

OS ESTUDOS GERMÂNICOS EM PORTUGAL⁽¹⁾

Por vezes o comércio, naquelas eras de prepotência e de violências, era prejudicado por actos de pirataria recíproca, e navios ingleses eram atacados por Portugueses, o que levava os Ingleses a exercerem represálias, e vice-versa. É assim que Eduardo I de Inglaterra confirma em 30 de Outubro de 1255 a licença concedida pelo Duque João da Bretanha, seu lugar tenente na Gasconha, para se tomarem aos Portugueses tantos bens quantos fossem necessários para indemnizar Bernardo Dongressili, mercador de Baiona, do que lhe haviam apresado em Lisboa⁽²⁾. Em 1293 novamente o rei de Inglaterra remete uma nota «Dionysio Portugalliae Regi, de Mercatoribus Baionae, per subditos ejus expoliatis⁽³⁾», e para tratar deste caso envia o monarca português à Grã Bretanha os embaixadores João Soares ou Soeiro e Pedro Martins, ao que faz referência o documento «De discordia sedanta inter homines Angliae & Baionae, & gentes Portugalliae», publicado também na obra de Rymer⁽⁴⁾. Enquanto não se resolveu o incidente, o que só sucedeu em 1295, continuaram a conceder-se reciprocamente salvo condutos aos mercadores⁽⁵⁾. Depois de concluído o acôrdo entre

(1) Cont. do vol. 79.º, pág. 548.

(2) Rymer, *Foedera*, II, 691: Santarém, *Quadro elementar*, XIV, 16.

(3) Idem, *ibidem*, II, 609; Santarém, *Quadro elementar* XIV, 8; G. Barros, *Hist. da administ.*, IV, 418.

(4) Idem, *ibidem*, II, 632; (2.ª ed. 1727); *Commercial relations*, pág. 32.

(5) *Commercial relations*, pág. 33.

os dois países, o rei de Inglaterra ordenou a entrega em Londres das mercadorias que tinham sido apresadas aos Portugueses nos navios de um tal Tomás Sely e de outros Ingleses, e de um navio que estava retido em Portsmouth⁽¹⁾.

No reinado de D. Denis, como se sabe, a marinha portuguesa realizou um grande progresso, tendo sido contratado para almirante das frotas reais um genovês, Micer Manuel Pezagno ou Pessanha, que consigo trouxe vários peritos na arte naval; o contracto facultava áquele estrangeiro utilizar os navios em seu interêsse pessoal para commerciar em Genova e na Flandres, quando elles não fossem necessários ao serviço do rei⁽²⁾. Para obviar aos prejuizos occorridos no mar, devidos à pirataria, a tempestades e outros riscos, e para facilitar e intensificar as nossas relações commerciais com a Inglaterra, Flandres, Normandia, Rochela e Bretanha, aprovou D. Denis pela provisão de 10 de Maio de 1923 a instituição de uma espécie de bolsa de comércio na Flandres, determinando: «que todas as Barcas que fossem de Cem Tonéés acima e carregassem nos portos dos meus Reynos pera en Frandes ou pera Engraterra, ou pera Lormandia ou pera Bretanha, ou pera Arrochella que paguê vijnte soldos destillijs no frete. E as outras Barcas que forê de Cem Tonéés afundo que pagassem dez soldos destillijs. E outrossj que se Algũa Barca for fretada dos Mercadores de mha terra pera alêmar ou pera Seuilla ou pera os outros lugares e que uaam pera en Frandes ou pera cada huũ destes lugares de suso ditos paguê cada hũa dessas Barcas assj come de suso dito. E destauer deuê teer en frâdes esses mercadores Cen marcos de prata ou a ualia deles e o outro em mha terra en aqueles logares hu eles teuerẽ por bẽ. E

(1) *Commercial relations*, pág. 34; G. Barros, *Hist. da administ.*, IV, 420.

(2) Aires de Sá, *Frei Gonçalo Velho*, II, x; Castilho, *Ribeira de Lisboa*, pág. 16.

esto fazê esses mercadores per razão que quando alguns negocios ouuerê ou entêderê aaueer assj en Frandes come en cada hũa das outras terras que sejã seus preytos e seus anegocios e façã despesas dessauer e outrossj pera aquelas cousas que eles uirê que seera aprofeytamêto e onrra da terra⁽¹⁾. A fundação dessa bôlsa, para ocorrer às necessidades dos mercadores portugueses no estrangeiro e a outras supra indicadas, mostra que naquele tempo o nosso comércio externo, já era considerável, e que para a sua eficácia e para «apofeytamêto e onrra da terra» era urgente contar com uma reserva de capital para fazer face a qualquer eventualidade. O país escolhido para séde dêsse depósito monetário devia ser naturalmente o mais freqüentado e o mais propício para transacções comerciais, e naquela época era a Flandres que estava nestes casos e que oferecia mais garantias, poisque também viviam lá bastantes Portugueses, e porque em Bruges existia, talvez já antes do século XIII, uma feitoria portuguesa⁽²⁾.

