de 1253 encontram-se alcaides ao serviço do controlo comercial da fronteira que, fiscalizam as saídas por terra. Mas estes não contam com funções específicas, confundindo-se ainda as funções económicas com as militares.

Na lei de 1273 os oficiais —juizes e alcaides— ainda não destinados exclusivamente à supervisão da saída de produtos vedados pela fronteira, encarregam-se de controlar este trânsito e de aplicar as penas aos infractores.

Nas cortes de Évora de 1325 D. Afonso IV confia aos concelhos a colocação de homens bons por guardas em cada um dos portos que supervisionem a proibição de saída de produtos vedados. Pretendia assim criar um corpo local de guardas que garantissem a vigilância deste trânsito.

Em 1341 a guarda dos portos e a vigilância da saída de bens defesos são realizadas pelo alcaide do castelo que toma os bens vedados para o monarca. Os bens tomados são registados pelo tabelião em livro, ou na sua ausência pelo alcaide que o deve fazer perante testemunhas. O acusador recebe a dízima dos bens tomados, o alcaide a terça parte, depois de retirada a dízima, e o restante é entregue ao rei pelos almoxarifes das comarcas. O alcaide coloca guardas nos portos que se encarregam de fazer a vigilância sob a sua superintendência.

Pelas inúmeras acusações que recaem sobre estes oficiais é possível verificar que são inúmeros os abusos e as violências que praticam na recolha dos direitos régios. O facto de o acusador ser contemplado com um terço da mercadoria de contrabando e os alcaides-mores, corregedores, meirinhos e alcaides pequenos poderem tomar os produtos defesos que passarem para o exterior, permite uma vigilância demasiado activa que por vezes se excede.

Por outro lado remete para um contrabando ininterrupto e velado que acompanha os viajantes que cruzam a fronteira e que aproveitam este momento para passar ouro, cavalos, armas e outros bens vedados sob pretexto de que apenas transportam bens de uso pessoal e outros destinados aos gastos da viagem. Provavelmente são indícios de um contrabando organizado e disfarçado semelhante ao que detectou Isabel de Riquer entre os peregrinos que se deslocam desde Artois até Santiago de Compostela.

Depois de apreendidos, os bens são levados ao almoxarife do respectivo almoxarifado. Os escrivães do almoxarifado registam em livro os bens apreendidos e os indivíduos a quem foram tomados.

Estas tarefas de inquirir e de executar a legislação referente às proibições de comércio vão passar para as mãos dos alcaides das sacas. Uma especialização criada para promover a actividade.

As Ordenações Manuelinas contêm amplos regulamentos sobre o exercício das funções do alcaide das sacas. Estes são colocados nos lugares do *estremo* pelo monarca e devem cumprir o seu ofício com «diligência» e «fidelidade». Duas qualidades indispensáveis para quem vigia o cumprimento da legislação emanada pelo poder central e para apreender a quem se dedica ao comércio ilegal de mercadorias vedadas.

A semelhança dos alcaides dos castelos encontram-se sob a sua alçada os alcaides pequenos das sacas, sobre os quais são responsáveis, e, como tal, devem vigiar o seu desempenho das tarefas. Se concluírem que algum alcaide pequeno

das sacas não cumpre devidamente o seu ofício deve-o suspender, prender, penalizar e averiguar os motivos do mau desempenho.

Os alcaides-mores das sacas são colocados pelo monarca em cada comarca, mas apenas exercem funções nos lugares fronteiriços. No exercício das suas funções contam com o auxílio dos juizes locais que anualmente fazem inquirições destinadas a localizar os passadores, os seus auxiliares, os métodos utilizados e a aplicar as penas contidas na legislação. Após a obtenção dos nomes envolvidos entregam ao alcaide das sacas a lista dos infractores. Os considerados culpados são chamados à presença dos juizes para responder às acusações que lhes são dirigidas.

Têm ainda como tarefa proceder à contagem dos gados que vêm de Castela e dos que vão para Castela. A contagem será realizada perante o contador ou, na sua ausência, pelo portageiro. O escrivão encarrega-se de registar, em livro próprio, os dados relativos ao gado entrado. Perante este registo será feita a verificação na saída.

As prisões de passadores estão a seu cargo. Em determinados casos, exigentes de um reforço da autoridade, os alcaides das sacas devem contar com o auxílio dos corregedores e alcaides que desempenham as suas funções na região, que prestarão auxílio mediante apresentação dum requerimento escrito.

Os contadores de gado e os escrivães que em conjunto com os alcaides das sacas contam e fiscalizam o gado, são oficiais de vigilância de fronteira colocados nos «portos ordenados». De nomeação régia; o seu rendimento provém da contagem do gado. Por cada cento de carneiros, de ovelhas e de outro gado miúdo cobram quatro reais e do gado bovino dez reais por cada cento.

Além do número de animais, que cruzam a fronteira acompanhados de pastores, estes indicam sinais, cores, raças e local de proveniência para melhor identificação do animal. O mesmo registo é efectuado para os animais de carga que passarem pelo porto. Na saída, os animais são confrontados com este registo e os que não corresponderem não continuam a viagem.

Caso os pastores queiram regressar por outro porto que não o da entrada estes oficiais devem passar «alvarás de guia» nos quais se declara o número e as características dos animais que entraram. Estes serão confirmados no porto de saída e verificados os animais de acordo com este «alvará de guia».

Impõem-se criar um corpo de funcionários responsáveis e também criar normas de conduta. No entanto, os oficiais nem sempre apresentam comportamentos exemplares e às acusações repetem-se.

O concelho de Caminha caracteriza os alcaides das sacas como figuras assustadoras que exercem algumas pressões sobre os galegos que cruzam a fronteira em direcção à feira local. Queixa-se o concelho que por os alcaides das sacas «boscarem os galegos que a ella veem se desfaz por nam quererem a ello por ello vinr». Aterrorizados com esta situação, os galegos deixam de frequentar a feira.

Nas cortes de 1481-1482/Évora o alcaide-mor das sacas volta de novo a ser alvo de críticas. Queixa-se a população que este oficial, não receando a legislação, passa ou usa intermediários para passar para Castela gado e couros, apesar das proibições emanadas pelo monarca no sentido de proibir as exportações destes produtos. Quando se tiram inquirições estes oficiais opõem-se à sua execução. Perante tal situação o monarca coloca nos portos indivíduos encarregues de vigiar as suas actividades.

As tarefas de vigilância e supervisão da circulação de produtos pela fronteira envolvem os oficiais em tal celeuma que D. Afonso V, em 1465 nas cortes realizadas na Guarda, aboliu os alcaides das sacas. Estes, reaparecem em 1472-1473 no pleno exercício das suas funções a fiscalizar a saída de gado para Castela.

Nas cortes de 1490/Évora o pedido remete para a abolição dos alcaides das sacas actuantes longe da fronteira e para a sua colocação apenas na raia. Este pedido permite verificar que a acção destes oficiais não se localiza apenas nas áreas de fronteira, mas acompanha a extensão do comércio externo localizado nos portos secos na procura de infractores que cruzaram a fronteira sem serem notados. O deferimento régio abriu algumas portas à prática do contrabando consentido, mas diminuiu abusos praticados pelos oficiais vigilantes.

Estes oficiais são eleitos pelo monarca que desta forma pensa evitar a presença de agentes locais que mais facilmente se envolveriam, por aliciamento, em práticas ilegais.

No entanto as excepções existem como forma de promover interesses. D. Afonso V privilegia a vila de Freixo de Espada à Cinta permitindo que o alcaide do castelo seja alcaide das sacas do porto da vila. Em 1495 D. Manuel permite a Álvaro Pires de Távora colocar um alcaide das sacas no porto de Miranda. Nos dois casos referidos está concedida a *passagem consentida* de produtos vedados. Estas duas situações podiam facilmente permitir um comportamento de conivência com as entidades locais no sentido de lhes permitir uma abertura do porto e um fechar de olhos à passagem de *cousas defesas*.

As funções de controlo aduaneiro possibilitam a oferta de segurança a quem quer que se coloque dentro do seu âmbito partidário e a oferta de

resistências, mesmo sem motivo, a quem se lhe opusesse. É preferível evitar o confronto com estas autoridades. Estes officios que se pretendem eficazes no controlo do comércio pelos portos secos, constituem pontos frágeis nesse mesmo controlo.

O conluio dos oficiais com os passadores, ou o exagero nas apreensões motivadas por um desejo de verem aumentados os rendimentos pessoais, um terço do apreendido pode significar um bom lucro, começa a ser uma preocupação para a população local e para o poder central que tenta a todo o custo reprimir o contrabando.

Em Castela o alcaide das sacas controla a fronteira por espaços. A fronteira que limita com a do Norte do Douro estava a cargo das alcaidarias das sacas estabelecidas entre Ciudad Rodrigo-Zamora e Zamora-Ricobayo-Alcañices. Estes oficiais contam com o auxílio das cidades e vilas da fronteira por onde se deslocam, que os acolhem e tomam as providências necessárias. Com tal vigilância exigiam-se passadores profissionais qualificados e acostumados a esta actividade.

A Galiza não estava controlada por alcaides de sacas mas pelos «*fieles*» do dízimo do mar que controlam também os movimentos terrestres. A pouca atenção dispensada a esta fronteira permite mais uma vez verificar o estatuto próprio que esta possui. A fronteira da Galiza alimenta-se da vizinhança dos seus moradores. A fronteira de Trás-os-Montes, pelo contrário, apresenta em termos de rotas terrestres e de circulação de produtos grandes atractivos que justificam o controlo. A sua falta poderia ser causadora de grandes prejuízos à política de produtos vedados e de cobrança de direitos régios. Uma fronteira de trânsito intenso que necessita de uma vigilância constante.

De forma a aumentar a vigilância sobre os portos e evitar que as mercadorias vedadas circulem, arrendam-se os portos e a passagem do gado e de outros bens defesos. Mas se por um lado este arrendamento aumenta a vigilância e diminui os índices de contrabando, por outro lado, permite a existência de compadrios que se tornam perigosos e dão azo a uma conivência com actividades ilegais que se pode tornar uma constante.

A questão mais grave é que de conivência em conivência muitos não chegam aos órgãos de justiça e nunca lhes são aplicadas as penas. Outros por acordo entre o juiz e o rendeiro são ilibados.

O arrendamento das rendas do rei assume uma forma de estratégia de libertação dos funcionários do corpo administrativo central para o desempe-

nho de outras funções. Mão-de-obra que se encarrega de tarefas tão difíceis e demoradas como são as cobranças. Ao arrendar, o exercício do cargo e as utilidades derivadas do mesmo transformam em lucrativos e constantes os rendimentos susceptíveis de uma variação conjuntural. As rendas são arrematadas a um rendeiro por determinada quantia. Este obriga-se a cumprir as funções de cobrança de direitos e entregar a quantia arrematada ao monarca no final do ano.

Este sistema pode constituir um mau negócio para o rendeiro que por vários motivos pode não conseguir manter a oferta e por este motivo sujeitar-se a uma apreensão de bens. Este perigo obriga os rendeiros a optarem pelo arrendamento conjunto e não individual. A expectativa do lucro fica diminuída, mas, caso o arrendamento não se possa cumprir, a totalidade das despesas recai sobre todos.

Alguns casos do não cumprimento das rendas estipuladas estão documentados. A consequente apreensão de bens pode representar uma fatalidade como a que representou para Samuel Aboa, judeu morador no Mogadouro. No ano de 1438 arrematara a dízima e sisa dos panos de Castela por 420 peças de pano. Apenas pode reverter para o monarca 214 peças e 16 côvados e um terço. Pela dívida contraída os seus bens e os dos seus fiadores e parceiros foram tomados, vendidos e arrematados.

Este caso não foi perdoado mas muitos outros recebem cartas de quitação apesar de não cumprirem os requisitos do arrendamento. Basta apelar à compreensão régia ou utilizar meios de coerção para poder satisfazer os pedidos de perdão sobre as dívidas.

Os portos podem ser arrendados a um ou mais indivíduos que se estabelecem como parceiros e serem arrendados em separado, agrupados ou na sua totalidade.

Entre as tarefas dos rendeiros destaca-se o controlo das mercadorias que transpõem os portos secos, as cobranças das sisas e dízimas e de dívidas, e a efectuação de varejos três vezes no ano. Nestas alturas fazem-se acompanhar de um escrivão que anota todas as irregularidades.

A população e os mercadores preferem que as rendas dos portos não sejam arrematadas. Este sistema permite um aumento da vigilância sobre quem passa pela fronteira e do cometimento de excessos. A título de exemplo pode ser citada a acusação apresentada por Freixo de Espada à Cinta vila nas cortes de 1482/Évora que denuncia o facto dos rendeiros obrigarem os seus vizinhos

que vão a Castela levar alguns produtos de menor valia, produtos da produção agrícola local, para trazerem em troca panos. Estes não o podem fazer pois as mercadorias que levam para Castela não lhes concedem bases económicas suficientes para o fazer. Da mesma forma, a população insurge-se contra a doação das rendas e direitos do rei. E, frequentemente, fazem pedidos ao monarca para que não entregue os seus direitos e rendas mas que as *arrecade para si*. Este pedido denota uma preferência pelo oficial régio. Do mal o menor.

E por vezes excedem-se como o referem os procuradores nas cortes de 1481-1482/Évora. Os rendeiros continuam a exigir direitos dos mercadores e de outros frequentadores que trouxeram artigos de Castela, mesmo que já tenham sido pagos na sua totalidade e mesmo depois dos seus arrendamentos terem terminado. Para compensar largamente o arrendamento cobravam dívidas passadas e já pagas. A colocação do prazo para arrecadação das dívidas e de descaminhados é de dois anos, de forma a evitar que se prolonguem por outros arrendamentos em vigência e evitar que se cobrem dívidas mais que uma vez. Determinação que consta nas actas das cortes de Santarém e da Guarda.

Outros excessos são apontados como cometidos pelos rendeiros. Comenta a população que os rendeiros dos portos e alfândegas da comarca de Trás-os-Montes obrigam os lavradores a identificar a origem da roupa e por vezes levam cereais e animais como penhor. Esta é a queixa apresentada por Bragança e por Miranda nas cortes de Lisboa de 1498 e também por Freixo de Espada à Cinta. Nas cortes de 1498 de Lisboa esta situação continua a ser denunciada por Chaves, Bragança e Miranda.

Em 1498/Lisboa o procurador da vila de Chaves manifesta o desagrado dos moradores da vila perante a imposição dos rendeiros dos portos de obrigar os homens da vila a responder a citações, perante os contadores e juizes das alfândegas que se encontram a 20 e 25 léguas e os retêm por dois e três meses, só porque os viram com uma peça de vestuário da qual querem mais informações.

São várias as queixas contra a perturbação causada pelos rendeiros que efectuam as suas cobranças aos agricultores em períodos de trabalho agrícola intenso e aos almocreves que já se encontram prontos para partir com as suas mercadorias. Primeiro o trabalho depois o pagamento das dívidas.

Quando o rendimento dos alealdamentos é baixo e não cobre os montantes arrematados pelos rendeiros, estes exigem aos moradores que desalealdem panos. Os moradores de Freixo de Espada à Cinta nas cortes de Évora de 1482,

com alguma indignação referem que os rendeiros obrigam a desalealdar panos quando passam a fronteira com cargas de sardinhas, pescado, fruta, cebolas e hortaliças, mercadoria que não compra quatro ou cinco côvados de pano.

O arrendamento de Francisco de Medina realizado em 1517 é elucidativo de uma boa gestão. Ser rendeiro pode representar obter alguns privilégios, além dos bons rendimentos que este pode proporcionar. Os rendeiros do rei gozam de aposentadoria, do direito de andar em besta muar de sela, ser portador de armas e ficam isentos de serviço militar. Uma estratégia do poder central que tem, certamente, como intuito tornar mais atraente o arrendamento e aumentar a quantia das licitações.

Se por um lado os oficiais régios e rendeiros dos direitos do rei são acusados de cometer erros em benefício pessoal, por outro lado estes queixam-se das inúmeras agressões a que também se encontram sujeitos.

Queixam-se os rendeiros das sisas régias que muitos não querem pagar a sisa, fazendo assim com que os rendeiros percam o valor das suas rendas. Outros impedem as cobranças, ameaçam e insultam. De facto um dos contratemplos deste arrendamento é a difícil hora da cobrança. Apesar das Ordenações Manuelinas protegerem o rendeiro e a sua actividade determinando que este pode tomar os bens a quem se dirigir contra a sua actividade, nem sempre o monarca encontra interessados nas difíceis tarefas de cobrança.

Muitas outras críticas dirigidas aos oficiais encarregues das actividades se ouvem e se repetem. Tiram proveito da sua função em benefício próprio; apreendem os bens pessoais dos que se dirigem a Castela em romaria; fazem as cobranças com muita «aspreza»; os cargos são entregues a homens que não sabem ler nem escrever; prevalecem no cargo demasiado tempo ganhando assim vícios difíceis de controlar; são coniventes com alguns indivíduos; cobram abusivamente os assentamentos; mantêm criados e acostados que praticam as maiores violências à população; usam castelhanos ou galegos no auxílio das tarefas de vigilância.

Muitas outras acusações seguidas de pedidos de auxílio ao monarca, encontram-se registadas na documentação. As chancelarias régias salientam muitos destes erros praticados pelos mais dignos oficiais. As selagens são feitas fora das alfândegas, colocação em cargos próximos parentes e amigos não respeitando o pregão, tomada de bens indevida, corrupção, desleixo no desempenho dos serviços inerentes ao cargo, permissão de ilegalidades, ou de uma forma genérica o designado por «erros declarados no desempenho do ofício».

Quando o porto não se encontra arrendado, é o recebedor, identificado em linguagem mais coloquial, usada pelos mercadores, de tiradores ou colhedores de sisa, quem se encarrega de receber as dízimas e as sisas. Por vezes as duas funções de recebedor e de rendeiro coexistem. Após as cobranças dos respectivos montantes de sisa e de dízima, nos portos que se encontram sob a sua alçada, recebedores e rendeiros prestam anualmente contas ao monarca dos rendimentos.

Esta tarefa de cobrança de direitos régios não é fácil e envolve em inúmeros contratemplos os indivíduos responsáveis pela entrega das quantias determinadas. Uma das grandes dificuldades em manter os montantes liga-se com o facto de nem todos os mercadores pagarem as dízimas e sisas atempadamente ou nunca as pagarem. Para fazer face a esta situação existem os fiadores e parceiros que se responsabilizam pelas dívidas. O devedor tem dez dias para pagar a sisa em dívida, se não o fizer paga a sisa em dobro e sujeita-se à penhora da mercadoria.

Serão penhorados os que não forem pagar aos lugares ordenados para se efectuarem estes pagamentos. Guimarães para os de Entre Douro e Minho e Azinhoso para os de Trás-os-Montes. Além destes locais são marcados outros pontos de pagamento em feiras ou em locais ordenados pelo recebedor para o efeito.

O recebedor parece ter um percurso anual pré-determinado que em princípio pretendê cumprir. Assim poderá acordar os pagamentos para determinado local em determinada altura do ano. Elucida o caso o pagamento de sisa e dízima que em Fevereiro de 1514 foi acordado para Freixo na Pascoela desse ano, onde pretende estar o recebedor nessa altura. Se a Pascoela nesse ano foi em meados de Março, cumpriu o estabelecido. O mesmo se pode apontar relativamente às cobranças efectuadas no Azinhoso e em Guimarães. No Azinhoso está sempre pelos mesmos dias de Setembro, e em Guimarães em Agosto.

A penhora da mercadoria é determinada pelo recebedor dos portos que contacta as justiças locais e solicita a apreensão dos bens e a prisão para os devedores. As justiças locais concedem ainda bestas e homens para transporte dos bens penhorados. Todas as custas recaem sobre os réus.

A exigência cada vez mais agravada da legislação remete para abusos contínuos praticados por mercadores no sentido de evitar os inúmeros pagamentos a que se encontram sujeitos. Alguns casos de fuga a pagamentos de dízima e sisa são detectados na documentação. Para evitar as penalizações obtêm alvarás

de pagamento quando este não foi efectuado, omitem a compra aos rendeiros, recorrem a vias furtivas para evitar que se conheça a existência do produto, tentam a fuga ao varejamento, não manifestam as mercadorias como o devem fazer na alfândega e declaram quantias inferiores à transacção.

As tentativas de diminuir as sisas que recaem sobre os vários produtos fazem-se sobretudo nos capítulos de cortes. São repetitivas as questões das sisas e das dízimas levadas ao monarca em cortes. Os pedidos de isenção são numerosos e assentam essencialmente sobre produtos de primeira necessidade, entre eles os alimentos e o vestuário.

O recebedor dos portos tem como tarefas controlar a entrada dos judeus castelhanos, dinheiros, panos e mercadorias que passem por estes portos e que paguem os respectivos direitos régios. Os recebedores dos portos têm que prestar contas do que foi registado no seu caderno de recebimento do porto. Está sob a alçada do contador que o coloca no cargo.

O contador é a autoridade máxima dentro da organização dos portos secos. Exerce funções de juiz e determina funções e estabelece autorizações para o funcionamento das actividades de outros oficiais. Dos contadores e da sua gestão dos dinheiros estão dependentes todos os oficiais dos portos. É o contador que condena por questões relacionadas com as quantias monetárias provenientes das rendas, faz as avenças, liberta de pagamentos ou obriga a pagamentos e gere os dinheiros recebidos.

O contador faz a ligação entre todas as alfândegas instituídas dos portos secos. Reúne os cadernos onde foram registados os movimentos de alealdamento e de pagamento de sisa e dízima e regista num único livro. Um enviado recolhe nos portos os cadernos e as despesas destas tarefas recaem sobre os rendeiros.

Os livros de registo da entrada e de saída de mercadorias pela fronteira, são enviados pelo contador da comarca ao monarca decorrido um ano sensivelmente. Este prazo não é fixo e conta com prolongamentos que advêm do facto de surgirem alguns contratemplos internos ou outros resultantes da própria realização do trabalho. Assim o aponta a referência à entrada de panos relativa sempre ao ano anterior presente nos livros de registo dos portos secos.

Após a entrega dos livros o vedor da fazenda verifica as contas. Se o resultado confirmar a relação do registo com o montante entregue o monarca passa uma carta de quitação na qual livra de qualquer encargo o cobrador do porto. Se o resultado apresentar um montante menor ao registo, a dívida acumula para o ano seguinte e assim sucessivamente até a entrega satisfazer o registo do livro.

Desde que termina o ano fiscal até que a análise de contas e a entrega da carta de quitação estejam completas decorre um período de cerca de quatro anos. Assim o comprovam as cartas de quitação que são passadas num período de quatro anos após o exercício do cargo e entrega de contas. Este período de tempo alargado remete para a dificuldade de que é vítima a burocracia e da lentidão que acompanha os despachos sobretudo os que são emanados do poder central. Este espaço de tempo é ainda agravado pelo facto de muitas cobranças de dívidas de mercadores se prolongarem.

Depois de verificadas as contas e de revistos os montantes, o monarca retira parte das verbas para satisfazer diversos pagamentos de salários e serviços — os chamados movimentos ordinários — e para entregar tenças a uma nobreza que assim é sustentada. Por carta de privilégio o monarca concede quantias monetárias em tença, retiradas de uma fonte de rendimento público. Os pagamentos dos mantimentos dos oficiais dos portos e as despesas do seu funcionamento recaem sobre as rendas dos direitos régios e sobre os rendeiros, quando estes existem.

Esta entrega de tenças beneficia sobretudo membros da nobreza. Podem estes montantes participar ainda de benefícios concedidos esporadicamente como os que são atribuídos pelos casamentos, estas são as despesas extraordinárias. No entanto existem outras tenças que fazem parte das despesas ordinárias, ou seja quantias que são pagas anualmente ao mesmo indivíduo. Os grandes favorecidos dos anos de 1514 a 1526 são D. Maria de Távora, mulher de Diogo da Silveira, D. Mécia de Sampaio, Fernão Vasques de Sampaio e Leonor Candosa, filha de Gonçalo Candoso, que recebem tenças elevadas a partir das rendas dos portos.

Depois de feitas as contas o dinheiro é enviado ao monarca. Destes montantes são retiradas as tenças, os montantes que cabem por pagamento ao recebedor-mor dos portos e ao corregedor da comarca. O monarca regista no livro, nas folhas finais, o emprego do dinheiro dos portos que deve ser respeitado segundo a sua vontade.

O montante que o poder central retira para efectuar os seus pagamentos a oficiais, de tenças ou a mercadores, é retirado do valor total do um por cento que surge associado ao pagamento da dízima e da sisa pelos mercadores que frequentaram os portos. Pelo que explica o monarca no livro de recebimento de 1517 «[...] porque estes portos som arrendados o anno presente de mill bc xbii contando aquy o hum por cento [...]» coloca a questão de que provavelmente o um por cento é cobrado pelo monarca se os portos tiverem arrendados.

Por vezes a citada percentagem de um por cento surge registada com a entrada de panos e o pagamento da dízima e da sisa, outras vezes surge registada em anexo em conjunto com as receitas e as despesas que se encontram separadamente no final do livro.

O recebedor está encarregue de, em conjunto com o escrivão, se deslocar pelos vários locais e portos para receber as dívidas de cada mercador, ou de outro que meteu mercadorias e ainda deve as sisas e dízimas. Levam consigo o livro onde se encontra identificado o mercador pelo seu nome, que geralmente contém o local de origem ou outro identificador e as quantidades de mercadorias que meteu pelo porto. Depois de paga a dívida o escrivão e o recebedor assinam como prova do recebimento. Esta acção acorda com a norma citada em 1418 na qual é estipulado que os recebedores acompanhados de um escrivão deviam ir ao encontro dos mercadores e reclamar o declarado por escrito dos panos desse ano. Seria cobrada a sisa correspondente e os panos não vendidos podiam pagar a sisa no ano seguinte.

