

Cordoaria e prática mercantil (séculos XIV-XVI)

AMÂNDIO JORGE MORAIS BARROS
IHM - Universidade do Porto

1. INTRODUÇÃO

Um dos fenómenos recorrentes na história da construção naval é o da coexistência de diferentes profissões junto do estaleiro. Alain Cabantous evidencia-o para os séculos XVII e XVIII e estabelece, inclusivamente, a relação entre a especialização de um determinado porto e os ofícios em torno dele instalados¹. Porém, ele ocorre na Europa, do Mediterrâneo aos mares do Norte, desde a Idade Média. Integrados no perímetro do parque de construção, ou próximo dele, implantaram-se casas ou simples barracões onde eram recebidos os materiais requeridos pela fábrica naval e funcionavam, por exemplo, as oficinas dos cordoeiros, dos ferreiros ou dos fabricantes de velas.

Neste trabalho, falarei dos cordoeiros do Porto. Das origens da actividade na cidade e das diferentes localizações da cordoaria; das estreitas relações de carácter profissional e social que estabeleceram com os náuticos; das técnicas que utilizavam, dos tipos de cordas que fabricavam e do controlo de qualidade a que as submetiam; das formas como acautelaram os ingressos de matérias-primas requeridas para o seu labor, das suas transacções com os mercadores da cidade e do seu papel na comercialização do cordame.

Importa referir que o estudo de cada um destes assuntos só tem sentido quando devidamente contextualizado e confrontado com realidades afins desenvolvidas noutras sociedades marítimas, do reino português e de fora dele. O marco cronológico definido para balizar esta investigação é decisivo na história portuária europeia, nomeadamente na estruturação de numerosos centros navais e na formação de redes de contacto entre os seus agentes, e, ao longo desse período, ocorreram importantes transformações que se repercutiram com maior ou menor intensidade em cada um deles. Participando num processo de acumulação de experiências de certa forma comum, diversas comunidades marítimas desenvolveram recursos e responderam a problemas com que foram confrontadas por vezes de forma semelhante. Esta identificação torna-se mais nítida nos complexos geoeconómicos que partilham caracteres análogos, induzidos pela proximidade ou pela intensidade de ligações entre eles estabelecidas. Assim, neste artigo, tentar-se-á verificar o processo evolutivo da cordoaria do Porto até ao momento em que ela se consolida e se projecta em direcção a outros centros

1. Por exemplo, em portos de pesca ou nos mais relacionados com o comércio de vinhos, encontram-se tanoeiros empenhados no fabrico de barricas e pipas; nos ligados à exportação de mercadorias mais ponderosas, por exemplo, os caixeiros e peruleiros fornecem os recipientes para o seu transporte. A. CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan*. Paris: Éditions Publisud, 104-105.

marítimos, bem como os interesses comerciais que a envolveram, considerando o quadro do relacionamento da cidade, e usando como referencial comparativo a trajetória do mesmo sector noutras regiões da Península Ibérica².

2. A CORDOARIA DO PORTO

Em meados do século XVI, o padre Fernando Oliveira, especialista em assuntos navais, aconselhava: “Para cordas a melhor materia he linho alcanau, e se esse faltar o proprio linho tem as segundas vezes. Despoys de linho nestas partes esparto, mas onde a ouuer he melhor palma, hora seja a folha della, hora seja a feuera a que chamã cayro que tambem dura na agoa como o esparto. Porem de nehum destes, desparto nem palma, digo seruiram betas [isto é, cordas mais finas usadas nos navios] nem outra cordoalha meuda, assy por sua fraqueza como porque nam recebem o alcatrão, nem correm bem, antes se roção muyto nas polees e aparelhos. Dalgodão se faraa melhor cordoalha que de lam, no qual ha totalas habilidades que no linho, senam que sua feuera he mays curta e nam lia tanto, e por isso nam tem tanto vigor. Quãdo ouuesse muyta necessidade tambem podiam seruir sedenhos de sedas de caualos e outras assy como ja seruiram de cabellos de molheres em carthago e em marselha e em rhodes. A lã me parece menos idonea assy p[er] cordas como pera velas por que alem de nam ter força, he como disse, hirta e nam recebe untura”³.

Entre considerações gerais e elementos concretos colhidos em documentação dispersa, veremos se estes conselhos eram seguidos no Porto e de que forma a sua cordoaria contribuiu para fortalecer a estrutura logística da sua actividade naval.

Comecemos com uma evidência: sabe-se muito pouco sobre o trabalho destes mesteiros. Contudo, há elementos que nos podem ajudar a conhecê-lo melhor.

Vejamos o que temos. Embora escassas (e certamente incompletas), existem indicações sobre quais eram as fibras usadas para fabricar cordame, de onde vinham e, em parte, como eram transformadas. Não sendo possível pronunciarmo-nos com total segurança sobre que género de cordas ou cabos produziam, sempre há pequenas indicações que nos falam de dois ou três tipos de cordame aqui feito e das preocupações pelo controlo de qualidade. Temos, também um conhecimento razoável dos locais de trabalho dos cordoeiros, da residência de alguns deles e do empenhamento que outros revelavam no comércio.

Quanto ao que não temos. Não há documentos que nos possibilitem quaisquer estatísticas sobre a produção e ignoramos absolutamente que parte dela era vendida para efeitos que não os da navegação e da indústria naval. Desconhecemos igualmente qual a verdadeira dimensão da cordoaria no Porto (com uma fábrica real estabelecida e regulamentada no século XVIII sobre uma tradição que vinha dos tempos medievos) e o seu papel aglutinador de uma procura que se sentia, primeiramente, da parte de

2. Nomeadamente na Andaluzia, utilizando abundantemente o estudo de R. CORDOVA DE LA LLAVE, *Técnicas de cordonería aplicadas a la construcción naval en la Andalucía del descubrimiento*, in *I Simposio de historia de las técnicas. La construcción naval y la navegación* (Cantabria 26, 27 y 28 de Outubro de 1995). Cantábria: Universidade de Cantábria/Centro de Estudos “Astillero de Guarnizo”, 1996. Percebemos diversas facetas deste comércio e da sua evolução na bibliografia citada ao longo deste trabalho.

3. *Arte da guerra do mar*. Lisboa: Edição do Arquivo Histórico da Marinha, 1937, 31-32.

todos os agentes marítimos do Norte de Portugal e, mais tarde, em diversas ocasiões, dos próprios armazéns régios de Lisboa. Enfim, na inventariação das matérias-primas, é difícil, senão impossível, distinguir, por exemplo, que parte do linho era destinada ao têxtil e qual a que se encaminhava para a cordoaria⁴.

Inicialmente, estes artesãos concentravam o seu trabalho próximo dos estaleiros de Miragaia, situados no arrabalde do mesmo nome, pegados à muralha da cidade. Esta primitiva localização denuncia já uma estreita ligação entre o papel dos cordoeiros e a construção naval. O incremento das necessidades de cordas para o aparelhamento dos barcos e a expansão da actividade dos fabricantes (com a provável introdução de inovações técnicas), bem como o aumento da ocupação humana do arrabalde, aceleraram o problema da escassez de espaço para o regular desenvolvimento da cordoaria, motivando a sua transferência para outro local.

Esta ocorreu em 1331, com a instalação da cordoaria no terreiro existente junto da Porta do Olival, no perímetro noroeste da muralha⁵; a consolidação desta estrutura artesanal deu origem a um núcleo de povoamento, sendo os cordoeiros os principais responsáveis pela urbanização do lugar⁶.

Temos assim que, numa data relativamente precoce, a cordoaria era suficientemente importante para justificar esta concentração e provocar uma espécie de ordenamento urbano no burgo medievo. Compare-se esta realidade com os processos organizativos de cordoarias noutros centros ibéricos, como Sevilha⁷.

Voltemos ao Porto. É provável que a generalidade dos serviços se concretizasse num espaço concentrado, em edifício ou aglomerado de casas que acolhia a maior parte dos cordoeiros, conforme se pode depreender do aforamento, em 1504, de um “ressio” da Câmara “no Campo do Olival *junto da casa da cordoaria*”⁸.

Importa introduzir aqui um aspecto que devemos ter sempre em consideração. Sendo que a cordoaria esteve estabelecida durante mais de dois séculos em Miragaia e nela concorria um corpo de mesterais relativamente alargado, não é correcto pensar neste processo de transferência como um fenómeno que ocorreu abruptamente. Nem nos devemos deixar iludir pela toponímia; mais do que falar em cordoarias *Nova e Velha*, a documentação distingue-as pelas designações de *Cordoaria de Baixo* (a de Miragaia) e de *Cima* (a do Olival). A instalação dos cordoeiros nesta última fez-se,

4. Resta-nos recolher elementos soltos na documentação que nos permitam avançar um pouco mais no conhecimento que temos da actividade.

5. Algumas centenas de metros acima da primitiva localização.

6. Ainda hoje a zona é conhecida como a *Cordoaria*, apesar de esta ter deixado de funcionar em meados do século XIX. Sobre a urbanização do lugar e certos aspectos da sua história ver F. AFONSO, *A cidade em redemoinho. Curso livre de urbanismo e arquitectura do centro do Porto*, vol. II. Porto: Universidade Católica Portuguesa/Centro Regional do Porto, 2002, 22-23; E. A. DA CUNHA e FREITAS, *Toponímia portuense*. Matosinhos: Contemporânea Editora, 1999, 227.

7. Tendência nítida nos últimos séculos medievais. Aqui, assiste-se a uma fixação da “cordoaria nas paróquias do Salvador e S. Vicente” e a “espartaria nas de Santo Ildefonso e Santa Catarina; M.Á. LADERO QUESADA, *Historia de Sevilla. La ciudad medieval (1248-1492)*, 3ª edição revista. Sevilha: Universidade de Sevilha, 1989, 96. No início do século XVI, estava já perfeitamente consolidado o arrabalde da Espartaria ou Cordoaria; R. CÓRDOBA DE LA LLAVE, *o. c.*, 107.

8. Nesse ano, quem mais deu por ele foi Vasco Gonçalves, cordoeiro; em 1513, o mesmo chão foi entregue a Álvaro Lopes, cordoeiro; Arquivo Histórico Municipal do Porto (=AHMP) - *Vereações*, respectivamente, liv. 7, fl. 175v e liv. 8, fl. 122.

assim, gradualmente. Alguns preferiram manter-se no bairro ribeirinho onde podemos encontrar alguns engenhos ainda em actividade, por exemplo, no ano de 1557⁹.

3. ENQUADRAMENTO DA ACTIVIDADE

Ricardo Córdoba chama a atenção para a importância desta actividade e dá-nos uma detalhada descrição das técnicas usadas na preparação dos fios e cordas na Andaluzia. Nas linhas seguintes tentarei verificar até que ponto eram seguidas no Porto algumas práticas indicadas por este investigador e o seu possível significado¹⁰.

Observemos, em primeiro lugar, o que ocorre com a especialização, uma das características patenteadas pelos cordoeiros sevillanos. Não parece haver no Porto oficiais dedicados em exclusivo ao fabrico de redes para a pesca ou de enxárcia para os navios como acontecia na cidade do Guadalquivir¹¹. No entanto, sabemos que no século XV havia quem fizesse redes por encomenda aos pescadores, açambarcando o linho que chegava à cidade¹². Paralelamente, devemos considerar o carácter abrangente da actividade marítima, cuja procura dominava sobre todas as outras e deveria ter efeitos determinantes na produção.

