

**O CORSO FRANCES E O COMÉRCIO
ENTRE PORTUGAL E AS CANÁRIAS
NO SÉCULO XVI (1521 - 1537)**

ANA M.^a PEREIRA FERREIRA

Durante o século XV as Canárias representaram para Portugal a plataforma desejada para o avanço na costa africana. Protagonizou o perfil desse interesse geo-estratégico o Infante D. Henrique, que num primeiro tempo conseguiu a aquisição de Eugénio IV. Mas o papel da Santa Sé, como poder árbitro na recém-criada e por isso imatura política interestatal esteve sujeito a flutuações, foi permeável às conjunturas, e Castela conseguiu fazer valer os seus direitos¹. Na verdade, se por volta de 1448-1453 a tensão aumentou², o prenúncio de ruptura apresentava-se arriscado para os dois soberanos. Assim a bula «Romanus Pontifex» expedida em 1454, estabeleceu a partilha que o Tratado de Alcáçovas irá tão só consagrar: as Canárias para Castela, as navegações africanas a partir do cabo Bojador para Portugal³. Alicerçava-se, é certo, para o pequeno país que éramos, um monopólio invejável. Mas amputava-se uma parte que teria dado outra coerência ao projecto.

A coerência das ligações atlânticas transferiu-se, naturalmente, da esfera da soberania para o âmbito dos particulares. Serão estes

1. A respeito das pretensões do Infante à posse das Canárias, que levou à bula de 1443-1444, de Eugénio IV, feita à medida dos desejos do príncipe mas depois reformulada a favor de Castela, vejam-se, entre outros, Perez Embid, *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad Castellano-Portuguesa hasta el Tratado de Tordevilhas*, Sevilha, 1948, pp. 138 a 149 e E. Serra Rafols, *Los Portugueses en Canarias*, La Laguna, 1941, pp. 25 e ss.

2. Cf. A. Rumeu de Armas, *España en el Africa Atlántica*, T.I., Madrid, 1959, p. 96.

3. *Ibidem*, pp. 97-98 e Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses* Vol. I, Lisboa, 1944, pp. 503 e ss.

que em quinhentos assumirão a dinâmica do comércio que foi e é ainda a dinâmica das complementaridades.

Apesar de alguns excelentes estudos já efectuados no que concerne as relações mercantis entre as Canárias e Portugal⁴, o tema ainda não atingiu a fase de síntese. As razões parecem-nos evidentes: em primeiro lugar, o século XVI é demasiado rico e inovador em intercâmbios —olha-se, sem dúvida, com redobrada atenção para os espaços que permitam a mais valia económica da Península Ibérica. Depois, individualizar uma região específica exige um longo caminho— o das pesquisas paralelas que cotejando fontes dispersas permitam engendrar a tecitura de múltiplos interesses. Esta segunda razão explica o teor da nossa proposta: facultar os dados que fomos recolhendo, não propriamente para a análise do vértice Portugal-Canárias, mas no contexto de um trabalho sobre o incremento do corso e da pirataria luso-francês na primeira metade da centúria quinhentista.

Com efeito, as depreciações afiguram-se a um tempo como um mundo aliciante e como um território de hipóteses. Um mundo aliciante porque sempre a ocasião fez o ladrão⁵. Ocasião em sentido restrito, e eis-nos no campo do roubo fortuito, ocasião em sentido lato que intuí o conhecimento das rotas e zonas estratégicas e o aval do poder. Em ambos os casos surge um universo de perspectivas que abarcam as áreas da economia, da política da própria mentalidade.

Mas é, também, um território de areias movediças, dado que o furto marítimo representa —mesmo quando tem a desculpa da guerra ou da carta de marca— uma escassa e intermitente linha. Ainda que consideremos que a amostragem é suficiente para desenhar a trama mais simples da realidade comercial, paira a incerteza se o

4. Destacamos, entre outros, os estudos de Margarita Martín Socas e Manuel Lobo Cabrera, «Emigración y Comercio entre Madeira y Canarias en el siglo XVI», in *Os Açores e o Atlântico (séculos XVI - XVII)*, Angra do Heroísmo, 1984, pp. 678 - 700 e de Manuel Lobo Cabrera e M.^a Elisa Torres Santana, «Aproximación a las relaciones entre Canarias y Azores en los siglos XVI e XVII», *Ibidem*, pp. 352-375.

5. Cf. Michel Mollat du Jordin, «Course et Piraterie a la fin du Moyen Age: aspects économiques et sociaux. Positions de problèmes», in *HansischeGeschichtblätter*, vol. 90, 1972 e Ana M.^a Pereira Ferreira, *O essencial sobre o Corso e a Pirataria*, Lisboa, 1985, pp. 4-7.

acaso que acompanhava as espoliações, as próprias vicissitudes sofridas pela documentação, não nos acabam por fornecer uma imagem distorcida.

As dúvidas, no entanto, atenuam-se perante a escassez das fontes. Na verdade, num país que é pobre, para este período, em séries alfandegárias e em livros notariais⁶, qualquer tentativa de reconstrução dos complexos mercantis tem de aproveitar todos os indícios existentes. Ora os depreadores ao privilegiarem, como parasitários que eram, o tráfico marítimo, permitiram que um rol de vítimas apelasse às autoridades, informando quando, como e o quê lhes tinha sido retirado. E neste conjunto de queixas as Canárias surgem, um pouco surpreendentemente, como um grande polo de atracção para os portugueses. Em desasseis anos —entre 1521 e 1537— são roubados no caminho que aí deembocava ou que daí partia, setenta e uma pessoas e vinte e três navios⁷.