Durante as deslocações do recebedor e do escrivão vão sendo registados os pagamentos das sisas e dízimas que os devedores vão efectuando. Geralmente os dois dão uma primeira volta pelos portos e outras localidades de origem dos mercadores no mesmo ano em que o mercador entrou pelo porto e outra no ano seguinte. A legislação permite a cobrança no ano seguinte à entrada do produto pelo porto.

O recebedor dos portos acompanhado do escrivão visita Guimarães e Azinhoso, locais estabelecidos para recolha das sisas e dízimas, passando pelos diferentes portos de forma a receber os direitos correspondentes à sisa e à dízima. Os mercadores teriam que se deslocar ao porto mais perto onde eles se encontram para efectuar os seus pagamentos. Como muitos mercadores não efectuam o pagamento nos locais centrais, o recebedor e o escrivão deslocam-se pelos portos secos e outros locais de morada dos devedores. Nestas visitas aos portos secos, o recebedor aproveita para fazer avenças ou para solucionar outras questões relacionadas com os pagamentos de dízimas e sisas, incluindo a cobrança a fiadores que se responsabilizaram por pagamentos de outros.

No livro relativo às cobranças de 1513, o recebedor é Lourenço Álvares e o escrivão Afonso Lourenço. Por vezes substitui o recebedor Lourenço Álvares o seu irmão Granjel Álvares, motivado naturalmente pela sua ausência.

Os portos do Entre Douro e Minho não são muito visitados por estes oficiais. Este facto relaciona-se com a localização mais intensa dos portos secos

em Trás-os-Montes. Mais no litoral os portos dividem a sua influência com os portos do litoral e desta forma, de uma maneira geral, o volume de passagem de mercadorias é superior mais junto à fronteira.

No ano de 1513 o percurso inicia-se em Guimarães no mês de Agosto, de onde seguem para Braga, Ponte de Lima, Barcelos, Porto, Mesão Frio, Azinhoso, Mogadouro, Freixo de Espada à Cinta, Torre de Moncorvo, Vila Real, Vila Pouca de Aguiar, Chaves e Bragança. O percurso é realizado entre 23 de Agosto e sensivelmente 16 de Novembro. Um percurso extenso para um tempo limitado, se for tido em conta o facto de se efectuarem várias cobranças em cada local. No litoral, o tempo de estadia em cada local é reduzido o que torna as cobranças intensivas. O tempo de repouso é apenas o indispensável para o refazer de forças e seguir viagem. Este facto remete para uma maior presença nas áreas de interior, especialmente em Torre de Moncorvo por ser não o local de morada do recebedor, mas por ser sede de almoxarifado de Trás-os-Montes.

A legislação permite que no ano seguinte de 1514 ainda se efectuem cobranças das sisas dos panos entrados em 1513 sem penalização. Mais uma vez o recebedor desloca-se a Guimarães para efectuar as cobranças aos mercadores de Entre Douro e Minho. Daqui segue para Braga, Ponte de Lima, Viana, Barcelos, Vila do Conde, Porto, Arrifana, Mesão Frio, Vila Real, Chaves, Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro, Miranda, Bragança, Vinhais, Chaves, Veiga de Lila, Mirandela, Vila Flor e regressa a Torre de Moncorvo. Faz ainda uma viagem que é esporádica a Freixo de Espada à Cinta para colmatar falhas de pagamentos. Esta segunda viagem é um pouco mais demorada que a primeira. Situa-se entre os meses de Janeiro e de Abril, inclusive. De facto o número de cobranças é maior, verificando-se a presença do recebedor e escrivão mais tempo em cada localidade. O tempo das presenças no Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes igualaram-se este ano. A viagem pelo litoral foi este ano mais demorada, certamente em virtude das falhas do ano anterior. Este ano visitou também alguns portos que no ano passado não tinha visitado.

No livro de 1514 mantém-se o recebedor Lourenço Álvares e o escrivão Afonso Lourenço a exercer funções. Inicia-se a viagem em Guimarães. A viagem segue para Braga, Ponte de Lima, Barcelos, Porto, Mesão Frio, Azinhoso, Mogadouro, Bragança, regressa ao Mogadouro, segue para Freixo de Espada à Cinta, Torre de Moncorvo, Vila Flor, Vila Real, Chaves, Vinhais, Bragança e Quintela. É feito o mesmo acompanhamento dos portos do litoral e do interior, no entanto nesta primeira recolha de sisas e dízimas os portos do litoral

são menos visitados, quer em número quer em tempo disponibilizado pelos oficiais.

A segunda volta pelos locais de cobrança destes direitos negligencia mesmo os portos do litoral, estando ausentes das suas visitas. Vila Flor, Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro, Miranda do Douro, Vila Franca, Izeda, Bragança, Soeira, Vinhais, Chaves, Vilharandelo, Carvalhais, Mirandela, de novo Vila Flor e Torre de Moncorvo, são os locais que no ano de 1515 são visitados pelo recebedor Lourenço Álvares que passa a actuar em conjunto com o recebedor Diogo Vasques, seu genro, que o substitui nas andanças das cobranças deste ano.

Os anos de 1515 e de 1516 registam uma significativa deslocação do recebedor e do escrivão. Como recebedores actuam Lourenço Álvares e Diogo Vasques, na ausência do recebedor Lourenço Álvares por estar ocupado na corte com um processo crime em que se viu envolvido. Como escrivão mantém-se Afonso Lourenço.

O início da sua viagem está mais uma vez marcado para finais de Agosto e em direcção a Guimarães. De Guimarães partem para Braga, Ponte de Lima, Barcelos, Porto, Mesão Frio, Azinhoso e Mogadouro. De volta ao Azinhoso o rumo orienta-se em direcção a Torre de Moncorvo, Fonte Longa, Belver, Vila Flor, Vila Real, Chaves, Santo Estevão, Vinhais, Bragança, Parada, Miranda, Freixo de Espada à Cinta e volta à sede do almoxarifado, Torre de Moncorvo. Mais uma vez, não é dispensada muita atenção ao litoral, onde apenas dispensam alguns dias do fim de Agosto e o início do mês de Setembro.

No ano de 1516 a viagem inicia-se por Amarante e segue em direcção a Guimarães, Braga, Ponte de Lima, Barcelos, Porto, Amarante, Mesão Frio, Vila Real, Vila Pouca de Aguiar, Chaves, Fiães, Mirandela, Vila Flor, Freixo de Espada à Cinta, Torre de Moncorvo, Mogadouro, Miranda, Sanseriz, Quintela, Viduedo, Bragança, Soeira, Quintela de Valpaços, Vinhais e finalmente Torre de Moncorvo. Neste ano são percorridos muitos dos locais de origem dos mercadores e de outros que passaram a fronteira, devedores de dízima e sisa. A acção destes recebedores é sem dúvida esclarecedora de um bom trabalho que pode ser feito no decorrer das funções. De facto este itinerário não permite aos oficiais grandes tempos de descanso.

Os anos de 1517 e de 1518 são de igual forma marcados por grande número de viagens, mas estas contêm uma certa desorganização, talvez marcada pela mudança de recebedor. Lourenço Álvares encontra-se ocupado na corte e é por isso substituído por Francisco Martins. A auxiliar as funções de recebedor, o

que permite antever uma certa inexperiência de Francisco Martins neste cargo, estão o porteiro dos contos Pedro Afonso, o contador Diogo Sampaio e esporadicamente um dos rendeiros dos portos, Francisco de Medina. O ano de 1517 é marcado por longas etapas de uma viagem que não se inicia em Guimarães mas sim no Azinhoso. Segue depois em direcção a Vila Flor, Nozelos, Mesão Frio, Canaveses, Porto, Arrifana, Vila Real, Vila Pouca de Aguiar, Chaves, Parada, Vinhais, Soeira, Bragança, Parada, Quintela, Vila Franca, Podence, Miranda e termina em Torre de Moncorvo. Nesta primeira etapa muitos portos e muitos locais do Entre Douro e Minho ficam por visitar. A preferência das visitas vai para Trás-os-Montes.

No ano seguinte de 1518 as visitas ao Entre Douro e Minho tiveram já algum significado, no entanto a preferência continua a ser pelo interior transmontano. A presença nos portos do litoral continua a ser pequena em tempo. A viagem inicia-se em Vila Flor e segue para Belver, Vila Real, Mesão Frio, Vinhais, Guimarães, Braga, Lamela, Ponte de Lima, Vila do Conde, Barcelos, Porto, Arrifana, Amarante, Mondim de Basto, Ermelo, Chaves, Monforte, Vinhais, Quintela de Valpaços, Parada, Soeira, Bragança, Miranda, regressa a Bragança, segue para Mogadouro e finaliza em Torre de Moncorvo em meados de Março de onde o recebedor e o escrivão apenas farão uma viagem em Junho a Miranda.

A viagem do ano de 1521 inicia-se no Azinhoso, segue para Chaves, Torre de Moncorvo, onde permanece durante algum tempo, continua por Vila Real, Ermelo, Arrifana, Porto, Vila do Conde, Barcelos, Ponte de Lima, Braga, Guimarães, volta a Chaves, Mirandela, Vila Flor e finaliza em Torre de Moncorvo. Este é um primeiro percurso marcado pela presença de um novo recebedor, João de Lobão. Neste ano o itinerário iniciou-se em Setembro, o que não deu grande margem ao recebedor dos portos. Apesar de tudo percorreu alguns portos importantes do Entre Douro e Minho e de Trás-os-Montes. Detecta-se a sua ausência em determinados dias do ano. Por este motivo o recebimento das sisas e dízimas é efectuado pela sua mulher Isabel de Castro ou por Pedro Vasques, homem dos portos, naturalmente requerido pelo recebedor para a realização das cobranças.

O ano de 1522 começa o itinerário das dívidas por Freixo de Espada à Cinta seguindo para Mogadouro, Azinhoso, Miranda, Parada, Bragança, Vinhais, Monforte, Chaves, Mirandela, Torre de Moncorvo, Bragança, volta a Torre de Moncorvo onde permanece durante algum tempo, segue para Mesão Frio, Guimarães, Braga, Ponte de Lima, Ponte da Barca, Arcos de Valdevez, Barcelos,

Monção, Valença, Vila Nova, volta a Ponte de Lima, Barcelos, Vila do Conde, Porto, Arrifana, Vila Real, Belver, Vila Flor e chega a Torre de Moncorvo, esporadicamente vai a Bragança em meados de Setembro.

Os anos de 1526 e de 1527 contam com novo recebedor, Francisco da Costa, e com novo escrivão, Francisco Botelho. Os portos do Entre Douro e Minho neste ano são esquecidos. Só foram visitados os portos secos de Trás-os-Montes. Iniciou-se a viagem por Mogadouro, seguindo para Torre de Moncorvo, Vila Flor, Mirandela, Murça, Vila Real, Chaves e Vinhais. Não se cumpriu o costume de longa data que reserva ao Azinhoso e a Guimarães as principais cobranças destas comarcas. O ano de 1527 começa por Vila Real, seguindo para Chaves, Mirandela, Vila Flor, Torre de Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro, Miranda, Bragança e termina no Azinhoso. São muito poucos os dias deste ano reservados a cobranças, ou seja fez poucas cobranças o recebedor de dívidas dos mercadores.

Relativamente às cobranças registadas para o ano de 1528 poucas são as conclusões que se podem tirar uma vez que o escrivão Francisco Botelho raramente refere o local onde foram efectuadas as cobranças das sisas e dízimas.

O livro de registo dos recebimentos de 1530 não refere, assim como o de 1512 o local onde se encontram o recebedor e o escrivão.

O facto da presença do recebedor e do escrivão no Entre Douro e Minho ser menor e ocupar apenas alguns dias no ano justifica-se pelo facto de estes se caracterizarem por serem em menor número, uma vez que estes se dividem entre os portos secos e os portos do litoral. E por serem mais assíduos nos seus pagamentos porque têm mais possibilidades que muitos dos que utilizam a fronteira que não são mercadores e almocreves de profissão, mas são também comerciantes locais e artesãos ou apenas consumidores que se deslocaram a Castela para comprar na origem os seus produtos.

Outras vezes, mas raramente surge o recebedor do porto a receber. Coloca-se aqui uma questão. Se o recebedor-mor recebe directamente dos mercadores a sisa e a dízima, o que recebem os recebedores dos portos e os rendeiros? Provavelmente recebem os valores respeitantes ao alealdamento. Destes cadernos de alealdamento os recebedores recolhem a sisa e dízima dos produtos que são obrigados à sisa e dízima e os rendeiros recebem o que arrendaram de panos, se os valores forem suficientes.

Cruzar a fronteira e alcançar o seu destino, apresenta grande dificuldade. As grandes questões não se colocam no mau estado das vias ou nas dificuldades

inerentes ao transporte de mercadorias. Os maiores obstáculos surgem do controlo umas vezes desregrado, outras vezes excessivo, outras vezes inexistente.

Escolher ser mercador exige bom senso, rapidez de movimentos, bons conhecimentos do espaço e boa percepção do tempo, interesse por informações de carácter social, económico, legislativo e político, algum poder económico que o diferencie e sobretudo uma boa dose de sangue frio que lhe permita ultrapassar todos os obstáculos sem vacilar.

Assim se compreende que o mercador seja o transmissor de ideias e de informações, o homem político de intervenção no seu tempo e no percurso dos acontecimentos, o homem dos interesses culturais e o movedor de riqueza. Um indivíduo que se distingue, que é procurado e que constantemente procura alguma novidade.

4. Locais de passagem obrigatória: os portos secos

O estabelecimento dos portos secos a Norte do Douro não é de forma alguma um definidor de fronteira, mas sim um controlador político e económico. A sua presença não se limita à fronteira. Os portos secos surgem ao longo de vias de comunicação e estão localizados em vilas de maiores dimensões que possuem condições para registar os produtos alealdados e desalealdados. Localizam-se em áreas de paragem dos mercadores que se deslocam desde Castela com os seus produtos ou de destino de muitos mercadores e artesãos que aqui vendem ou transformam as mercadorias que transportam.

Aqui se impõem diferentes normas e condutas impostas pelo poder central. Os caminhos de entrada obrigatória para os mercadores que trazem os seus produtos pelas rotas do interior constituem autênticos corredores só transportados pelos que desafiam a justiça e não temem a legislação. Constituem autênticas portas de entrada, onde o pagamento de direitos régios e a apertada vigilância dos oficiais régios e dos seus homens recordam a entrada em território português.

Estas portas também se fecham em caso de conflito e neste caso o acesso é impossível pelas vias legais. Este fechar de portas com carácter político e militar insurge-se contra a vivência social e económica. Logo encontra resistência dos que procuram amigos, familiares e meios usuais de subsistência além fronteiras.

A rede de portos secos está montada e pretende garantir a eficácia das recolhidas dos direitos régios. A presença de portos secos em todo o território constitui uma forma de regular a balança comercial impedindo o elevado número de importações de produtos castelhanos face a um baixo índice de exportações.

Constituem formas de controlo de relações menos correctas ou mesmo ilegais como o caso de contrabando, roubos e violências que advêm da presença da fronteira. Oficiais próprios encarregam-se dessa vigilância e tentam garantir ao monarca a paz, a cobrança dos direitos régios e a demarcação do espaço régio. Em suma, constituem uma presença de observância em todo o território das condutas do comércio externo terrestre que mantém uma relação estreita entre a actividade mercantil e o bem estar económico, a produção interna e o ambiente social.

Alguns portos, de menor capacidade económica, não abrem anualmente. A abertura anual justifica-se pela capacidade de produção interna e pela disponibilidade de procurar em Castela bens usuais. Neste caso os mercadores, comerciantes e outros frequentadores, podem utilizar o porto mais próximo onde registam os alealdamentos e desalealdamentos.

Assim, uns são fixos e abrem anualmente. Estes assentam sobre locais de relevo, ou sobre vilas que se apoiam nas rotas comerciais terrestres para fazer face às suas exigências. Outros são flutuantes e por este motivo não estão sempre disponíveis como locais de registo. A sua utilização depende das necessidades, da capacidade da produção local de bens de troca, e das flutuações da utilização de uma ou outra rota.

Alguns destes portos constituem-se como locais de prestígio económico nas relações com Castela, e registam uma frequência elevada de mercadores, na sua maioria mercadores locais. Registam valores de entrada e de saída de produtos elevados e índices significativos de rendimento de sisa e dízima. Estes resultados só se tornam possíveis porque estas áreas têm uma capacidade produtiva significativa.

Outros portos caracterizam-se como portos de valor médio, portos que registam uma frequência média de mercadores e valores médios de entrada de mercadorias.

Os portos secos de características precárias são pouco frequentados e os valores das mercadorias que por aqui passam são muito baixos. A sua utilização é muito reduzida e dependê do envolvimento anual dos mercadores, da capacidade económica pessoal e regional e das necessidades locais.

Desde Freixo até Bragança circula o grosso do comércio realizado entre Portugal e Castela, um comércio orientado por rotas que dirigem os produtos. Na Galiza circula, como defendem José Marques e Elisa Priegue, um comércio diversificado, modesto, local, de pouco movimento, inalterável de acordo com as posições políticas, que beneficia dos privilégios da vizinhança concedidos pelos monarcas e isento de muitas obrigações fiscais. Salienta-se nesta fronteira do Norte o porto de Chaves. No Entre Douro e Minho os portos secos de relevo assentam sobre as grandes cidades consumidoras como Guimarães, Ponte de Lima, Porto e Braga.

Por vezes os portos secos surgem agrupados. A proximidade dos portos secos e os baixos valores que alguns dos agrupados atingem, num determinado ano, estão na base do agrupamento. Assim, os valores das mercadorias que registam são apresentados em conjunto com o porto de relevo mais próximo.

A existência de inúmeros portos secos parecia complicar a vida aos portos marítimos. Apesar das viagens por terra serem mais difíceis e mais árduas são muitas vezes preferidas às marítimas. Os navios trazem grandes contratempos aos mercadores mais pequenos que têm que esperar por um lugar num frete de um navio. São poucos os navios disponíveis nos portos e o tempo de espera por um lugar de carga é grande. Por outro lado, o frete de um navio torna-se dispendioso, o que, a acompanhar os impostos dos portos marítimos, se torna bem mais dispendioso do que entrar por via terrestre.

Anuncia esta dificuldade a acusação dos mercadores de Bragã, Guimarães, Viseu e Chaves, feita aos fretadores do Porto. Estes mercadores sentem-se lesados com o privilégio concedido pelos fretadores aos mercadores da cidade em prejuízo dos de fora. Assim, os mercadores do interior preferem ausentar-se dos portos do litoral. Por seu turno os mercadores do litoral preferem contactar com Castela através das rotas marítimas que conheceram um desenvolvimento nos fins do século xiv e no século xv.

Esta ausência deve-se também a questões de segurança. O mar afasta os mercadores do interior que o desconhecem e o evitam. A população habituada apenas aos rios teme o «terrível mar», prefere o assalto da terra firme ao naufrágio e o assalto no mar. Habitados aos percursos terrestres preferiam estas vias e os seus próprios meios de transporte, para eles bem mais seguros.

Apesar da concorrência, predomina uma complementaridade entre o litoral e o interior. Complementaridade esta, que a legislação régia pretende manter. Pelas vias terrestres circulam mercadorias que de outra forma não se podiam obter, os panos castelhanos.

Existe uma relação entre a exigência do mercado e os produtos que são comercializados. Cada porto detém necessidades próprias que acordam com as características dos consumidores, mantém assim um perfil individual, e sobretudo uma relação entre a riqueza do mercador e a qualidade dos produtos que comercializa.

A análise efectuada individualmente para cada porto aponta para a existência de três áreas distintas a norte do Douro. Uma cultivada pelo litoral, na qual os portos secos detêm uma importância reduzida, perante a utilização das rotas marítimas. A utilização pelo litoral das rotas que se dirigem para o interior resulta de uma procura específica de produtos que compensam a deslocação e de uma troca de bens que se mostra vantajosa. Nesta região encontram-se alguns mercadores de sucesso que se interessaram pelo comércio terrestre com Castela.

Outra, intermédia, apoiada pelas grandes cidades consumidoras nortenhas onde os mercadores optaram pelas vias terrestres e pela importação e exportação de e para Castela. Estes não esqueceram a Galiza com quem se familiarizam e com quem, desde longa data, mantiveram contactos comerciais. Área de exploração de produtos importantes para a troca de mercadorias castelhanas, encontra nestas transacções uma forma de compensar falhas de produção e de abastecimentos dos centros mais populosos.

Por fim, uma outra área localizada junto à fronteira interior. Aqui a relação oscila entre o auxílio mútuo e o terror das inimizades. Área de grande produção de bens procurados pelo comércio externo, alimenta-se das transacções efectuadas pela fronteira e da presença em feiras. Aqui os mercadores de sucesso convivem com outros de menos posses e de menos possibilidades de interferência no comércio externo, permitindo também visualizar uma imagem de encontros entre diferentes grupos sociais.

Nestes ambientes vivem os portos secos. Esperam com paciência a saída e a entrada de mercadores portugueses, galegos e castelhanos que rejuvenescem anualmente o movimento portuário e animam a produção.

Os mercadores que por aqui passam, oriundos de povoações situadas nas proximidades dos portos ou, em alguns casos, de vilas e aldeias um pouco mais afastadas, dirigem-se aos grandes mercados castelhanos e galegos. Determinou-se a origem dos mercadores tendo em conta a composição dos seus nomes. O designativo de localidade presente nos nomes permitiu verificar a área de influência do porto seco. Como indica Iria Gonçalves, o estudo da antroponímia permite, embora com algumas reservas, analisar o perímetro envolvente a cada porto de onde provêm os mercadores no momento presente do alealdamento ou o local de proveniência dos mercadores que vieram residir em áreas mais próximas na presente geração ou nas anteriores. Levam consigo artigos da produção local ou regional e esperam nos seus retornos trazer as mercadorias que mais se necessitam e que melhor se vendem: os panos e a marçaria.

O trânsito que aflui por estes portos acorda com as imposições da legislação que obriga a transaccionar iguais valores de importação e de exportação. Assim um alealdamento é sempre seguido de um desalealdamento de produtos de igual valor. Nem sempre os registos acompanham esta obrigatoriedade, anotando-se em inúmeros desalealdamentos a presença da moeda que indica que as exportações têm valor superior às importações. Esta presença indica uma

saída de mercadores que têm como principal objectivo vender os produtos das regiões que representam.

As capacidades da produção anual e da transformação artesanal das regiões convertem-se em formas vitais da continuidade de passagem pelo porto seco. Apesar destes serem factores primordiais da abertura dos portos secos, outros influenciam os valores de passagem de mercadorias e de mercadores. A preferência dos mercadores aponta para lugares tranquilos, sem sobressaltos de bandos, para vias de ligação acessíveis e de boas condições, para locais privilegiados por monarcas que satisfaçam as suas vontades de pouco gastar nas viagens, para mercados onde se possam abastecer e deixar em troca os produtos que transportam.

Embora nem sempre possível, pela falta de dados documentais, a análise efectuada para cada porto em particular permitiu verificar os níveis de frequência do porto seco, responsáveis pela actividade mercantil e produtora na área, os valores pagos de sisa e dízima correspondentes à entrada de panos, o nível económico do porto seco e dos mercadores que o utilizam.

Através dos livros de alealdamentos foi ainda possível identificar os produtos comercializados pelos portos secos quer ao nível da importação quer da exportação, o que equivale a apontar quais os produtos da produção local e os produtos em falha nas regiões. A dificuldade de contabilizar os produtos de importação, pela diferença de pesos e medidas com que são registados nos desalealdamentos, impediu de contabilizar os valores dos produtos, que entram pelos diferentes portos secos, além dos comuns panos castelhanos.

Por fim, a cartografia dos toponímicos presentes na identificação dos mercadores permitiu, embora com reservas e por vezes pouco claramente, indicar o local de origem do mercador, a atracção que o porto seco exerceu sobre as terras envolventes de forma a chamar mercadores ou povoadores ou ainda os locais de passagem de alguns mercadores que frequentam o porto. Permitiu assim identificar o que genericamente se designa por área de influência do porto seco.

A decadência em 1530 é um dado a assinalar para o comércio português e para os portos secos que se alimentam do comércio terrestre. Uma crise que se instala não apenas em Portugal, mas um pouco por toda a Europa como assinala Pierre Jeaninn, crises que surgem por períodos de cerca de trinta anos, mas que não alteram o movimento na sua totalidade. Nesta altura a inversão deve-se ao grande crescimento das rotas do Atlântico, nas quais portugueses

e espanhóis disputam a supremacia. A concentração dos negócios centra-se agora em volta de Antuérpia e de outras cidades portuárias de relevo.

Em Portugal por este ano a situação é de crise intensa. Em 1530 «a peste grassava em algumas comarcas do Norte». O decréscimo intenso que se verifica nos movimentos portuários nortenhos revela bem a situação de crise que se vive neste ano.

Em terra, cada porto possui um rosto, uma entidade que se estabelece em função da sua situação geográfica (produção e vias de acesso), pela procura e pela oferta de produtos e pela atenção dispensada pelo monarca e pelos seus oficiais. O seu rosto é o dos homens e das terras com que se identificam.

4.1. PORTO DE AMARANTE

Surge nos livros de *recebimento de sisa e dízima* referentes a 1515, agrupado ao Porto. A frequência deste porto é muito reduzida e a quantidade de panos, muito baixa. Como se encontra agrupado, é difícil indicar, com certeza, quais foram os registos individuais do porto.

No livro de alealdamentos de 1516 surge agrupado a Braga e, novamente, ao Porto. Apesar desta ligação o registo refere-se apenas ao alealdamento efectuado por Francisco Coronel de Amarante e o seu filho Eitor Coronel, frequentadores usuais deste porto e mercadores de Amarante.

É um mercado pouco rico e pouco exigente, onde apenas se regista a produção da cera, da estopa, do linho e do lenço que esporadicamente, e sem carácter contínuo, serve como objecto de troca dos mercadores locais. No entanto, como área produtiva de linho e de estopa, não deixará de ser procurada por mercadores utilizadores de outros portos, que aqui procuram produtos para efectuar retornos de Castela.