9. Entre outros, os que pertenciam a Baltasar Nogueira, Pantalão Domingues, Baltasar Domingues e João Eanes, cordoeiros, “moradores na Cordoaria de Bayxo”; Arquivo Distrital do Porto (=ADP) – Po 1, 3ª série, liv. 12, fl. 14v. Não há indicações que permitam dizer se existia uma casa de cordoaria em Miragaia, ou oficinas.

10. Desde logo uma primeira semelhança, referente à documentação disponível: não sendo o volume muito elevado há, ainda assim, bastantes indicações nos livros de acordos municipais. Todavia, considera este autor tratar-se de matéria ainda muito pouco estudada (*o. c.*, 107). No Porto, sentimos a mesma falta de documentação sistemática, a mesma multiplicidade de referências dispersas a cordoeiros (frequentes, por exemplo, desde meados do século XIV) e a mesma escassez de estudos. Neste ponto vou socorrer-me de todos esses dados recolhidos em documentação avulsa, nas colecções de Vereações, livros notariais, verbas da redízima e registos da Contadoria; no entanto, para uma visão paralela entre o que Ricardo Córdoba indica e a realidade portuense, o melhor termo de comparação e, porventura, a melhor via de compreensão do tema, encontra-se no texto do Padre Agostinho Rebelo da Costa, *Descrição topográfica e histórica da cidade do Pôrto*, 2ª edição. Porto: Livraria Progredior, 1945; embora tratando-se de um testemunho de finais do século XVIII (1789), relata práticas anteriores em contraponto com inovações registadas no seu tempo.

11. “Cordoeiros de redes e cordoeiros de enxárcia”; R. CORDOVA DE LA LLAVE, *o. c.*, 107. No Porto, tendo em consideração as normas de exame destes profissionais (reformadas em 1756), parece haver na aprendizagem a que eram submetidos uma preocupação com a generalidade, tornando-os aptos a desempenhar qualquer serviço que lhes fosse requerido, embora esta reforma fale na existência de dois grandes grupos de cordoeiros, os de linho e os de esparto. De qualquer forma, o exame setecentista previa que o candidato a mestre cordoeiro fosse capaz de fazer: “hua peça de fio de estopa de rabeira de doze fios; hua peça de fio de estopa de rabeira de nove fios; hua linha de pescar congera; seis dobras de fio de vella fino”; G. M. CASELLA DE BARBOSA TEIXEIRA; S. LACERDA, *Quem construiu Tebas? Os construtores da cidade*, catálogo da exposição. Porto: Centro Regional de Artes Tradicionais, 2001, 128.

12. A questão não é muito clara mas ocorreu em vários momentos. No ano de 1453 os cordoeiros pediram à Câmara o trespasse de um regimento lavrado em 1440 pois ainda lhes aproveitava e era bom que estivesse em vigor; nesse ano, seis cordoeiros “e outros” (representando todos os membros do ofício) haviam-se queixado de “que elles nom podiam aver linho pera lavrarem em seu oficeo e que esto era per razom de regatões e pescadores e outras gentes da cidade e termo dela que o compravam e poynhem em mayor moto”. Quer isto dizer que o linho já vinha em fio e os pescadores encarregavam-se de o transformar em redes? Que os mestres do navio o compravam e depois apenas pagavam aos cordoeiros o feito dos cabos (isto porque adiante, depois de se determinar que o linho esteja três dias à venda exclusivamente para cordoeiros, ficaria depois à disposição de quem o quisesse incluindo “os outros vizinhos da cidade pera os seus navios”); AHMP – Vereações, liv. 3, fl. 152.

Em segundo lugar, registemos as preocupações com os regulamentos. Correspondentes, em larga medida, ao progresso da navegação e ao aumento da importância dos mestreiros na vida sócio-económica do município, os poderes locais produzem regras de funcionamento desta e de outras profissões. Na cidade de Barcelona aprovaram-se, em 1480, as ordenações *dels corders e del art de navegar*, testemunho do interesse que lhes era atribuído e das preocupações com a qualidade do fio¹³. No Porto, a Câmara apressara-se a ordenar o controlo da qualidade dos fios ainda em 1361; mas será no século XV, com a aprovação de um novo acordo em 1460, que esta preocupação se tornará mais evidente e sistemática. Entre a matéria inscrita neste último documento, destaca-se o reafirmar da exigência de responsabilização dos próprios cordoeiros, entregando-lhes a função de vigilância do trabalho através da criação de dois vedores do ofício, escolhidos entre os artesãos, e a repartição do trabalho destes profissionais¹⁴.

Um terceiro ponto relaciona-se com o preço das cordas. Trata-se de mais um gravame para os agentes marítimos interessados na armação de barcos. Dificilmente encontraremos dados que nos permitam chegar à percentagem que o custo do cordame representava no valor total do navio. A partir de um documento barcelonês de 1455, Claude Carrère calculou que esse valor ascenderia a 10% do preço de uma caravela¹⁵. Como disse, cifras não temos cifras deste género para o Porto. Mas é de crer que os homens do mar da cidade reservassem elevadas quantias para gastar em cordas para os seus navios¹⁶. Vejamos alguns números quinhentistas, os únicos que possuímos. Em 1574 Cristóvão Brás, mestre e senhorio de Massarelos, declarava ter comprado em Sevilha uma amarra para o seu navio pela qual pagou 2 400 reais¹⁷. No ano anterior, João Afonso, mestre da sua pinaça, morador em Viana, pagara quatro mil reais por vinte e quatro cordas adquiridas no Porto¹⁸. Em 1577, no testamento de Maria Pinta, moradora em Miragaia, viúva de João Pires, mestre e piloto, declara-se uma dívida de seis mil reais a André Dias, cordoeiro do Olival¹⁹. No ano de 1586, uma parceria de mareantes de Matosinhos devia a certos cordoeiros de junto da Porta do Olival 14 515 reais “de hua pouca de obra que lhe fizeram”; na mesma ocasião, fala-se num reconhecimento de dívida de cordas (no valor de 3 200 reais) contraída algum tempo antes, envolvendo os mesmos intervenientes²⁰. Finalmente, em 1598 Gaspar Carneiro, de Vila do Conde e estante em Lisboa, devia 15 400 reais de cordas “que Eva Afonso lhe vendeo pera ho seu navio”²¹.

13. R. CORDOVA DE LA LLAVE, *o. c.*, 107.

14. AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 249. Voltarei a referir-me a estas medidas.

15. *Barcelone, centre économique a l'époque des difficultés*. Paris, 1967, 200, citado por Ricardo Córdoba no trabalho que tenho vindo a acompanhar, 107.

16. Não só para as cordas colocadas no aparelhamento inicial do barco mas, como se tratava de materiais de grande desgaste, para as substituir com alguma frequência. A este propósito, ouçamos de novo Fernando Oliveira: “Alem das enxarceas que de presente seruem nos nauios, leuem outras de sobresalente pera quando aquellas se gastarem, em especial cordas, que como quer que fazem muyto exercicio, donde se ellas parecem chamar exarceas, gastanse e quebrã, e ham mester suprimmento”; *o. c.*, 78.

17. ADP – *Po I*, 3ª série, liv. 50, fl. 120.

18. “E que levou pera Viana”; para as vender ou para o seu navio? ADP – *Cabido*, liv. 106, fl. 7v.

19. ADP – *Po I*, 3ª série, liv. 59, fls. 136v-137.

20. ADP – *Po I*, 3ª série, liv. 82, fl. 10. Os parceiros são Francisco Vaz, Bento Gonçalves e António Anes, “mestres e pilotos e senhorios de suas naos” e os cordoeiros são Diogo Pereira, sua mulher Eva Afonso e Domingos Ribeiro.

21. ADP – *Po I*, 3ª série, liv. 115, fl. 185.

Entre as matérias-primas utilizadas, Ricardo Córdoba destaca o cânhamo, obtido da herbácea *cannabis sativa*, abundante na Península Ibérica. Recolhida nos últimos meses de Verão por trabalhadores especializados, esta fibra era objecto de uma exploração intensa nas zonas ribeirinhas circundantes de Córdoba e de Sevilha sendo depois encaminhada para os principais povoados andaluzes onde era transformada em fio²². No Porto utilizam-se várias designações: linho, linho cânhamo e alcânave (aos quais se junta o esparto no registo das entradas), que não são propriamente sinónimos.

Grosso modo, e de certa forma em consonância com o discurso de Fernando Oliveira citado na abertura deste trabalho, as cordas eram fabricadas no Porto essencialmente a partir das duas fibras, o linho e o esparto que, na sua maioria, deveriam chegar à cidade em bruto ou apenas semi-transformadas. Nas importações destas matérias-primas fala-se, por exemplo, em “esparto comum”²³, em “linho em rama para cordas”²⁴ e em “fio brãoquo de linho canevo fino”²⁵.

Estas duas últimas referências apontam para técnicas de cordoaria desenvolvidas na cidade, e falarei delas adiante.

Para além do linho, o esparto era, então, outra herbácea de grande interesse e fortemente aproveitada. Vulgar um pouco por todo o reino (como se pode comprovar pela leitura dos forais novos), a sua produção, espontânea entre penedos ou em terra pobre, era elevada no Algarve, tornando-se fonte de rendimento comercial, sendo exportada juntamente com o figo e a passa. “Herua mui necessária ao uso dos homêns, escreve Duarte Nunes de Leão, he o esparto de que as terras do Algarue (que sam estereis para outra novidade) daõ quanto basta aos daquella prouincia pera suas feiras ou esportas, para a grande carregação de seu figo & passa que mandaõ a Italia, Flândres & outras partes, & pera Lisboa & reino todo onde se lauram cordoalhas & cousas que delle se soem fazer”²⁶. A sua recolha coincide com a do linho, realizando-se “quando a erva está bem sazoadada «que he do S. João em diante, e esta he a postura da camara [de Loulé], mas a gente pobre que que tem esta seara por sua não lhe espera tanto, mas por Abril e Mayo a começõ a apanhar e leuar pera suas necessidades»”²⁷.

O pico mais elevado da comercialização de esparto algarvio terá ocorrido durante o século XV, chegando a ser mesmo exportado para Castela e decrescendo na centúria seguinte devido, em grande medida, ao avanço da área cultivada por fruteiras²⁸.

22. *O. c.*, 107. Parte deste fio era objecto de exportação.

23. Em 1573-1574, Miguel Vaz, mercador do Porto, declara a volumosa encomenda de 150 milheiros de “esparto comum” da qual pagou à redizima três mil reais; ADP – *Cabido*, liv. 106, fl. 123.