Estes números inseridos num conjunto que engloba para os caminhos que ligavam Portugal a todo o mundo conhecido quatrocentos e treze embarcações apresadas e cerca de novecentas vítimas, não parecem ser em termos percentuais —respectivamente 5,5 e 7,9%— dispiciendos⁸. Mas a linguagem numérica, se se pretende o rigor, necessita de ser integrada em quadros comparativos. Na impossibilidade prática de apresentar a totalidade dos elementos, supomos que recorrer à Madeira e aos Açores, participantes de uma idêntica realidade espacial, é optar pelos que melhor servem no papel de aferidores.

Nesta óptica, os dados disponíveis indicam que nas rotas açoreanas forma apresadas trinta e quatro embarcações e se queixaram cinquenta e nove vítimas⁹, enquanto no caso madeirense a factura

6. Os livros de notários só aparecem na segunda metade do século XVI. Quanto aos registos alfandegários, conservados no Núcleo Antigo existente na Torre do Tombo, apresentam lacunas consideráveis.

7. Ver os Quadros I e II em apêndice.

8. Os dados globais serão indicados no Trabalho que preparamos sobre os *Problemas Marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*.

9. No que respeita aos Açores os elementos poderão ser consultados no artigo «Notas sobre o Comércio Açoreano no Século XVI (1521-1537)», a publicar.

atingiu trinta e nove navios e trinta e seis indivíduos¹⁰. Fazendo o balanço, não nos parece que seja forçar a conjuntura apontar para a simetria dos módulos, embora a Madeira apareça em primeiro lugar no sector dos barcos, aquele que consideramos mais credível em termos comparativos. Porém, nada é compreensível se à aridez da estatística não forem adicionados outros contributos.

O principal reside na mecânica do próprio roubo. E o que os séculos filtraram quanto a uma tão velha profissão é a sua semelhança com as regras do mercado: escolhem-se, se possível, as trajetórias que veiculam os produtos mais valiosos, age-se, de preferência, nas encruzilhadas que menos distantes ficam da base de partida. Deste modo, o relevo que o arquipélago madeirense assume representa o preço da sua fortuna açucareira¹¹, preço que na lógica do que foi dito não onerou as suas águas limitrofes¹². Supomos, assim, que no que respeita às circunstâncias que levaram aos apressamentos, logo às percentagens apresentadas, as duas realidades comparáveis são os Açores e as Canárias. Com efeito, apesar das ilhas castelhanas apresentarem uma maior diversidade de produtos exportáveis¹³, o que os portugueses levam ou procuram, não se integra —como veremos— no contexto das cargas valiosas, tal como acontecia quanto ao conjunto açoreano¹⁴.

Mas essa menor valia não os distanciou demasiado da Madeira e correspondeu, em ambos os casos, a uma grande vulnerabilidade

10. Cf. Ana M.^a Pereira Ferreira, «A Madeira, o Comércio e o Corso Francês na Primeira Metade do Século XVI (1513-1538)», comunicação apresentada ao *I Congresso Internacional de História da Madeira*, Funchal, 1986.

11. Cf. o gráfico em apêndice.

12. Nas águas madeirenses apenas temos notícia de cinco roubos. Cf. *ob. cit.* na nota 10.

13. Para comprovar este facto basta confrontar as obras indicadas na nota 4 e o gráfico I em apêndice.

14. Caleiro do Reino, as cargas oriundas do arquipélago açoreano são constituídas, na sua grande maioria, por cereais. A este respeito é abundante a bibliografia. Para além das obras de autores consagrados —caso de Vitorino de Magalhães Godinho, A. H. de Oliveira Marques, Joel Serrão, M.^a Olimpia da Rocha Gil— permitimo-nos destacar o artigo de Alberto Vieira «O comércio de cereais dos Açores para a Madeira no século XVII» in *Os Açores e o Atlântico...*, pp. 651-676, pela ligação que estabelece entre desenvolvimento económico das ilhas atlânticas e o «dirigismo económico europeu».

dos perímetros costeiros¹⁵. Como se os corsários franceses ignorando as regras de ouro da sua profissão resolvessem pairar em zonas distantes e de recursos banais. A perplexidade aumentaria com a especificação dos protagonistas: na grande maioria normandos —a elite na hierarquia corsária— destacando-se a figura de Jean Ango, visconde de Dieppe, armador célebre e rico que desferiu com a sua poderosa frota golpes decisivos aos súbditos de D. João III e de Carlos V¹⁶.

Ora, no corso, como em todas as actividades que aspiram ao lucro, o ilogismo não entra no esquema dos seus agentes. A explicação insere-se na especificidade político-económica de quinhentos e mais propriamente quando os franceses perceberam a vantagem de discutir —e ousaram fazê-lo— o monopólio que os dois reinos peninsulares tinham talhado em Tordesilhas. A discussão passou por duas directrizes: por um lado, o avanço pelas costas de África e da América¹⁷; por outro, o cerco aos perímetros insulares que tendo outrora servido de bases de apoio para o procestrânsito para os navios que transportavam as preciosidades americanas, asiáticas ou africanas.

Este raciocínio e subsequente processo trouxe desvantagens significativas à tranquilidade dos Açores e das Canárias. A importância estratégica dos Açores é bem conhecida: nenhum outro ponto fixo no oceano se lhe comparava como encruzilhada das múltiplas

15. Cf. Ana M.^a Pereira Ferreira, «Os Açores e o Corso francês na primeira metade do século XVI: a importância estratégica do Arquipélago (1521-1537)» in *Os Açores e o Atlântico...*, pp. 284-285 e pp. 292-294.