As características pouco exigentes do porto, não excluem a presença de mercadores da vila nos mercados castelhanos, para onde levam produtos da região e de onde trazem os tão desejados panos castelhanos. Estes panos, constituem elementos de compra de algumas das gentes locais que procuram este tipo de confecção.

As pequenas quantidades de panos transportados remetem para um habitante, localizado na área de influência deste porto, que vive sobretudo da produção têxtil de fabrico interno, para um porto que concorre com a entrada

de produtos por outros portos secos localizados na sua proximidade e para um mercado que conhece os efeitos do valor inegável dos portos do litoral, com quem deve manter os seus contactos.

A presença da moeda nas viagens de regresso dos mercadores de Amarante, vem registar o maior valor da exportação relativamente à importação, o que denota uma intenção destes homens de levarem os produtos resultantes das actividades locais, apícola e têxtil, aos mercados castelhanos.

Os utilizadores movem-se sobretudo pelas rotas que se dirigem para o interior e por aqui chegam a Castela. As ligações registadas com o espaço envolvente que tem como núcleos principais Vila Real, Mesão Frio e Guimarães, manifesta a utilização de duas direcções distintas nos seus contactos para além fronteiras: uma para norte em direcção à Galiza e outra para o interior em direcção aos mercados e feiras castelhanas na procura de panos diversos que aqui se encontram disponíveis.

Porto evidentemente rural, mas que se aventura a cruzar terras desconhecidas.

4.2. PORTO DE ANSIÃES

Surge agrupado em 1513 a Vila Flor e a Mirandela, em 1515 e 1521 novamente a Vila Flor e em 1526 a Vila Flor e Murça. Os registos como porto individualizado referem-se apenas aos anos de 1512 e 1517.

A sua utilização além de reduzida é precária e não anual. A sua frequência é diminuta, o que se justifica pela proximidade de outros portos secos que satisfazem as necessidades regionais de importação.

As quantidades de panos entradas são diminutas e os valores em reais cobrados a partir dessa entrada muito baixos.

A produção local é canalizada para mercados castelhanos e é distribuída regionalmente por mercadores que a procuram e a usam para trazer retornos de mercadorias castelhanas pela fronteira.

O livro de alealdamento de 1516 regista este porto individualmente, mas regista-o também agrupado a Vila Flor. A contiguidade de Ansiães relativamente a Vila Flor indica a contribuição de mais um porto para o mesmo tipo de produção que tem por base a seda, o linho e a estopa. Esta proximidade de Vila Flor, um porto de porte e estrutura mais marcada, terá produzido alguma concorrência à qual Ansiães não resistiu.

A área de influência de Ansiães coincide com a de Vila Flor, o que indica que os frequentadores de um e outro porto se dividem na escolha do local de alealdamento das suas mercadorias. O predomínio mantém-se para Vila Flor.

O acesso a Castela pelos utilizadores de Ansiães está facilitado por este porto se encontrar na confluência de rotas obrigatórias que rumam em direcção aos mercados e feiras de Castela.

Porto rico em sedas que anuncia uma maior exportação que necessidade de importação.

4.3. PORTO DE ARRIFANA

Surge apenas no ano de 1513 e em conjunto com o Porto e Vila do Conde. Não foi possível analisar o seu perfil face aos poucos dados presentes na documentação.

Está ausente nos livros de alealdamentos. Esta ausência permite verificar que a necessidade de recorrer além fronteira por via terrestre é muito diminuta.

O abastecimento de produtos provenientes de mercados externos é efectuado essencialmente pelos portos do litoral que se encontram nas suas proximidades. O agrupamento efectuado pelo livro de recebimento de sisa e dízima do ano de 1513 regista esta ligação e as afinidades que mantém com o litoral, dispensando assim, a sua constante utilização.

4.4. PORTO DE BARCELOS

Este porto vive da influência das rotas do litoral e alimenta-se da proximidade do mar e da sua influência. Prova-o a presença no foral de um controlo das rotas marítimas e da entrada e saída de produtos por água, e a ausência no mesmo foral, das referências aos movimentos terrestres, pelo porto seco.

É um porto de baixa utilização das vias terrestres. O número de mercadores que as utilizam é reduzido. Apesar desta parca utilização surge nos livros de registo do recebimento das sisas e dízimas dos portos secos com algum relevo. Apenas se manifesta a sua ausência em 1513 e em 1530. Em 1521 aparece agrupado ao porto de Vila do Conde.

A sua característica de porto seco, com pouca frequência de mercadores, contrasta com os movimentos de significativas quantidades de panos. Mercadores locais de prestígio indiscutível por aqui passam e aqui registam as suas mercadorias.

Em 1515 atinge os seus níveis mais elevados, quer de frequência de mercadores, quer de entrada de panos.

O trânsito castelhano está demarcado pela presença dos panos, registados como uma constante ao longo do tempo. Em 1526 e em 1528 regista a entrada de açúcar ao lado da marçaria e da conserva, registos que não identificam valores. A origem do açúcar não será Castela ou a Galiza, mas provavelmente um dos portos do litoral nortenho onde terão chegado carregamentos que utilizaram as vias que os encaminharam até Barcelos. Os seus registos ficaram anotados nos cadernos do porto. A presença da marçaria justifica-se pelas necessidades, de âmbito urbano, de produtos manufacturados que a indústria artesanal local não produz.

A sua ausência nos livros de alealdamentos não possibilitou a identificação dos produtos de importação e de exportação e do seu valor para a região.

O movimento portuário de Barcelos segue as rotas que se dirigem para a Galiza. Os mercadores utilizadores deste porto alealdam os produtos que importam também nos portos de Monção, Valença, Viana e Caminha, facto que aponta para uma tradição de comércio realizada sobretudo com o vizinho galego.

Esta tendência para a Galiza e para os seus mercados justifica-se pelo convívio que desde longa data se estabeleceu entre as terras do Entre Douro e Minho e as suas vizinhas galegas e pelo intercâmbio comercial que existe entre estas duas regiões, incentivado ao longo da Idade Média por monarcas, que concedem com frequência cartas de vizinhança que mantêm e dão consistência às ligações, e pelo interesse da população local.

Porto marcado pela presença de moradores e de mercadores nortenhos que visitam as terras e mercados galegos, e por mercadores e moradores galegos que visitam as terras e mercados do Norte português.

4.5. PORTO DE BARROSO

A proximidade deste porto com o porto seco de Montalegre divide a urgência das necessidades regionais. As poucas exigências de uma parca população permitem uma alternância na procura dos dois portos. Assim, o porto de Bar

roso abre nos anos em que o de Montalegre não regista qualquer passagem. Apenas em 1514 as necessidades locais parecem ter duplicado e por este motivo os dois portos surgem agrupados com registos de passagem comuns.

A frequência com que o contrabando se realiza pela fronteira a norte e a presença de trocas comerciais locais de produtos de consumo diário que evitam a passagem pelo porto, permitem a coexistência em toda esta região de um comércio conhecido pelos registos e de possível avaliação, e de um comércio alheio à burocracia portuária, o qual não é possível avaliar. As trocas efectuadas por comerciantes e moradores dependem mais de um comércio diário que deriva da proximidade de ambos os lados da fronteira e da boa vizinhança que se estabelece entre estas terras e as galegas.

As suas relações com a Galiza na compra e venda de produtos são conhecidas e regularizadas por carta de foral. Estipula o foral manuelino que as mercadorias vindas de Castela entrem primeiro na vila ou no seu termo e só então se poderão deslocar seguindo outras direcções.

Aqui, como em outros lugares da fronteira, interessa canalizar o movimento mercantil externo para a vila, evitar as dispersões de mercadores, o desconhecimento das mercadorias importadas e garantir o abastecimento de mercadorias castelhanas à vila. São as imposições marcadas pela política comercial régia e pelas necessidades locais.

Por aqui se regista apenas a importação de panos. Mas, serão muitos os produtos de intercâmbio. Como este porto não se encontra referido nos livros de alealdamento não foi possível detectar a relação da exportação com a importação.

Embora atingindo níveis baixos de frequência de mercadores e de entrada de panos, é um porto com certo valor de demarcação de uma fronteira. Aqui encontramos mercadores com certo significado para esta região do Norte português. Mercadores que partem em direcção à Galiza e aos mercados de panos castelhanos. Mercadores responsáveis pelo abastecimento de uma região que se mantém da proximidade das terras galegas.

4.6. PORTO DE BEMPOSTA

Em 1481 o porto de Bemposta é extinto. O agravo que a sua exploração fazia aos moradores de Freixo de Espada à Cinta e de Miranda é apontado como justificação para o encerramento.

Sob o pretexto de que os moradores de Freixo e de Miranda viam decair as suas rendas, o que certamente não se encontrava distante da realidade, o monarca oculta outras razões prioritárias. Oculta a insatisfação perante a concorrência de um porto particular agreste à política central de manutenção e de incremento dos valores recebidos no âmbito dos direitos régios. A passagem de mercadores pelos portos secos traz-lhe dividendos que não quer de forma alguma perder. A cobrança de sisa e de dízima e o alealdamento são direitos a manter nos portos.

Por outro lado, a divisão de rotas divide o abastecimento e as influências, o que para as áreas fronteiriças pode implicar menos segurança e menos povoamento. Freixo e Miranda, bem como outras vilas e aldeias de fronteira debatem-se constantemente com estas questões de isolamento e de despovoamento, próprias dos *estremos*. Bemposta colocada em vias de comunicação acessíveis e em rotas comerciais de relevo, posiciona-se em local estratégico para alcançar os mercados mais importantes do Norte interior (Miranda do Douro, Freixo, Mogadouro, Torre de Moncorvo, Vila Flor, Chacim, Mirandela) e de Castela. A sua posição privilegiada era reforçada pela escolha dos mercadores e provavelmente por facilidades de passagem concedidas pelos seus senhores.

A obrigatoriedade de passagem pelos portos de Freixo e de Miranda para se efectuarem os alealdamentos da região e a utilização indiscutível das vias que a estes portos dirigem os mercadores demonstram o grande empenho do monarca no fecho do porto e na proibição do uso de rotas concorrentes. A escolha deste porto para saída e entrada de mercadorias, sujeita o infractor a penas de descaminhado.

Pertença de Fernão Vasquez de Sampaio, este porto estava controlado por oficiais oriundos da sua casa. Em Março de 1476, D. Afonso V nomeia Tristão Vasques, aio de Fernão Vasques de Sampaio, para o cargo de recebedor do porto de Bemposta. Depois do seu fechamento uma parte dos rendimentos dos portos secos reverte, em forma de tença, para a viúva de Fernão Vasquez de Sampaio, Dona Mécia usufrutuária nesta data das rendas do porto.

Apesar dos apelos de D. Mécia e da apresentação de cartas que pretendem justificar a continuidade do seu funcionamento, o porto mantém-se à margem da circulação.

O foral dado em 1512 por D. Manuel reforça a extinção da alfândega em Bemposta para não deixar qualquer dúvida aos utilizadores dos portos. Como refere a carta de foral, o lugar «nom tem privilegio de portagem. Nem he estremo. Nem tem alfandega».

4.7. PORTO DE BRAGA

Porto com características marcadamente urbanas regista uma frequência de mercadores de reduzidas dimensões. Mantém uma presença estável de mercadores de 1512 a 1517, o que aponta para uma cidade com necessidades mais ou menos constantes de produtos externos. Regista em 1521 e em 1526 os níveis mais elevados de frequência do porto. Como os registos de entrada de panos nesses dois anos se mostram mais baixos é possível concluir que durante os anos de 1521 e 1526 os mercadores se interessaram por trazer menos carga por cada viagem efectuada.

Como porto de importação de panos castelhanos regista os valores mais elevados de entrada em 1513. A partir desta data é decrescente a entrada de mercadorias, apresentando apenas no ano de 1526 uma subida na quantidade de panos entrados. No ano de 1528 apresenta novo declínio e em 1530 encontra-se ausente dos livros de recebimento de sisa e de dízima dos portos secos. Comparativamente aos restantes portos apresenta níveis médios e baixos de entrada de panos.

O porto de Braga regista a entrada de mercadorias de interesse para o abastecimento urbano. A necessidade de panos castelhanos, colocados ao dispor de uma população de riqueza mediana e baixa, comporta a presença de um corpo de mercadores activos que comercializam individualmente ou sobre regime de parcerias.

A marçaria predomina nas listas de produtos registados. O seu elevado valor de entrada na cidade, anuncia as necessidades do habitante que se revela insatisfeito com a produção artesanal local e com a insuficiência dessa mesma produção.

É neste contexto que encontramos como frequentadores do porto os marceiros que por conta própria se deslocam para terras de além fronteira.

Como surge nos livros de alealdamentos agrupado aos portos do Porto e de Guimarães, é difícil individualizar os produtos que exporta. Apenas a seda, a cera, as conservas e o açúcar, são detectados como produtos entrados pelo porto.

A presença destes produtos nos livros de alealdamentos remete para uma ligação ao litoral, de onde deve ser proveniente o açúcar aqui registado, e para uma produção local com base na seda, oriunda certamente da área rural envolvente à cidade.

De influência restrita à cidade, este porto contacta sobretudo com a Galiza de onde traz os produtos mais necessários ao abastecimento urbano. A frequência das feiras galegas nomeadamente as de Lobeira e de Lóvios, frequentadas por portugueses e os mercados de Tui, Redondela, entre outros, pertencem aos itinerários escolhidos pelos mercadores da cidade.

Porto definido pela acessibilidade das vias que partem e que chegam a Braga, os seus utilizadores dispensam intermediários ou transportadores contratados.

4.8. PORTO DE BRAGANÇA

As sucessivas cartas de feira concedidas a Bragança desde 1272, motivadas pela necessidade de organizar economicamente a região e de a beneficiar perante os problemas que lhe atingem como área de fronteira, reflectem a importância deste mercado e enclave fronteiriço.

A carta concedida em 1403 por D. João I, mostra uma outra preocupação que demonstra já a necessidade de organizar e de estruturar as áreas económicas. Ao instituir a feira franqueada no dia de Santiago, D. João I informou-se previamente de que a feira nesta ocasião não concorria com outros mercados da região.

Em 1498 o porto de Bragança é de novo privilegiado com isenções. Desta vez os mantimentos que vierem de Castela são os produtos beneficiados com a isenção de direitos alfandegários e do pagamento aos oficiais que fizerem os despachos. Pretende-se mais uma vez aumentar o fluxo de mercadorias, desta vez de bens de primeira necessidade, de forma a evitar a falta de abastecimento de uma área que por si só é carenciada.

O porto de Bragança é um porto com carácter permanente. Atinge valores elevados de frequência anual, valores que se mantêm estáveis ao longo dos anos. Lidera como portó seco, na entrada de panos castelhanos, no Norte português. Apenas no ano de 1528 deixa lugar a Miranda do Douro na liderança da lista de portos secos nortenhos. No entanto, também neste ano, este porto apresenta os seus valores máximos de frequência.

Estes valores dão-lhe o cariz de porto fronteiriço preferido pelos mercadores castelhanos e portugueses para distribuírem os seus produtos e de porto inserido nas rotas peninsulares de relevo.

Faltam os livros de alealdamentos que registam os movimentos do porto de Bragança. Não existem por isso dados relativos ao alealdamento que possam fornecer informações quantitativas e qualitativas das mercadorias importadas e exportadas.

Quanto ao número de panos chegados, o porto apresenta um índice médio comparativamente com o que acontece noutros portos. Atinge os seus valores máximos de entrada de panos em 1517 e em 1528.

Em 1530, como acontece com outros portos sofre uma quebra acentuada e atinge valores muito baixos de rendimento de sisa e dízima. A curva da frequência do porto sofre as mesmas alterações da curva de entrada de panos, facto que remete para um movimento constante de mercadores e de mercadorias. Também neste ano se reduz de forma drástica a área de influência do porto.

Como o porto de Miranda e o de Mogadouro, também Bragança apresenta a entrada de trigo em 1528. A falta de cereal e de bens alimentares parece afectar, neste ano, toda a área interior do reino.

As entradas de produtos registados nos livros de recebimento de sisa e dízima deixam prever outros valores aqui não anunciados e outros movimentos de mercadorias mais diversificadas de necessidade local, mas também como moeda de troca para a produção local.

De salientar, a marçaria que anuncia as necessidades do carácter urbano deste porto e os metais, o artigo em falta.

Elucidativo é o mapa referente á área de influência deste porto. De facto nenhum outro comporta uma área de influência tão significativa. Bragança domina, sem dúvida as povoações e as rotas comerciais do Norte português.

As vias que ligam Bragança a Castela são várias e permitem multiplicar as relações externas deste porto. A acessibilidade associada a uma concentração da produção de bens atractivos, nomeadamente os têxteis, entre eles a seda que obtém o primeiro lugar na produção regional, permite a este porto deter uma grande área externa de influência que se situa não apenas em locais mais próximos da fronteira. O destaque cabe aqui às áreas mais distantes como Medina, Valhadolid, Ledesma, ou outras na Galiza.

O registo de mercadores da Galiza neste porto acentua a posição dos mercadores galegos que preferem atravessar Portugal e sujeitar-se aos seus deveres tributários a optarem por uma rota em plena Galiza. A facilidade de acesso e a segurança estarão provavelmente na origem desta escolha.

A grande presença de tendeiros e de almocreves registados nos movimentos portuários acentua as características de porto distribuidor e de mercado de importância local e regional.

A presença elevada de artesãos nos registos portuários faz deste porto não apenas um mercado distribuidor de relevo, mas também um mercado de transformação e de produção de grande importância para a fronteira.

A grande presença de mercadores, comerciantes e outros quer do termo de Bragança quer de áreas mais afastadas permite detectar que estes fazem a viagem por sua conta e risco e dispensam mais vezes os intermediários. A riqueza da produção artesanal, do mercado e sobretudo da feira de Bragança, fazem deste porto um dos preferidos, mais frequentados e de grande envolvimento no comércio com Castela.

Em 1533 passa a ser um dos quatro portos permitidos do Norte português. Serve a área de Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes. Esta obrigatoriedade permite verificar a importância de Bragança como porto seco, a sua localização em rotas de passagem de relevo, o trânsito de mercadorias que por aqui circula, a elevada produção de alguns artigos e a importância da feira que justificam a sua protecção.

Porto pelo qual se deslocam mercadores de uma extensa área que atinge o litoral. O grande comércio que o utiliza é o que segue a rota das grandes feiras peninsulares.

4.9. PORTO DE CAMINHA

Surge apenas nos anos de 1513 e de 1521. Em 1513 está agrupado a Monção, Caminha, Valença e Viana. Em 1521 agrupa-se a Viana e a Vila Nova de Cerveira. Por este motivo não foi possível traçar o seu perfil como porto seco.

Não surge nos livros de alealdamentos, o que impossibilitou caracterizar os movimentos de importação e de exportação realizados por este porto.

Entre os isentos de portagem no foral encontramos Monforte de Rio Livre, os vizinhos Valença e Monção, Castro Laboreiro, Mogadouro, Bragança e Guimarães. Tal facto, pode apontar para a existência de ligações, que se pretendem privilegiadas, com as regiões de fronteira interior e com mercados nortenhos de relevo.

Como acontece com os restantes portos secos do litoral, mostra-se mais exigente no comércio marítimo que no terrestre. No entanto os seus mercado-

res aventuram-se pelas vias terrestres sobretudo em direcção à Galiza. Os seus valores comerciais estão de acordo com os frequentes contactos da população de ambos os lados da fronteira numa relação de vizinhança.

4.10. PORTO DE CHACIM

O porto de Chacim é um porto de pouco movimento e não está presente em todos os livros de recebimento de sisa e dízima. Surge nos livros de registo das sisas e dízimas dos panos castelhanos desde 1514. No ano de 1528 não está registado e em 1521 e 1526 surge agrupado ao porto de Mogadouro.

Apresenta níveis de frequência reduzidos. Frequentado por mercadores de uma área envolvente pouco alargada ou por mercadores que cruzam estas vias e usam o porto de passagem.

Os livros de recebimento de sisa e de dízima apenas registam a entrada de panos por este porto, não fazendo qualquer referência a outro produto. Os registos efectuados nestes livros apontam para uma entrada de panos com valores baixos de rendimento portuário.

Os livros de alealdamento dos portos secos são mais elucidativos do movimento deste porto.

Os panos castelhanos são, como se regista em todos os outros portos, e como se verificava já nos livros de registo do recebimento de dízima e sisa, os principais produtos de importação. Regista-se nos alealdamentos a entrada de *panos pardos* e de *panos*, designação genérica de tecidos mais comuns. Detecta-se ainda a presença no rol dos importados da *sobra bastarda*. Embora se desconheça que tipo de tecido identifica, a sua denominação aponta para um material resultante de escolha e de qualidade inferior aos designados *panos* castelhanos que com frequência entram pelos portos secos.

Os livros de registo de alealdamentos anunciam ainda falhas de aço e de ferro, que são para a região de recurso externo.

O registo da passagem de moeda aponta para uma exportação de maior valor que a importação e para um mercado produtor de qualidade. Assim o indica o volume e a qualidade dos produtos exportados registados nos livros de alealdamento.

As listagens dos produtos alealdados pelo porto de Chacim nos anos de 1516 e de 1517 apontam para uma grande importância local das matérias-primas e dos produtos têxteis.

Estes livros expõem a exportação de barbilho, estopa, lenço, mantéis, seda de três qualidades diferentes (seda fina, grossa e de macho) e toucas. A exportação destes produtos mostra a presença de uma indústria têxtil local, de elaboração de tecidos e de confecção. Esta indústria salienta a utilização da estopa, do linho e da seda, como materiais têxteis complementares e como materiais únicos de tecelagem, e o fabrico do lenço e de mantéis. É por isso uma região marcada pela exploração do linho e pela cultura do bicho-da-seda. As toucas, que surgem neste porto também como objecto de exportação, vêm dar algum vigor aos têxteis tradicionais.

O linho e a estopa ocupam o primeiro lugar na produção. A estopa vendida em tecido, a deduzir pelas transacções em varas, atinge níveis elevados de comercialização com Castela, sobretudo nos meses de Fevereiro e de Maio do ano de 1516 e de Maio do ano de 1517. O ano de 1517 registou um aumento significativo da produção de linho e de estopa e da procura deste produto por parte de Castela. O ano de 1516 manifesta uma comercialização anual constante deste produto, o que possivelmente remete para uma boa produção de linho no ano anterior, produção que sustentou o início do ano seguinte.

A comercialização mensal do lenço nos anos de 1516 e de 1517 é distinta. No ano de 1516 os maiores valores surgem no final do ano, com principal incidência para o mês de Dezembro. O ano seguinte regista os valores mais elevados de alealdamento deste produto no início do ano, com destaque para o mês de Fevereiro. Tendo em conta que o mês de Janeiro é, por norma e em termos de alealdamento, um mês com movimento muito reduzido, é possível verificar aqui uma continuidade do trânsito de lenço na passagem do ano de 1516 para 1517.

A maior produção dos componentes deste tecido, que aponta para o linho, ter-se-ia verificado no ano de 1515, a confecção no ano de 1516 e a transacção do produto final nos últimos meses de 1516 e primeiros do ano de 1517. Os meses seguintes de 1517 são de produção, não registando valores de transacção ou registando valores baixos no final do ano.

Se o ciclo se repetir, os valores do ano de 1518 serão idênticos aos de 1516 e os de 1519 idênticos aos de 1517. Esta repetição a acontecer regularmente, provaria que em anos com condições atmosféricas idênticas, o ciclo de produção da matéria-prima, tratamento do produto bruto, tecelagem e de comercialização completar-se-ia em dois ou três anos. Período de tempo muito alargado para obter lucros efectivos.

Os mantéis, estreitos ou largos são vendidos em mesas e em varas. Esta designação de mantéis largos e estreitos remete para duas medidas de mantéis, uns mais largos, outros mais estreitos, confeccionados em teares com duas medidas distintas e certamente com aplicações diversas no quotidiano medieval. A preferência vai para os mantéis estreitos.

O ano de 1516 regista valores de alealdamento mais regulares, com incidência para os meses de Fevereiro, Maio e Agosto. A confecção dos mantéis terá tido lugar no Inverno anterior, nas oficinas domésticas, onde o serão é fundamental para a realização destes produtos.

Os grandes valores de alealdamento do ano de 1517 surgem no mês de Agosto, atingindo valores elevados relativamente ao ano anterior. Os movimentos mensais regulares do ano precedente teriam esgotado toda a sua produção. A necessidade de refazer unidades de troca teria feito baixar os níveis de transacção do início do ano de 1517. Assim, não se registaram transacções no início do ano. Estas iniciam-se em Maio e mantêm-se até Novembro.

A seda é também um dos produtos de grande importância local não apenas pela tradição da sua produção como pela variedade das qualidades produzidas. Chacim não esquece de incluir no rol das exportações ao lado dos tecidos de seda, o barbilho que aproveita do tratamento dos casulos do bicho-da-seda. A sua exportação a peso, em onças, indica que este é exportado em bruto, sem qualquer tratamento e comercializado no âmbito da procura da indústria têxtil.

O ano de 1516 regista valores mais baixos de transacção e um registo anual que se situa apenas no mês de Fevereiro. O ano de 1517 aponta para a passagem desta mercadoria para Castela no mês de Maio e com valores mais elevados que os do ano anterior. No mês de Maio as exigências aumentam as recolhas de casulos. Também neste mês se reúne uma das feiras mais frequentadas, a feira de Medina del Campo, o que certamente estará na base das transacções mais elevadas. Por outro lado a procura de matéria-prima que dará origem à tecelagem de tecidos mais finos aumenta nesta época do ano. E por último, a produção de casulos é mais activa em toda a Primavera, o qual justifica a maior produção deste mês.

A seda comercializada pelo porto de Chacim, detém grande importância nas listas de alealdamento. Os valores registados para os anos de 1516 e de 1517 são idênticos. Os meses de Agosto dos dois anos registam os valores mais elevados de passagem de seda para Castela. O ciclo da seda cumpriu-se num ano e no outro de forma idêntica.