24. ADP – *Cabido*, liv. 113, fl. 5v.

25. ADP – *Po 2*, 1ª série, liv. 6, fl. 78v.

26. *Descrição do reino de Portugal* (1610), fl. 59, citado por J. ANTERO ROMERO MAGALHÃES, *Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI*. Lisboa: Edições Cosmos, 1970, 174

27. Frei João de S. José – *Corografia do reino do Algarve*, fls. 130-130v, citado por J. ANTERO ROMERO MAGALHÃES, *o. c.*, 174-175. Este investigador explica que a apanha antecipada se deve ao facto de os mais desfavorecidos usarem o esparto como recurso alimentar, em tempos de penúria cerealífera. O mesmo Autor, e Manuel Viegas Guerreiro publicaram entretanto a citada descrição de Frei João de S. José (de 1577) em *Duas descrições do Algarve do século XVI*, in “Revista de História Económica e Social”, nº 3. Lisboa: Sá da Costa, 1983, 21-132.

28. J. ANTERO ROMERO MAGALHÃES, *Para o estudo do Algarve económico...*, citado, 176.

No Porto, desde o século XIV, produziam-se essas cordas de linho e de esparto, as quais eram já vendidas para fora da comarca. Em inquirição mandada tirar por D. Afonso IV em 1339 para cálculo dos rendimentos da cidade, diz-se: “*Item todo aquel que comprar callaures ou cordas de cánaue ou desparto pagará dous djnheiros do marauedi. E sse paraallem doyro for pagará tres djnheiros*”²⁹. Dois séculos depois, continua a predominar a “cordoaria de linho como d’esparto”³⁰. Este último, aliás, só tinha esta aplicação na cidade, conforme se indica num tabelamento de bens e serviços aprovado em 1545³¹.

Temos assim, pelo menos desde o século XIV, uma produção consistente, pronta a satisfazer a procura da comunidade urbana (como se comprova pela existência da cordoaria do bispo) e, ao mesmo tempo da actividade naval, para a qual será canalizada a maior fatia da produção. Todos os documentos estabelecem esta relação profunda com o mundo marítimo. Desde logo, em 1361 quando se fala do linho usado no fabrico do fulame³² para os barcos. E, a partir de então, em variados momentos, quando estava em causa o regular abastecimento de cordas aos armadores e pescadores, como veremos.

Dotada de uma estrutura produtiva apreciável, a cordoaria do Porto era objecto de consumo da parte dos armadores da cidade, os seus principais clientes, mas chegava para suprir parte das necessidades sentidas por armadores de outros portos do reino. Esta é uma evolução de assinalar. No início, que deverá coincidir com a sua implantação exclusiva em Miragaia, a produção teria um significado meramente local. Com a estruturação da oficina de cordoaria no Olival, apoiada por circuitos consistentes de abastecimento de matéria-prima, o ritmo produtivo deverá ter sido significativamente incrementado criando-se, a partir de então, uma nova mais-valia comercial, atraindo agentes de fora da cidade que aqui se passaram a abastecer. Já vimos que isso acontece com armadores de Vila do Conde. O mesmo sucede com o rei.

Em 1439, os procuradores do Porto em cortes (reunidas em Évora) lembravam que ainda estavam por pagar os dinheiros que a cidade emprestara e gastara na compra

29. *Corpus Codicum...*, citado, vol. I, 30.

30. AHMP – *Vereações*, liv. 11, fl. 223v.

31. “Esparteyros. Acordaram os sobreditos [a comissão encarregada de elaborar a taxa] que nesta cidade se não podem taxar esparteyros porque os não ha hy que façam obras que nas outras partes costumão a fazer esparteyros *porque os que nesta cidade haa não fazem outra obra somente cordas d’esparto*”; AHMP – *Vereações*, liv. 15, fls. 33v-34 (sublinhado meu).

32. Importa aqui assinalar o significado deste termo e o contributo dos documentos portuenses para o esclarecimento desta questão. Embora seja possível que em determinada altura (difícilmente anterior ao século XVI) o vocábulo designe o pano do navio (asserção em que o aplicam predominantemente os Comandantes Humberto Leitão e J. Vicente Lopes na obra *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual*, 3ª edição. Lisboa: Centro de Estudos Históricos e Cartografia Antiga/Edições Culturais da Marinha, 1990, 276-277), a definição mais correcta é a de que o mesmo significa cordame, do latim *funamen*, conforme aponta M. A. TAVARES CARBONELL PICO, *A terminologia naval portuguesa anterior a 1460*. Lisboa: Sociedade de Língua Portuguesa, 1963, 269). Esta Autora indica como primeira utilização do termo um documento de 6 de Junho de 1377 (carta de privilégio de D. Fernando aos moradores de Lisboa que queiram fazer navios) onde se diz “[...] outro sij lhes quitamos toda a dizimeira da toda madeyra e ferro e fulame que trouerem de quaes quer partes que seiam pera fazimento dessas naues [...]. A documentação do Porto confirma este sentido; em carta de 1 de Março de 1361, manda-se ter cuidado no “[...]ljno de que os cordoeiros ouessem de fazer o fulame pera as Naaos Eoutros quaes quer naujos”; *Corpus codicum...*, citado, vol. VI, 75.

de arneses, lanças, ferro, madeiras, *cordoaria*, pão, vinhos e carnes “pera armada de Cepta del Rey de Tunez e de Canaria”³³.

Estas remessas continuarão a processar-se no século XVI, apesar do empenhamento do rei na estruturação de centros abastecedores como os de Santarém e da Golegã³⁴. Ao mesmo tempo, os agentes régios encarregaram-se de o adquirir em Coimbra e na zona do Mondego em geral, bem como em Torre de Moncorvo, onde se desenvolveu uma feitoria voltada predominantemente para o abastecimento das armadas³⁵. Sabendo-se que desta última pelo menos uma parte da produção era encaminhada pelo rio Douro para o Porto, de onde era expedido para Lisboa, podemos interrogar-nos se os nove fardos ou os noventa e sete rolos de fio carregados, respectivamente, no navio *Santa Maria das Neves* e na nau *S. João* que se preparavam para rumar do Porto em 1558 haviam sido confeccionados na cordoaria do Porto (como por vezes aconteceu) ou se teriam vindo de Trás-os-Montes³⁶.

Recapitulando: a uma procura já mais intensa iniciada ainda na primeira metade do século XV, com origem na comunidade local, sucede-se uma fase de forte solicitação motivada pelas necessidades de armação da Carreira da Índia, de armadas guarda-costas e de outras expedições navais não programadas, no século XVI, que implicavam uma procura constante desta e de outras mercadorias da parte da Coroa. Com carácter de urgência ou, simplesmente, como remessa habitual expedida para os armazéns régios, os fardos de fio e de cordame do Porto começam a ser registo vulgar nos manifestos de carga dos navios que zarpam do Douro.

Duas notas complementares relativas à comercialização destes itens no Porto. Primeiro, o facto de serem os próprios cordoeiros a vender os produtos que fabricam, a peso, numa prática usual desde o século XIV, como detalhadamente se verá adiante³⁷. Segundo, o papel interventivo do elemento feminino neste sector, se não na produção certamente na aquisição de matéria-prima e venda dos artigos³⁸.

4. TIPOS DE CORDAS E PROVENIÊNCIA DAS MATÉRIAS-PRIMAS

Na documentação colhem-se algumas achegas sobre os termos mais usados, na maior parte sinónimos, mas onde podemos verificar alguma evolução na linguagem. No século XIV, usam-se as palavras *calavres*, *cordas* (esta em todas as épocas) *cordelas* e *fulame*. No século XV, em vez de calavre é mais vulgar dizer-se *cabre*, e passa a usar-se o vocábulo *cordoalha* em vez de fulame; utiliza-se também *caibro*. No

33. TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 23, fl. 56, extractado por P. DE AZEVEDO, *Documentos das chancelarias reais...*, citado, tomo I, 1915, 49.

34. L. FREIRE COSTA, *Naus e galeões na ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a rota do Cabo*. Cascais: Patrimónia Histórica, 1997, 343-347.

35. *Idem*, *o. c.*, 347-353.

36. No entanto, tendo em conta o dado anterior sobre as armadas e a ligação que se exerce entre Lisboa e o Porto, bem como a capacidade de exportação de fio portuense para diversos portos, é de aceitar que em algumas ocasiões esses envios tenham prosseguido no século XVI.

37. *Corpus codicum...*, citado, vol. VI, 75.

38. Entre finais da década de quarenta e finais da década de sessenta do século XVI, um dos mais dinâmicos agentes da cordoaria portuense foi Maria Gonçalves a Cordoeira; no final da centúria destacou-se Eva Afonso.

século XVI, embora continue a referir-se o termo cabre e, também, *caibro*, eles vão sendo substituídos pela expressão *cabo*³⁹; o mesmo acontece com a palavra cordoalha que, mantendo-se ainda, começa a ser preterida em favor do termo *enxárcia*, amplamente utilizado. Por fim, usa-se o vocábulo *amarra*⁴⁰ e surge o termo *massame*⁴¹.

Já foi dito e repetido que estes produtos eram feitos de linho e esparto. O linho podia chegar em fio, pronto a entrar na cordoaria, ou sem qualquer transformação, sendo objecto de tratamento no Porto⁴². No início do século XVI documentam-se desconcertos na comercialização e um certo desregramento no trabalho do linho, este último com consequências para a saúde pública.

Em 1504, a política de uniformização dos pesos e medidas aprovada por D. Manuel, alterara o valor do arrátel, com prejuízo para os cordoeiros; queixavam-se estes que “os que vendem linhos fazem mudança do preço” devido aos pesos novos “de dezasseis onças no arratel como El Rei manda”; consideravam-se prejudicados pois “saía a pedra nos pesos velhos” pagando mais pelo mesmo; decide-se então que, para repor a justiça dos preços, se venda a pedra, unidade prática de medida do linho, “por onze arrateis dos novos”⁴³.

No seu processo de preparação, o linho, como se sabe, requer água. Numa cidade esta corre habitualmente das fontes e chafarizes. Pois bem, era aí que os fabricantes encontravam os mananciais de que precisavam. Em duas reuniões sucessivas, realizadas a 16 e a 20 de Julho de 1519, debateu-se na Vereação a “grande sujidade e devassidade dos chafarizes e fontes”; queixavam-se os moradores de “homens e mulheres, moços e moças asy pretos como brancos” que lavavam roupa, espetos, colheres e “espadelavam e maçavam linho”, sendo a situação particularmente grave no chafariz dos Banhos e na fonte da rua Nova. Para desencorajar esses hábitos, a Câmara impôs uma coima de cinquenta reais de cada vez a quem incorresse nessas práticas⁴⁴.

O linho e o esparto vinham de diversos pontos do reino e de fora dele. No Entre Douro e Minho e nas terras transmontanas e beirãs mais próximas do rio Douro, a produção de linho, esparto e palma era abundante⁴⁵. Em redor de Torre de Moncorvo

39. Que se utiliza também acompanhada pelo adjectivo grosso, *cabo grosso*.

40. Embora, como foi visto atrás, tenha sido comprada em Sevilha (mas também deveria ser possível adquiri-la no Porto).

41. Infelizmente (talvez com excepção da palavra amarra) não conseguimos distinguir a variedade e aplicação nos navios das cordas produzidas. Na Andaluzia Ricardo Córdoba detectou cabos grandes e pequenos usados na “enxárcia firme” (aparelhamento dos mastros, ancoragem), cordas de três ou quatro cordões, “escotas” e “contraescotas”, etc.; *o. c.*, 110-111.