16. No que diz respeito a Jean Ango e à sua acção corsária contra portugueses e espanhóis, continua a ser de leitura obrigatória o livro de E. Guénin, *Ango et ses pilotes*, Paris, 1901.

17. Entre as numerosas obras que se têm escrito sobre as viagens francesas no século XVI veja-se, a título de exemplo, *Campagne du navire «L'Espoir» de Honfleur, 1503-1505. Relation authentique du voyage du capitaine de Gouneville is nouvelles terres des Indes*, publ. por M. D. Avezac, Paris, 1869; Michel Mollat du Jourdin, «As primeiras relações entre a França e o Brasil dos Verrazani a Villegaignon», in *Revista de História*, n.º 70, vol. XXXIV, 1967, pp. 343-358; ch.- A. Julien, *Les voyages de Découverte et les Premiers Etablissements (XV^e-XVI^e siècles)*, ed. P.U.F., Paris, 1948; Ana M.^a Pereira Ferreira, «Mare Clausum, Mare Liberum. Dimensões Doutrinárias de um foco de tensões políticas», in *Revista Cultura - História e Filosofia*, vol. III, Lisboa, 1984, pp. 315-357.

rotas que ligavam as costas recém-descobertas à Península Ibérica¹⁸. Quanto às Canárias, bastará referir o já citado papel que lhe estava destinado nos projectos henriquinos e o que Marguerita Martín e Manuel Lobo adiantaram como causas da imigração portuguesa para aí: a situação privilegiada no caminho para as Índias Ocidentais e Orientais, a oportunidade que oferecia no comércio com o Brasil¹⁹.

Percebe-se, deste modo, o apetite franco pelas para gens de Santa Cruz de Tenerife e de Palma, portos que parecem ser, aliás como o Funchal, mal defendidos²⁰. Os portugueses, irmanados com os espanhóis na categoria de presas obrigatórias e favoritas, também aí não foram poupados. E compensaria, talvez, o lucro relativo, o facto de as cargas serem constituídas, em boa parte, por productos alimentares. No mínimo permitiam aos deprecadores arranjar o mantimentos indispensáveis a uma maior autonomia de acção²¹.

Mas as causas que levaram aos dramas individuais, às preocupações régias, servem apenas para introduzir o cerne do nosso objectivo: tentar ver quem e porquê se interessou em Portugal pelos caminhos que cruzavam as Canárias.

Nenhum caminho se estabelece sem o atractivo das mercadorias. Rotas e mercadorias constituíram, através dos tempos, um binómio indissolúvel. Supomos que a análise do binómio no contexto luso-canariano é facilitada se através das mesmas fontes sintetizarmos o que acontecia com os Açores e a Madeira.

Simplificando um pouco, podemos afirmar que a primeira noção que emerge define a imagem de um motor ou centro —o Continente— que fornece à periferia —as ilhas— as infraestruturas, materiais e humanas. Depois, começam a desenhar-se os contornos

18. Cf. Ana M.^a Pereira Ferreira, «Os Açores e o Corso Francês...», pp. 285-286.

19. *Ob. cit.*, p. 679.

20. É significativo que em vinte e três assaltos conhecidos, três tenham sido efectuados no Porto de Tenerife, dois no de Palma e um no do Funchal (cf. Quadro I). No que respeita ao Funchal, parece também curiosa a carta que a Câmara da Cidade escreve ao rei a 12 de Março de 1528, pedindo-lhe que mande construir uma fortaleza e corroborando o apelo com a notícia de que a 11 de Março chegara aí, vindo das Canárias, um navio de Biscaia e tomara duas caravelas que se encontravam ancoradas (A.N.T.T. C.C.I, m.º 39, d. 75).

21. Veja-se, p.ex., o Quadro II onde a par das mercadorias aparece o roubo tanto de roupa como de mantimentos.

e com eles as hierarquias. A periferia do açúcar sendo a mais aliciante alonga os transportes e suscita interesses importantes. O trajecto que leva, por exemplo, à Flandres, é a rota do grande mercador²². A periferia açoreana move-se numa escala diferente. Embora o reino não desdenhe o esforço de colocar o pastel na Inglaterra, tinha-lhe atribuído, em benefício próprio, o papel de unidade cerealífera²³. As rotas e os intermediários não podiam, evidentemente, ser semelhantes²⁴.

A semelhança situa-se em algumas carências, em parte coincidentes com a matriz continental. Faltavam os têxteis, faltavam as pequenas manufacturas — as chamadas miúdezas — e matérias primas que variavam ao sabor das contingências do ano²⁵ ou das peculiaridades geográficas. O caminho que levava ao centro faz o natural retorno. Daí saem os excedentes produzidos ou as sobras — voluntárias — da importação europeia.

Se não era de esperar que os parâmetros que levaram ao interesse de Portugal pelas Canárias fossem, no seu todo, miméticos do que acabámos de resumir, também seriam improváveis fracturas profundas: lidamos com periferias próximas dependentes de centros vizinhos. Mas há uma realidade própria.