A seda preferida é a seda fina seguida da seda de macho e por último a seda grossa, de qualidade inferior, tecida num fio mais grosso e de segunda escolha, por estas características é menos requisitada. A exportação da seda em libras aponta para transacções apenas de fio e não em tecido.

Os dados registados nos livros de alealdamento estão de acordo com o tratamento menos demorado da seda que o da estopa e do linho. A estopa e o linho necessitam da sementeira, de todos os trabalhos agrícolas intensos e cautelosos que se seguem e que se encontram dependentes dos ciclos agrícolas. A seda é de produção mais constante e menos demorada na fase de tratamento do fio e dispensa o tempo necessário ao crescimento do linho e dos tratamentos do caule da planta até à obtenção do fio. A comercialização da seda em fio, e não em tecido como a estopa e o linho, diminui o tempo de duração destes ciclos. Os ciclos da seda serão assim de um ano apenas, como o provam os movimentos de transacção anuais.

A indústria têxtil é ainda complementada pela confecção de toucas. O seu número restrito e a inexistência deste produto nas listas de alealdamento de 1516 remetem para uma produção baixa e inconstante.

Registam ainda os livros de alealdamentos, um volume significativo de cera exportada, registo que remete para uma exploração apícola na região. A cera surge nos livros de alealdamentos de 1516 e de 1517, o que aponta para uma comercialização regular deste produto, embora os registos não sejam uniformes para todo o ano. O ano de 1516 regista maiores valores no mês de Fevereiro, o ano de 1517 regista o seu auge no mês de Maio. Não será a necessidade de cera, que deveria aumentar nos meses de Inverno, que aqui se encontra patente, mas a antecipação destas necessidades e a possibilidade de a usar como troca de mercadorias castelhanas presentes nos mercados que se reúnem nestas datas e as necessidades festivas do calendário religioso. Neste mês efectuou-se ainda a recolha do mel e como consequência a extracção da cera, que não espera para ser comercializada.

O ano de 1517 conta com a passagem de ginetes, mulatos e papalvos. O seu número reduzido é apenas indicativo de uma presença na região de criação de gado cavalariço e de caça nos montes da região.

A presença de papalvos nas listas das exportações, permite verificar que a caça de animais, hoje afastados destas terras, constituía um atractivo para este porto e um motivo de interesse para alargar a transacção de produtos regionais além fronteira com intuito de dar o melhor para trazer retornos.

Os desalealdamentos do porto seco de Chacim incluem sobretudo os panos e a moeda e esporadicamente um ou outro produto cujo interesse de comprar em Castela seja movido por necessidades individualizadas e não generalizadas.

Os panos cruzam a fronteira durante todo o ano, embora a sua maior incidência se registre na segunda metade do ano. Em 1516 foram registados 70 panos e no livro correspondente aos anos de 1517-1518 surgem registados 89 panos. As cobranças de sisa e dízima correspondentes aproximam-se muito dos valores registados. Em 1515 este porto registou a cobrança de 21 450 reais de sisa e dízima e no ano de 1517 registou 21 150 reais de cobranças de dízima e sisa. Nestes anos os valores a cobrar são de 21 000 reais para 1516 e de 26 700 para o ano seguinte.

Nas imediações de Chacim encontram-se outros portos secos, com os quais concorre. A rede apertada de portos que se situam nesta área do interior transmontano indica que a produção dominante da área, a seda, tem procura acentuada quer por mercadores estrangeiros quer por portugueses que procuram meios de efectuar retornos. Como produtor, este porto usufrui da presença de mercadores de relevo oriundos dos mais diversos portos secos da comarca onde se insere.

Os utilizadores deste porto deslocam-se sobretudo para o interior castelhano. Chacim coloca-se em posição de contactar com mercados de significado como Zamora, Medina del Campo, Valhadolid, Ledesma e Salamanca.

A sua proximidade a Mogadouro é acentuada pela presença de mercadores que utilizam ambos os portos. O espaço envolvente e comum aos dois portos é um espaço com características produtivas idênticas, onde os mesmos têxteis se produzem e transformam.

No entanto, cabe a Mogadouro uma maior projecção económica, o que coloca Chacim em segundo plano na comercialização e distribuição.

4.11. PORTO DE CHAVES

O porto de Chaves não surge nos livros de alealdamento que foram estudados. Os livros de registo de recebimento de sisa e dízima de panos castelhanos do ano de 1512 não o referem. Neste ano, os mercadores, que de futuro utilizarão o porto de Chaves, registaram a sua entrada no porto de Monforte. A

decadência de Monforte terá sido benéfica a Chaves. Em 1526 surge agrupado a Montalegre, o que denota a proximidade e identificação dos dois portos.

A sua frequência tem tendência para baixar desde 1513, embora registre ainda nos anos de 1517 e 1528 uma elevada utilização pelos mercadores locais. No ano de 1530 regista os índices mais baixos de frequência.

Pelo contrário, a tendência da entrada de panos é crescente, facto que permite detectar maiores quantidades de panos por cada mercador.

A venda destas mercadorias destina-se a uma área alargada, o que faz deste porto um distribuidor de influência inter-regional e não apenas local ou regional. A sua localização em vias de comunicação privilegiadas na península Ibérica e a pouca concorrência envolvente, permite-lhe ser um dos portos de maior importância nesta região e um dos mais movimentados no Norte português, apesar da sua posição fronteiriça localizada em áreas de conflito intensa.

A Chaves, proveniente de portos do litoral, chega peixe e sal em quantidades razoáveis. Aqui o vêm buscar aqueles galegos e castelhanos que mais dificuldades têm no acesso a produtos do litoral.

Alcança, entre os portos secos registados, os maiores índices de frequência e os valores mais elevados de entrada de panos. Assemelha-se em importância inter-regional ao porto de Vila Real, com quem detém algumas afinidades quer em termos de dispersão de área de influência quer no nível de utilização e das quantidades de panos transportadas.

Para manter estas circunstâncias o foral determina que as mercadorias chegadas de Castela entrem primeiro na vila, ou no seu termo, e só então partam para outros lugares. Medida a que já se acostumaram os mercadores que cruzam fronteiras até porque se impõe manter os mercados raianos activos e funcionais.

Assim o pretende garantir também a política central quando estabelece as datas das feiras a realizar em Chaves. A data da feira foi mudada por D. Manuel por se realizar na mesma altura que a feira de Oimbra, na Galiza. A coincidência de datas das duas feiras diminuía a presença de mercadores e de compradores na feira de Chaves. Já D. Dinis evitara a concorrência com o mercado flaviense ao impor a Murça que a sua feira não se realizasse nos mesmos dias da de Chaves.

A presença de artesãos nos livros de recebimento de sisa e de dízima dos portos secos anuncia uma compra de matérias-primas directamente nos locais

de origem ou nos mercados de venda e a troca por produtos elaborados na região. Características de um bom distribuidor e de um mercado produtivo.

Entram por este porto outras mercadorias que igualmente atingem valores elevados de importação. De salientar a marçaria, o ferro e o aço.

Os utilizadores deste porto deslocam-se, não apenas para as terras mais próximas da Galiza, mas também para o interior castelhano em direcção às grandes feiras. Aqui se aponta a utilização de Miranda onde teriam sido alealdados, por preferência dos mercadores de Chaves, alguns destes produtos.

Nas suas proximidades encontram-se dois outros portos, Monforte e Montalegre, que por apresentarem uma maior fragilidade relativamente a Chaves não interferem com o seu funcionamento e utilização. A concentração verificada na utilização dos portos secos é a seu favor.

Chaves preocupou-se sobretudo em ser um porto aglutinador dos mercadores da sua região.

4.12. PORTO DE ERMELO OU DE TRÁS-OS-MONTES

O porto de Ermelo é designado nos livros de sisa e de dízima dos portos secos como *Porto de Ermelo* ou *Porto de Trás-os-Montes*. O designado como *Porto de Trás-os-Montes* não assenta em nenhuma vila ou povoação em particular, no entanto surge de forma alternativa ao *Porto de Ermelo* e os mercadores aqui registados são oriundos da região de Basto e de Ermelo. Os registos apontam assim para que esta designação se identifique com Ermelo não para um outro localizado na mesma área.

A frequência deste porto é baixa. Apenas se registam as passagens de mercadores da região acostumados a este trânsito. Os índices de frequência registam um aumento a partir de 1517, facto que deve estar associado a um incremento das necessidades regionais neste período.

As unidades de panos entradas atingem um nível mediano, o que garante o bom abastecimento de toda esta região. A entrada de panos entre os anos de 1512 e 1530 mantém-se mais ou menos uniforme, registando apenas uma descida em 1521.

A diminuta lista de importações e de exportações que surge a partir dos livros de alealdamentos remete para um mercado de pequenas dimensões e de poucas exigências.

Predomina a exploração do linho e a elaboração de tecidos de linho e de estopa em teares domésticos. Ao lado desta exploração ainda encontramos a produção da cera que é quase uma constante na área dos portos a Norte do Douro.

A presença no rol dos produtos importados de panos de Bruges e de Irlanda regista a presença neste mercado de alguns moradores exigentes que solicitam produtos de melhor qualidade. A entrada destes produtos por terra deixa transparecer a preferência da sua compra nas feiras de Castela. Para os mercadores deste porto e desta região o mar é quase inacessível e as feiras castelhanas, com relevo para Medina del Campo, substitutos indispensáveis.

O linho e a estopa, vendidos em varas, surgem na alfândega do porto seco em Junho e em Novembro. A estopa, explorada em conjunto com o linho, terá o mesmo tempo de tratamento e de produção.

A cera é outro dos produtos oriundos da exploração local e que apresenta algum relevo nas exportações, com destaque para o mês de Novembro que dá início a maior necessidade da cera para iluminação dos dias solares mais curtos.

Este porto regista a passagem de grandes quantidades de panos no mês de Novembro. Os 163 panos e meio que passaram por este porto no ano de 1517 representam a cobrança de 49050 reais de sisa e dízima. Este valor aproxima-se dos registos de recebimento de sisa e dízima, cujo valor ronda os 51 000 reais.

A sua importância como porto seco é muito localizada. A proximidade dos portos de Vila Real e de Mesão Frio e as condições geográficas de isolamento da região, permitiram a fixação do porto no seu espaço e criaram a individualidade que possui.

Como o porto se encontra estabelecido em vias de comunicação favorecidas, os mercadores locais sentem-se mais aptos a percorrer eles mesmos os caminhos mais agrestes da região. É assim, abastecido pelos seus próprios mercadores que procuram além fronteiras os panos e a marçaria que mais necessitam.

A posse de um corpo de mercadores próprios dispensa a utilização de intermediários e favorece a produção regional, incentivando os artesãos a produzir para efectuar retornos de mercadorias castelhanas.

Este porto alimenta-se a si mesmo.

4.13. PORTO DE FREIXO DE ESPADA À CINTA

A concessão de mercado franco a Freixo de Espada à Cinta nas primeiras quintas e sextas-feiras de cada mês vem estabelecer mais um elo na cadeia de mercados francos criados na fronteira. Pretende-se incrementar o volume de vendas e a chegada de produtos de abastecimento imprescindíveis para a população local. Freixo não é uma excepção na raia e como os povoados e vilas fronteiriças, vive dos produtos que atravessam a região vindos de Castela.

Tem como privilégio concedido pela carta de foral, à semelhança de Miranda, a isenção de pagamento de portagem para quem pagar dízima de alfândega. Forma de atrair mercadores aos mercados locais e de incentivar a utilização do porto e das vias que por aqui passam.

Relativamente aos outros portos, Freixo tem uma frequência muito variável que anuncia anos mais problemáticos em questões de produção interna e de satisfação das necessidades locais. Tanto atinge níveis elevados de registo de entrada de mercadorias, como regista outros níveis mais baixos. Não mantém o seu ritmo de porto seco de preferência, o que indica que será um porto sobretudo de influência a Norte do Douro e que depende quer da concorrência estabelecida anualmente entre os portos vizinhos quer das necessidades internas verificadas ano a ano.

Os anos de 1521 e de 1528, registam um aumento significativo da frequência deste porto, e os índices de entrada de panos elevam-se. Em 1530 sofre uma quebra acentuada quer no nível da frequência quer dos índices de entrada de panos. Nestes anos foi utilizado por mercadores locais que transportam reduzidas quantidades de panos.

Os livros de recebimento das dízimas e sisas registam a entrada de panos castelhanos, de marçaria e de pez. Um registo que não é contínuo para todos os anos e apresenta um índice médio e baixo de valores de entrada. Ao contrário do esperado, as quantidades de panos entradas não são significativas. Os panos castelhanos vêm dar resposta a pedidos de tecidos de lã, matéria-prima que escasseia na região.

A necessidade de procurar em Castela os produtos que não se encontram no âmbito da área de influência deste porto é uma das constantes nos pedidos efectuados ao monarca pelos moradores de Freixo de Espada à Cinta. Os homens do governo local pedem nas cortes de Évora de 1442 a isenção de pagamentos de direitos para a lã que entrasse pelo porto. Alguns anos mais tarde o

mesmo pedido de isenção é feito para as peneiras de seda que vêm de Castela pelo porto. Estes pedidos permitem verificar a falta de lã, tão necessária nos meses frios de Inverno e a falta de uma indústria artesanal que desenvolva algumas das técnicas usadas na transformação de produtos.

Freixo é uma vila necessitada e com baixa exploração e produção. Por este motivo a isenção é essencial para manter o movimento portuário e o abastecimento dos mercados locais e assim evitar o despovoamento de um enclave importante na fronteira. As exigências do mercado vêm no sentido de suprir falhas internas que poderiam ser fatais para a vila, sobretudo em anos de crise.

Pelas vias que conduzem os mercadores ao porto circulam lãs, mantas e buréis. Por aqui circulam ainda os panos, panos pardos, os baldréus e as xá-quemas, como mais detalhadamente pode ser apreendido nos livros de alealdamento.

A marçaria que aqui se regista permite satisfazer as necessidades de produtos manufacturados de importância para o quotidiano da vila e seus arrabaldes.

A presença abundante da importação de cereais registada no livro de alealdamento de 1517, remete para uma crise interna e para falhas acentuadas nesse ano. Produto proibido pela exportação castelhana, surge em 1517 registado livremente, o que está de acordo com a liberalização do seu comércio, que ocorre desde Agosto de 1500. Esta medida tomada por parte da coroa castelhana anuncia um fomento do cultivo de cereais e uma tentativa de pôr fim ao trânsito clandestino que fazia bons negócios.

Este porto exporta seda, produto que se coloca ao lado de outros elementos da indústria têxtil como o cânhamo, o linho e a estopa, exportados em tecido ou em bruto.

A presença de valencinas na exportação remonta para um contacto com o litoral através do qual naturalmente teriam chegado. As valencinas provenientes das rotas marítimas aportam no Porto e daí partem para o interior. Vindas através do rio Douro ou das estradas que ligam, ao longo do rio, o litoral ao interior podem, com alguma facilidade, encontrar o porto de Freixo e utilizá-lo para novamente serem exportadas.

Este meio de chegada de valencinas a Freixo, embora o mais provável, não é o único possível. Não se pode excluir a hipótese de algum mercador de Freixo se aventurar nos portos e nos mercados mais distantes da Península Ibérica, como a área de influência de Freixo o pretende enunciar. Seria a exportação

deste produto mais fruto de uma oferta por parte dos mercadores de Freixo que vem satisfazer a procura da parte de Castela.

Os congros, lampreias, pescadas e sáveis que surgem neste porto com grande frequência reforçam a exploração do rio Douro quer na pesca quer como meio de comunicação até ao mar. O Douro torna-se assim um meio eficaz que une os grandes portos do litoral e do interior.

O mel e a cera presentes nos alealdamentos destes mercadores anunciam uma exploração da actividade apícola na região.

Apesar das carências internas que este porto apresenta como sentinela de uma região pouco explorada e pouco produtiva, a moeda permite verificar que os valores da exportação são superiores aos da importação.

O porto de Freixo de Espada à Cinta exporta sobretudo peixe e uma variedade de produtos têxteis razoável relativamente a outros portos.

As lampreias, os sáveis, as pescadas e os congros encontram-se no livro de alealdamento de 1517 em grandes quantidades.

As lampreias e os sáveis atingem os níveis mais elevados. Entre os peixes de mar mais comercializados encontramos o congro que é alealdado em arrobas e não por unidades como os outros peixes. Os meses de Fevereiro a Maio, meses de pesca mais activa, são os que mostram a passagem destes produtos. De salientar o volume registado no mês de Março, justificado pela maior procura resultante das imposições do calendário cristão por altura da Páscoa.

O mel e a cera, presentes nas listas de alealdamentos, indicam que a sua exploração é local. A cera exportada em maiores quantidades nos meses de Outubro e Dezembro remete para uma exportação de Inverno, motivada pelas necessidades de iluminação.

Entre os produtos têxteis de maior relevo encontra-se o cânhamo. Exportado em bruto, como se pode depreender da sua exportação em pedras, regista-se no mês de Março, o que remete para uma exploração concretizada no ano anterior.

A estopa e o linho acompanham o cânhamo na sua produção e exportação. A exportação pouco intensa do linho estará na origem da utilização deste produto na confecção de lenço. A sua presença nos livros de alealdamento no mês de Junho, época da recolha do novo linho nos campos, poderão indicar que parte do excesso da produção do ano anterior é comercializado para Castela.

A estopa apresenta índices de comercialização muito elevados e prolongados. Durante todo o ano os tecidos feitos com estopa vão passando a fronteira em direcção aos mercados castelhanos.

Também a seda se encontra nos alealdamentos do porto de Freixo, embora com menos importância que em outros portos. Não é um porto onde se registem passagens significativas de seda, no entanto a sua presença na exportação e as referências à seda de macho incluem o porto de Freixo na rota da seda.

A maior passagem de seda regista-se em Agosto, produto resultante do trabalho elaborado no mesmo ano da recolha dos casulos.

A indústria têxtil é marcada pela presença de mantéis. Exportados apenas em mesas, indica que a produção é só de uma qualidade.

O lenço é um dos produtos mais exportados por este porto. Tecido fino de qualidade apreciada em Castela. A sua exportação atinge valores elevados sobretudo nos meses de Junho, Agosto, Novembro e Dezembro.

Prova de que a indústria do linho e da estopa tem grande significado na região é a exportação de fusos em grandes quantidades. A exportação de 5000 fusos em Junho é, de facto, significativa. As exigências que aumentam neste mês com a recolha do linho dos campos e do seu tratamento evidenciam a tradição têxtil desta região.

A presença estável no alealdamento de 1517, de valencinas, e de valores cíclicos idênticos nos meses de Março, Julho e Outubro, apontam para uma exportação com alguma tradição e que ocupa mercados habituais.

Os mercadores, comerciantes e artesãos que utilizam este porto deslocam-se para localidades próximas da fronteira num intercâmbio com características de boa vizinhança, e para regiões do Sul e interior castelhanos bem mais distantes.

A sua área de influência alargada mas muito dispersa indica que este porto foi utilizado com o intuito de alcançar mercados e produtos específicos que circulam pelas rotas que confluem a este porto.

A presença do Porto na sua área de influência permite reforçar a utilização do rio Douro como via de comunicação e das vias terrestres que acompanham o seu traçado. O Douro é também cruzado por alguns mercadores da margem Sul que utilizam este porto para alealdar os seus produtos.

Em 1533 passa a ser um dos quatro portos permitidos do Norte português. Serve a área de Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes.

Porto carenciado mas bem posicionado. Uma contradição em evidência.

4.14. PORTO DE GUIMARÃES

O livro de recebimento de sisas e dízimas dos portos secos regista Guimarães como um porto fixo, com presença constante nos livros conhecidos e com continuidade de movimento anual.

Desde 1512 que este porto verifica uma frequência de utilizadores com tendência acentuada para a descida. O número não muito elevado de mercadores que frequentam este porto comparativamente aos valores de artigos entrados permite concluir que os frequentadores do porto transaccionam importantes valores de mercadorias.

Além da presença de mercadores nos registos do porto, encontramos alguns artesãos que cruzam a fronteira na procura de panos e de marçaria, para seu uso e das suas oficinas. Encontramos ainda almocreves e tendeiros que procuram directamente os produtos nas feiras castelhanas e nos locais de produção e que assim satisfazem interesses pessoais ou dos que contrataram os seus serviços.

Mercado rico em produtos onde a variedade se impõe, como sede de almoxarifado e como burgo de prestígio no âmbito comercial, supõe a existência de uma estrutura económica marcada pela presença de oficiais e de um controlo que se pretende eficaz.

Os beneficiados no foral manuelino, com privilégio de isenção de pagamento de portagem revelam que Guimarães é um ponto de passagem de caminheiros. Pode ainda verificar-se que além das vilas e cidades que mais de perto contacta como Braga, Barcelos, Ponte de Lima, entre outras, as suas grandes ligações fazem-se no âmbito da fronteira e entre os portos secos de Trás-os-Montes, o que liga este porto a terras interiores e transfronteiriças.

Até 1526, Guimarães foi um dos portos por onde mais unidades de pano entraram. Lidera ao lado de outros portos secos como Ponte de Lima e Porto os índices de entrada de panos castelhanos. A partir de 1526 sofre uma quebra nos índices de entrada de panos, resultado de uma tendência já verificada.

Nos livros de recebimento de sisa e dízima e nos livros de alealdamento não são identificados os panos que transitam por este porto. Os tecidos de origem castelhana, entre eles os panos de Segóvia, a sarja castelhana e os picotes de Palencia, são conhecidos por se encontrarem à disposição na feira de Guimarães. Estes certamente entraram pelo porto de Guimarães.

São também conhecidos os panos vendidos no mercado local, uns designados por finos outros por grossos. Entre os finos encontramos as sedas, a lã

o algodão ou o linho. Entre os grossos encontramos as lãs, os feltros, o burel e as mantas.

Os registos elevados da passagem de marçaria apontam para as características urbanas de um porto que impõe o bom abastecimento da população.

O grande índice de importação de panos e de marçaria e da presença variada de objectos manufacturados apontados nos livros de alealdamentos vem reforçar os dados encontrados nos livros de recebimento de sisa e dízima.

Nos livros de alealdamentos o porto surge individualizado no ano de 1516 mas surge também agrupado ao Porto e a Braga, o que limita as conclusões quanto às quantidades dos produtos exportados.

As poucas referências isoladas que surgem remetem para a presença dos têxteis na produção local e nas linhas de trânsito de produtos. Salienta-se a seda e o algodão que os mercadores vimaranenses transportam para o reino vizinho, produtos que se encontram à disposição no mercado local, como indica o rol do referido foral.

O algodão e a seda registados em meadas, não se contabilizaram pela falta de referências ao seu valor. A exportação em meadas aponta para um tratamento de fiação deste produto que estará pronto a ser utilizado nos teares.

A seda fina e grossa e o barbilho, bem como a cera, fazem parte da produção local. O açúcar branco e as conservas são transaccionados para Castela a partir deste porto.

Terra de intensa produção de linho e de estopa os seus mercadores vão procurá-lo a aldeias vizinhas. Estes bens garantem-lhe a compra de produtos galegos e castelhanos. Porto de mercadores, comerciantes, almocreves e tendeiros experimentados, não deixa de sentir os passos de alguns artesãos que cruzam a fronteira para vender os seus produtos e retornar com bens necessários.

A sua área de influência como porto seco alcança terras de além fronteiras. Castelhanos e galegos, conhecedores das suas tradições de mercado e das suas exigências urbanas, aqui deixam marcas da sua presença. Marcas de um contacto intenso com o reino vizinho que desde muito cedo se estabeleceu. Mercador chama mercador.

4.15. PORTO DE MELGAÇO

Surge apenas nos livros de recebimento de sisa e dízima no ano de 1521 e agrupado a Monção. Por este motivo não foi possível traçar o seu perfil como porto seco. A sua proximidade da fronteira aumenta os índices de contrabando e de um comércio com características domésticas, e diminui os registos claros de entrada e saída de mercadorias.

Os dados fornecidos pelos livros de recebimento de sisas e dízimas são pouco claros. Estes apontam para um mercado frágil e com entradas de mercadorias reduzidas. Certamente, esta será a realidade de um porto que desde o século XII é mantido e privilegiado pelos monarcas. A sua localização na fronteira concede-lhe uma fragilidade a que já se encontram acostumadas as terras raianas.

No foral de 1183 especifica-se que os mercadores estrangeiros pagassem portagem pelas capas galegas. Esta referência remete para uma visita desde longa data de mercadores estrangeiros e para o intercâmbio de produtos galegos, nomeadamente de produtos elaborados, resultantes da indústria têxtil.

A licença de venda na feira a retalho dos panos, em determinadas ocasiões, prevê já que a sua situação geográfica e os sucessivos conflitos situados sobre as fronteiras tenderiam a provocar decréscimos no grande comércio e a situá-lo cada vez mais ao nível das trocas comerciais locais.

Assim será de facto o que determinará o futuro. A sua importância como porto fronteiriço vai decaindo e no século XIV, o trânsito é já baixo, motivo pelo qual D. Pedro obriga a transitar por Melgaço a todos os que se dirigissem para a Galiza ou de lá viessem. Estas imposições pretendem anular a utilização de outras vias onde o descaminhado era mais difícil de controlar e evitar que os enclaves fronteiriços de maior relevo percam influência. As necessidades raianas e a política régia exigem o reforço da fronteira e não o seu enfraquecimento.

Os reinados seguintes são ainda mais desastrosos para Melgaço. Os sucessivos confrontos fronteiriços afastaram os povoados de um e do outro lado da fronteira. Cruzar estas terras torna-se uma aventura e transportar mercadorias por estas vias gera grande insegurança. O bom relacionamento económico do Norte português com a Galiza deu lugar a um relacionamento velado e cauteloso.

A importância que teria no século XII como local privilegiado nas rotas comerciais do Norte de Portugal com a Galiza perde-se nos conflitos políticos.

Mercado bem frequentado, onde a presença de grande número de mercadores portugueses e de galegos, de salientar os de Ribadavia, deu lugar a um

mercado onde impera o temor e a violência. A semelhança económica que possuía com o Porto e Guimarães nas tabelas de portagens dos forais perdeu-se por depender mais de imposições do que de uma conduta natural.