42. E destinado tanto à cordoaria como à indústria têxtil.

43. AHMP – *Vereações*, liv. 7, fl. 181v.

44. AHMP – *Vereações*, liv. 10, fls. 59v-60.

45. Alguns exemplos: ao descrever o Entre Douro e Minho, Mestre António de Guimarães refere que “asy se daa lã linho, que somente deste ano de quinhentos e dose saíram desta vila de Guimarães mais de cem mil varas de pano de linho e estopa curados pera fora”, sendo de crer que algum deste linho não se destinasse à confecção de tecidos, mas também fosse canalizado para a cordoaria; L. CORDEIRO, *Uma descrição de Entre Douro e Minho por mestre António*, in “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, vol. XXII (1959), 447. No foral novo de S. João da Pesqueira (1510) regista-se no capítulo da portagem: “Palma, esparto e semelhantes. De palma, esparto, junça ou junco seco pera fazer empreita delle por carga mayor dous reaes. E quem levar pera seu usso de meia arroba pera baixo nam pagara nada. E por todas alcofas, esteiras, seiroens, açafates, cordas e obras e cousas que se fezerem da dita palma, esparto, etc, por carga maior seis reaes e de meia arroba pera baixo quem as tirar nam pagara”; *Forais de S. João da*

(Trás-os-Montes), os linhares conheciam uma acentuada expansão desde o século XV, ao ponto de os procuradores da vila temerem a decadência das restantes culturas, essenciais para a sobrevivência das comunidades. Nas queixas que levaram a Afonso V, em cortes, usaram interessantes e expressivos argumentos para convencer o monarca a limitar o avanço do linho na Vilariaça: “Outrossy em esta villa ha hũa ribeyra que chamam a Vallariça na quall os homens lavram muytos linhos alcanaves aalem do razoado em tall guisa que per aazo do dito linho lavrarem tanto vem a adoecer e morrem amte tempo. Outrossy per este aazo do dito linho leixam morrer as vinhas e leixam de lavar ho pam e a terra vay-se a monte. Porque vos pidimos por mercee que lhes mandees poer penna que quallquer que lavar nem semear mays que ataa dez alqueires de linhaça que pague aquella penna que a vossa mercee mandar e em esto nos farees grande mercee”⁴⁶.

Os intensos contactos seculares estabelecidos entre o Porto e todas estas regiões, através dos almocreves, recoveiros e outros mercadores ambulantes, ou de barcas que percorriam intensamente o Douro, tornavam vulgares os envios contínuos de cargas para a cidade, como as que a filha de Maria Gonçalves a Cordoeira lhe remetia regularmente de Cabaços⁴⁷ entre 1549 e 1569⁴⁸ ou as que Ambrósio Carvalho,

Pesqueira, (edição de Amândio Jorge Morais Barros). S. João da Pesqueira, Câmara Municipal, 2001, 37. Por fim saliente-se para as primeiras décadas do século XVII, a dimensão produtiva de linho em redor da abadia de Tibães, o interesse dos religiosos na transformação (materializado com o investimento num engenho “de duas rodas” para o moer”) e comercialização; sobre este assunto ver A. DE OLIVEIRA, *A abadia de Tibães e o seu domínio (1630-1680). Estudo social e económico*. Porto: Faculdade de Letras, 1974, 75-77 e 117.

46. Em resposta, o Africano delegou a responsabilidade do ordenamento agrário da região aos próprios interessados: “Vos meesmos poderees amte vos veer o que sera melhor e assy o poderees poer em obra”. A gravidade do problema (ou o jogo de interesses locais na exploração agrícola – parecendo haver um conflito entre os lavradores tradicionais e aqueles que viam na terra a possibilidade de explorar uma cultura industrial facilmente comercializável, como acontecerá noutras zonas com o vinho) justifica a apresentação de um segundo capítulo, segundo o qual “outrossy senhor este lugar he muyto caminhante e em que portam muytos estrangeiros [sobretudo os mercadores castelhanos do outro lado da raia] e requerem muytos mantimentos assym pam como cevada e hi nom ho ha por mymgua dos lavradores que hi nom lavram porquanto se lamçam aa lavar os sobreditos linhos e outras mercadorias. Pedem-vos por mercee que mandees poer penna a todollos moradores da dita villa que todos lavrem pam pouco ou muyto aquelle que lhes prouver [...]”. A réplica do monarca foi de teor idêntico à do capítulo anterior: “Damos-vos lugar que vos com todos ou a moor parte vejaees o que sera melhor e mais proveyto da terra e assy o cumpraees”. Em 1459, com a situação aparentemente mais pacificada, os procuradores da vila comunicavam que na ribeira “que chamam de Saavor e Vallariça [...] cada hum anno he lavrada e semeada de trigo, cevada, milho azaburro, e infimdo linho e allcanave e gualleguo”. O problema era agora com os viajantes “que passam de terra da Beeira pera esta de Tras os Momtes ou desta pera Allem Doiro per a barca do dicto rio” e, por não quererem andar pelo caminho público (com a cobertura de Vasco Fernandes de Sampaio que pretendia desviar para si os rendimentos da portagem) “atravessam pelas herdades que cada hum anno e som semeadas”. A importância da cultura do linho na Vilariaça atravessou os tempos; ainda em 1806 se evocava um alvará de 19 de Setembro de 1656, segundo o qual competia ao “superintendente da Feitoria do linho canhamo [com o juiz da Torre de Moncorvo e à custa da Real Fazenda] [...] a segurança e reparo das margens do Rio Sabor e Ribeira Velariça” e se enviavam instruções detalhadas (por exemplo plantação de árvores nos limites dos “taboleiros” mais férteis) para evitar cheias e outros danos à cultura”. Sobre estes assuntos e documentos ver F. M. ALVES BAÇAL, Abade de, *Memórias arqueológico-históricas do distrito de Bragança*, vol. IV. Bragança: Edição da Câmara Municipal de Bragança/Instituto Português de Museus-Museu do Abade de Baçal, 2000, 292-293, 297, 316-322.

47. Trata-se de um couto localizado no almoxarifado de Ponte de Lima (Minho) com o qual diversos moradores da cidade do Porto mantêm relacionamento estreito desde a Idade Média, recebendo de lá mercadorias (como se pode comprovar em TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 159).

48. ADP – *Po I*, 3ª série, liv. 33, fl. 3.

cordoeiro do Campo do Olival recebia antes de 1600 de “huns arreheiros da Torre de Mencorvo”⁴⁹.

Há também a ponderar os envios de materiais, como o esparto, do Algarve, acessíveis a uma cabotagem que, do Porto e de Leixões, rumava incessantemente ao Sul, até Sevilha e mais além⁵⁰.

Importa dizer que a produção nacional não chegava para satisfazer uma procura variada e sempre elevada⁵¹, mas com picos muito altos em certas épocas, coincidentes com o desenvolvimento mercantil e conjunturas favoráveis ao investimento no sector naval, assim como ao incremento das pescas de onde decorria um aumento da procura de fio para as redes. Por tanto, desde cedo foi necessário acautelar no mercado externo o abastecimento das oficinas.

O movimento alfândegário era tal que originou um tabelamento especial sobre as importações de esparto. A dízima sobre este produto, em vigor desde antes de 1526, foi objecto de doação sucessiva dos monarcas ao longo do século⁵².

Vejamus o que ocorre com as importações de matérias-primas para a cordoaria provenientes da Península. O sul de *Espanha* aparece de imediato como um dos principais centros fornecedores eleitos pelos agentes comerciais. De uma vasta área que se estende do eixo Córdova⁵³-Sevilha-Cádiz⁵⁴ (o porto onde desemboca a produção andaluza e se concentram os navios de transporte) a Almería e mais além até Alicante já em senhorios da coroa aragonesa (aqui com intervenção de mercadores valencianos) vinham carregamentos regulares de esparto e cânhamo para alimentar as cordoarias do Porto⁵⁵.

Ao mesmo tempo, e cada vez com maior regularidade, surgiam agentes franceses e, principalmente, flamengos a vender o mesmo tipo de matérias (a que juntavam toda uma vasta gama de produtos essenciais para a “indústria” de construção naval portuense); não tardarão a deter quase em exclusivo a distribuição destes artigos.

49. No testamento, feito em 19 de Setembro desse ano declarava dever 10 mil reais “a huns arreheiros da Torre de Mencorvo que lhe deixaram trinta e sete pedras de linho o qual vai vendendo elle Ambrosio Carvalho”; ADP – *Po 4*, 1ª série, liv. 2, fl. 56v. É importante verificar esta notícia de envios de linho para o Porto de uma região famosa pelas suas cordoarias (diga-se que não há notícia da importação de cordame de Moncorvo).

50. Com prováveis prolongamentos. Sobre a produção e exportação de esparto algarvio (que era mais do que um complemento às tradicionais cargas de figo e passa), ver J. A. ROMERO MAGALHÃES, *o. c.*, 174-176.

51. Ainda para mais quando a produção de esparto do Algarve começa a declinar no século XVI, como fomos informados atrás.

52. Um exemplo: 13 de Junho de 1526, doação da “dízima do esparto que vier e entrar em a minha cidade do Porto pella foz” a Gaspar Pais, “como a tinha Guomez Paiz seu pay per cujo fallecimento vagou”; ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 190.

53. Não cartografado pela simples razão de não haver menção a esta localidade na documentação.

54. Apenas um caso: nos primeiros dias de Julho de 1568 chegavam ao Porto dois navios de esparto provenientes de Cádiz, fretados para os Vitória, importante família de mercadores cristãos-novos do Porto; ADP – *Po 1*, 3ª série, liv. 26, fl. 24.

55. Agradeço ao Dr. Miguel Nogueira, do Departamento de Cartografia da FLUP, o trabalho realizado nesta representação, nomeadamente o facto de ter aceitado incluir no mesmo mapa regiões e lugares. Relativamente à Galiza e às Astúrias, esclareça-se de se trata de referências esporádicas da segunda metade do século XVI, não significando movimentos de importação consistente. A Galiza, por exemplo, é, na maior parte das vezes, zona receptora destes materiais, expedidos do Porto (e funcionará mais como entreposto das mercadorias vindas do Norte, de França e da Flandres). Por razões de espaço e de insuficiência de informação directa, não me debruçarei sobre a eventual chegada de fibras italianas, que se sabe terem sido carregadas na Andaluzia em navios do Porto, Matosinhos e Leça, destinadas aos armazéns régios; sobre este assunto ver L. COSTA, *o. c.*, 356-358



5. NA OFICINA

Como assinaléi atrás, há termos onde se vislumbram técnicas utilizadas. Uma vez que não existe qualquer informação sobre a preparação das plantas propriamente ditas (com a exceção das menções ao “espadelar” e “maçar” do linho) e da sua transformação em fio, fico-me pela ideia genérica de que este processo se assemelhava, em diferentes fases, ao da preparação do linho⁵⁶.

Do que se passava da oficina também não se conhece muito. O maior progresso na arte da cordoaria sobreveio com a invenção da roda de cordoeiro ou torno de fiar. O uso deste recurso tecnológico remonta ao século XIII e “supõe a mecanização do princípio da roca e do fuso, instalando-se este num suporte fixo unindo a uma pequena roda, a qual era movida mediante um sistema de polé, por uma roda de diâmetro superior. O rápido movimento que a volta da roda maior exercia sobre a mais pequena, e portanto sobre o fuso, permitiu um ganho de rapidez no trabalho, dado que a fibra se enrolava, se torcia ou cochava, com maior agilidade”⁵⁷.