Essa realidade começa a definir-se no que respeita às rotas e a quem lhes fornece os meios. O Algarve é aqui o núcleo preponde-

22. Cf. Ana M.^a Pereira Ferreira, «A Madeira, o Comércio e o Corso Francês...» e o gráfico em apêndice.

23. Em 1528, um navio da cidade do Porto transporta pastel para a Inglaterra (A.N.T.T. C.C. II, m.º 220, d. 56). Quanto ao papel dos Açores no abastecimento cerealífero basta recordar o que já foi dito e acrescentar o que A. H. de Oliveira Marques escreveu: «um celeiro (...) para o Reino, praças de África, vizinho arquipélago do Madeira e demais conquistas ultramarinas, que a fertilidade do solo ainda por cima favorecia». (*Introdução à História da Agricultura em Portugal*, Lisboa, 1968, p. 251.)

24. A comparação dos dados fornecidos nos trabalhos «Notas sobre o Comércio Açoreano na Primeira Metade do Século XVI (1521-1537)» e «A Madeira, o Comércio e o Corso Francês na Primeira Metade do Século XVI (1513-1538)», apontam, inequivocamente, para esse facto. Numa aproximação mais imediata veja-se, ainda, o gráfico em apêndice, onde os valores dos prejuízos e as rotas em causa traduzem, em parte, o que é afirmado.

25. Cf. os trabalhos indicados na nota anterior. Quanto às contingências sazonais, lembre-se, por exemplo, a exportação de cereal das Canárias para os Açores, em 1511, devido ao «azote de pestilência sofrido por aquel archipiélago» (cf. Manuel Lobo Cabrera e M.^a Elisa Torres Santana, *ob. cit.* pp. 364-365).

rante e por dois motivos: porque canaliza, com relevo, para Tavira 74% do movimento —simbolizado nas presas— e porque lhe pertencem os trajectos mais diversificados, tanto os que o têm como meta, como aqueles que ligam as Canárias a Cádiz, a Sevilha, à Madeira, ao Levante ou mesmo às Antilhas²⁶. A restante percentagem distribui-se por Zurara, Vila do Conde, Matosinhos, Aveiro e Setúbal que asseguram intercâmbios lineares²⁷. Não fora isto o que se passara quanto aos arquipélagos portugueses: além de um maior equilíbrio entre as regiões Norte, Centro e Sul na partilha do tráfego, representaram os portos do Douro Litoral as peças essenciais na manutenção do movimento com a Europa do Norte²⁸.

Mas o que melhor individualiza as relações com Palma, Tenerife ou Gomeirã, são os objectivos que servem de base ao binómio rotas-mercadorias. Com efeito, tirando partido das suas virtualidades geo-económicas, os portugueses puderam jogar, em simultâneo, com as necessidades de vários mercados, o que sempre permitiu multiplicar os lucros.

Do Continente levam o que já era habitual nos rumos insulares: vinho, têxteis ingleses e flamengos, pequenos artefactos²⁹. Nas Ilhas e porque existem possibilidades de escolha, faz-se a triagem consoante o ulterior destino: cereais, breu, queijo e mel se dirigem para a Madeira; cereais e queijo se voltam para o Reino; queijo e açúcar se optam pelo Levante; breu, queijo e o vinho que preferem não descarregar, se pretendem atingir as Antilhas³⁰.

Em certo sentido, os interesses lusitanos parecem testemunhar que as Canárias tinham conseguido fazer a média entre as potencialidades dos Açores e da Madeira: potencialidades de mercado escoador, com mais valia segura para os têxteis europeus; potencialidade de mercado abastecedor em matérias primas deficitárias no

26. Cf. o Quadro I em apêndice.

27. *Idem*.

28. Cf. os trabalhos indicados na nota 24.

29. Cf. o Quadro em apêndice. A título de exemplo repare-se no caso de Nicolau Pires que levava as seguintes mercadorias para Tenerife: Panos da Irlanda e de Tenby; pano de linho e de estopa; panos da Covilhã; beatilhas; linhas; burel; feltro; mantas; sombreiros; espadas e alforques (in Alfredo Pimenta, *Livro dos roubos que os franceses fizeram aos moradores desta Vila de Guimarães e seu termo*, Guimarães, 1940, pp. 9-10).

30. Cf. o Quadro II em apêndice.

conjunto das possessões portuguesas; potencialidade no campo da reexportação.

Falta-nos agora saber a origem e a fortuna dos intervenientes.

Como atrás referimos, o conhecimento dos roubos provém das queixas que os lesados apresentavam às autoridades. Mas o que até nós chegou sobre as vítimas não pode ser considerado muito representativo, já que a maioria das Inquirições —inventários das presas que em cada povoação do Reino o soberano mandou efectuar— desapareceram, salvando-se, para o estudo em caus, a de Guimarães, que cobre o período entre 1508 e 1532³¹. Assim, grande parte da documentação existente resume-se à queixa isolada que, se é suficiente para fornecer a origem e o trajecto do navio, peca por só nos facultar, em geral, um nome e um prejuízo³².

Neste contexto, falar dos intervenientes no comércio é pisar um terreno perigoso —estamos perante uma ínfima amostragem da própria amostragem—. Com um outro inconveniente: ao adicionarmos à Inquirição, que constitui um todo, os diplomas dispersos, veiculamos, sem dúvida, uma imagem distorcida da realidade.

Resolvemos, portanto, para obviar aos maiores inconvenientes, isolar os elementos de Guimarães, remetendo os outros para o papel de meros complementos.

A cidade vimaranense, embora não emparceire, no século XVI, com os grandes burgos, patenteia uma apreciável actividade comercial. Na verdade, integrada num «hinterland» assaz produtivo e tradicionalmente virado para os escambos de largo fôlego, reúne, em quinhentos, um grupo de habitantes fazendo da mercância o seu modo de vida e com especial preferência pelos três arquipélagos que temos vindo a mencionar.