4.16. PORTO DE MESÃO FRIO

Porto de alcance local e de pouco alcance regional. Mantém níveis estáveis de frequência, registando apenas um abaixamento nos anos de 1521 e de 1530. Os valores relativos às quantidades de panos entrados pelo porto, atingem o seu máximo no ano de 1517. A partir deste ano a tendência da entrada de panos é para a descida. Regista um valor com algum significado no ano de 1528.

Acompanha o porto de Vila Real nos seus movimentos, embora mantendo na maior parte dos livros de recebimento de sisa e de dízima um registo inferior de volume de panos entrados.

Mesão Frio tem ainda características idênticas ao porto de Ermelo, embora registre valores mais elevados de panos entrados pelo porto e uma utilização superior de mercadores, o que faz dele um consumidor e um distribuidor de importância no interior português.

Além dos panos regista ainda algum valor de marçaria importada que permite mais uma vez mostrar o estado incipiente do nosso artesanato e as constantes necessidades de importar produtos manufacturados.

Os produtos vindos de Castela estão mais claramente descritos nos livros de alealdamentos. Entre os panos importados encontramos os comuns panos castelhanos, os panos pardos, o guardelate a palmilha, a roxa e a designada de *ylandra*.

A presença da *ylandra*, que se encontra também no porto de Ermelo, remete para pedidos específicos de produtos de qualidade. Compensa economicamente a compra destes produtos em Castela, em feiras conhecidas, e o seu transporte pelas vias terrestres.

Encontramos entre os produtos de importação a já conhecida marçaria e o já frequente aço.

Os livros de alealdamentos mostram a exportação de barbilho, cordão, tecidos de estopa, de linho e de seda e a cera, principais produtos de troca, oriundos da produção artesanal local.

O porto de Mesão Frio regista a passagem de linho e de estopa em tecido, facto que reportá para uma produção local intensa de linho. Na realidade esta

produção atinge todo o Norte, mas a exportação da região de Vila Real, Mesão Frio e Ermelo vive quase exclusivamente do linho e da estopa e da sua transformação em teares domésticos.

O linho exportado por Mesão Frio atinge os seus valores mais elevados no mês de Junho e de Novembro. Exportação que se relaciona com a produção, fiação e tecelagem do linho.

A comercialização da estopa, embora atinja níveis inferiores, acompanha as transacções do linho. O mês de Junho regista os valores mais elevados da comercialização deste produto.

A seda e o barbilho vendidos em bruto, como acusa a exportação em onças e libras, não ocupa um lugar de relevo nas relações comerciais externas. No entanto a sua presença anuncia a produção na região do fio de seda.

O lenço acompanha os movimentos do linho e da estopa, mas de forma inversa. Os registos mais elevados são atingidos no mês de Novembro e em Junho os valores são menores. Estas variações estão dependentes da produção local nos teares da região.

O cordão está registado, mas as suas referências são parcas. Apenas se regista a sua passagem no mês de Junho e de uma pequena quantidade.

A cera está presente nesta lista de produtos alealdados. Exportada em Junho, em Novembro e em Dezembro, não regista valores elevados. O alealdamento remete para uma maior procura de cera nos meses de Inverno e para uma saída intensa no mês de Junho.

Os livros de alealdamentos registam ainda a passagem de sarro. Esta presença no rol de exportados aponta para uma produção vinícola preferencial que terá uma importância na constituição de outros vinhos menos apreciados. A sua comercialização no mês de Novembro confirma a sua utilização na produção de vinhos acabados de entrar em pipas e vasilhames.

A concorrência despertada pela proximidade dos portos de Ermelo e de Vila Real deve influenciar a época de chegada de panos ao porto de Mesão Frio. Assim, os níveis mais elevados de desalealdamento de panos registam-se nos meses de Junho e Julho e não apenas nos meses de Inverno.

Os desalealdamentos correspondentes ao ano de 1517 registam a passagem de 208 panos, o correspondente a 62 400 reais de sisa e dízima. Valores que se situam longe dos 104 850 reais registados nos livros de recebimento de sisa e dízima deste ano. Esta diferença aponta para a falta de continuidade do livro de alealdamentos de 1517.

A proximidade de Ermelo e de Vila Real não coloca a Mesão Frio grandes problemas de concorrência, permitindo-lhe a presença mais ou menos constante de mercadores a utilizar o porto.

Apesar de tudo, Mesão Frio divide com Vila Real e com Chaves algumas opções de mercadores para alealdar os seus produtos. Esta escolha permite verificar as distintas rotas seguidas pelos seus utilizadores e pelos mercadores locais que ora se deslocam para norte em direcção à Galiza, ora se deslocam para Castela e visitam as suas feiras e mercados. De notar que Vila Real e Chaves ficam localizadas nas vias de acesso a Mesão Frio.

Apesar desta divisão, este porto, assim como o de Ermelo, rege-se por uma grande individualidade que lhe permite uma produção regional sobretudo de linhos e pela existência de um corpo de mercadores que procura não interessa onde, os produtos mais pretendidos pelos habitantes do seu espaço.

4.17. PORTO DE MIRANDA DO DOURO

O porto de Miranda é um porto fixo. Surge em todos os livros de registo de recebimento de sisa e dízima dos portos secos individualizado. Demonstra ser um mercado constante para os panos castelhanos e para a presença de comerciantes portugueses e castelhanos que cruzam a fronteira.

Este porto usufrui de privilégios que procuram compensar os inconvenientes de ser terra raiana. Como outros portos da fronteira foi beneficiado de forma a manter-se funcional e a garantir a satisfação das necessidades locais.

No cômputo geral dos portos secos não apresenta nos anos de 1512 a 1515, grandes valores de frequência. No entanto nos anos de 1517 inicia a sua distinção como porto seco e em 1526 e 1528 apresenta os valores de frequência mais elevados. Mas o ano de 1530 é de quebra generalizada.

Regista este porto o nível mais elevado de entrada de panos castelhanos em 1528. Nos restantes anos os valores ficam muito aquém dos registados neste ano. Verifica-se um acréscimo significativo da procura de panos castelhanos no ano de 1528, acréscimo que se encontra desde 1521.

Como as transacções efectuadas por este porto não são de grande valor, o consumo dos que por aqui registam as suas mercadorias restringe-se sobretudo a um uso doméstico e das pequenas oficinas de artesãos.

Regista-se também no ano de 1528 um incremento de pedidos externos de bens alimentares, nomeadamente de cereais, trigo e centeios, de carne, de galinhas e de carneiros. Estes índices indicam claramente um mau ano agrícola que teria assolado a região e teria provocado quebras acentuadas da produção de bens alimentares.

Entre os produtos que importa encontramos a marçaria, uma presença comum nas listas de importações, o ferro e o aço, uma falha da região, a roupa velha, lã e cordovão, produtos de uso diário procurados pelo homem medieval de poucas posses.

A lã e os tecidos de lã, embora de importação existem na região. Assim o atesta o pedido feito a D. Manuel para que o burel esteja isento de alealdamento, uma vez que este só vai a Castela para pisoar. Em Miranda ninguém tem pisões. A deslocação à alfândega trazia-lhes transtornos que pretendiam evitar. A falta de pisões associada à importação da lã permite verificar que a sua produção é baixa e reduzida só a quem possui um certo número de animais. A procura é intensa e não é compensada internamente pela oferta. Como a sua produção é baixa e ocasional os moradores não têm meios de a trabalhar e recorrem ao vizinho castelhano. Investir nas técnicas de transformação da lã é desnecessário para os mirandeses.

O livro de alealdamento de 1517-1518 remete para uma importação dos mesmos produtos indicados nos livros de recebimento de sisa e dízima: a marçaria, o aço e o ferro, roupa velha e os comuns panos castelhanos, aqui representados ao lado de panos pardos e panos rasos.

A importação destes produtos aponta para um mercado pouco exigente, de recursos económicos reduzidos, onde apenas os cominhos vêm trazer um toque diferente.

A moeda importada permite verificar que aqui os valores dos produtos exportados são superiores aos importados.

O porto de Miranda do Douro é um exportador de têxteis e de matérias-primas da indústria têxtil. De fabrico local da vila e da sua área envolvente, como o prova o foral dado por D. Manuel, no qual se refere que os panos e os fiados que forem fora da vila para tecer, para curar ou para tingir estão isentos de portagem. Um incentivo local à produção de matérias-primas têxteis que traz os seus inconvenientes. A produção artesanal perante as facilidades de utilização dos teares castelhanos fica reduzida.

Os panos de seda, lã, algodão e de linho de produção local estão registados no foral. Estes são considerados *panos finos*. O mesmo foral contém ainda es-

pecificações para os *panos grossos* constituídos pelo burel e pelas mantas, entre outros que não especifica.

Nas listas de alealdamento encontra-se a estopa como principal produto exportado. Desde Março a Dezembro é alealdada em quantidades elevadas, certamente em direcção às grandes feiras castelhanas e aos mercados consumidores de estopa portuguesa.

A seda e a seda fina também entram nas listas de transacções. A avaliar pelas exportações da seda em bruto, traduzida pelas medidas em libras, e não em tecido, a transformação da seda não se verifica na região. Facto que acorda com as facilidades concedidas pelos monarcas no sentido dos tecidos serem trabalhados em Castela. A transformação da seda seria imprescindível à indústria têxtil portuguesa e ao desenvolvimento desta actividade. A política régia não o auxiliou.

O cânhamo está presente nas transacções efectuadas, no entanto sem grande significado. A sua produção é local, mas mais uma vez é transaccionado sobre a forma de matéria-prima.

A transformação de matérias-primas têxteis está marcada pela confecção de guardanapos, de mantéis, de sobremesas e de toucas. A grande produção local é a de mantéis que deve empregar as matérias-primas têxteis produzidas na região. Os mantéis largos e estreitos são exportados em mesas. Cabem aos meses de Janeiro e de Agosto os maiores índices de exportação.

Os alfaremes registam no mês de Janeiro os seus mais elevados índices de exportação. Durante o resto do ano a exportação continua, embora com valores muito mais baixos. A acompanhar os alfaremes surgem duas toucas, que apenas detêm um significado momentâneo.

Como porto situado na margem do Douro não podia deixar de incluir nas listas dos exportados, o peixe. Embora sem referência a que tipo de peixe se referem os alealdamentos, a tradição piscatória está anotada. São algumas as arrobas de peixe que no mês de Outubro se encontram presentes nos registos das exportações.

A cera ocupa nos meses de Janeiro e de Março um lugar de destaque nas exportações. Durante os restantes meses os níveis de saída pelo porto são muito baixos.

Estes são os produtos exportados pelo porto seco registados nos livros de alealdamento. No entanto são conhecidos muitos outros de produção local, e provenientes de mercados do litoral, que constam do seu foral: produtos de

caça, couros, peles, marçaria, especiarias, sal, açúcar, produtos de tinturaria, metais, escravos, utensílios domésticos, e muitos outros que transformam o mercado de Miranda num local abastecido de produtos diversos que certamente atraem compradores provenientes de Castela que aqui procuram não apenas produtos de uso diário, mas sobretudo os produtos mais caros, de menor acesso e que despertam o maior interesse, como o sal, as especiarias e o açúcar.

Entre os produtos desalealdados, os que com mais frequência surgem nas listas de retornos são os panos, a marçaria, o aço e a roupa velha.

O livro de alealdamento correspondente aos anos de 1517-1518 regista a passagem de 146 panos, distribuídos por todo o ano, com maior incidência nos meses de Julho e Setembro.

Miranda do Douro localizada em vias de comunicação e de ligação comercial para Castela, concentra em si uma atracção de uma área de influência de relevo. Localizada também nas margens do Douro, utiliza esta via como meio de contacto com as vilas e aldeias que se encontram no seu alcance e com terras de além fronteira.

De forma a incentivar a utilização destas vias os que por aqui passarem, vindos do termo da vila, com as suas mercadorias, utilizando quer a água quer as vias terrestres como meios de comunicação, estão isentos de pagar a passagem, a não ser que aqui pousem e descarreguem.

A par deste facto, a área de influência de Miranda do Douro alargou-se para áreas mais afastadas em direcção ao litoral e para outras que pela primeira vez surgem referidas na documentação, facto que remete para uma maior utilização desta rota por mercadores de áreas mais afastadas da fronteira.

A ligação deste porto é sobretudo ao interior castelhano, para onde se dirigem os mercadores utilizadores deste porto. A procura será a das grandes feiras e das rotas mais activas de comércio. A concentração da sua área de influência nesta direcção e as ligações a Zamora, Medina e Valhadolid provam o grande contacto com os mercados castelhanos.

Os artesãos e os pequenos comerciantes utilizadores do porto (tecelões, alfaiates e outros ligados às tinturarias) atestam que também as localidades castelhanas mais próximas da fronteira são utilizadas como complementares à indústria local.

Esporadicamente divide a sua influência como porto com Mogadouro e Freixo e favorece outras regiões e outros portos mais afastados, como Chaves, que pretendam seguir as rotas de Castela.

A proximidade de dois portos tão importantes como Freixo e Mogadouro despertará alguma concorrência, mas a instituição da feira e a proximidade de Castela não lhe permitirão perder influência.

Em 1533 passa a ser um dos quatro portos permitidos do Norte português. Serve a área de Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes.

Mercado de relevo que vive da proximidade de Castela, a qual é responsável pelo seu desenvolvimento e pelo seu infortúnio.

4.18. PORTO DE MIRANDELA

O porto de Mirandela surge agrupado nos anos de 1513 a Vila Flor e a Ansiães, em 1521 a Monforte e em 1526 a Murça. Está registado individualmente nos livros referentes aos anos de 1528 e 1530. No ano de 1517 surge individualmente e também agrupado a Monforte, Nozelos e Murça. Mirandela encontra-se no livro de alealdamento correspondente aos anos de 1517-1518, agrupada a Vila Flor e a Ansiães.

Apresenta frequência muito reduzida e um valor baixo no total de mercadorias registadas. No entanto, os mercadores que por aqui passam levam consigo cargas significativas de panos. Apesar de sofrer um decréscimo na entrada de panos no ano de 1530 consegue manter neste ano, comparativamente a outros portos, um nível razoável.

Através dos livros de alealdamentos é possível confirmar os dados obtidos a partir dos livros de recebimento de sisa e dízima. Os panos castelhanos e a marçaria são os principais produtos de importação.

A moeda registada entre os produtos desalealdados, remete para a venda das mercadorias levadas para Castela e para um desinteresse manifestado por alguns indivíduos em efectuar compras no mesmo valor.

Exporta produtos oriundos da produção local como o linho, a estopa, o cânhamo e a seda. Desta exploração resultam os fios de seda de diferentes qualidades, os tecidos de estopa e certamente os mantéis e o lenço. As sobras da exploração da seda, o barbilho, são também exportadas.

O registo de passagem da cera e do mel remete para a presença da actividade apícola na região. As mulas e mulos, que aqui surgem designados por mulatos, são produtos que se transaccionam, embora raramente estejam registados nos livros de alealdamentos. Certamente as trocas, compras e vendas deste produto

devem-se fazer na sua maioria sem registo, sob formas veladas e longe do controlo dos portos secos.

Os registos feitos no livro de alealdamento de 1516 permitem verificar as médias de exportação mensais e possibilita, assim, uma análise da produção anual de Mirandela e da sua área envolvente.

A estopa, que ocupa o primeiro lugar nas exportações é transaccionada em varas, portanto, em tecido já elaborado. A sua exportação, superior nos meses de Maio, Agosto e Novembro e sua ausência nos meses de Janeiro a Abril aponta para um trabalho doméstico realizado, com incidência, nos meses de Inverno. A comercialização dos tecidos com valores mais elevados em Maio permite localizar a sua venda na Primavera, altura em que a procura de tecidos mais leves aumenta e a relação que Miranda do Douro mantém com a feira de Medina del Campo.

Não se encontra a comercialização do linho, o que aponta para a sua utilização local e para a sua presença como componente de outros produtos.

Níveis elevados de passagem pelo porto atingem também os mantéis. Vendidos em mesas ou em varas, medidas que apontam para uma comercialização em tecido. Os mantéis transaccionados por Mirandela são de duas qualidades: os largos e os estreitos. Estas designações remetem para duas medidas de largura usadas, exigências do quotidiano e imposições dos teares que os tecem.

Os mantéis estreitos são preferidos aos largos. Vendidos, quer em mesas quer em varas, atingem maior índice nas exportações. Preferência que acorda com a utilização que lhe será dada.

A sua comercialização mais intensa situa-se entre os meses de Maio e Dezembro. Esta venda aponta para a confecção de um tecido com base no linho ou na estopa, também produzido sobretudo nos meses de Inverno. Por acaso ou não, a venda de mantéis estreitos vendidos em mesas corresponde a um período situado entre os meses de Fevereiro e de Agosto e o dos mantéis estreitos vendidos em vara aponta para uma venda mais tardia.

Valores idênticos aos produtos anteriores, são registados pelo lenço. Tecido apreciado pelo reino vizinho é comercializado também nos meses compreendidos entre Maio e Novembro. Terá como base de confecção o linho e mais uma vez a sua produção é concretizada nos meses de Inverno.

A indústria têxtil doméstica de Mirandela produz os tecidos nos meses de Inverno, enquanto que nos meses de Primavera e de Verão se encarrega do pro-

cesso de plantio e de tratamento do fio de linho e da estopa. Enquanto o ciclo se repete os mercadores e comerciantes deslocam-se aos locais de venda.

Seguindo a ordem decrescente de importância das exportações, o produto que se segue é a cera. Vendida a peso (arráteis ou libras) é fortemente comercializada no mês de Agosto. A sua presença nos registos dos alealdamentos detecta-se sobretudo entre os meses de Maio a Novembro, altura em que se encontra também o mel nas rotas dos mercados. Desta forma, a extracção do mel e da cera é feita no final da Primavera e durante o Verão. Assim o fazem hoje os apicultores que extraem o mel em Agosto e princípios de Setembro. No entanto nas regiões ricas em colza o mel tem de ser retirado logo que as primeiras flores de Primavera murchem, caso contrário o mel torna-se demasiado duro para ser extraído.

A seda e o barbilho, produto excedente da produção da seda, obtêm também um lugar de importância nos registos das exportações.

O barbilho exportado em Maio e em Novembro, aponta para duas colheitas anuais. Vendido em onças alcança níveis elevados de venda.

A seda, fina ou grossa, é trabalhada nas oficinas domésticas logo após a colheita dos casulos do bicho-da-seda que estão prontos a utilizar no início da Primavera. Mirandela fia três tipos de fio de seda: seda fina, seda grossa e seda de macho. Como seria de esperar, a seda fina é mais apreciada pela sua melhor qualidade e maior esmero na fição. As sedas grossas, feitas com um fio de segunda tiragem, têm qualidade inferior, por isso é menos apreciada pelo mercado castelhano.

Também aqui não se regista o fabrico de tecido de seda. A sua exportação é realizada em bruto, tendo em conta a medida em libras que a calcula.

O mercado têxtil está ainda marcado pela presença do cânhamo, que detém uma importância para a economia da região. O seu registo em cargas não permite detectar com rigor as quantidades que passaram a fronteira, tanto que não especifica se a carga é maior ou menor. Se a carga for maior em Novembro teriam passado cerca de 60 arrobas, uma vez que segundo o foral cada carga maior corresponde a 10 arrobas; se a carga for menor essa passagem corresponde a 30 arrobas, o foral indica que cada carga menor corresponde a cinco arrobas.

A sua venda em cargas remete para a sua exportação em bruto, como matéria-prima não envolvida noutra aplicação de trabalho artesanal.

A passagem de alfarnomes pelo porto de Miranda aponta para uma indústria têxtil que não produz apenas o tecido, mas que também se envolve na confec-

ção de vestuário e de acessórios. A presença apenas deste produto elaborado nas listas dos alealdamentos permite verificar que a indústria de confecção é caseira e produz para o abastecimento dos que produzem as matérias-primas, que as tratam e que as tecem.

Os alfaremes são feitos de tecido fino e cuidado como o exigem os véus. Confeccionados provavelmente com seda fina ou com linho tecido finamente, demonstram que em Mirandela é grande a tradição de passagem pelo porto e de fabrico regional.

Infelizmente Mirandela apenas surge isoladamente no livro de alealdamento de 1516, o que não permite tirar conclusões mais alargadas sobre a produção e a comercialização da produção local para o exterior.

São os panos e a moeda que dominam as listas de desalealdamentos deste porto. A marçaria entra em quantidades diminutas e esporadicamente. Cabe aos meses de Inverno os maiores registos de entrada de panos.

Os cerca de 116 panos que foram registados nos desalealdamentos deste porto correspondentes ao ano de 1516, ficam muito aquém dos valores, de recebimento de sisa e dízima, dos encontrados no ano de 1517. Neste ano cobraram-se apenas 17 100 reais, que correspondem à passagem de 57 panos. A cobrança dos 116 panos corresponderia em sisas e dízimas a 34 800 reais.

Verifica-se que naturalmente o ano de 1517 sofreu um decréscimo da entrada de panos. No entanto também poderá significar uma cobrança de dízima e sisa inferior às passagens de panos.

A sua presença nas áreas de influência de Chaves permite verificar a utilização de outras rotas além das seguidas para o interior castelhano.

Localizada nas rotas da seda, Mirandela encontra-se com a concorrência promovida pelos portos da sua proximidade como Chacim, Vila Flor, Ansiães, Mogadouro e Torre de Moncorvo, que dividem a produção local e a passagem de mercadores. A rede de portos apertados existentes nesta região permite verificar que a produção local suporta a abertura contínua de portos nesta área canalizadores de produtos locais para o exterior. Embora detendo importância diferente estes portos alimentam a região e distribuem os seus produtos.

As vias do interior transmontano permitem a Mirandela obter excelente comunicação com o exterior, no entanto não foram suficientes para manter a sua continuidade como porto seco e aumentar os seus índices de frequência. A distância da fronteira e as menores necessidades de exportação diminuem a sua utilização.

4.19. PORTO DE MOGADOURO

Representa entre os portos da fronteira um dos preferidos pelos mercadores que escolhem os portos fronteiriços para alealdar os seus produtos. Apesar de bem posicionado nas vias de comunicação que ligam Portugal a Castela, o que lhe permite usufruir da presença constante de mercadores da região, a tendência é para o decréscimo dos índices de frequência.

Regista este porto os valores mais elevados de entrada de panos no ano de 1528. A circulação de panos castelhanos alcança valores significativos, o que no âmbito geral dos portos secos faz de Mogadouro um porto de nível médio. Apesar destes valores a tendência orienta-se para a descida.

Como o porto de Bragança e de Miranda, regista no ano de 1528 a entrada de trigo que parece ser significativo no sentido de suprir falhas locais e é mais uma prova de que as áreas de fronteira para sobreviverem necessitam do apoio das terras vizinhas, incluindo as suas vizinhas de Castela.

Regista ainda dentro da lista das importações a presença de panos de diferentes qualidades: luva, palmilha e panos rasos. A constante necessidade de marçaria vem, certamente, preencher as lacunas do mercado local. Também aqui os índices de produção de manufacturados são baixos.

Os registos das exportações permitem verificar que Mogadouro produz linho, cânhamo e seda. Os registos de mel, cera e de raposas apontam para a exportação de produtos oriundos da exploração do bosque e dos seus recursos.

Os têxteis constituem a grande produção de Mogadouro. Entre eles, a estopa atinge os valores mais elevados. Durante todo o ano a sua exportação é uma constante, atingindo nos meses de Maio, Agosto e Dezembro valores muito significativos. Os níveis de exportação que os tecidos de estopa alcançam neste porto permitem verificar que na região a produção destes tecidos tem uma tradição comercial importante, com qualidade apreciada no exterior.

A produção de cânhamo na região detecta-se pelos registos deste produto nas listas de alealdamentos. Comercializado em pedras e exportado em bruto, não é utilizado na indústria transformadora têxtil portuguesa.

Os valores de lenço registados nas listas de alealdamentos evidenciam uma produção importante deste produto exportado em tecido confeccionado.

Os mantéis largos e estreitos, vendidos em mesas e em varas também aqui se encontram. Os mais apreciados são os mantéis estreitos, vendidos em varas. As medidas de largura e de comprimento têm uma expressão demarcada. Medi-

das preferidas pelos mercados consumidores porque estão mais de acordo com as necessidades do quotidiano e da sua aplicação noutras indústrias artesanais. Em questões de preferência seguem-se os mantéis estreitos, vendidos em mesas, e só depois os mantéis largos, vendidos também em mesas.

Os valores mais elevados de exportação são registados de Maio a Novembro, o que aponta para uma produção do ano anterior e uma confecção nos meses de Inverno.

Importante é também para a região a comercialização da seda que, a avaliar pela sua presença nos livros de alealdamento, evidencia uma produção local de relevo.

A seda é exportada em forma de seda fina, grossa e seda macho. A seda fina é a mais apreciada. A seda de macho encontra-se em segundo plano e só depois se encontra na hierarquia das preferências a seda grossa, feita com fio grosso, de qualidade e preço inferior, e por isso, menos apreciada pelos mercados consumidores de exigência.

O barbilho, excedentes da fiação do casulo, é exportado durante todo o ano, o que aponta para uma produção anual rica e contínua. Os valores mais elevados registam-se em Maio, Novembro e Dezembro.

A produção de alfarnames vem acrescentar mais um produto aos alealdamentos. Vendidos sobretudo no mês de Agosto e no mês de Novembro. Os alfarnames marcam na região uma presença de tradição.

A apicultura é outra das actividades da região, como prova a presença do mel e da cera nas listas de alealdamento. A cera atinge grandes níveis de exportação, o que aponta para uma produção intensa. Os meses de Maio e de Agosto, Dezembro e Janeiro registam valores muito elevados de alealdamento, o que indica que a comercialização se efectua logo após a sua extracção e que predomina nos meses de Inverno, quando é mais necessária.