56. Ricardo Córdoba descreve detalhadamente esse processo na origem, a 107-108.

57. R. CÓRDOBA DE LA LLAVE, *o. c.*, 108. Diversos autores (M. F. Mazzaoui, Walter Endrei), citados por este investigador (109), consideram esta aplicação o maior avanço na indústria têxtil antes da Revolução Industrial, permitindo a obtenção de novas qualidades de fibra e aumentando a produtividade do sector em pelo menos três vezes. Em Castela usava-se a roda no século XV.

Ignoramos desde quando se utilizou esta roda no Porto mas é certo que já estava vulgarizada antes de 1570, ano em que André Pinto, próspero cordoeiro da cidade, manda em testamento que o seu enterramento seja em S. Pedro de Miragaia “na cova onde esta Isabel Luis sua mãe, no cabo da dita igreja que tinha na canpa hũa roda de cordoeiro”⁵⁸. Portanto, quer o linho quer o esparto, devidamente transformados em fio, eram depois objecto de enrolamento mecânico no Porto, possivelmente ainda na primeira metade do século XVI⁵⁹.

Também a designação “fio branco” tem significado na oficina, sobretudo quando se destina aos barcos⁶⁰. Ricardo Córdoba aponta a existência de “cordas brancas”, usadas logo depois do seu entrosamento, mas, sobretudo quando se destinavam aos navios, objecto de um tratamento destinado a preservá-las dos efeitos das águas e da fricção tornando-as em cordas “ensaboadas”, “ensebadas” e “alcatroadas”⁶¹. Creio que no Porto se utilizavam especialmente estes dois últimos tipos⁶².

O sebo, amplamente aplicado no mundo naval, era quase presença obrigatória nos fretamentos de navios, correndo por conta dos mercadores. A inclusão de uma verba para sebo nestes contratos justificar-se-ia pelo seu uso no cordame mas, principalmente porque era usado na calafetagem (misturado com o pez e o breu) e vulgarmente para revestir o fundo dos navios para os fazer deslizar melhor na rampa de botadura e na água.

A mesma importância era conferida ao alcatrão. No século XVIII, a par das cem rodas e das estufas dos cordoeiros, Rebelo da Costa conta-nos que “há uma caldeira que leva cinqüenta almudes de alcatrão, as outras levam a 30 e a 40”⁶³, parecendo assim que se tratava de uma prática arraigada na cordoaria e que, juntamente com as necessidades da construção naval, ajuda a explicar as grandes importações deste produto no século XVI⁶⁴.

As listagens de produtos conservadas no reino vizinho não deixam margem para dúvidas quanto à diversidade da produção e, conseqüentemente, do sortido de cordas

58. ADP – *Po I*, 3ª série, liv. 34, fl. 71. No último quartel do século XVII passavam “de cem rodas as que trabalham diáriamente em manobrar as referidas cordagens e massames, que se apuram em seis estufas, umas de cabrestantes e outras de roda”. Padre Agostinho Rebelo da COSTA, – *o. c.*, 276.

59. O desenvolvimento da arte no Porto, que vimos conferindo, deverá tornar lícito situar a sua utilização na centúria anterior.

60. Assim como “navio branco” o tem no estaleiro.

61. *O. c.*, 110. Note-se que as redes de pesca eram preferencialmente recobertas de alcatrão, mais eficaz do que o sabão na protecção contra a decomposição e o apodrecimento rápido, causados pelo contacto contínuo com a água salgada.

62. Embora admita a possibilidade da utilização do sabão no revestimento da cordagem (o investigador que tenho vindo a citar é taxativo quanto ao facto de este produto ser “um material imprescindível aos cordoeiros dos navios”), é mais certo que isso só esporadicamente tenha acontecido no período que estudo. Isto porque, apesar da relativa facilidade com que o sabão é obtido (artesanalmente, com uma caldeira ao fogo de lenha, onde se misturavam determinadas quantidades de azeite, cal – que chegava ao Porto em carregamentos apreciáveis – e cinza, mistura que depois se retirava e era depositada em tinas onde esfriava e solidificava), a sua comercialização era objecto de monopólio ciosamente protegido e o seu abastecimento ao Porto bastante irregular motivando incontáveis reuniões da Câmara para tentar resolver o problema.

63. *O. c.*, 276.

64. E, somando-se às importações de linho e esparto, reforça-se a visão da dependência deste sector das restantes importações comerciais.

que os náuticos e pescadores tinham à sua disposição; entre a enxárcia fixa, as escotas, os cabos dos mastros e vergas, ou o cordame para as barcas de pescar e o fio para as redes, encontravam-se cordas de vários tamanhos, textura e peso⁶⁵. Naturalmente essa oferta alargada era comum nos diferentes portos de mar e os elementos que acima deixei registados sobre as designações usadas no Porto são disso exemplo. Todavia, não vão muito para além delas e, normalmente, as menções ao cordame ficam-se pela generalidade. Como a que nos deixa Rebelo da Costa que, à boa maneira dos antigos corógrafos, destaca o caso mais extravagante e gaba a qualidade ímpar do produto: “O volume de todo o linho que se gasta cada ano nas obras de fio, cordagens, cabos, etc., passa de oito mil quintais. Fazem-se amarras de tôdas as grossuras precisas. As maiores que até agora se têm feito pesaram sessenta e sete quintais [ou seja, pouco mais de 4 toneladas], com cento e vinte braças de comprimento [cerca de 220 metros], e valor de 612\$000. Têm estas amarras uma superioridade conhecida sôbre todas as que se trabalham nos países estrangeiros, porque o fio de que se fazem não sòmente é mais bem igual e mais bem torcido, mas também elas são mais bem cochadas e conseqüentemente de maior duração”⁶⁶.

6. CONTROLO DE QUALIDADE

Fixemos aquele dado sobre a qualidade. O estímulo da procura nem sempre é correspondido pela manutenção ou melhoria dos predicados do material oferecido. O aumento do consumo de cordas no Porto sentido logo no século XIV, não terá sido objecto de resposta satisfatória dos cordoeiros da cidade⁶⁷ e, possivelmente, motivou a nomeação de vedores do ofício ainda antes de 1361, numa demonstração clara de preocupação (precoce) por parte dos interessados. No dia 1 de Março daquele ano, foi jurado em Câmara Afonso Esteves, cordoeiro de Miragaia, “que el bem e verdadeiramente e ssem malliciã e Cobyçam nenhũa pesase as Cordas e Cordellas e Caabres que os Cordoeiros da dita Çidade vendessem aquaaes quer pessoas que as comprassem E que outrosy visse o ljnho de que os cordoeiros ouuessem de ffazer o fulame para as Naaos Eoutros quaes quer Naujos sse era boom e linpho e Leal Essem maldade Eoutra mestura e engano nenhuum para se fazer odito fulame para ser ffeito bem Essem engano [...] Eque quandoo Assy ouuesse deueer que chamasse hj para esto ffrançisco peixoto e Johan rrodriguez e joham uiçente estornjnho ou Alguum deles porque eles ia eram dados poor veedores para esto”⁶⁸.

Aparte a informação pertinente sobre o papel dos próprios cordoeiros na venda daquilo que produziam, ao peso, saliente-se a nomeação de três vedores do fio competindo a este Afonso Esteves, entre outros encargos, olhar pela pesagem que, como se sabe, era um dos momentos favoritos de todos quantos se ocupavam em vigiarizar o próximo nas diferentes actividades económicas.

65. R. CÓRDOBA DE LA LLAVE, *o. c.*, 110-111.

66. *O. c.*, 276.

67. Que, por outro lado, se poderão ter querido aproveitar desse incremento da procura, roubando no peso e deliberadamente adulterarem essa mesma qualidade.

68. *Corpus codicum...*, citado, vol. VI, 75.

Outra das modalidades preferidas de fraude no Antigo Regime era a mistura. Misturava-se vinho velho com o novo, peixe ardido com o fresco e linho podre, restos de cordas e de fios velhos com materiais novos. Isto era inaceitável para quem tinha barcos e sabia que o cordame, para além de ser dispendioso, era essencial a bordo; sendo de má qualidade, colocava em risco a segurança da embarcação. Também neste campo, as queixas e protestos dos mareantes portuenses assemelham-se aos dos seus congéneres de Sevilha ou de Barcelona⁶⁹.

No século XV, os assuntos do mar marcavam o quotidiano do Porto. O crescimento da frota da cidade e o aumento do ritmo das viagens, implicou solicitações acrescidas aos cordoeiros de Miragaia e do Olival. Contudo, o acordo de 1361 não teve os resultados pretendidos, continuando a colocar-se o velho problema da qualidade. Em 1460, perante as queixas continuadas dos agentes marítimos contra as fraudes de que eram alvo por parte dos cordoeiros, a Vereação voltou a tomar posição sobre o assunto.

Antes de analisar a exposição dos queixosos e os termos da decisão aprovada⁷⁰, é interessante questionar o papel da confraria de S. Pedro de Miragaia na resolução de assuntos de âmbito profissional (e, no fim de contas, da própria solidariedade promovida no seu seio) envolvendo, ou melhor, colocando em confronto, alguns dos seus membros. Integrando na sua estrutura mareantes e cordoeiros (partilhando, inclusive, funções directivas na instituição), seria de esperar que perante situações de conflitualidade motivadas pelo trabalho elas fossem resolvidas em cabido confraternal. Ou pelo menos que as actas das reuniões deles dessem conta. Ou ainda que a instituição se apresentasse junto dos governantes reivindicando soluções. Ora, nenhuma destas coisas acontece. As questões laborais estão fora do âmbito de actuação da confraria e entregues à arbitragem da Câmara⁷¹.

No relato da reunião municipal de 20 de Dezembro de 1460, pode ler-se: “Outrosy veerom a falar no lavramento dos cordoeiros que acharom que lavravom o que nom deviam e acharom per certydoens que nos cabres que se fazyam pera as naaos metyon muyto fio maa e podre per o quall azo se recreçya grande perda e dano de muytas pessoas e naaos e mercadoryas sobre o quall se convynha averem de proveer d’algum tall remedyo per que semelhante mall e dapno fose evitado daqui em dyante”. Como se vê por este preâmbulo, o problema era com a cordoaria para navios e os protestos, como disse, fundados nas mesmas razões que observámos antes para Sevilha e Barcelona. As medidas aprovadas nesta assembleia assemelhavam-se às que estavam

69. Os acórdãos de Sevilha proibiam ainda as cordas feitas com fio molhado “porque põem em perigo as naus”; R. CÓRDOBA DE LA LLAVE, *o. c.*, 110.