31. Publ. por Alfredo Pimenta, *ob. cit.*

32. Não é pois de estranhar que pensemos ter localizado cerca de 70% das deprações no que diz respeito aos navios e menos de 10% quanto a vítimas. A primeira percentagem baseia-se na carta que D. João III escreveu a D. António de Ataíde, embaixador em França (John Ford, *Letters of John III King of Portugal*, Cambridge - Massachusetts, 1931, p. 8). Nela indica-se que em alguns anos tinham sido roubados mais de trezentos navios. Se tomarmos este número como referente ao princípio do século a percentagem ultrapassa os 75%. Se o rei se refere, apenas, ao início do seu reinado esta desce para cerca de 65%. Quanto à segunda, lembramos que o Dr. Jorge Nunes afirmou no tribunal de Bayonne serem cerca de dez mil as vítimas Portuguesas (A.N.T.T., C.C.).

Nem todos possuíam, como é evidente, os mesmos meios de fortuna. E será esta que vai, em boa parte, decidir as escolhas dos mercados. O comerciante e o fidalgo com posses, parecem ter-se especializado no açúcar madeirense e na rota que levava até à Flandres, perdendo, em média, 160.000 reais «per capita»³³. Os mercadores de menores recursos, aos quais se juntam artesãos e lavradores, escolhem os Açores e a Madeira em percursos simples —ida e volta— sem veleidades internacionais³⁴.

Quanto às Canárias, mais uma vez sintetizam as duas opções estabelecendo o meio termo: o caminho interessa ao fidalgo, ao mercador, à gente de baixa sorte. O protagonista nobre é o cavaleiro António de Almeida que em 1522, partindo da ilha Gomeira, se preparava para atingir o Levante. E não pertence à categoria do fidalgo arruinado: perde entre investimento, roupa luxuosa, hipotético lucro cerca de 1.700.000 reais, somo avultada, mesmo descontando o provável exagero³⁵.

Lote mais diversificado é o que embarca em Vila do Conde para Tenerife ou Palma. Embora domine o mercador —nove em quinze vítimas— tentam também a sorte três sapateiros, um ourives, um lavrador e um oficial do Cabido. A heterogeneidade apenas valoriza o significado da rota que consegue, em valores absolutos, colocar-se imediatamente a seguir ao percurso Madeira-Flandres onde o grupo de agentes é mais homogêneo³⁶. Não é, portanto, de estranhar que individualizados os comerciantes, surjam escalões de fortuna variados: o que empata quantias avultadas caso de Nicolau Pires que também frequentava a rota do açúcar os de médios e pequenos recursos, com parâmetros entre os dezóito e os oitenta mil reais, ao nível do que acontecia no trajecto açoreano.

Feito o negócio, supomos que o sector mercantil, aproveitando a proximidade, seguisse para o Funchal. E não é a ausência da via Canárias —Vila do Conde que cimenta a possibilidade, dado o

33. Cf. o gráfico em apêndice e Ana M.^a Pereira Ferreira, «A Madeira, o Comércio e o Corso Francês...».

34. A título de exemplo veja-se o Quadro III do artigo indicado na nota anterior.

35. Especificamente, avalia o roubo em 1.683.000 reais, sendo 150.000 relativos à roupa e às jóias que levava para uso pessoal.

36. Compare-se o Quadro II em apêndice com o Quadro III de «A Madeira, o Comércio e o Corso Francês...».

carácter restrito da documentação utilizada. Mas dois factores: em primeiro lugar porque os vemos, amiúde, seguir esse caminho; depois, porque o percurso Continente-Madeira, de fraca expressão, indicia a preferência pelo périplo triangular³⁷.

Preferir não é sinónimo de poder. Os recursos e os ganhos de artesãos e lavradores deveriam tornar supérfluo o alongamento da viagem. Assim, neste percurso, estamos apenas, acompanhados pelo comerciante médio que perde, números redondos, entre vinte a sessenta mil reais. Fecha-se, deste modo, o círculo, confirmando a lógica do dinheiro na escolha da diáspora.

As relações que o exemplo de Guimarães nos fornece se rão, provavelmente, comuns a todas as povoações que se interessaram pelas Canárias. Mas os casos isolados valem só por si. Com segurança apenas podemos adiantar a origem dos mercadores ou mercadores/donos do navio —Vila do Conde, Matosinhos, Aveiro, Lisboa, Setúbal, Portimão, Lagos, Faro, Tavira— e o montante de alguns prejuízos que apontam para um facto importante: a existência, além dos pequenos e médios recursos, de intervenientes com largos cabedais. E não só nas rotas longas, como a que aponta até às Antilhas, protagonizada por um mareante de Lagos e um mercador de Lisboa. Também para Cádiz, também para Setúbal e Faro, as quantias ultrapassam o que foi patenteado pela Inquirição vimaranense³⁸.