A presença de raposas no mês de Março (12 raposas) permite verificar que a caça é importante na região. Pena é que não existam outros livros de alealdamentos que permitam verificar a regularidade destas exportações e responder às questões que se levantam quanto à tradição regional de caça e venda de peles.

Panos e moeda encontram-se nos desalealdamentos de Mogadouro. Os índices de importação de panos aumentam nos meses do fim do Verão e Inverno, certamente quando são mais necessários. Os 319 panos que aqui foram registados no livro de alealdamentos de 1517-1518 aproximam-se dos valores

anunciados nos livros de recebimento de sisa e dízima deste ano (104 550 reais que correspondem a 348,5 panos).

A sua proximidade aos portos de Chacim, Bragança, Mirandela, Miranda e Vinhais, permite dividir o seu espaço e a sua utilização. A posição geográfica e a sua situação na rede viária permitem-lhe a inclusão nas rotas do Noroeste português que se deslocam nas mais diversas direcções que rumam a Castela. A sua presença na área de influência de Chacim permite verificar que os mercadores da região por vezes escolhem outras rotas e outros portos para registar os seus produtos.

Este porto demarca-se pela presença de artesãos e de pequenos comerciantes, seus utilizadores que concedem ritmos diferentes à utilização do espaço e dos mercados que visitam.

4.20. PORTO DE MONÇÃO

O estabelecimento de isenção de portagem, estabelecida no foral manuelino de Monção, para os comerciantes das vilas de Valença, Guimarães, Castro Laboreiro, Mogadouro e Bragança, permite encontrar entre estas vilas ligações de rotas que favorecem contactos e trocas de mercadorias.

Nos livros de recebimento de sisa e dízima dos portos secos surge individualmente apenas em 1512. Nos anos seguintes o registo é feito de forma agrupada. Nos anos de 1513 acompanha Valença, Viana e Caminha, em 1514 Viana e em 1521 a Melgaço. Os livros de alealdamentos não o referem.

Porto seco de características precárias apresenta uma utilização muito baixa e regista uma entrada de panos de valor reduzido.

Monção salienta-se por utilizar as vias que cruzam as terras de Miranda do Douro e por escolher este porto como entrada dos panos que vai procurar em Castela.

4.21. PORTO DE MONFORTE

O foral manuelino de Monforte retrata um porto em plena actividade no início do século XVI e com uma tradicional ligação a Castela.

Com grande projecção em 1512, atinge uma larga extensão de influência como porto seco. Neste ano os níveis de frequência, relativamente aos outros

portos, atingem valores máximos. Regista-se a entrada de panos ao lado da marçaria, do ferro e do aço. Mercadorias que não se voltam a registar nos anos seguintes. Salienta-se ainda, em 1512, a presença de mercadores, de comerciantes e de artesãos, o que deixa transparecer a imagem de porto rico e influente na área de fronteira.

A decadência como porto seco inicia-se já no ano seguinte a 1513. Os níveis de frequência apresentam-se muito baixos e as quantidades de panos entrados sofrem uma redução acentuada.

A perda de importância é nítida. Em 1514 encontra-se agrupado a Nozelos, em 1517 novamente a Nozelos, a Mirandela e a Murça, e em 1521 a Mirandela. Abandona os livros de portos secos em 1526. Os livros de alealdamentos não registam este porto.

Os mercadores de Monforte depois de 1512 passam a utilizar os portos secos de Chaves e de Freixo para registar os produtos que importam.

Localizado na fronteira sofre as consequências de se incluir numa área conflituosa e revela os efeitos da insegurança e o consequente despovoamento. Já em 1497 se anuncia o sucessivo despovoamento desta vila. Como afirma o seu senhor, D. Martinho de Ataíde, o lugar ser muito frio e a situação no extremo da Galiza não são motivos de atracção de povoadores. Em 1514 o despovoamento preocupa intensamente os poderes local e central. As características agrestes de uma vila raiana teriam anunciado o fim. De nada valeria a obrigação da fixação de oficiais e de gentes intramuros.

A concorrência do porto de Chaves acentua a sua fragilidade. De facto, a perda de importância permite ao porto de Chaves concentrar em si a produção e a passagem dos mercadores da região para Castela, concorrência que seria fatal para o porto seco de Monforte.

A alargada área de influência que demonstra possuir nos primeiros anos de quinhentos, anuncia a existência de um porto activo e de grande movimento, que não se manteria depois de 1512.

A concentração da origem dos mercadores em torno de Monforte, em direcção ao sul, permite verificar que a principal direcção da sua utilização seria a Galiza.

A área de influência externa permite detectar a presença de mercadores neste porto em contacto com Medina del Campo.

4.22. PORTO DE MONTALEGRE

Porto com movimento baixo quer na entrada de panos quer na presença de mercadores. No ano de 1521 surge agrupado a Vila Real. No ano de 1514 surge agrupado ao porto seco de Barroso e no ano de 1526 a Chaves. Nos anos de 1512, 1515, 1528 e 1530 não se encontra referido nos livros de portos secos. Os livros de alealdamentos não o registam. As poucas referências ao seu funcionamento não permitiram traçar um perfil adequado.

Em contacto permanente com a Galiza vive das dificuldades que advêm do facto de ser uma fortaleza localizada em plena fronteira. Aqui os conflitos são constantes e os impedimentos à circulação resultam de rivalidades locais. Por outro lado a vizinhança e os contactos de parentesco entre esta zona e a Galiza dificultam a passagem do comércio rentável. Aqui predominam as actividades de contrabando ou de troca permitidas pelas cartas de vizinhança. Os índices de contrabando alcançados devem ser elevados a julgar pela carta de perdão concedida, em 1496, aos moradores de Montalegre e Barroso. Esta carta perdoa transacções ilícitas realizadas até 1495 em troca do pagamento de 20 000 reais, que eram repartidos em porções iguais entre Garcia de Sousa (alcaide-mor das sacas da comarca de Trás-os-Montes) e Mestre João (mestre das obras nas vilas de Montalegre e Chaves).

A presença de portos nas suas proximidades com um movimento assinalável coloca-lhe uma concorrência inevitável.

Perante tão elevado número de dificuldades só passa por estes caminhos quem não pode passar outros ou quem se aventura no risco do assalto e do conflito.

4.23. PORTO DE MURÇA

Surge nos livros de registo de dízima e sisa em 1517 agrupado a Monforte, Nozelos e Mirandela, em 1526 surge em conjunto com Vila Flor, Ansiães e Mirandela, em 1528 e em 1530 surge individualizado. Este porto não surge nos livros de alealdamentos.

Apresenta uma frequência de mercadores baixa e uns valores de entrada de mercadorias reduzidos.

A área de influência restringe-se a Murça, o que denota as suas características de porto de escolha temporária.

4.24. PORTO DE NOZELOS

Surge em 1514 agrupado a Monforte e em 1517 agrupado a Monforte, Mirandela e Murça. Não se encontra referido nos livros de alealdamentos. As poucas referências a este porto não permitiram traçar um perfil concreto.

A área de influência restringe-se ao povoado. Nozelos encontra-se na área de influência de Torre de Moncorvo, Vinhais e de Vila Flor, o que permite verificar que os moradores e mercadores locais utilizam outros portos para entrada de seus produtos.

O comércio com terras galegas existe como se entende pela sua proximidade da Galiza. Mas este comércio com os vizinhos galegos não transparece, como é já uma constante nos portos nortenhos. Mais uma vez aqui se encontra presente a relação individual, familiar, constante e diária que com a Galiza se efectua. Trânsito que dispensa os registos.

4.25. PORTO DE OUTEIRO DE MIRANDA

O porto de Outeiro de Miranda não se encontra referido nos livros de alealdamentos nem de recebimento de sisa e dízima. No entanto, é durante o século XIV e XV um porto seco com actividade constante, como deixam transparecer as referências que lhe são feitas pela documentação.

Em 1390 D. João I concede as dízimas da entrada de panos pelo porto a Martim Gonçalves de Macedo, alcaide do castelo de Outeiro de Miranda. Esta doação confirma a passagem de panos pelo porto e a cobrança de direitos régios sobre a sua entrada. Embora a doação comporte um carácter temporário, realizada enquanto mercê régia, este porto depressa deve ter adquirido as características de porto fora da alçada régia que não interessaria manter.

O seu carácter precário foi-se acentuando ao longo do tempo. Em 1459 o julgador de Outeiro de Miranda queixa-se em cortes que durante muito tempo aí existiu escrivão das sisas e agora o escrivão reside em Bragança o que causava transtornos à população que se deslocava para pagar as sisas. Este deve ter sido o principal motivo da sua decadência. O foral manuelino já não lhe concede características de porto.

Apesar de não ter utilização portuária, denota-se a continuidade de passagem pelas vias que daqui saem para Castela. Outeiro de Miranda liga-se a

Alcañices e através deste cruzamento chega facilmente ao contacto com o interior e Norte castelhano. Entre os seus pontos mais marcantes de contacto encontram-se Benavente e Zamora e todas as ligações que estas permitem.

4.26. PORTO DE PONTE DE LIMA

Este porto regista um índice elevado de entrada de panos. Nos anos de 1526, 1528 e 1530 a liderança deste porto é indiscutível e a quantidade de panos registados nos livros de sisa e dízima dos panos castelhanos alcança valores inigualáveis. Em 1515 surge agrupado a Viana do Castelo. Os dois portos apresentam os seus valores de dízima e sisa em conjunto, sendo desta forma difícil avaliar o registo de frequência de mercadores e os valores de entrada de panos para este ano.

A baixa entrada de mercadores permite avaliar que os volumes de panos trazidos por cada indivíduo foram elevados. Da mesma forma é crescente a frequência deste porto por mercadores da região. Os níveis mais elevados são atingidos no ano de 1530. Ao contrário dos outros portos secos que registam neste ano um decréscimo acentuado, Ponte de Lima viu-se reforçada com a entrada de panos.

Regista-se ainda a passagem de alguns artesãos que directamente vão buscar os seus produtos, o que permite evidenciar um certo desenvolvimento a nível das actividades artesanais.

A entrada de panos é crescente desde 1512, registando apenas uma descida no ano de 1514. Os valores mais elevados de entrada de panos registam-se no ano de 1528.

Ao lado dos panos regista-se a entrada de marçaria que atinge os valores mais elevados em 1530. De entre todos os portos é o que apresenta valores mais elevados na importação deste produto, prova da sua importância como mercado urbano consumidor, que não produz o suficiente para abastecer o mercado local.

A área de influência deste porto situa-se no Entre Douro e Minho numa área alargada e que inclui alguns portos de grande relevo, tanto do litoral como do interior. Especial atenção para Guimarães, Viana, Caminha, Valença. As rotas que por aqui passam dirigem-se para a Galiza ou para o interior castelhano na procura das suas feiras e dos tão requisitados panos castelhanos que só aí se

encontram. Os mercadores que por aqui passam, homens de relevo, não deixariam de participar no grande comércio peninsular.

A sua feira atrai mercadores galegos de Araújo, Milmanda e de Monterrei que tão frequentemente visitam a região. Entram com as suas mercadorias pela via que se dirige a Ponte da Barca e que segue caminho para Ponte de Lima. Aqui procuravam essencialmente o sal, produto que se encontra alheado dos registos dos portos secos.

Não se encontra referenciado nos livros de alealdamento.

4.27. PORTO DO PORTO

Como porto marítimo, não restam dúvidas sobre a sua importância. Como porto seco ocupa um dos primeiros lugares na entrada de panos castelhanos. Os seus valores são anualmente os mais elevados, atingindo no ano de 1517 o lugar mais representativo de entre todos os portos secos.

No ano de 1514 encontra-se registado nos livros de dízimas e sisas em conjunto com Vila do Conde. Em 1513 surge agrupado a Arrifana e Vila do Conde e em 1515 a Amarante. No ano de 1517, os valores que se contavam baixos, iniciam a sua ascensão e no ano de 1528 atinge os valores mais elevados de entrada de panos.

A frequência de mercadores atinge em 1528 os seus valores mais elevados.

Registam-se ainda valores elevados de entrada de marçaria pelo porto. Por aqui passam ainda sáveis e livros e uma grande quantidade de outras mercadorias que não se encontram especificadas.

Apenas o livro de alealdamento de 1517 trata o movimento portuário terrestre deste porto de forma individualizada. Surge referido como porto seco no livro de alealdamento de 1516, mas agrupado a Braga e a Amarante, sendo por este motivo, muito difícil analisar as passagens de produtos neste ano.

Pela lista de produtos importados podemos verificar que o mercado abastecedor do Porto é um mercado exigente e completo.

Importam-se peles, certamente em falta na indústria do vestuário, produtos da indústria têxtil, como a ruiva, e muitos outros manufacturados que entram na designação de marçaria como panos e mantas entre outros. Exige também o mercado consumidor urbano a presença de alguns produtos que demonstram algum requinte no mercado, as amêndoas, e as especiarias. A presença da moeda aponta para um mercado que exportou mais do que importou.

Exportam-se produtos que vêm do termo da cidade e que são canalizados para o exterior: o lenço, o linho, a estopa, o peixe que por aqui é pescado um no rio, outro no mar. Exportam-se outros produtos que chegam à cidade utilizando as vias marítimas e que conheceram o grande trânsito externo, os arenques, o açúcar, o cravo. E por fim, as peles de martas, tão apreciadas em toda a Idade Média.

São os têxteis que ocupam o primeiro lugar nos alealdamentos. Cabe ao linho e à estopa um lugar de destaque entre os tecidos exportados. O tecido de linho encontra-se de passagem pela alfândega nos meses de Junho, Outubro e Novembro. Esta exportação, que atinge valores mais baixos que os da estopa, indica que o linho foi utilizado na confecção de outros tecidos, ou de outros produtos, pela indústria têxtil local. O tecido de linho aqui referido aponta para uma fiação menos cuidada do fio, criando assim um tecido menos delicado.

Com o linho de segunda escolha confecciona-se o linho mais grosso e mais rústico, de qualidade inferior e certamente com preço diferenciado. A indústria têxtil aproveita exaustivamente as matérias-primas que se encontram ao seu dispor.

O lenço encontra-se de forma abundante nas listas de alealdamentos, o que remete para um reconhecimento deste produto a nível externo e uma preferência pela qualidade. Desde Março que se inicia a sua comercialização, o que em termos de produção coloca as tarefas de apanha e tratamento do linho no ano anterior e a confecção nos meses de Inverno.

A estopa é vendida mais cedo que o linho, o que pode indicar uma produção inicial de tecidos de estopa, seguida da produção de tecidos de linho. A estopa regista apenas uma passagem significativa em Abril. Comercializada sobre a forma de tecido, como indica a transacção em varas.

Também a seda aqui se encontra. A exportação de Maio, a que atinge os valores mais elevados, parece indicar que o fio de seda exportado neste mês faz parte de uma produção já deste ano. Assim, não se deve encontrar muito longe o seu núcleo de produção e o seu destino será chegar às mais conhecidas feiras castelhanas. A exportação em libras remete para uma exportação em bruto e não em tecido o que demonstra que existe produção, mas não tradição no fabrico de tecidos.

A indústria têxtil produz ainda algumas peças de fita que são exportadas no mês de Maio em grandes quantidades. A indústria têxtil funciona durante todo o ano a avaliar pela presença mensal sempre constante de mercadorias têxteis nos livros de alealdamentos.

Encontram-se ainda nas listas de alealdamento mantas e mantas de cores, exportadas em Novembro. A sua procura nos meses de Inverno aponta para uma confecção de um tecido mais quente no qual a lã se encontre provavelmente como material de base.

Entre os produtos exportados encontra-se a *fiaça* que aponta para uma transacção de matérias-primas que, a avaliar pelas quantidades envolvidas, demonstra ter um certo relevo na região.

As peles de martas tão apreciadas na Idade Média constam nesta lista de exportações. Certamente de importação pelas rotas marítimas, atingem grandes valores nas transacções externas terrestres.

O açúcar, o algodão e o cravo, também de importação pelo porto marítimo entram nas rotas terrestres e alcançam o interior castelhano ou o Norte galego através das vias que as ligam a este porto. É o açúcar que maiores valores atinge. Os níveis elevados de exportação indicam a entrada por este porto marítimo de produtos provenientes das Ilhas do Atlântico.

O algodão encontra-se entre os produtos transaccionados por este porto. Exportado em bruto torna o porto seco do Porto um distribuidor de matérias-primas têxteis.

O cravo encontra neste porto um distribuidor importante. A sua comercialização é feita a partir do mês de Novembro, o que remete para a chegada de embarcações vindas do exterior no fim do Verão.

Como se localiza junto ao mar e na desembocadura do rio Douro, o Porto teria que ser naturalmente um bom exportador de peixe, sobretudo de peixe de mar.

Aqui encontramos os arenques, produto de importação, os congros e as pescadas e outro tipo de peixe não especificado.

Nas listas de alealdamentos estão citadas as conservas. O seu conteúdo não é referido. Os níveis de comercialização atingidos são elevados.

A cera encontra-se entre os produtos de maior comercialização nas listas de transacção deste porto. Exportada sobretudo nos meses de Outono e Inverno, quando a iluminação é mais necessária e oriunda da actividade apícola desenvolvida localmente. É exportada em arráteis.

Os desalealdamentos correspondentes a este porto são intensos e variados. Dominam entre as listas de produtos a marçaria e os panos castelhanos. O ano de 1517 regista a entrada de 305 panos e meio, valores muito inferiores detectam-se no livro de recebimento de sisas e dízimas relativas a este ano. A

diferença entre os registos e as cobranças de direitos régios permite verificar a dificuldade de cobranças neste porto.

4.28. PORTO DE TORRE DE MONCORVO

O porto é fixo, surgindo em todos os livros de registo anual dos livros de recebimento de sisas e dízimas. Atinge os valores de importação mais elevados em 1528. A utilização deste porto é crescente desde 1512. Como a maioria dos portos secos em 1530 entra em decadência.

A curva de frequência deste porto acompanha a curva dos valores dos panos e mercadorias entradas pela alfândega.

Entre os portos secos atinge valores médios na entrada de panos e valores médios e elevados na frequência de mercadores.

É sem dúvida o comércio de panos que move este porto, que no entanto, não deixa de contar com a passagem e o registo de marçaria.

Os livros de alealdamentos especificam os panos que por aqui passam. Os panos de Palencia, a palmilha, panos rasos e os designados de forma comum por *panos*.

O retorno com moeda permite verificar que as exportações atingiram valores superiores às importações.

Entre a produção dos têxteis encontra-se a exploração do cânhamo, do linho e da seda. Desta exploração resulta a exportação dos produtos em bruto ou trabalhados em tecidos e cordões.

A presença na lista de exportações de fusos, que também se encontram alealdados no porto de Freixo, vem favorecer a ideia da existência local de uma indústria têxtil doméstica importante e de criação de excedentes, inclusive dos meios técnicos que esta utiliza.

A produção intensiva de linho está registada nos capítulos especiais apresentados por esta vila. Produz-se intensamente o linho alcânave, sobretudo na Ribeira da Valariça. A preocupação dos procuradores em cortes relata os efeitos desta grande dedicação à produção do linho que produz um cansaço excessivo na população não habituada a tal e muitos adoecem e morrem. Os casos mais graves registam-se com o abandono de vinhas e searas que provocam quebras de rendimento de bens essenciais ao consumo local e ao abastecimento de caminheiros que utilizam as vias que por aqui se traçaram. Pedem que seja proibida a sementeira de mais de dois alqueires de linhaça.

Esta preocupação demonstrada em cortes permite visualizar a base económica da região de Moncorvo, que é idêntica a muitos outros povoados de significado estabelecidos na fronteira. O interesse dos mercadores portugueses e castelhanos, que reside no linho, na estopa e no cânhamo, obriga a uma procura intensa à qual a população local não pode dar resposta. A mão-de-obra disponível sai da agricultura, deixando-a abandonada. Não existe mão-de-obra excedente que comporte a produção intensa de matérias-primas nem da sua transformação. Os incentivos à produção local de produtos de artesanato ou de matérias-primas não obtêm as respostas necessárias, pelo contrário, estas actividades não comportam incentivos. É este o panorama geral que comporta poucas excepções.

A presença do Douro é aqui importante não apenas como meio de comunicação que se estabelece até ao litoral, mas também como fornecedor de peixe, um dos produtos de exportação. Os sáveis devem ser pescados algures no Douro e as sardinhas sobem o rio desde a foz em barcos ou no dorso de animais.

A presença do mel e da cera leva Torre de Moncorvo até à exploração apícola doméstica ou de exploração do bosque que se crê excedente na região.

Os papalvos e as raposas colocam-nos no encaço dos recursos da floresta rica em animais de caça, que devem proporcionar bons rendimentos para os que os utilizam.

Os livros de alealdamentos proporcionam informações mais precisas sobre os movimentos do porto.

A estopa é um dos produtos de exportação que atinge níveis mais elevados. Os ritmos de exportação permitem detectar a presença constante de matéria-prima, cuja comercialização aumenta no mês de Outubro depois das novas colheitas de linho e do tratamento de fim do Verão. O ano de 1517 localiza a maior produção de estopa nos meses de Maio e Junho, Novembro e Dezembro, enquanto que no ano de 1517-1518 os registos mais elevados situam-se nos meses de Maio, Agosto e Novembro. Por estes dados depreende-se que Torre de Moncorvo é um mercado produtor e exportador de estopa de relevo.

A provar a boa produção de linho, o ano de 1517 inclui-o na lista de alealdamentos em bruto e em tecido. Em bruto é exportado em pedras e em quintais e em tecido a sua exportação é feita em varas.

O linho exportado em pedras detecta-se no mês de Março, depois de um tratamento resultante da colheita do ano anterior. O linho em quintais surge no mês de Novembro, após a sua colheita e tratamento. O linho em varas

encontra-se registado no mês de Maio, Junho e de Agosto, resultante de uma fiação e tecelagem efectuada nos meses de Inverno.

Torre de Moncorvo é também um excelente produtor de cânhamo. Exportado em bruto, em pedras, cargas ou quintais. No ano de 1516 a sua exportação encontra-se localizada nos meses de Julho, Agosto e Outubro. O ano seguinte apresenta valores elevados que se distribuem pelos diferentes meses do ano de forma uniforme, o que aponta para uma produção elevada nos anos de 1515 e 1516. Pela sua natureza, os ciclos do cânhamo seguem de perto os do linho.

Este porto regista também a passagem de lenço em quantidades anuais significativas. Este tecido atinge os seus níveis mais elevados nos meses de Outubro de 1516 e Junho e Agosto de 1517. Tecido de características mais delicadas, a sua procura reflecte-se durante todo o ano.

Como produtor e exportador de têxteis, Torre de Moncorvo, não poderia deixar de participar no mercado da seda. Exporta barbilho nos meses de Março, Abril, Agosto e Dezembro, o que provavelmente indica a existência de mais de uma produção anual de casulos.

A seda exportada é também de três qualidades: a seda fina, a mais apreciada, a seda grossa e a seda de macho.

No ano de 1516 encontramos apenas a seda fina e a seda de macho, não sendo comercializada a seda grossa. Surge nas listas de alealdamentos a referência apenas a seda, que por este motivo não foi possível identificar a sua qualidade. Neste ano os meses de Outubro e Dezembro são aqueles que registam valores de alealdamento mais elevados. Os níveis baixos de passagem de seda nos meses anteriores remetem para uma baixa produção no ano precedente. O ano de 1517 regista já valores mais regulares ao longo do ano.

Os mantéis também fazem parte das transacções de têxteis de Torre de Moncorvo. Surgem os mantéis largos e outros designados apenas por *mantéis*. Estes atingem os valores mais elevados do ano de 1516. A transacção de mantéis sofreu uma quebra significativa na passagem de 1516 para 1517.

O cordão é outro dos produtos exportados por este porto e que lhe garante algum prestígio. Exportado em peças nos meses de Agosto e Dezembro, tem certamente na sua composição as matérias-primas locais de relevo, provavelmente a seda.

A comprovar a importância e a tradição da produção têxtil em Torre de Moncorvo encontram-se entre os produtos exportados grandes quantidades de fusos. Exportados em cargas ou individualmente por unidades são prova

de que o reino vizinho também consome produtos elaborados, se a qualidade assim o permitir.

A cera e o mel entram no rol de produtos locais e constituem objecto de exportação. No ano de 1516 conta-se com uma grande exportação de cera nos meses de Agosto e de Outubro. No ano de 1517 cabe ao mês de Agosto o maior valor de exportação deste artigo. O mel surge apenas no ano de 1517, o que remete para um consumo local deste produto. A sua comercialização é feita em Junho, logo após a recolha efectuada nas colmeias.

A proximidade deste porto do rio Douro e a possibilidade de contactar com o litoral, permitiu que também detivesse uma tradição na exportação de peixe. Aqui encontramos os sáveis e as sardinhas, comercialização localizada entre os meses de Março a Maio.

A caça é outra das actividades não esquecidas por este porto. Nas listas de alealdamentos detectam-se produtos de caça no ano de 1516, as raposas, e no ano de 1517, os papalvos. Comercializados nos meses de Abril e de Maio em quantidades superiores revelam a caça de animais jovens.

A marçaria acompanha os panos comuns castelhanos, os de Palencia, a palmilha e alguns objectos trazidos para satisfazer as necessidades pessoais e domésticas de quem os transportou. O ano de 1516 regista a passagem de 77 panos, o equivalente a 23 100 reais de cobrança de dízima e sisa. Estes valores, mais baixos que os registados no ano de 1515, assinalam um continuar da curva descendente. O ano de 1517 registou 71 panos, quantidade que fica muito aquém do que se encontra anotado nos livros de recebimento de sisa e dízima desse ano. Os valores aproximam-se introduzindo os registos presentes no livro correspondente aos anos de 1517-1518 que regista a passagem de 99 panos e meio.

Os livros de recebimento de sisa e de dízima no caderno relativo ao porto seco de Torre de Moncorvo indicam a presença de mercadores que se deslocam nas rotas dos panos vindos do Centro e Sul de Castela. Através deste porto seguem para Castela mercadores oriundos de um espaço alargado a Norte de Torre de Moncorvo.