70. A forma como estão detalhados reflecte a importância atribuída ao problema.

71. Como sucedia com a generalidade dos conflitos profissionais ocorridos na cidade, o que faz duvidar da capacidade reivindicativa destas instituições no campo do trabalho. A regulamentação deste entronca numa questão mais vasta que é a de determinarmos as formas de controlo do mesmo e a que nível se processa a intervenção dos diferentes agentes envolvidos (na vigilância, nos protestos, na capacidade de encontrar apoios para alterar situações a seu contento), num jogo marcado pelas influências junto da elite camarária –no fundo, a que impõe decisões de acordo com os seus interesses– e da exploração de eventuais vantagens que se poderão retirar das divisões porventura existentes entre ela; além disso, dever-se-á ter em conta e perceber a forma de actuação do poder régio que, a partir de finais da Idade Média, passa a interferir sistematicamente nas cidades e nestes assuntos.

inscritas na decisão de 1361: “que daqui em dyante fosem [eleitos] em cada huum ano dous veedores que tevesem cargo de averem de veer o fyo antes que fose metido nos caabres e outras cordalhas que pera naaos erom e que nom fosem feitos salvo de boo fyo poys que o vendyam a seu grrado⁷² aos quaees veedores em cada huum ano fose dado juramento dos Santos Avangelhos que bem e dereytamente tenham carrego da dita veedorya e nom dem consentymto a se nem huum fyo maa meter em semelhantes obras [...] e todollos cordoeiros estevesem a seu regimento dos ditos veedores por este ano e d’hy em dyante aos veedores que hy forem postos”. Quem não cumprisse esse regimento sujeitava-se ao pagamento de uma coima de quinhentos reais.

O caso deve ter assumido proporções algo elevadas pois, ao mesmo tempo que se elegeram por vedores dois cordoeiros (Pedro Esteves e Luís Eanes), foram designados dois “inspectores” (João Esteves e um outro Luís Eanes) “pera averem de veer asy o que estes veedores lavrarem [...] e que se fose achado ou provado que daqui em avante se fezese algum erro ou emgano em a dita obra per minga ou falymento dos veedores ou por os ditos veedores darem a elo algum favor per o presente os ham por condanados em mill reas”. Mas se os vedores dos cordoeiros não podiam actuar com malícia e favorecimento de alguns, o mesmo não se passava com os clientes, a quem era reconhecida a capacidade de escolha. Era lícito que estes tivessem preferência por algum oficial entregando-lhe a obra, mesmo que o cordoeiro em causa não tivesse matéria-prima suficiente para satisfazer a totalidade da encomenda. Graças a esta deliberação, ficamos a saber que, para além da função de vigilância da qualidade do fio, competia aos vedores distribuir o linho conforme as necessidades: “e eso mesmo acordaram com acordo dos ditos cordoeiros que quando alguuns senhorios d’allgũas naaos ou navios mandarem fazer alguuns caabres e algum teer afeiçom de os mandarem fazer ‘algum cordoeiro seu amigo e per os veedores da dita obra for achado que aquele cordoeiro a quem asy he dado carrego que o faça nom torne tanto fyo boo e fino per que se posa fazer o dito caabre que entom os vedores o posam tomar per cada huum dos ditos cordoeiros ou per todos o que lhe asy falecer pera a dita obra seer acabada de todo de boo fyo e fino sem mestura nem hũa de maa⁷³”.

A partir de então, a nomeação de vedores do ofício passa a ser regra, sendo os seus nomes registados nos livros da Câmara, ao mesmo tempo que se resumiam as suas atribuições, as quais vão sendo afinadas⁷⁴.

Relacionada com a questão da qualidade está a da competência dos oficiais cordoeiros. Em 1512, na hora de nomear novos vedores, determina-se que “nenhuum do dito oficio nam use de fazer obra somente daquella que souber e lhe for ordenada

72. Pode estar a referir-se ao acordo aprovado em 1440 e reafirmado em 1453 sob o título “regimento sobre o linho”, de que já dei conta, segundo o qual, para evitar que ele fosse açambarcado, ficava três dias à disposição exclusiva dos cordoeiros.

73. AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 249, documento utilizado também em A. CRUZ, *Os mesteres do Porto no século XV...*, 22-24.

74. Exemplos: 3 de Julho de 1484, “fizeram officiaes vedores dos cordoeiros Pedro Eanes e Joham Tome que tenham carrego de ver toda ha obra que os cordoeiros fezessem e que a enxeminassem bem e que fezessem a dar a cada hum seu dirreito”; AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 227v. 9 de Novembro de 1512 (nesta ocasião introduziu-se a competência dos vedores na distribuição da obra e nas instruções que deveriam dar sobre as características que ela deveria patentear); Idem, liv. 8, fl. 45v. 17 de Janeiro (?) de 1533 (com menção ao fabrico de obra de linho e esparto); Idem, liv. 11, fl. 223v.

pellos dictos examinadores”. Eram os atributos do cordame continuavam a estar em causa. Era, porventura, a busca da especialização, da maior qualificação do trabalho e da protecção do consumidor. Neste sentido, determina-se que “os ditos vedores examinaram a obra do dicto officio e aquella que acharem que he fallsa a trazerem a esta camara para se aver de queimar”⁷⁵.

Esta prática deverá ter sido seguida na cidade. E não deveriam faltar ocasiões para a aplicar, tendo em conta que em alguns manifestos de carga se declara, como o fez Francisco Dias, de Matosinhos em 1591, que trouxe de Lisboa “cinquo quintais de estopa e fio velho”⁷⁶. Em 23 de Maio de 1598, na venda de certo esparto contratada entre Henrique Gomes da Costa, mercador, e alguns cordoeiros do Campo do Olival, estipulava-se que “posto que se ache pellos juizes do officio de cordoeiro que allgum delle nam serve e se queyme que sera a conta delles sobreditos cordoeiros”⁷⁷.

7. A PRÁTICA MERCANTIL

O estudo de caso da cordoaria, possibilita-nos um bom campo de observação da prática comercial urbana e das modificações a que ela esteve sujeita entre os séculos XIV e XVI.

Intimamente ligada à navegação e ao comércio, esta arte haveria de sentir os efeitos das diferentes conjunturas, impossíveis de descrever em pormenor, vividas por esses sectores ao longo deste período. Apesar das limitações, em termos gerais podemos dar como certo um significativo aumento da importância da navegação nas relações internacionais, a consolidação da indústria naval e a consequente procura de apetrechos para a fornecer, incluindo neles os bens produzidos pelos cordoeiros.

Correlativa desta procura, a dificuldade crescente (embora sentida desde muito cedo) em assegurar nos mercados nacionais as matérias-primas necessárias nas oficinas, forçando a definição de correntes de abastecimento em centros do estrangeiro. Como seria de esperar, esta movimentação coincidiu com as opções do comércio da cidade e foi variando conforme se alteraram os mercados de referência.

A rede portuense de trato era já bastante diversificada na Idade Média. Uma das vantagens comerciais do burgo, radicar-se-á na relativa eficiência com que desenvolve os seus contactos junto de mercados distintos e complementares, do norte ao sul da Europa.

Aparentemente, numa primeira fase, terá havido uma intervenção directa dos cordoeiros encarregando-se eles próprios de adquirir linho, esparto e fios aproveitando os esquemas de comércio da cidade⁷⁸.

75. AHMP – *Vereações*, liv. 8, fls. 45v-46v.

76. ADP – *Cabido*, liv. 113, fl. 29. Assim como Maria Gonçalves a Cordoeira admitia no seu testamento de 1569, que parte do linho que a filha lhe enviara de Cabaços “era muito roym” mas, apesar disso, foi vendido “cada mão [...] a oito reaes e delas a sete reaes e delas *convém a saber*: as mais poucas a dez reaes”, acabando por conseguir arrecadar entre 1 100 e 1 200 reais; ADP – *Po 1*, 3ª série, liv. 33, fl. 3v.

77. ADP – *Po 1*, 3ª série, liv. 115, fl. 45.

78. Esta realidade inscreve-se num movimento geral sentido no Porto; são muitos os que participam no trato: mercadores profissionais, claro, mas também gente dos officios que nele investem modestos capitais que conseguiram arrecadar nas suas áreas de trabalho tentando rentabilizá-los ou o praticam em função e para benefício da sua própria actividade profissional.

Até à segunda metade de Quatrocentos esse recurso dos cordoeiros (dependendo daquilo que lhe era “oferecido” pela navegação e pelo comércio da cidade⁷⁹) não deverá ter conhecido grandes perturbações.

Havia na cidade uma grande disponibilidade de meios de transporte marítimo e explorava-se com alguma intensidade a rota que ligava o Porto aos centros costeiros meridionais da Península Ibérica. Assinale-se que até ao final da Idade Média continuava a haver um forte empenhamento da navegação do Porto nos tratos que a conduziam ao Sul, ao Mediterrâneo. Era precisamente a Sul, na região andaluza e numa faixa extensa que se estendia aos domínios da coroa de Aragão, que se encontravam os principais pontos abastecedores de matérias-primas, linho e esparto, de que a cordoaria do Porto se servia⁸⁰. Sevilha⁸¹, Cádiz⁸², Almería, Alicante e Valência, constituíam-se nos centros exportadores mais relacionados com a cidade. Tratava-se, no fundo, de explorar um contexto de expansão da cordoaria, especialmente em Sevilha, onde esta arte é desenvolvida “para atender às necessidades de [...] cordame de barcos”⁸³ e, em parte, justificará a ligação comercial desta cidade a Valência⁸⁴.

A caminho desta zona, ou como escala de regresso dela, em território nacional, o Algarve surge como um dos mais importantes centros exportadores de esparto durante os séculos XV e XVI; todavia, na última parte deste período, a sua capacidade de comercialização do produto diminuiu em favor de outros bens como as frutas secas.

Portanto, tendo em conta este quadro, não seria difícil encontrar linho e esparto “debaixo da coberta” (segundo fórmula inscrita nos fretamentos) dos navios portuenses provenientes desses quadrantes geográficos⁸⁵.

79. A inexistência de cartas de fretamento medievais impede que conheçamos a relação dos cordoeiros com os náuticos; no entanto há um factor de aproximação (que não quer dizer propriamente união) muito forte suscitado pela presença de ambos os grupos na confraria de S. Pedro de Miragaia; sabendo-se que, mesmo no século XVI, inúmeras relações comerciais se realizavam sem qualquer problema dispensando essas cartas, com maior número de razão podemos falar disso para épocas anteriores. Mas a “oferta” de que venho falando comporta dois níveis; um deles, decerto se concretizava em acordos verbais entre o cordoeiro e o mestre do navio, encomendando-lhe materiais para o seu ofício; mas também há a considerar as cargas que chegavam à cidade (do reino ou do estrangeiro) em determinadas épocas do ano, trazidas por mercados (também da cidade ou de fora) certos de que encontravam quem lhas quisesse comprar.

80. Como apontou Ricardo Córdoba (*o. c.*, 107), trata-se da região onde os níveis de produtividade destes artigos atingem valores mais elevados em toda a Península.

81. A cordoaria sevilhana dependia das importações de matérias-primas de lugares como Córdova, Ubeda e Baeza; também já aí chegavam carregamentos por mar, vindas do estrangeiro; sobre este assunto ver M. Á. LADERO QUESADA, *o. c.*, 95. A importância de Sevilha em termos de comércio internacional pode ser também verificada em J.M. BELLO LEÓN, “El reino de Sevilla en el comercio exterior castellano (siglos XIV-XVI)”, in *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Hilario Casado Alonso (editor). Burgos: Exc^a Diputación Provincial de Burgos, 1995, 57-80, e a bibliografia aí indicada. Para uma panorâmica geral deste comércio ver também M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *El comercio andaluz en la era de los Descubrimientos*, in *Actas do Congresso Internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”*, vol. III. Porto: Universidade do Porto/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, 387-403.