Que concluir? Em primeiro lugar, que o nosso estudo baseado num núcleo documental restrito, não pretendeu —nem podia— abarcar o conjunto dos interesses, sequer das rotas que, em quinhentos, ligaram Portugal às Canárias. Mesmo abstraído-nos do contributo indispensável das fontes espanholas, basta olhar, por exemplo, o registo alfandegário do Funchal, de 1523, para encontrarmos um outro trajecto —Madeira-Canárias— poupado, pelos vistos, dos ataques franceses³⁹. No entanto, alguns traços gerais parecem emergir dos

37. Nesse percurso o prejuízo, «per cápita», fica-se nos 12 600 reais.

38. Veja-se o Quadro III em apêndice.

39. A.N.T.T., *Núcleo Antigo*, n.º 541.

fragmentos: a importância da frota algarvia, a diversidade de pro-voações interessadas nesse comércio e a ambivalência da oferta e da procura entre o arquipélago, o continente e as ilhas portuguesas. O que nos permite voltar ao discurso inicial —no século XVI a coerência das ligações atlânticas, aqui exemplificada, foi assumida pelos particulares que na dinâmica das complementaridades talharam o seu caminho.

QUADRO I – Navios assaltados de e para as Canárias

Data	Origem	Rota	Tipos de mercadorias roubadas	Local de assalto	N.º e origem dos assaltantes	Cotas
Agosto 1521	Tavira	Canárias (Palma)/	coiro; queijo; mel; cera; roupa	Porto do Funchal	1-Franceses n.i.	Inquirição de Guimarães
1522	Tavira	Tavira/Canárias (Tenerife)	enxárcas; ancoras; amarras; pipas vazias	Porto de Tenerife	7-Normandos (Ango)	A.N.T.T. <i>Gavetas</i> XV, m.º 24, n.º 3, d. 8
Junho 1522	Tavira	Tavira/Canárias (Tenerife)	vinho; óleo; o navio (incendiado)	Porto de Santa Cruz de Tenerife	7-Normandos (Ango e Jacques de Cville)	Ibidem
Junho 1522	Tavira	Tavira/Canárias (Tenerife)	cereais; roupa; carta de navegação; o navio (lançado à costa)	Porto de Santa Cruz de Tenerife	7-Normandos (Ango)	Ibidem
Outubro/1522	Portimão	Canárias (Ilha Gomeira)/Cádiz/Levante	açucar; queijo; vestuário de luxo; o navio	Entre Lançarote e Forte Ventura	1-Normandos (Rouen)	Inquirição de Guimarães; A.N.T.T. CC.I m.º 50, d. 51
1523	Matosinhos	Canárias (Palma/Madeira)	queijo; breu; mel	Ilha da Madeira, C. de Câmara de Lobos	1-Franceses n.i.	A.N.T.T. C.C.III m.º 8 idem, C.C. II m.º 220, d. 13
Julho 1523	Matosinhos	-/Canárias	vinho;roupa	C. das Canárias	5-Franceses n.i.	Ibidem
Março 1524	Portimão (?)	Sevilha/Canárias	retrós em fio; roupas; mantimentos	Entre Gibraltar e Cádiz	-Normandos (Ango)	A.N.T.T. <i>Gavetas</i> XV, m.º 24, n.º 3, d. 8

Data	Origem	Rota	Tipos de mercadorias roubadas	Local de assalto	N.º e origem dos assaltantes	Cotas
Maio 1524	Vila do Conde	Vila do Conde/ Canárias (Tenerife e e Palma)	Panos; burel; leteiro; beatilhas; roupa	Canárias (entre Tenerife e Palma)	2-Normandos (Ango)	Inquirição de Guimarães; A.N.T.T. <i>Gavetas</i> XV, m.º 24, n.º 3, d. 9
Junho 1524	Tavira	Cádiz/ Canárias	vinho; o navio	Entre Cádiz e Tavira	1-Normandos (Ango)	A.N.T.T. C.C. II, m.º 219, d. 64; idem, <i>Gavetas</i> XV, m.º 24, n.º 3, d. 6
Abril 1525	Zurara	Vila do Conde/ Canárias (Tenerife)	panos de Irlanda; linho; estopa; espadas; especiarias; dinheiro; etc.	C. das Berlengas	1-Normandos (Ango)	Inquirição de Guimarães; A.N.T.T. <i>Gavetas</i> XV, m.º 24, n.º 3, d. 9 idem C.C. II, m.º 219, d. 94
Maio 1526	Tavira	Canárias/ Cádiz	apetrechos do navio; roupa; mantimentos	Entre S. Luca e Cádiz	-Normandos (Ango)	A.N.T.T. <i>Gavetas</i> XV, m.º 24, n.º 3, d. 8
Julho 1527	Algarve (Castro Marim?)	Canárias (Tenerife)/ Madeira	trigo; queijo; dinheiro; roupa	C. das Canárias	1-Franceses n.i.	Inquirição de Guimarães
1530	Tavira	Canárias/ Tavira (?)	batel; ancoras; dinheiro; roupa; açucar*	Areias Gordas	2-Franceses n.i.	A.N.T.T. C.C. II m.º 219, d. 69
Julho 1536	Aveiro	Canárias (Palma)/ Aveiro	cevada; queijo; mel; dinheiro; o navio	100 léguas do Cabo da Roca	1-Normandos	A.N.T.T. <i>Gavetas</i> XX, m.º 5, d. 13
Abril 1537	Lagos	Canárias (Palma)/ Antilhas	vinho; breu; queijo; dinheiro; mantimentos; navio	Porto de	2-Bretões (S. Maló)	A.N.T.T. C.C. II, m.º 220 d. 36 e 50; ibidem, m.º 228 d. 117; ibidem, m.º 221, d. 175