Em 1533 é um dos quatro portos permitidos do Norte português. Serve a Beira e os seus mercadores.

4.29. PORTO DE VALENÇA

No seu foral os isentos de portagem encontram-se entre os portos secos já citados: Guimarães, Mogadouro e Bragança. Pretendem-se incrementar as ligações que de facto se verificam entre os registos dos portos secos. As áreas de influência de Bragança, Guimarães e Mogadouro contêm mercadores de Valença nos seus registos. O porto de Vila Real contém na sua área de influência a vila de Valença, o que indica a utilização de uma rota mais a sul e mais interior por parte de um ou outro mercador.

Em 1513 surge agrupado a Monção, Viana e Caminha e individualmente em 1521. Não foi possível traçar o seu perfil. Valença sem dúvida que privilegia os contactos por mar, como revelam os capítulos que esta vila apresentou nas cortes de Évora de 1444 onde se refere a vinda de panos, ferro e aço da Galiza por via marítima.

Uma outra referência surge nas cortes de 1459/Lisboa, nas quais Valença apresenta capítulos especiais, que referem que os galegos que vêm a Valença buscar sal são incomodados pelo alcaide do Castelo de Melgaço, Martim de Castro que os obriga a comprar sal a determinadas pessoas. Assim, estes deixam de ir a Valença e como tal já não se cobram as portagens e as sisas.

Não surge referido nos livros de alealdamentos.

4.30. PORTO DE VIANA

Surge em 1513, agrupado a Monção, Valença e Caminha. Em 1514 a Monção, em 1515 a Ponte de Lima e em 1521 a Vila Nova de Cerveira e Caminha. Não está referido nos livros de alealdamentos. Pelas poucas referências que surgem relativamente ao trânsito deste porto seco não foi possível traçar o seu perfil.

4.31. PORTO DE VILA DO CONDE

Surge agrupado ao Porto em 1513 e 1514. Em 1517 surge isoladamente. Em 1521 surge agrupado a Barcelos.

Não surge referido nos livros de alealdamentos.

As dízimas provenientes dos navios entrados pelo Ave pertenciam ao mosteiro de Santa Clara por doação de D. Maria Pais em meados do século XIII. D. Duarte após uma demorada contenda que envolveu o monarca e o mosteiro conseguiu a passagem das rendas alfandegárias para a coroa, com excepção dos navios procedentes de Castela. Relativamente às mercadorias provenientes de Castela por vias terrestres não surgem referências. De acordo com os livros de recebimento de sisa e dízima estas estão no âmbito dos direitos régios.

4.32. PORTO DE VILA FLOR

Este porto surge agrupado nos anos de 1513, 1515, 1521 e 1526, por este motivo não foi possível detectar a quantidade de panos que aqui foram registados, nestes anos, nem a circulação de mercadores e de mercadorias.

Os índices de frequência deste porto situam-no em primeiro plano na região de fronteira. Atinge valores médios e elevados comparativamente a outros portos. No ano de 1521 verificou-se uma quebra nos índices de passagem de mercadores pelo porto.

Os valores mais elevados da entrada de panos são alcançados no ano de 1528. A tendência desde 1512 é para a subida dos índices de frequência e da entrada de panos, verificou-se, no entanto, uma quebra acentuada nos anos de 1521 e 1530. Apesar da descida, verificada em 1530, registam-se neste ano valores elevados de entrada de panos comparativamente aos outros portos.

As transacções de panos são acompanhadas de referências à circulação de marçaria. Os seus valores não são muito elevados, mas são suficientes para indicar as necessidades urbanas deste porto.

Os livros de alealdamento permitem verificar a passagem de diversos tipos de panos que cruzaram a fronteira vindos de Castela como o fustão, os panos pardos e os usuais panos castelhanos.

Um registo relativo a uma vestimenta branca com manto de damasco, o que aponta para uma veste bem elaborada a ser entregue na igreja do Castedo, como se encontra referido no alealdamento de João Rodrigues do ano de 1516, o que introduz uma nota de diferença ao comércio tradicional.

A exportação de barbilho, cânhamo, estopa, lenço, linho, mantéis, seda e cordão, aponta para a variedade da produção de matérias-primas têxteis de distintas qualidades.

Os livros de alealdamentos de 1516 e de 1517 registam este porto. No entanto, o livro de 1516 regista-o em conjunto com Ansiães. Por este motivo é difícil identificar a exportação efectuada neste ano.

No ano de 1517 Vila Flor surge agrupada a Mirandela e a Ansiães, mas surge também isoladamente. Este agrupamento regista valores elevados na exportação de barbilho, cânhamo, lenço e sobretudo de estopa. Estes registos referem-se para uma grande produção pela região e para a obtenção de excedentes utilizados na exportação.

O lenço é a produção mais importante da região. Feito com fio de linho finamente tecido, encontra no porto de Vila Flor um bom distribuidor e um caminho que o dirige aos mercados consumidores. Os meses de Maio, Agosto e Novembro registam valores elevados de passagem pelos livros do porto.

A estopa é outro dos produtos que alcança grandes índices de comercialização. A sua exportação mensal acompanha os ciclos do lenço. Os seus valores mais elevados registam-se assim nos meses de Maio, Agosto e Novembro. Um tecido que também encontra no porto de Vila Flor um bom distribuidor.

O linho em tecido está presente nas listas de alealdamento, embora atingindo valores mais baixos que o lenço ou que o tecido de estopa. Assim, tem significado apenas complementar para a produção têxtil local.

Também o cânhamo faz parte das mercadorias por aqui produzidas. Transaccionado em quintais, cargas e sobretudo em pedras, manifesta uma certa importância para todo o Norte interior mais próximo de Castela.

A produção de seda em fio não alcança grande valor, mas regista-se uma cultura intensa de casulos, como comprovam os índices elevados de barbilho exportado por este porto.

Encontram-se entre os produtos confeccionados os mantéis estreitos transaccionados em varas que passam pelo porto no mês de Outubro. Sem grande significado na produção artesanal local quer nas quantidades registadas quer na variedade das formas de produção.

O registo da exportação de cera indica uma produção apícola intensa. Os meses de Maio, Agosto e Novembro atingem valores elevados de transacção. Exigências do culto cristão e das necessidades de iluminação, sobretudo nos meses de Inverno.

O desalealdamento de Vila Flor contém na sua lista apenas panos e moeda. Os valores de panos importados aumentam durante o Inverno, o que aponta para a qualidade da matéria-prima com que são confeccionados. Os 177 panos

que foram registados este ano ficam muito além dos valores registados nos livros de sisa e dízima deste mesmo ano.

A sua área de influência distribui-se por áreas mais afastadas a Norte. Este porto teria sido escolhido, pela facilidade da viagem e maior acessibilidade de rotas. Localizada na área de outros portos (Mirandela e Ansiães) com eles encontra semelhanças e enfrenta alguma concorrência.

4.33. PORTO DE VILA NOVA DE CERVEIRA

Surge nos livros de recebimento de sisa e dízima apenas em 1521, agrupado a Caminha e a Viana e encontra-se ausente dos livros de alealdamentos. Pelas suas poucas referências não foi possível traçar qualquer perfil como porto seco.

4.34. PORTO DE VILA REAL

A presença deste porto nos livros de Recebimento de sisa e dízima é uma constante. No ano de 1521 surge agrupado a Montalegre, no entanto o livro assinala a separação dos portos, o que permite analisar cada um em separado. O agrupamento justifica-se pelos baixos valores que atinge, nesse ano, quer na entrada de panos quer nos índices de frequência.

Apresenta, no quadro geral dos portos secos, valores médios e elevados de frequência e de entrada de panos. Estes valores permitem-lhe ser um porto importante no interior do território a norte do Douro.

Apresenta uma grande oscilação na entrada de panos. Desde 1513 apresenta um trânsito de panos com tendência para a descida. Em 1528 este comportamento altera-se registando, nesta altura, os maiores valores de entrada de panos. Os índices de frequência acompanham estes níveis que seguem o mesmo percurso.

Por este porto regista-se ainda a entrada de outros produtos, onde se salienta a marçaria, artigos de sapataria, mantas, açafrão, aço e ferro.

Estes produtos também estão registados nos livros de alealdamentos, o que confirma a continuidade das necessidades de importações.

Regista-se entre os desalealdamentos a moeda. A sua presença nestes assentamentos permite verificar que se efectuaram vendas de produtos portugueses sem retorno de mercadorias castelhanas. Perante a lista de produtos que expor-

ta este porto é possível verificar que a produção do linho, da seda e a exploração apícola são as mais intensas na região.

Os valores de alealdamento de linho são muito elevados. É exportado em tecido como refere o livro de alealdamentos de 1517 e naturalmente como componente de outros produtos. A sua comercialização verifica-se desde Abril, resultado de uma tecelagem nos teares locais nos meses de Inverno anteriores. Os níveis mais elevados de passagem pelo porto são registados no mês de Junho, Outubro e Novembro.

Também a estopa apresenta valores elevados de passagem para Castela. A sua comercialização inicia-se mais cedo que a do linho. As primeiras passagens anuais verificam-se no mês de Fevereiro e ao longo de todo o ano os registos surgem apontando para uma produção anual abundante. Os mais elevados encontram-se, assim como o linho, nos meses de Junho e Novembro, comercialização que estará dependente da produção local e do tempo da tecelagem e da exigência do consumidor.

A grande produção de lenço acentua a produção local dominante com base no linho. Este tecido cuidado é exportado em grandes quantidades nos meses de Abril e de Novembro.

A seda é também exportada por Vila Real, embora não registe valores muito elevados. As exportações em onças e em libras apontam para a exportação em bruto e em fio tratado e não em tecido. Pelo menos assim o aponta o livro de alealdamentos de 1517. O registo da exportação de seda apenas no mês de Novembro mostra que este é um produto importante na produção local mas não o dominante.

O barbilho é exportado em maior quantidade que a seda tratada. Os níveis mais elevados são alcançados nos meses de Fevereiro, Abril e Novembro, certamente as épocas de produção mais intensa de casulos.

A lista de alealdamentos é ainda complementada com a exportação de cordões e de fitas de cadarço. A produção de cordão não é intensa e a sua transacção verifica-se apenas no mês de Novembro. Na sua confecção entraram os produtos de produção local, provavelmente o linho, a estopa ou a seda ou uma mistura de materiais. As fitas de cadarço indicam que a seda é tratada na região, embora utilizando um fio pouco cuidado.

Também a cera se encontra de passagem por este porto. É sobretudo no mês de Novembro que os valores sobem, motivado por um aumento da procura que ocorre nos meses de Inverno.

No ano de 1517, os desalealdamentos do porto de Vila Real são variados. Dominam as listas de retornos os panos castelhanos e a marçaria. Os índices mais elevados de entrada de panos castelhanos registam-se nos meses de Junho e de Novembro. Entram neste ano 182 panos, o correspondente a 54 600 reais de sisa e dízima, valor que não se iguala de forma alguma aos 92 700 reais que se encontram anotados nos livros de *recebimento de sisa e dízima* desse ano. À semelhança de outros portos presentes neste livro, devem faltar registos de desalealdamento relativos ao ano de 1517 que os completem.

Porto localizado em vias de comunicação de grande contacto com as mais diversas direcções, é possível ver pelo seu foral que nos seus pontos dedicados a portagem e passagem é activa a presença de mercadores, o trânsito de mercadorias provenientes do exterior e a organização da praça, o açougue e rossio como locais de venda. Nestes lugares os oficiais encarregados da vigilância dos espaços e das transacções, das cobranças de direitos régios, estão atentos ao movimento do porto.

A área de influência deste porto é alargada, o que se relaciona com a sua posição estratégica junto de vias de comunicação orientadas para qualquer direcção. Divide a sua área de influência com outros portos da região e com outros localizados mais a Norte. Entre eles salientam-se os portos de Montalegre e do Barroso que utilizam Vila Real pela sua posição central nas vias de comunicação do Norte português.

A proximidade e as afinidades que mantém com outros portos não perturba o movimento que continua a manter.

4.35. PORTO DE VINHAIS

De 1512 a 1530, no porto de Vinhais, a tendência dos registos de entrada de panos e da frequência de mercadores é para a diminuição dos seus índices. Gradualmente os mercadores teriam preferido outros portos secos para as suas passagens de mercadorias. O valor máximo de entrada de panos é atingido no ano de 1517. Este ano marca o início da decadência dos valores aqui registados.

Comparado com outros portos secos, Vinhais apresenta uma frequência média de mercadores e uma baixa entrada de panos. Estes dois factos associados tornam o porto de Vinhais frequentado sobretudo por pequenos co-

merciantes. A parca distância a que se encontra da fronteira torna-o acessível a muitos comerciantes e artesãos de pequenas condições que dispensam assim o uso de intermediários.

Os livros de registo de recebimento de sisa e dízima permitem ainda verificar a comercialização de lã, marçaria, aço e ferro. Produtos que faltam na produção de todo o Norte português e que são necessários no quotidiano medieval.

Não surge referido nos livros de alealdamentos, desta forma, não é possível determinar os seus valores nem as características da produção. A proximidade de Bragança, porto rico na produção da seda, permite enquadrar Vinhais nas rotas deste artigo.

O facto de surgir na área de influência do porto de Chaves, e da sua área de influência quer interna quer externa se dirigir na sua maioria em direcção ao norte, permite verificar que as ligações deste porto são sobretudo realizadas nesta direcção por espaços mais ou menos próximos da fronteira.

Importante no alcance regional e inter-regional, este porto demonstra uma entrada produtos que se destinam a uma área dispersa e distante. Mercadores de lugares longínquos preferiram esta porta de saída e de entrada para os seus produtos.

Conclusão: o destino alcançado

Os produtos que entraram pelos portos secos vindos desde Castela e que percorreram um árduo e longo percurso seguem vários destinos que acordam com as posses e com a origem do seu transportador. Todos eles esperam com impaciência a transformação garantida pelas oficinas de artesãos, a venda e o uso. Todos eles seguiram caminhos que pesadamente percorreram desde a Galiza, Castela, Navarra e Aragão. Caminhos inseguros, em condições precárias, repletos de locais de cobrança onde a mudança de ambiente é uma constante e onde as esperas nos rios mais largos atrasam os que têm pressa.

Os homens e as mulheres que os transportaram, sós ou acompanhados, cruzam rápido estes caminhos numa actividade onde o tempo é contabilizado. Devem seguir os percursos pré-demarcados, já bem conhecidos, para depressa entregar os produtos ao seu destino.

Em dorsos de animais ou com as suas próprias forças transportam umas mercadorias necessárias para colmatar falhas e outras desejadas, geralmente encomendadas por compradores de posses. Nestas facilmente se descobrem panos, marçaria, ferro e produtos alimentares provenientes de Castela que resultaram de trocas por produtos portugueses entre os quais as sedas transmontanas, os linhos, a estopa, peixe, mel e cera.

Despachados nas alfândegas, medidos, dizimados e selados, vistos por olhos atentos de oficiais fiscalizadores e protagonistas de encenações, mais ou menos dramáticas, animais e mercadorias estão aptos a serem comprados e revendidos em lojas ou feiras.

Cruzar a fronteira não é fácil. O registo efectuado por esses passos revelou características próprias para cada porto, para cada região e para cada mercador. Rostos que identificam um reino, que justificam as políticas económicas e que apresentam as terras e as gentes ao exterior. Finalmente o destino alcançado. As feiras, as lojas, as tendas, o lugar de encomenda esperam o comprador.

A documentação revelou dados significativos e de grande pormenor para o conhecimento das transacções e dos produtos que com maior frequência se encontram nos mercados desse mundo medieval. Outros ficaram à espera de mais oportunidades: As medidas e os pesos, os seus preços, as suas característi-

cas de fabrico, locais de origem de importação, gostos dos compradores, o poder de compra e muitas outras informações relativas ao comércio e artesanato ainda se encontram disponíveis na documentação.

O destino alcançou-se, apesar de todas as dificuldades do percurso. Mas é possível ir mais além, mais caminho pode ser percorrido. Por agora há que repousar e refortalecer energias para novas viagens.

Siglas e abreviaturas:

AGS	Archivo General de Simancas
AHMP	Arquivo Histórico Municipal do Porto
AHZ	Archivo Historico de Zamora
AMC	Arquivo Municipal de Coimbra
AMPL	Arquivo Municipal de Ponte de Lima
doc.	documento
gav. gavs.	gaveta gavetas
IAN/TT	Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo
INIC	Instituto Nacional de Investigação Científica
l.	livro
m.	maço
n.º	número
NA	Núcleo Antigo
p. pp.	página páginas
pergs.	pergaminhos
RGS	Registo General del Sello
sep.	separata
supl.	suplemento
vol. vols.	volume volumes

Fontes e bibliografia

1. FONTES MANUSCRITAS

1.1. Portugal

1.1.1. Arquivo Histórico Municipal do Porto

Livro B.

1.1.2. Arquivo Municipal de Coimbra

AMC, per gs. Avulso, n.º 79.

AMC, perg. Avulsos, n.º 43.

1.1.3. Instituto dos Arquivos Nacionais/ Torre do Tombo

IAN/TT, NA 578, *Livro de Alealdamento (1516)*.

IAN/TT, NA 538, *Livro de Alealdamento (1517)*.

IAN/TT, NA 825, *Livro de Alealdamento (1517-18)*.

IAN/TT, NA 517, *Livro de recebimento de sisa e dízima. Ano de 1512*.

IAN/TT, NA 519, *Livro de recebimento de sisa e dízima. Ano de 1513*.

IAN/TT, NA 520, *Livro de recebimento de sisa e dízima. Ano de 1514*.

IAN/TT, NA 521, *Livro de recebimento de sisa e dízima. Ano de 1515*.

IAN/TT, NA 518, *Livro de recebimento de sisa e dízima. Ano de 1517*.

IAN/TT, NA 516, *Livro de recebimento de sisa e dízima. Ano de 1521*.

IAN/TT, NA 522, *Livro de recebimento de sisa e dízima. Ano de 1526*.

IAN/TT, NA 515, *Livro de recebimento de sisa e dízima. Ano de 1528*.

IAN/TT, NA 523, *Livro de recebimento de sisa e dízima. Ano de 1530*.

IAN/TT, NA 289, *Livro do Tombo das demarca-*

ções dos lugares das comarcas de Tralosmontes e dantre Douro e Minho que estão ao longo da raia e estremo de Castela e Galiza.

IAN/TT, *Chancelaria de D. Fernando*, l. 1.

IAN/TT, *Chancelaria de D. João I*, l. 2, 5.

IAN/TT, *Chancelaria de D. Afonso V*, l. 1, 2, 4, 7, 8, 9, 16, 18, 30.

IAN/TT, *Chancelaria de D. João II*, l. 8.

IAN/TT, *Chancelaria de D. Manuel*, l. 2, 8, 12, 27, 30, 34, 37, 43.

IAN/TT, *Cortes*, m. 2, n.º 14.

IAN/TT, *Cortes*, m. 3, n.º 5.

IAN/TT, *supl. Cortes*, m. 1, n.º 27

IAN/TT, *Além Douro*, l. 1, 3, 4, 5

1.2. Espanha

1.2.1. Arquivo General de Simancas

AGS, RGS, catálogo v, n.º 543.

1.2.2. Arquivo Histórico de Zamora

AHZ, legado XX, n.º 74.

2. FONTES IMPRESSAS

Chancelarias de D. Pedro I (1357-1367), edição preparada por A. H. de Oliveira Marques; transcrições de A. H. de Oliveira Marques, Iria Gonçalves e Maria José Pimenta Ferro Tavares; revisão de A. H. de Oliveira Marques, João José Alves Dias, Judite Cavaleiro Paixão e Teresa Ferreira Rodrigues, Lisboa: INIC, 1984.

Chancelarias Portuguesas: D. Afonso IV, org. A. H. de Oliveira Marques, 1.ª ed., Lisboa:

- Instituto Nacional de Investigação Científica, 1990-1992 (3 vols.).
- Chancelarias Portuguesas*. D. Duarte, dir. de A. H. de Oliveira Marques, Lisboa: Centro de Estudos Históricos, Universidade Nova de Lisboa, 1998, vol. I (t. I e II) e vol. II.
- Cortes de los Antiguos Reinos de León y de Castilla*, Real Academia de la Historia, Madrid: , 1866 (tomo III).
- Cortes Portuguesas: Reinado de D. Afonso IV*, ed. preparada por A. H. de Oliveira Marques, Maria Teresa Campos Rodrigues, Nuno José Pizarro Pinto Dias, Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1982.
- Cortes Portuguesas: Reinado de D. Fernando I (1367-1383)*, edição preparada por A. H. de Oliveira Marques e Nuno José Pizarro Pinto Dias, Lisboa: INIC-Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1990, vol. I (1367-1380), vol. II (1383).
- Cortes Portuguesas: Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*, ed. preparada por A. H. de Oliveira Marques, Nuno José Pizarro Pinto Dias, Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1986.
- Documentos Para a História da Cidade de Lisboa*, Lisboa: Câmara Municipal, 1950. Livro de Reis (vol. II).
- As Gavetas da Torre do Tombo*, Lisboa: Centro de Estudos de História Ultramarina, 1960, vol. II (gavs. III-XII).
- As Gavetas da Torre do Tombo*, Lisboa: Centro de Estudos de História Ultramarina, 1960, vol. VII (gav. XVII, m. 3-9).
- As Gavetas da Torre do Tombo*, Lisboa: Centro de Estudos de História Ultramarina, 1971, vol. IX.
- As Gavetas da Torre do Tombo*, Lisboa: Centro de Estudos de História Ultramarina, 1960, vol. XI (gav. XX, maços 8-15).
- DE LA TORRE, Antonio, Luis SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Documentos Referentes a las Relaciones con Portugal Durante el Reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Patronato Men., 1958, vols. I e II (Biblioteca Reyes Católicos. Documentos e Textos, 7, 8, 11).
- *Documentos Referentes a las Relaciones con Portugal Durante el Reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Patronato Men., 1960, vol. II.
- *Documentos Referentes a las Relaciones con Portugal Durante el Reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Patronato Men., 1963, vol. III.
- DIAS, Luiz Fernando de Carvalho, *Forais Manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve Conforme o Exemplar do Arquivo Nacional da Torre do Tombo de Lisboa: Entre-Douro-e-Minho*, s. l., s. n., 1961.
- *Forais Manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve Conforme o Exemplar do Arquivo Nacional da Torre do Tombo de Lisboa: Trás-os-Montes*, s. l., s. n., 1961.
- Livro das Leis e Posturas*, leitura paleográfica de Maria Teresa Campos Rodrigues, Lisboa, 1971.
- Monumenta Henricina*, Coimbra: Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960-1978, 15 vols.
- LEÃO, Duarte Nunes de, *Leis Extravagantes e Repertório das Ordenações*, nota de apresentação de Mário Júlio de Almeida Costa, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1987.
- Ordenações Afonsinas*, nota de apresentação de Mário Júlio de Almeida Costa, nota textológica de Eduardo Borges Nunes, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, 5 vols.
- Ordenações del Rei D. Duarte*, edição de Martin de Albuquerque e Eduardo Borges Nunes, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1988.
- Ordenações Manuelinas*, nota de apresentação de Mário Júlio de Almeida Costa, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, 5 vols.
- Portugaliae Monumenta Historica a Saeculo Octavo Post Christum Usque ad Quintumdecimum Iussu Academiae Scademiae Scientiarum Olisiponensis Edita: Leges et Consuetudines*, org. por Alexandre Herculanus, Olisipone: Academiae Scientiarum Olisiponensis, 1858-1868.
- SANTARÉM, 2.º Visconde, *Memoria Para a História, e Theoria das Cortes Geraes, que em Portugal se Celebrarão Pelos Tres Estados do Reino*, Lisboa: Impressão Régia, 1828, 2 vols.
- Tumbo de los Reyes Catolicos del Concejo de Sevilla (El)*, edición de la Universidad Hispalense, dirigida por R. Carrende y J. de M. Carriazo, Sevilla: Universidad Hispalense, 1929-1968. Tomo I (edición paleográfica), años 1474-1477, doc. I, 25, pp. 44-48 (faltam as pp. 46-47), Fondo para fomento de la investigación en la Universidad.

3. DICIONÁRIOS E OBRAS DE REFERÊNCIA

- COSTA, J. Almeida, A. Sampaio MELO, *Dicionário da Língua Portuguesa*, 6.ª ed. corr. e aum., Porto: Porto Editora, 1985.
- FIGUEIREDO, Cândido de, *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*, 4.ª ed., Lisboa: Portugal-Brasil Sociedade Editora, 1911.
- VITERBO, Fr. Joaquim de Santa Rosa, *Elucidário das Palavras, Termos e Frases que em Portugal Antigamente se Usaram e que Hoje Regularmente se Ignoram*, Porto: Civilização, 1966, 2 vols.

4. BIBLIOGRAFIA GERAL

- ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais: Entre-Douro-e-Minho*, Porto, 1968, dissertação policopiada para a licenciatura em História.