82. Sobre o papel deste centro portuário veja-se E. AZNAR VALLEJO, *Cádiz y su región en la expansión atlántica*, in “Estudios de Historia y Arqueología Medievales”, n.º 10. Cádiz: Universidade de Cádiz, 1994, 11-23; mais recentemente, este investigador alargou âmbito da sua análise na comunicação que fez no *Simpósio de história marítima do século XII ao XVI*, realizado em Pontevedra (29, 30 de Novembro e 1 de Dezembro), subordinada ao tema *Andalucía e o Atlántico Norte a fins da Idade Média*.

83. M. Á. LADERO QUESADA, *o. c.*, 95.

84. Particularmente no século XV; sobre este assunto ver Á. SANTAMARIA ARANDEZ, *Aportación al estudio de la economía de Valencia durante el siglo XV*. Valência, 1966, citado por M. Á. LADERO QUESADA, *o. c.*, 122.

85. E não eram tão poucos quanto isso, 78% da navegação portuguesa em Valência; ver L.A. DA FONSECA, *O Porto nas rotas do Mediterrâneo ocidental (vésperas da Época Moderna)*, in “Revista de História”,

Exemplificativo do envolvimento directo dos cordoeiros no comércio de fibras (e não só) e no investimento que fazem em meios de transporte marítimo, é o caso do conhecido *navio dos Cordoeiros*. Propriedade de Vasco Pires e Domingos da Maia, “cordoeiros e moradores assim de Miragaya”, tratava regularmente no Algarve e no Levante⁸⁶. Pelo menos entre 1423 e 1446, ano em que foi tomada por corsários ingleses⁸⁷, efectuou numerosas viagens para Lisboa, Algarve e Levante transportando arroz, sal, panos e especiarias. E esparto. Sobretudo esparto, que era adquirido e embarcado como frete de retorno e posteriormente encaminhado para as oficinas da cordoaria do Porto⁸⁸.

Noutros casos, a entrega dos materiais no estaleiro ou oficinas anexas, tal como acontecia com as madeiras por exemplo, corria por conta dos armadores. E aqui os mercados de referência variavam conforme a conveniência destes agentes. O exemplo mais significativo desta prática está no envio de fio de Santarém por parte de funcionários régios em 1496 para ser transformado na cordoaria do Porto e destinado a equipar os navios da viagem inaugural à Índia de Vasco da Gama, construídos nos estaleiros de Miragaia⁸⁹.

Os problemas na cadeia de abastecimento vão surgir durante a primeira metade do século XVI. Eles fazem-se sentir com evidência principalmente devido ao facto de os navios do Porto deixarem de frequentar as paragens mediterrânicas com a regularidade que seria necessária⁹⁰. Desde então, os cordoeiros devem ter conhecido alguma dificuldade em conseguir os materiais que até então obtinham facilmente.

Mais do que propriamente o “desaparecimento” dos navios portugueses de alguns portos, como inegavelmente sucede no de Valência após os incidentes marítimos que conduziram ao estabelecimento do “direito português” (*dret português*), gravame fiscal sobre a navegação nacional, esta espécie de “encolhimento” dos horizontes marítimos portuenses nos anos iniciais desta centúria, terá também relação com o reposicionamento comercial da urbe e a complexa regeneração do seu corpo mercantil.

vol. III. Porto: Centro de História da Faculdade de Letras, 1980, 134; J. GUIRAL-HADZIOSSEF, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valência: Edicions Alfons el Magnànim/Institució Valenciana d'Estudis i Investigació, 1989, 538-541.

86. Ou seja, no Mediterrâneo, a partir do estreito de Gibraltar; era assim que os portuenses do século XV o designavam.

87. AHMP – *Livro B*, fls. 265-265v, publicado no *Livro antigo de cartas e provisões dos senhores reis D. Afonso V, D. João II e D. Manuel I*, prefácio e notas de Artur Magalhães Basto. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1940, 193-194.

88. ADP – *Cabido*, liv. 814, fls. 54v-60. Na altura em que foi apresada pelos ingleses (já andava no mar, portanto, há vinte e três anos), junto a Lisboa, trazia panos e especiaria do Levante.

89. A. J. BARROS, *A construção naval portuense nas vésperas da viagem de Vasco da Gama à Índia, in Um mercador e autarca dos séculos XV-XVI, o arquivo de João Martins Ferreira*, catálogo da exposição comemorativa da classificação do Porto como Património Mundial da Humanidade. Porto: Arquivo Histórico Municipal, 43. Sobre a remessa de fio para estas naus ver M. C. CUNHA, *A compra do fio para as naus. O Livro de Receitas e Despesas de Heitor Garcia (1496-1497)*, in *Actas do Congresso Internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”*, citado, vol. III, 491-529.

90. Por razões que veremos detalhadamente adiante. Por ora diga-se que ela poderá ter origem em quebras da própria cidade do Porto. Vivendo-se uma fase de reorganização naval na cidade, possivelmente consequência de um certo recuo na dimensão da frota urbana – agravado ao longo da primeira metade do século com os ataques franceses – e a exploração intensa de outras rotas (da Flandres e, em breve, do Brasil), ter-se-ia iniciado uma espécie de selecção de destinos bem definida, conforme as necessidades da cidade e das perspectivas dos seus mercadores.

No dealbar da Época Moderna, a diversidade comercial do período anterior, embora continue a manter-se a um nível intenso por intermédio da cabotagem, esbate-se nas grandes linhas marítimas, com a eleição de objectivos muito definidos e estruturados de acordo com os interesses de um novo e poderoso grupo de mercadores⁹¹. O processo é complexo e não é esta a ocasião para fazer a sua análise. Digamos apenas que ele implica alterações no financiamento das viagens, no volume de capitais envolvidos, na modificação dos modelos de navios utilizados (pelo menos na sua tonelagem) e no planeamento das transacções, levado a cabo pelos grandes mercadores.

O principal fluxo de comércio passa a estar nas mãos destes agentes e depende dos seus próprios interesses. É interessante verificar que os materiais para a cordoaria, até aí ausentes das suas listas de encomendas, dominadas pela importação de cereais, tecidos, ferramentas, artefactos de cobre como caldeiras, estanho, obras de arte, etc., passam a fazer parte integrante e contínua da sua carteira de negócios.

Portanto, alterações. E profundas. Desde logo, na geografia comercial. Contrariamente ao seu antecessor quatrocentista, o comerciante portuense do século XVI trata predominantemente no Norte, na Flandres, nesse vastíssimo mercado de escoamento dos produtos brasileiros e de aquisição de todo o tipo de bens necessários à economia da cidade, nela compreendendo os materiais para o artesanato e a construção naval⁹². Neste contexto, e essa é outra diferença de tomo a assinalar, os cordoeiros passam a depender, não da oferta da navegação antes existente, mas de capitalistas envolvidos predominantemente noutros campos comerciais⁹³ que praticamente a monopolizam em proveito dos seus empreendimentos, nos quais, como disse, a partir de agora não deixam de incluir nas suas carteiras negociais o trato destes artigos⁹⁴, utilizando os contactos que possuem (também nos portos andaluzes e algarvios) para fretarem navios que venham à cidade trazer as suas encomendas. Por fim, neste novo contexto, deixa de ser possível ao pequeno agente comercial (e ao artesão) investir as agora avultadas somas requeridas na armação de navios, cuja posse evitaria mais um factor de dependência⁹⁵.

Introduzam-se, no entanto, alguns matizes no direccionamento marítimo. Mais do que propriamente falar no “desaparecimento” ou forte quebra da presença dos navios do Porto de alguns ancoradouros do sul da Península, como inegavelmente sucedeu em Valência, há como que uma espécie de “divisão do trabalho”, cuja análise

91. No qual entra uma significativa componente cristã-nova.

92. Números das compras de fio e de linho; no primeiro caso, relativo aos anos de 1574, 1578-79, 1584-85 e 1591, em 37 notícias, numa diz-se que o fio veio de Castela, noutra de Lisboa, em sete não se indica o lugar da compra, e nas restantes vinte e oito declara-se que ele foi comprado na Flandres; quanto ao linho, em 33 referências a aquisições (nos mesmos anos indicados para o fio), apenas sete (cinco sem lugar indicado e duas na França) não ocorreram nos mercados flamengos. Elucidativo. Ver ADP – *Cabido*, livros 106 a 113.

93. Cite-se mais uma vez o caso de Sevilha, que de muito nos tem servido no enquadramento deste tema, na qual é notório (tal como noutras cidades do Antigo Regime), no século XVI, que “o artesão depende do mercador na matéria-prima”; F. MORALES PADRON, *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos*, 3ª edição revista. Sevilha: Universidade de Sevilha, 1989, 147.

94. Essa, como se sabe, é das facetas mais característica do mercador e do comércio de Antigo Regime: a dispersão de capitais e de investimentos em várias áreas.

95. Grande parte da frota do Porto quinhentista é detida por parcerias de mercadores.

nos permite observar diferentes níveis de exploração de rotas marítimas. Em paralelo com a forte opção atlântica, na qual se elegeu o Brasil como destino primeiro da navegação oceânica e a Flandres como suporte básico deste complexo, continua a investir-se na exploração dos circuitos mediterrânicos (rotas do sal andaluz, rotas de acesso a Sevilha, participação nos circuitos alargados constituídos em torno da economia-mundo castelhana e em transacções realizadas à margem desta, etc.) através de uma cabotagem que, dos portos dependentes de Matosinhos e Leça, continuará a processar-se a elevado ritmo.

Mas falamos de cordoaria e, neste campo, sem dúvida que a Andaluzia já não responde às necessidades do Porto. Isso explica-se por factores internos, particularmente da própria evolução da cidade hispalense. O quadro comercial andaluz é agora substancialmente diferente. Marcado por uma larga “subordinação” ao sistema da *Carreira das Índias*, tal como vários investigadores têm registado e que recentemente García-Baquero González sintetizou⁹⁶, este espaço deixa de ter o peso que tinha anteriormente no fornecimento de matérias-primas à cordoaria portuense. Desde logo, porque elas faltam em Sevilha⁹⁷; já no século XVI, o fio e as enxárcias aparecem com frequência nas listagens de importações da cidade⁹⁸; além disso, a sua cordoaria não encontrou na indústria naval um estímulo ao seu desenvolvimento produzindo, “fundamentalmente embarcações de pequena tonelagem, usadas no transporte fluvial. Os barcos grandes, destinados à *Carreira das Índias*, feitos em Sevilha, não gozaram de prestígio pois o pinheiro indígena, bom para os mastros ou obras mortas, era mau para os cascos, e o carvalho estrangeiro não se obtinha com facilidade”⁹⁹. Dominguez Ortiz aduz os significativos argumentos: “Era uma utopia querer criar uma potente indústria naval quando não só as madeiras como o *cordame*, velame e outras partes essenciais havia que trazê-las de longe”; assim, percebe-se a forte irregularidade do labor, facto que fazia com que artesãos da construção naval, cordoeiros incluídos, abandonassem a profissão¹⁰⁰. Como linha estrutural que pode explicar as dificuldades deste ofício da cordoaria, bem como da restante actividade artesanal, por razões que se hão-de debater ainda durante muito tempo, “Sevilha, apesar das suas imensas oportunidades, nem criou uma indústria adequada, nem um instrumento bancário ao serviço da sua rede comercial”¹⁰¹, portanto, passou a depender do estrangeiro. Finalmente, Robert A. Stradling nota, não apenas para a Andaluzia mas para a totalidade da Península, uma

96. A. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *El comercio andaluz en la Edad Moderna: un sistema de subordinación*, in *El comercio en el Antiguo Régimen*. Manuel Lobo Cabrera e Vicente Suárez Grimón (editores), vol. II. Las Palmas: Universidade de Las Palmas de Gran Canaria, 1994, 91-107.