Data	Origem	Rota	Tipos de mercadorias roubadas	Local de assalto	N.º e origem dos assaltantes	Cotas
Anterior a 1538	Tavira	Canárias (Ilha Gomeira)/ Madeira	trigo; dinheiro; roupa	—	1-Normandos (Rouen)	A.N.T.T. C.C. II m.º 219, d. 64
Anterior a 1538	Tavira	Canárias/ Madeira	cevada	C. da Madeira	1-Normandos (Dieppe)	Ibidem, d. 71
Anterior a 1538	Setúbal	Canárias/ Setúbal	cevda; panos; dinheiro	C. de Sines	-Bretões (S. Maló)	Ibidem, d. 48
Anterior a 1538	Tavira	Tavira/ Canárias	apetrechos do navio	Porto de Palma	-Franceses n.i.	A.N.T.T. <i>Cartas Missivas</i> , m.º 1, d. 305
Anterior a 1538	Faro	Canárias (Tenerife)/ Faro	breu; queijo; açúcar; roupa	—	1-Bretões (Croisic)	A.N.T.T. <i>Gavetas XV</i> , m.º 15, d. 3
Anterior a 1538	Faro	Castela/ Canárias	panos de luxo; dinheiro; o navio	C. de Tavira	2-Franceses n.i.	Ibidem
Anterior a 1538	Faro	Cádiz/ Canárias	—	Entre Cádiz e Tavira	1-Normandos	A.N.T.T., C.C. II, m.º 225 d. 11

* O açúcar pertencia a castelhanos.

QUADRO II - Vítimas dos Roubos

N.º de Cota	Data	Nome da vítima	Localidade	Profissão	Rota	Principais mercadorias roubadas	Valor em dinheiro
1	1521	Afonso Dias	Tavira	Mestre/Dono do navio	Canárias/ Madeira	—	—
2	"	João Afonso Castelhano	Guimarães	Mercador	"	Peles; queijo; mel	60 000 rs
3	"	Gonçalo Dias	Madeira	—	"	—	—
4	"	Luis Fernandes	"	—	"	—	—
5	"	Gonçalo Dias	Guimarães	—	"	—	—
6	"	Gonçalo Fernandes	Vila do Conde	Mercador	"	—	—
7	1522	João Anes	Tavira	Mestre/Dono do navio	Tavira/ Canárias		
8	"	Diogo Fernandes Palmela	"	Condómino do navio	"		
9	"	Gomes Nunes	"	"	"	o navio	375 ducados
10	"	Afonso Vasques	"	"	"		
11	"	Vasco Martins	"	"	"		
12	"	"	"	Mestre/Dono do navio	"	aparelhos do navio	20 ducados
13	"	Rodrigo Álvaro	Portimão	"	Canárias/Cádiz	açucar; o navio	150 000 rs
14	"	António de Almeida	Guimarães	Fidalgo	"	açucar; vestuário; etc.	1 638 000 rs
15	"	Lançarote Álvares	Portimão	Marinheiro	"	—	—
16	"	João Roino	"	"	"	—	—
17	"	Marcos Domingues	"	"	"	—	—
18	"	João Rodrigues	"	"	"	—	—
19	1523	Pedro Anes	Matosinhos	Mestre/Dono do navio	Canárias/ Madeira	queijo; breu; mel	30 000 rs
20	1523	Pedro Anes	Matosinhos	Mestre/Dono do navio	Canárias	vinho; roupa	35 000 rs
21	1524	Vicente Fernandes	Portimão	"	Sevilha/ Canárias	—	—
22	"	Pedro Frutuoso	"	—	"	retrós; roupa	15 ducados
23	"	Pantilião Alvares Landino	Vila do Conde	Mestre/Dono do navio	Vila do Conde	—	—
24	"	João Alvares	"	—	"	Canárias	—

N.º de Cota	Data	Nome da vítima	Localidade	Profissão	Rota	Principais mercadorias roubadas	Valor em dinheiro
25	"	Afonso Dias	Zurara	—	"	—	—
26	"	Pantalião Brás	"	—	"	—	—
27	"	António Fernandes	Guimarães	Mercador	"	panos; ferramentas	125 000 rs
28	"	Fernando Dias	"	"	"	panos	312 ducados
29	"	João Gomes	Tavira	Mestre/Dono do navio	Cádiz/Canárias	vinho; o navio	400 ducados
30	1525	Bento Lús	Zurara	"	Vila do Conde Canárias	—	—
31	"	Nicolau Pires	Guimarães	Mercador	"	panos; espadas; etc.	129 000 rs
32	"	Manuel Vaz	"	Ourives	"	especiarias; espadas	38 000 rs
33	"	João Fernandes	"	Mercador	"	panos; espadas; etc.	57 300 rs
34	"	Francisco Anes	"	"	"	panos; vestuário; etc.	80 500 rs
35	"	João Afonso	"	"	"	panos; vestuário; etc.	70 700 rs
36	"	António Afonso	"	"	"	"	"
37	"	João Afonso	"	Prebendeiro do Cabido	"	panos	85 000 rs
38	"	Marco Pires	"	Mercador	"	panos; espadas; etc.	75 000 rs
39	1525	Estevão Luis	Guimarães	—	Vila do Conde /Canárias	panos; espadas; etc.	70 000 rs
40	"	João Afonso Castelhano	"	Mercador	"	panos; etc.	29 000 rs
41	"	Gonçalo Afonso	"	Lavrador	"	a sua roupa	3 000 rs
42	"	Álvaro Gonçalves	"	Sapateiro	"	a sua roupa	3 000 rs
43	"	Francisco Rodrigues	"	"	"	calçado; panos	20 000 rs
44	"	Sebastião Pires	"	"	"	panos; couros	16 000 rs
45	"	Garcia de Araújo	Vila do Conde	—	"	—	—
46	"	Pedro de Araújo	"	—	"	—	—
47	"	João Pires	"	—	"	—	—
48	1526	Francisco Luis	Tavira	Mestre/Dono do navio	Canárias/Cádiz	apetrechos do navio; etc.	120 ducados
49	1527	Mem Rodrigues	Castro Marim	"	Canárias/ Madeira	—	—
50	"	João Fernandes	Guimarães	Mercador	"	trigo; queijo; etc.	45 000 rs
51	"	Gonçalo Rodrigues	"	"	"	dinheiro	20 000 rs
52	"	Gonçalo Vieira	"	Escudeiro	"	dinheiro	20 000 rs