- ALVES, Ana Maria, *As Entradas Régias Portuguesas: Uma Visão de Conjunto*, Lisboa: Livros Horizonte, D. L. 1986 (Horizonte Histórico, 9).
- ANDRADE, Amélia Aguiar, «Um empreendimento régio: a formação e desenvolvimento de uma rede urbana na fronteira noroeste de Portugal durante a Idade Média», em *Penélope*, Lisboa: 12, 1993.
- *Um Espaço Urbano Medieval: Ponte de Lima*, Lisboa: Livros Horizonte, 1990 (Horizonte Histórico, 31).
- ANDRADE, António Júlio, «Torre de Moncorvo na literatura de viagens», em *Brigantia Revista de Cultura*, Bragança: Assembleia Distrital, 1996, vol. XVI, n.º 12.
- ASENJO GONZÁLEZ, María, «Las mujeres y el trabajo en las ciudades de la Corona de Castilla siglos XIII-XV: Integración marginación», em *La Donna Nell'Economia. Secc. XIII-XVIII*, Le Monier, Abril de 1989.
- BAIÃO, António, «Povoação de Entre Doiro e Minho no XVI século», em *Arquivo Histórico Português*, Lisboa, 1905, vol. III, n.º 7 e 8.
- «Povoamento de Trás-os-Montes no XVI século», em *Arquivo Histórico Português*, Lisboa: 1909, vol. VII, n.º 7.
- BARROCA, Mário, «Medidas-padrão medievais portuguesas», em *Revista da Faculdade de Letras, História*, Porto, II série, vol. 9, 1992.
- BRAGA, Paulo Drumond, «Mercadorias defesas de Portugal para Castela», em *Hispania*, 182, 1992.
- BRITO, Pe Cunha, «Os pergaminhos da Câmara de Ponte de Lima», em *O Archeologo Português*, Lisboa: Museu Ethnologico Português-Imprensa Nacional, 1907, vols. XIV e XV.
- BRUMONT, Francis, «El comercio exterior castellano a mediados del siglo XVI: Un memorial "de las mercaderías que entran en el reyno"», em *Castilla y Europa: Comercio y Mercaderes en los Siglos XIV, XV y XVI*, ed. Hilario Casado Alonso, Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 1995 (publica-

- ciones del V Centenario del Consulado de Burgos).
- BUENO DOMÍNGUEZ, María Luisa, «Una sociedad de Frontera: Zamora», em *Jornadas de Cultura Hispano-Portuguesa*, editor científico: Vicente Á. Álvarez Palenzuela, Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, Facultad de Filosofía y Letras, 1999, pp. 108-123.
- CARANDE, Ramón, «Telares y los paños en el mercado de lanas en Segovia», em *Atti della Seconda Settimana Di Estudio*, 10-16 aprile 1970, *Produzione, Comercio e Consumo dei panni di lana (nei secoli XII-XVIII)*, Florença: 1976.
- CARDOSO, Isabel Freitas Botelho, Luis Miguel VILLAMAÑAN, Pedro A. PIEDRAS, «Cenários do quotidiano (Ávila, Piedrahita, Bejar)», em *Revista de Ciências Históricas*, Porto: Universidade Portucalense, 1995.
- CARDOSO, Isabel Freitas Botelho (organização), «Homens Doutrinas e organização 1139-1414», em *História da Marinha Portuguesa*, parte II, vol. 2, coord. Humberto Baquero Moreno, Lisboa: Academia da Marinha, 1998.
- «Recolher obrigatório: Uma imposição da noite medieval», em *Revista de Ciências Históricas*, Porto: Universidade Portucalense, vol. XIII, 1998.
- «Viver e conviver em terras raianas na Idade Média», em *As Relações de Fronteira no Século de Alcanices*, IV Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval, Porto, 1998, separata do vol. XV da II série da *Revista Da Faculdade de Letras da Universidade do Porto* (Série História, vol. 1, pp. 475-483).
- CARRÈRE, Claude, «La draperie en Catalogne et en Aragon au xve siècle», em *Atti della Seconda Settimana Di Estudio*, 10-16 aprile 1970, *Produzione, Comercio e Consumo dei Panni di Lana (nei secoli XVII-XVIII)*, Florença, 1976.
- CASTELO-BRANCO, Fernando, «Do tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa», Lisboa: s. n., D. L. 1959, sep. do *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, série 76.
- CASTRO, João Baptista de, *Roteiro Terrestre de Portugal*, Lisboa: Typ. de M. J. Coelho, 1844.
- COELHO, Maria Helena da Cruz, «A mulher e o trabalho nas cidades medievais portuguesas», em *Homens, Espaços e Poderes: séculos XI-XVI*. I notas do Viver Social.
- «As relações fronteiriças galaico-minhotas à luz das cortes do século XV», em *Revista da Faculdade de Letras*, II série, vol. VII, Porto: 1990.
- COELHO, Maria Helena da Cruz, Maria José Azevedo SANTOS, *Cartas de Feira de Bragança (séculos XIII a XV)*, Bragança: Câmara Municipal, 1993.
- COSME, João dos Santos Ramalho e Maria de Deus Beites MANSO, «O movimento comercial da alfândega de Marvão no ano de 1533», em *A Cidade*, Portalegre, 1989, nova série, n.º 3.
- D'ABREU, Carlos, «O ferro e as ferrarias de Moncorvo», em *Brigantia: Revista de Cultura*, Bragança: Assembleia Distrital, 1996, vol. XVII, n.º 4/4, p. 9.
- DE LA TORRE, Antonio, Luis SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Documentos Referentes a las Relaciones con Portugal Durante el Reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1958, vol. I (Biblioteca Reyes Católicos. Documentos e Textos, 7, 8, 11).
- *Documentos Referentes a las Relaciones con Portugal Durante el Reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1960, vol. II.
- *Documentos Referentes a las Relaciones con Portugal Durante el Reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1963, vol. III.
- DEL VAL VALDIVIESO, Isabel, «Mercaderes portugueses em Medina del Campo (siglo XV)», em *Actas das Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, II (Porto, 1987), Porto: s. n., 1987.
- «Valhadolid y las villas de su entorno en el tránsito de la Edad Media a la Moderna», em *Valladolid Historia de Una Ciudad*, Valladolid, s. d., separata das Actas del Congreso Internacional de Historia de Valladolid, Valladolid, 7 a 11 de Outubro de 1996, Instituto Universitario de Historia, Simancas, Universidad de Valladolid.
- Descobrimientos Portugueses*, pub. e pref. João Martins da Silva Marques. Lisboa: Inst. Nac. de Investigação Científica, 1988. supl. vol. I, Documentos para a sua história: 1057-1460.
- DEYON, Pierre, *O Mercantilismo*, trad. de Margarida Sérvulo Correia, rev. de João B. Serra, 2.ª ed., Lisboa: Gradiva, 1989 (Construir o Passado, 5).
- DIAS, Nuno José Pizarro Pinto, «Chaves medieval: séculos XIII e XIV», em *Revista Aqvae Flaviae, Chaves*, 3, Jul. 1990, pp. 35-94.
- DUARTE, Luís Miguel, «Contrabandistas de gado e "passadores de cousas defesas" para Castela e "Terra de Mouros"», em *As Relações de Fronteira no Século de Alcanices*, IV Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval, Porto: 1998, separata do vol. XV da II série da *Revista Da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, Série História, vol. 1, pp. 451-473.
- *Justiça e Criminalidade no Portugal Medieval (1459-1481)* Porto, 1993, dissertação de doutoramento policopiada apresentada em História da Idade Média à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- «O gado, a fronteira, os alcaides das sacas e os pastores castelhanos», em *Jornadas de Cultura Hispano-Portuguesa*, editor científico: Vicente Á. Álvarez Palenzuela, Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, Facultad de Filosofía y Letras, 1999, pp. 127-146.
- FONTES, António Lourenço, *Etnografia Transmontana*, Lisboa: Domingos Barreira, D. L. 1992.
- FREIRE, A. Braacamp, «Cartas de Quitação Del Rei Dom Manuel», em *Archivo Histórico Português*, Lisboa, 1904, vol. II e vol. III.
- FERREIRA, Ana Maria, «O Algarve e a importação têxtil no final da Idade Média: Algumas notas sobre o mercado, os mercadores e as rendas», em *Actas das Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzia*, Loulé: Câmara Municipal-Universidade do Algarve, 1987, vol. I.
- *A Importação e o Comércio Têxtil em Portugal no Século XV: 1385 a 1481*, Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1983.
- FERREIRA, M. da Conceição Falcão, *Uma Rua de Elite na Guimarães Medieval (1376-1520)*, Guimarães: Câmara Municipal, 1989.
- FERREIRA PRIEGUE, Elisa, «Circulación y red viaria en la Galicia Medieval», em *Les Communications dans la Peninsule Ibérique au Moyen-Age*, Actes du Colloque de Pau, Paris: Editions du Centre National de la Recherche Scientifique, 1981.
- «El comercio de las villas costeras de Galicia en la Baja Edad Média», em *Galicia en la Edad Média*, Madrid, 1990, Actas do coloquio de Santiago de Compostela-La Coruña-Pontevedra-Vigo-Betanzos, Julio, 1987.
- *Galicia en el Comercio Marítimo Medieval*, A Coruña: Fundación «Pedro Barrie de la Maza», 1988 (Colección de documentos históricos).
- *Los Caminos Medievales de Galicia*, Ourense: Museo Arqueológico Provincial, 1988 (Boletín Avriense, Anexo 9).
- «Saber Viajar: Arte y técnica del viaje en la Edad Media», em *IV Semana de Estudios Medievales*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 1994.
- FONSECA, Luís Adão da, «As relações comerciais entre Portugal e os reinos peninsulares nos séculos XIV e XV», em *Actas das Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, II (Porto, 1987), Porto: s. n., 1987.
- FORTUNA, Elisa, «A seda. Bragança, centro se-

- ricicola no século XVIII: Castúlos-fiação-tecelem», em *Brigantia Revista de Cultura*, Bragança: Assembleia Distrital, 1998, vol. XVIII, n.º 1/2.
- FUENTES PÉREZ, M.ª Jesús, «Con pan y vino se anda el camino. Los viajes en la Castilla Medieval», em *Espacio, Tiempo y Forma*, revista de la Facultad de Geografía e Historia, História Medieval, Madrid, 1995, série III, t. 8.
- GAMA BARROS, *História da Administração Pública em Portugal nos Séculos XII a XV*, 2.ª ed., Lisboa: Sá da Costa, 1945-1954, tomos I-XI.
- GOMES, Rita Costa, *A Corte dos Reis de Portugal no Final da Idade Média*. Lisboa: Difel, D. L. 1995 (Memória e Sociedade).
- GONÇALVES, Iria, «Amostra de antroponímia alentejana do século XV», em *Imagens do Mundo Medieval*, Lisboa: Livros Horizonte, 1988 (Horizonte Histórico, 16), pp. 69-104.
- «Viajar na Idade Média: através da Península em meados do século XIV», em *Imagens do Mundo Medieval*, Lisboa: Livros Horizonte, 1988 (Horizonte Histórico, 16).
- «Viajar na Idade Média de e para Alcobaca na primeira metade do século XV», em *Imagens do Mundo Medieval*, Lisboa: Livros Horizonte, 1988 (Horizonte Histórico, 16).
- «Privilégios de estalajadeiros portugueses: séculos XIV e XV», em *Imagens do Mundo Medieval*, Lisboa: Livros Horizonte, 1988 (Horizonte Histórico, 16).
- HOOPER, Ted, *Guia do Apicultor*, trad. Maria de Lurdes Medeiros, Mem Martins: Europa-América, 1982 (Coleção Euroagro).
- IRADIEL, Paulino, «Familia y función económica de la mujer en actividades no agrarias», em *La Condición de la Mujer en la Edad Média*, Colóquio Hispano-francês, Madrid, 1986.
- JEANINN, Pierre, *Os Mercadores do Século XVI*, Porto: Vertente, imp. 1986.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel, «Economia mercantil y espacio urbano: ciudades de la Corona de Castilla en los siglos XII a XV», em *Boletín de la Real Academia de la Historia*, Madrid, tomo CXCI, cuaderno II, Mayo-Agosto, 1994.
- *La Hacienda Real de Castilla en el Siglo XV*, La Laguna (Santa Cruz de Tenerife: s. n.), 1973.
- «Las ferias de Castilla. Siglos XII a XV», em *Cuadernos de Historia de España*, LXVII-LXVII, Buenos Aires: Instituto de Historia de España, 1982, pp. 269-347.
- LEGOFF, Jacques, *Mercadores e Banqueiros da Idade Média*, trad. de Orlando Cardoso, revista por Margarida Sérulo Correia, Lisboa: Gradiva, s. d.
- LENCASTRE, F. Salles, *Estudo Sobre as Portagens e as Alfândegas em Portugal (Séculos XII a XVI)*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1981.
- LOBO, A de Sousa e Silva Costa, *História da Sociedade em Portugal no Século XV*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1903.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero de, «Açúcar e especiarias», em *História da Expansão Portuguesa*, dir. Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. I: A formação do Império (1415-1570), Lisboa: Temas e Debates, 1998.
- «A estrutura das trocas», em *História de Portugal*, dir. de José Mattoso e coord. Joaquim Romero de Magalhães, 1.ª ed., Lisboa: Circulo de Leitores, imp. 1993, vol. 3: «No Alvorecer da Modernidade 1480-1620».
- MARQUES, A. H. de Oliveira, *As Relações Entre Portugal e Castela nos Finais da Idade Média*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1994.
- *A Sociedade Medieval Portuguesa: Aspectos de Vida Quotidiana*, 2.ª ed., Lisboa: Sá da Costa, 1971.
- *Introdução à História da Agricultura em Portugal: a Questão Cerealífera Durante a Idade Média*, 2.ª ed., Lisboa: Cosmos, 1978.
- MARQUES, José, *Relações Económicas do Norte de Portugal com o Reino de Castela no Séc. XV*, Braga: s. n., 1978, separata de *Bracara Augusta*, 32.
- «Aspectos da vida de fronteira nos fins da Idade Média», em *Jornadas de Cultura Hispano-Portuguesa*, editor científico: Vicente Á. Álvarez Palenzuela, Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, Facultad de Filosofía y Letras, 1999, pp. 183-208.
- MARTÍN DUQUE, A. J., J. ZABALO ZABALEGUI, J. CARRASCO PÉREZ, *Peajes Navarros. Pamplona (1351), Tudela (1365), Sangüesa (1362), Carcastillo (1362)*, Pamplona: Universidade de Navarra, 1973.
- MARTÍN MARTÍN, José Luis, «La frontera hispano-portuguesa en la guerra, en la paz y el comercio», em *Las Relaciones Entre Portugal y Castilla en la Época de los Descubrimientos y la Expansión Colonial*, Ediciones Universidad de Salamanca, Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas.
- MARTINS, Alcina Manuela de Oliveira, *Os Votos de São Tiago no Norte de Portugal (Sécs. XII-XV)*, Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 1993.
- MARTINS, Rui Cunha, *A Fronteira Antes da sua Metáfora: Cinco Teses Sobre a Fronteira Hispano-Portuguesa no Século XV*, Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2000, teses de doutoramento polícopiada.
- MATTOSO, José, «Antecedentes Medievais da Expansão Portuguesa», em *História da Expansão Portuguesa*, dir. Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, vol. I: A formação do Império (1415-1570), Lisboa: Temas e Debates, 1998.
- Memórias Arqueológicas-Históricas do Distrito de Bragança*, Abade de Baçal Francisco Manuel Alves, s. l., s. n., 1949 (Porto: Tipografia Empresa Guedes).
- MOREIRA, Manuel António Fernandes, *A Alfândega de Viana e o Comércio de Importação de Panos no Século XVI*, Viana do Castelo: Câmara Municipal, 1992.
- MORENO, Humberto Baquero, *A Acção dos Almocreves no Desenvolvimento das Comunicações Inter-Regionais Portuguesas nos Fins da Idade Média*, Lisboa: APH, 1975, separata
- Actas do Colóquio: Papel das Áreas Regionais na Formação da História de Portugal.
- «Alguns acordos de extradição entre Portugal e Castela nos séculos XIII a XV», Lisboa: s. n., 1973, sep. *Portugaliae Historica*, 1, pp. 81-101.
- «Alguns documentos para o estudo das estradas medievais portuguesas», Lourenço Marques: 1972, separata da *Revista de Ciências do Homem*, vol. v, série A, 1972.
- «O concelho de Melgaço no tempo de D. João I», em *Revista de Ciências Históricas*, Porto: Universidade Portucalense, 4, 1989.
- *Itinerários de El-Rei D. Duarte: 1433-1438*, Lisboa: Academia Portuguesa de História, 1976.
- *Itinerários de El-Rei Dom João I (1384-1433)*, Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1988.
- *Itinerários do Infante D. Pedro (1438-1448)*, Lourenço Marques: Universidade, 1968, separata da *Revista de Ciências do Homem*, 1.
- *Linhas de Comunicação em Trás-os-Montes no Século XV*, Porto: s. n., 1982, separata do *Boletim do Arquivo Distrital do Porto*, 1.
- *Relações Entre Portugal e a Galiza nos Séculos XIV e XV*, Porto: s. n., 1990, pp. 35-45, sep. da *Revista da Faculdade de Letras*, II série, vol. VII, Porto, 1990.
- *A Representação do Concelho de Caminha Junto do Poder Central em Meados do Século XV*, sep. da *Revista da Faculdade de Letras*, II série, vol. VI, Porto, 1989.
- *A Vila de Torre de Moncorvo no Reinado de D. João I*, Porto: s. n., 1982 (Braga: Gráf. Cruz), separata de *Estudos Medievais*, 2.
- *Vias Portuguesas de Peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média*, separata da *Revista da Faculdade de Letras*, História, Porto, 2.ª série, v. 3 (1986).
- Nova História de Portugal*, direcção de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Lisboa: Editorial Presença, vol. 3: Portugal em definição de fronteiras (1096-1325), coord. Ma-

- ria Helena da Cruz Coelho, Armando Luís de Carvalho Homem, 1996; vol. 4: Portugal na crise dos séculos XIV e XV, A. H. de Oliveira Marques, 1987.
- ORTIZ DE MONTALVÁN, Gonzalo, *Registro General del Sello*, nova edição por Maria Asunción de Mendoza Lassale, introducción do Sr. Miguel Bordonau y Mas, Valladolid: s. n., 1956, vol. IV (Enero 1485-Diciembre 1486).
- PALMEIRÃO, Cristina Maria Gomes de Costa, *Os Forais de Miranda (1286-1510)*, Miranda do Douro: s. n., 1994.
- RAU, Virginia, *Feiras Medievais Portuguesas: Subsídios Para o seu Estudo*, introdução e índices de José Manuel Garcia, 2.ª ed. Lisboa: Presença, 1983 (Biblioteca de texto universitários, 51).
- REIS, António Matos, «Os forais antigos do noroeste de Portugal», em *Estudos Regionais. Revista de Cultura do Alto Minho*, Junho, 1991, n.º 9.
- RIQUER, Isabel, «La peregrinación fingida», em *Revista de Filología Románica*, Madrid: Editorial de la Universidad Complutense, 8, 1991.
- RODRIGO ESTEVAN, María Luz, «Viajeros y desplazamientos cotidianos a fines de la Edad Média. Daroca, sus caminos y sus gentes (siglo XV)», em *Revista Zurita*, 67-68.
- RODRIGUES, Teresa Ferreira, «As estruturas populacionais», em *História de Portugal*, dir. de José Mattoso e coord. Joaquim Romero de Magalhães, 1.ª ed., Lisboa: Círculo de Leitores, imp. 1993, vol. 3: «No Alvorecer da Modernidade 1480-1620».
- RODRÍGUEZ DE DIEGO, José Luis, «Rutas y puentes de Burgos a mediados del siglo XVI. El puente de Tardajos», em *La Ciudad de Burgos: Actas del Congreso de Historia de Burgos*, Valladolid: Consejería de Educación y Cultura, D. L. 1985.
- ROMERO PORTILLA, Paz, *Dos Monarquias Medievales Ante la Modernidad: Relaciones Entre Portugal y Castilla*, Coruña: Universidade da Coruña, 1999.
- RUIZ GÓMEZ, Francisco, «El Camino de Santiago: Circulación de Hombres, Mercancías e Ideas», em *IV Semana de Estudios Medievales*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 1994.
- RUIZ DE TOLEDO, F. Javier Villalba, «Panorama de las vías de comunicación en Navarra durante la Alta Edad Média (siglos VIII-XII)», em *Espacio, Tiempo y Forma*, revista de la Facultad de Geografía e Historia, série III-Historia Medieval, Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1989, t. 8, 1995.
- RÁNCHEZ BENITO, José María, *La Corona de Castilla y el Comercio Exterior. Estudio del Intervencionismo Monárquico Sobre los Tráficos Mercantiles en la Baja Edad Media*, Madrid: Ciencia 3, D. L. 1993, 3.
- «Medidas de política comercial de la monarquía castellana: límites a los intercambios con Portugal», em *Actas das Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, II (Porto, 1987), Porto: s. n., 1987.
- SOUSA, Armindo de, *As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1490)*, Porto: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1990. 2 vols.
- «Tempos Medievais», em *História do Porto*; dir. Luís A. de Oliveira Ramos, 2.ª ed., Porto: Porto Editora, 1995.
- SOUSA, Fernando de, «A memória dos abusos praticados na comarca de Moncorvo de José António de Sá (1790)», em *Revista da Faculdade de Letras, História*, Porto, II série, vol. 4, 1973, e vol. 5, 1974.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis, *Política Internacional de Isabel la Católica. Estudio y Documentos*, t. III (1497-1499), Valladolid, 1972.
- *Relaciones Entre Portugal y Castilla en la Época del Infante Don Enrique (1393-1460)*, Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1960.
- TAVARES, Maria José Pimenta Ferro, «A moeda portuguesa de 1245 a 1383», em *História de Portugal*, dir. José Hermano Saraiva, vol. 2 (1245-1640), Lisboa: Alfa, 1984-1985.

- *Estudos de História Monetária Portuguesa: 1383-1438*, Lisboa: s. n., 1974.
- «Para o estudo da numária de D. Fernando», em *Estudos Medievais*, 2, Porto, 1982.
- «Para o estudo dos judeus em Trás-os-Montes no século XVI: A 1.ª geração de cristãos-novos», em *Cultura, História e Filosofia*, Lisboa, vol. IV, 1985, pp. 371-417.
- ULLOA, Modesto, *La Hacienda Real de Castilla en el Reinado de Felipe II*, Madrid: Fundación Universitaria Española, Seminario Cisneros, 1977, Publicaciones de la Fundación Universitaria Española, 19.
- VILAR, Pierre, *O Ouro e a Moeda na História*, trad. Alberto Paes Salvação, Mem Martins: Europa América, D. L. 1990, Forum da história, 5.

Índice geral

Prólogo	9
Introdução	11
1. Ao encontro dos mercados	13
1.1. As longas jornadas a percorrer	13
1.2. As vias de ligação além fronteiras mais documentadas.....	36
1.2.1. Caminha-Galiza [38]. 1.2.2. Vila Nova de Cerveira-Galiza [38]. 1.2.3. São Pedro da Torre-Galiza [39]. 1.2.4. Valença-Galiza [39]. 1.2.5. Monção-Galiza [41]. 1.2.6. Terra de Valadares-Galiza [41]. 1.2.7. Melgaço-Galiza [41]. 1.2.8. Castro Laboreiro-Galiza [42]. 1.2.9. Portela do Homem-Galiza [43]. 1.2.10. Montalegre/Barroso-Galiza [44]. 1.2.11. Chaves-Galiza [44]. 1.2.12. Monforte de Rio Livre-Galiza/Castela [45]. 1.2.13. Vinhais-Castela [46]. 1.2.14. Bragança-Castela [46]. 1.2.15. Outeiro de Miranda-Castela [47]. 1.2.16. Miranda do Douro-Castela [47]. 1.2.17. Mogadouro-Castela [48]. 1.2.18. Bemposta-Castela [49]. 1.2.19. Freixo de Espada à Cinta-Castela [49].	
1.3. Feiras e mercados: um destino a alcançar.....	51
1.3.1. As feiras castelhanas [53]. 1.3.2. As feiras portuguesas [58].	
1.4. Os frequentadores das rotas peninsulares: homens e mulheres desconhecidos, artesãos, comerciantes e mercadores.....	66
2. As mercadorias mais necessárias e mais desejadas.....	83
2.1. A circulação das mercadorias	83
2.2. As importações	93
2.3. As exportações.....	104
3. Cruzar fronteiras: um destino difícil de alcançar	117
3.1. Medidas portuguesas de restrição das exportações e das importações	117
3.2. Medidas castelhanas de restrição das exportações e das importações	139
3.3. Oficiais de vigilância da circulação de mercadorias	143
4. Locais de passagem obrigatória: os portos secos.....	169
4.1. Porto de Amarante	174
4.2. Porto de Ansiães	175
4.3. Porto de Arrifana.....	176
4.4. Porto de Barcelos.....	176
4.5. Porto de Barroso	177
4.6. Porto de Bemposta.....	178
4.7. Porto de Braga	180
4.8. Porto de Bragança	181

4.9. Porto de Caminha	183
4.10. Porto de Chacim	184
4.11. Porto de Chaves.....	188
4.12. Porto de Ermelo ou de Trás-os-Montes.....	190
4.13. Porto de Freixo de Espada à Cinta	192
4.14. Porto de Guimarães	196
4.15. Porto de Melgaço	198
4.16. Porto de Mesão Frio.....	199
4.17. Porto de Miranda do Douro.....	201
4.18. Porto de Mirandela	205
4.19. Porto de Mogadouro.....	209
4.20. Porto de Monção.....	211
4.21. Porto de Monforte.....	211
4.22. Porto de Montalegre	213
4.23. Porto de Murça.....	213
4.24. Porto de Nozelos	214
4.25. Porto de Outeiro de Miranda	214
4.26. Porto de Ponte de Lima.....	215
4.27. Porto do Porto.....	216
4.28. Porto de Torre de Moncorvo	219
4.29. Porto de Valença.....	223
4.30. Porto de Viana.....	223
4.31. Porto de Vila do Conde.....	223
4.32. Porto de Vila Flor.....	224
4.33. Porto de Vila Nova de Cerveira	226
4.34. Porto de Vila Real.....	226
4.35. Porto de Vinhais	228
Conclusão: o destino alcançado.....	231
Abreviaturas	233
Fontes e bibliografia.....	235
1. Fontes manuscritas	235
1.1. Portugal	235
1.1.1. Arquivo Histórico Municipal do Porto [235]. 1.1.2. Arquivo Municipal de Coimbra [235]. 1.1.3. Instituto dos Arquivos Nacionais / Torre do Tombo [235].	
1.2. Espanha.....	235
1.2.1. Arquivo General de Simancas [235]. 1.2.2. Arquivo Histórico de Zamora [235].	
2. Fontes impressas	235
3. Dicionários e obras de referência.....	237
4. Bibliografia geral.....	237