97. F. MORALES PADRON, *o. c.*, 147.

98. Inclusivamente do Porto; em 1573, Jorge Vieira, mercador portuense, expede para Sevilha vários cabos, acompanhando certos barris de ferramenta; ADP – *Cabido*, liv. 106, fl. 10. No século XVII, esta é uma prática já habitual; nas listagens de produtos enviados da Dinamarca para Espanha, o cânhamo, a enxárcia e a estopa contavam-se entre as mercadorias mais vulgarizadas; sobre este assunto ver J. ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, *España, Flandes y el mar del Norte (1618-1639)*. Barcelona: Editorial Planeta, 1975, 69 e 233.

99. Idem, *ibidem*, 150. Fenómeno também notado por A. DOMINGUEZ ORTIZ, *Historia de Sevilla. La Sevilla del siglo XVII*, 3ª edição (1ª edição, 1984). Sevilha: Universidade de Sevilha, 1986, 129.

100. *Ibidem*, 130.

101. A. DOMINGUEZ ORTIZ, *o. c.*, 126.

dificuldade crescente no abastecimento de cânhamo, linho e outros materiais para a construção, que podem explicar a redifinição de mercados¹⁰².

Perante estas dificuldades nos centros ibéricos, a partir de meados do século XVI, a Flandres, como vimos, passa a assumir-se definitivamente como o grande complexo abastecedor de mercadorias ao Porto, onde os comerciantes da cidade se movem com relativo à-vontade, beneficiando de esquemas associativos há muito organizados. Neste sentido, joga-se agora no aproveitamento da tradição nórdica no fabrico e comercialização de fibras, que remonta aos tempos medievos¹⁰³. Esse direccionamento rumo ao Norte manter-se-á a níveis elevados, apesar de algumas quebras esporádicas que devem ser inscritas no contexto problemático sentido por acasião das alterações político militares ocorridas na Flandres¹⁰⁴.

Mas as coisas, definitivamente, mudaram. O cordoeiro, até então aparentemente autónomo, passa a ter de recorrer ao grande mercador para satisfazer as suas necessidades de material. Passa a combinar com ele as encomendas e a comprometer-se em contratos de curto prazo¹⁰⁵, que equivalem a outros tantos empréstimos a crédito, cuja resolução depende das vendas que estes oficiais concretizam junto dos armadores. Deixo aqui apenas a constatação desta realidade, corrente nos meios mercantis do Antigo Regime, pois o seu aprofundamento representaria matéria para outro artigo.

Vejam os dois exemplos, de final da centúria, desta nova modalidade comercial. No dia 14 de Maio de 1598, António Pinto e Manuel Dias, cordoeiros do Olival, compram a Francisco Vaz da Costa, mercador, filho de Simão Vaz, um dos mais poderosos homens de negócios do Porto, dezanove milheiros e meio de esparto, no valor de 146 250 reais (à razão de 7 500 reais por milheiro); os cordoeiros comprometiam-se a pagar metade da dívida até 15 de Julho desse ano e o restante até 15 de Outubro. Poucos dias depois desta transacção, a 23 de Maio, Henrique Gomes da Costa, irmão do anterior comerciante, vende a outros cordoeiros (a nossa já conhecida Eva Afonso encontrava-se entre estes) quinze milheiros de esparto no valor de 8 500 reais o milheiro¹⁰⁶.

Para terminar, fique uma simples referência a um último aspecto evolutivo nesta prática mercantil, também ele de significado profundo; ela tem a ver com a presença, cada vez mais forte à medida que se aproxima o final de Quinhentos, de mercados e navios flamengos que tomam a seu cargo a comercialização dos cânhamos e fios (embora também possam actuar em função das encomendas dos comerciantes locais¹⁰⁷), actividade inscrita num processo conhecido de hegemonia no mundo do transporte marítimo concretizado por estes novos interlocutores.

102. *La armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*. Madrid: Edições Cátedra, 1992, 42-43.

103. Com um importante comércio a partir da Alemanha e por todo o Báltico, irradiando para os principais centros europeus, mormente a Flandres; sobre este assunto ver F. BRAUDEL, *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII*, tomo 2 (Os jogos das trocas). Lisboa: Editorial Teorema, 1992, 386 (ver também, 369).

104. Que, muitas vezes, motivaram o abrandamento e, mesmo, a paragem da navegação portuguesa, obrigando ao recurso a outras áreas e agentes; a França é particularmente importante neste esquema compensatório.

105. Realidade conhecida dos investigadores do comércio moderno e ilustrada, para Málaga, em trabalho de CHAUCA GARCÍA et alii – *Escrituras de obligación y crédito a corto plazo en Málaga en el primer tercio del siglo XVIII*, in *El comercio en el Antiguo Régimen...*, citado, 109-118.

106. ADP – *Po 1*, 3ª série, liv. 115, respectivamente, fls. 22 e 45.

107. E, mesmo, de alguns cordoeiros que, na prática, funcionam como seus agentes na cidade.

Sintetizemos algumas ideias-chave:

- a partir de meados do século XVI, apagamento do papel dos profissionais cordoeiros no abastecimento de materiais para a sua arte, em favor dos novos mercadores que dominam o panorama mercantil da cidade;
- são estes comerciantes a definir as linhas de rumo do comércio de fibras; a Flandres é eleita como mercado preferencial;
- quando se mantêm os espaços tradicionais, os mercadores definem zonas “menos congestionadas” para realizar os seus negócios; isso acontece, por exemplo, no Algarve, onde são contratados envios de esparto com mercadores valencianos¹⁰⁸;
- finalmente, ao papel preponderante destes homens de negócios suceder-se-á, nos finais da centúria, um empenhamento forte e directo dos agentes flamengos neste trato, por sua conta, usando cordoeiros como seus agentes, ou sob contrato com os mesmos mercadores locais.

8. CONCLUSÃO

Até ao final dos anos oitenta do século XVIII a cordoaria do Olival manteve-se como a grande fornecedora da frota da cidade, fazendo a fortuna dos que nela trabalhavam. O interesse nesta actividade mantinha-se a bom nível, chegando mesmo a registar-se episódios de verdadeira espionagem industrial no sentido de a desenvolver¹⁰⁹. Mas, bem depressa, a concorrência externa havia de acarretar a decadência da actividade nacional, incapaz de a acompanhar. Cronistas da cidade como Rebelo da Costa ou Sousa Reis, assistiram a diferentes fases desse processo e avançaram com justificações que variavam entre “a sagacidade do comércio russo” e a excessiva liberdade que era concedida ao comércio dos seus artefactos, até ao descuido puro e simples dos cordoeiros da urbe “e talvez a sua ambição”¹¹⁰. Em 1852, “naquele largo

108. 1557. Março. 31: João Gonçalves, cordoeiro da “Cordoaria de cima”, Baltasar Nogueira, Pantalhão Domingues e João Eanes, cordoeiros da Cordoaria de Baixo, compram a Manuel Lobo, fidalgo, trinta e cinco milheiros e um quarteirão de esparto de Alicante (no valor de 63 450 reais, ou seja, 1 800 reais por milheiro – comparem-se os preços com os casos referidos antes), esparto que, segundo declaração do vendedor, era de Gonçalo de Carmona, valenciano (de origem andaluza?) “que trata no Algarve, amigo d’el Rey Manuel Lobo que per sua comisam o vendia”; ADP – *Po I*, 3ª série, liv. 12, fls. 14-15v. Outro caso refere Pedro Fernandes, valenciano, estante no Porto em 1578; ADP – *Cabido*, liv. 110, fl. 29.

109. Em 1789, Rebelo da Costa escrevia que o incremento da qualidade das cordas portuguesas “se conhece há catorze anos a esta parte, depois que um fabricante desta cidade, chamado António Baptista de Sá, foi a Londres onde penetrou o segredo deste melhoramento. Mas sem que êle o comunicasse a pessoa alguma, pôde António Moutinho de Menezes, um dos principais fabricantes do dito massame, idear outros meios ainda mais fáceis e proveitosos, como a diária experiência o está mostrando” (*o. c.*, 276-277). Aliás, diga-se que foi este quem mais beneficiou pois, tal como Rebelo da Costa, Sousa Reis conta-nos que “teve se em tal consideração este Portuense, que foi chamado à Corte por ordem do Ministro para certas averiguações d’utilidade publica sobre o mesmo assumpto, vistos os desejos que elle despois realizou durante a sua administração d’estabellecer ali huma fabrica de massame” (REIS, Henrique Duarte e Sousa – *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da cidade do Porto*. Porto: Biblioteca Pública Municipal do Porto, 1984., 223; trata-se de um manuscrito datado de entre 1861 e 1866).

110. Rebelo da Costa: “É bem sensível que estando ela neste aumento, se consinta a importação de cabos e amarras estrangeiras, que tanto abatem o fervor e a eficácia dos fabricantes nacionais, que talvez fiquem arruinados por esta causa. A sagacidade e o ardil do comércio russo têm chegado a tal consistência que

terreno” havia apenas “meia duzia de homens que nem sabião ser uteis a si mesmo e á Cidade”. Ninguém lamentou a sua expulsão do lugar onde há tanto tempo estavam para nele se edificar um “Passeio Publico de conveniencia geral”.

levanta infinitamente o preço dos linhos, e abate o das amarras até o ponto de as libertar de todos os direitos nacionais, a fim de que, ficando estas muito mais baratas, tenham melhor saída, vindo, por esta forma, a lucrar o importe do linho e o da sua manobra. Êste ardil ficaria frustrado se as nações comerciantes franqueassem nos seus portos a importação do linho, livre de todos os direitos, e carregassem um três-dôbro ao valor das ditas amarras” (*o. c.*, 277). Sousa Reis: “A boa fabricação deste mester, tão necessario a huma praça commercial com porto de mar, como o desta Cidade, mereceo no principio do seu estabelecimento toda a protecção das auctoridades, e então grandes beneficios e favores lhe concederaõ, porem a carestia do linho, o acrescimo dos jornaes e finalmente o descuido dos mestres cordoeiros, e talvez a sua ambição, faziaõ com que a sua obra fosse tão imprefeita, que os maritimos armadores preferiraõ para as suas embarcaçoes cabos e cordas vindas do estrangeiro” (*o. c.*, 123).