N.º de Cota	Data	Nome da vítima	Localidade	Profissão	Rota	Principais mercadorias roubadas	Valor em dinheiro
53	"	Bartolomeu de Matos	"	Mercador	"	trigo; dinheiro; etc.	65 000 rs
54	"	Fernando Afonso	"	—	"	—	—
54	"	Fernando Afonso	"	—	"	—	—
55	"	Baltazar Pires	"	—	"	—	—
56	"	João de Palácios	Castro Marim	—	"	—	—
57	1530	João de Oliveira	Tavira	Mestre/Dono do navio	Canárias/ Tavira (?)	apetrechos do navio	120 cruzados
58	1536	António Gonçalves	Aveiro	"	Canárias/ Aveiro	cevada; queijo; mel; o navio	—
59	1536	João Pires da Preta	Aveiro	Condómino do navio	Canárias/ Aveiro	cevada; queijo; mel;	—
60	1537	Martim Fernandes	Lagos	Mestre/Dono do navio	Canárias/ Antilhas	queijo; vinho; pez; o navio; etc.	3 200 ducados
61	"	João Luis	Lisboa	Mercador	"	—	—
62	A. 1538	Rodrigo Afonso	Tavira	Mestre/Dono do navio	Canárias/ Madeira	trigo; dinheiro	160 cruzados
63	"	Vicente Dias O Beirão	Lagos	Mestre do navio	"	—	—
64	"	Miguel de Maia	Tavira	Mercador	"	cevada	25 cruzados
65	"	Afonso Gomes	Setúbal	Mestre/Dono do navio	Canárias/ Setúbal	—	—
66	"	João Manuel	"	Mercador	"	cevada; panos; etc.	342 500 rs
67	"	João Dias	Tavira	Dono do navio	Tavira/ Canárias	apetrechos do navio	—
68	"	João Nunes	Faro "	Mestre/Dono do navio	Canárias/Faro	queijo; breu; açúcar	600 cruzados
69	"	Cristóvão Rodrigues	"	"	Castela/ Canárias	panos; navio; etc.	200 cruzados
70	"	Cristóvão Rodrigues	"	Mestre do navio	Cádiz/Canárias	—	—
71	"	João Gomes	Tavira	Dono do navio (?)	"	vetuário; frete; etc.	400 ducados

QUADRO II - Correspondência de cotas

- N.º 1 a 6 - Inquirição de Guimarães (Alfredo Pimenta, *ob. cit.*, pp. 32-33).
- N.º 7 a 12 - A.N.T.T. *Gavetas XV*, m.º 24, n.º 3, d. 8.
- N.º 13 - *Idem*, C.C. I, m.º 50, d. 51.
- N.º 14 a 18 - Inquirição de Guimarães (Alfredo Pimenta, *ob. cit.*, pp. 24-25).
- N.º 19 - A.N.T.T. C.C. III, m.º 8, d. 59.
- N.º 20 - *Ibidem*, d. 57.
- N.º 21 e 22 - *Idem*, *avetas XV*, m.º 24, n.º 3, d. 8.
- N.º 23 a 27 - Inquirição de Guimarães (Alfredo Pimenta, *ob. cit.*, pp. 16-17 e 30-31).
- N.º 28 - A.N.T.T. *Gavetas XV*, m.º 24, n.º 3, d. 11.
- N.º 29 - *Idem*, C.C. II, m.º 219, d. 64; *Gavetas XV*, m.º 24, n.º 3, d. 6.
- N.º 30 a 47 - Inquirição de Guimarães (Alfredo Pimenta, *ob. cit.*, pp. 9-10; 14-16; 18-19; 25-30; 33-35; 37).
- N.º 48 - A.N.T.T. *Gavetas XV*, m.º 24, n.º 3, d. 8.
- N.º 49 a 56 - Inquirição de Guimarães (Alfredo Pimenta, *ob. cit.*, pp. 15-16; 35-36; 51-52; 59-60).
- N.º 57 - A.N.T.T. C.C. II, m.º 219, d. 69.
- N.º 59 e 59 - *Idem*, *Gavetas XX*, m.º 5, d. 13.
- N.º 60 e 61 - *Idem*, C.C. II, m.º 228, d. 117; *Ibidem*, m.º 220, d. 36 e 50.
- N.º 62 - *Ibidem*, m.º 219, d. 64.
- N.º 63 e 64 - *Ibidem*, d. 71.
- N.º 65 e 66 - *Ibidem*, d. 48.
- N.º 67 - *Idem*, *Cartas Missivas*, m.º 1, n.º 305.
- N.º 68 e 69 - *Idem*, *Gavetas XV*, m.º 15, d. 3.
- N.º 70 e 71 - *Idem*, C.C. II, m.º 225, d. 11.

INQUIRIÇÃO DE GUIMARÃES: COMPARAÇÃO DE ROTAS