Sabe-se que em 1281 ou 1282, como se indicou atrás, os nossos mercadores estantes em Bruges, apoiados pela cidade comercial de Lubeck e por outras do Norte da Alemanha, representaram ao conde Gui de Dampierre contra os prejuízos que sofriam ali no peso das mercadorias e na percentagem com que as sobrecarregavam para pagamento de certo impôsto, denominado *telonio*⁽³⁾. Mais tarde, em 20 de Maio de 1295 (1333 da era de Cesar) passou Martim Gonçalves, em Lisboa, uma procuração para receber 2578

(1) *Arch. Hist. Portug.*, vi, 323 e 461: Saraiva, *Obras*, III, 183; J. P. Ribeiro, *Dissert. chronol.*, III-2, 170; Rebêlo da Silva, *Hist. de Portugal*, IV, 509; G. Barros, *Hist. da administ.*, IV, 196 e 408.

(2) Lúcio de Azevedo, *Epocas de Portugal economico*, pág. 29, onde cita Van den Buschen, *Flandre et Portugal*, pág. 27.

(3) *Arch. Hist. Port.*, VI, 325 e Cantineau, *Origine des rel. etc.*, in *Bol. da Soc. de Geog. de Lisboa*, 18.^a série (1900), pág. 25-26.

libras provenientes de dois empréstimos que fizera ao município de Bruges ⁽¹⁾.

A actividade comercial e industrial no século XIV atinge em quasi toda a Europa um enorme desenvolvimento em parte proveniente das conquistas políticas realizadas pela burguesia de diversos países, composta na sua maioria de artífices, comerciantes, agricultores e industriais. A formação das confrarias e das corporações congregava por vezes interesses particulares com interesses nacionais ou gerais, e assim vemos a cada passo os grêmios medievais arrancar das mãos dos soberanos e dos potentados privilégios e liberdades outrora quasi inconcebíveis ⁽²⁾. As bôlsas, companhias de seguros, as ligas de cidades e as corporações de mestrais são aspectos do espirito corporativo medieval plenamente consciente do valor da associação para a luta multi-secular da conquista das liberdades públicas. E na Idade Média, em pleno desenvolvimento da tirania feudal, era tanto mais vantajosa a associação, quanto mais ferozes e brutais eram os senhores a quem o acaso, a fortuna ou a audácia tinham distribuído os privilégios de casta senhorial e dominadora. Das ligas ou confederações de cidades comerciais, a mais importante foi a Liga Hanseatica, que teve origem, segundo parece, no tratado de aliança e de comércio que em 1241 concluíram as cidades de Lubeck e Hamburgo. A estas duas se aliaram outras cidades, não só da Alemanha, mas também de outros países, como da Flandres, da França,

⁽¹⁾ *Arch. Hist. Port.*, VI, 338.

⁽²⁾ Os mestrais e artífices tinham as suas lojas em ruas próprias que tomavam o nome das profissões que elles exerciam, o que se verificava nas cidades alemãs e outras ainda há pouco tempo. Em Portugal sucedia o mesmo, e dessa tradição restam bastantes vestígios ainda em Lisboa, sem dúvida provindos do século XVI e dos seguintes, como v. g. *Rua do Ouro, da Prata, dos Correeiros, Sapateiros, Ferreiros, etc.* Cfr. Roux de la Rochelle, *Villes Anséatiques*, pág. 72.

de Portugal, da Espanha, da Itália, etc., e Lisboa, Marselha, Cadix, Livorno, Barcelona, Messina, Nápoles, etc., parecem ter feito parte, pelo menos durante algum tempo, daquela poderosa confederação comercial do Norte da Europa⁽¹⁾. Outras ligas de cidades se formaram posteriormente à semelhança da Liga Hanseática, tôdas elas com o intuito de protegerem os seus mercadores, industriais, agricultores etc., associados na mesma luta de defesa e de expansão da sua actividade, dentro e fora das regiões a que pertenciam⁽²⁾. Os comerciantes e artífices, pedindo a protecção do estado para as suas empresas e para o seu modo de vida adentro de um país ou região, originavam por vezes concessões idênticas a estranhos que pretendessem vir negociar com êles, e isto vimo-lo já exarado em forais e outros documentos de séculos anteriores. A protecção dispensada num país a um mercador estrangeiro era retribuída em geral do mesmo modo pelo país de origem dêste, pois os filhos de uma nação viajam em geral a coberto da sua bandeira, cujo respeito e privilégios são mantidos pela cordealidade de relações provenientes, na maioria das vezes, da harmonização de inte-

(1) *Dicc. d'Histoire et Geographie*, s. v. «Anséatique», e Roux de la Rochelle, *Villes Anséatiques*, págs. 56 segs.

(2) Por exemplo, em 24 de Abril de 1325 as cidades de Magúncia, Estrasburgo, Worms, Spira e Oppenheim fizeram uma confederação para a segurança dos caminhos terrestres e marítimos, e para a conservação do comércio, confederação renovada sucessivamente em 1332 e em 1351: vide os textos dos tratados (em alemão) Dumont, *Corps Universel Diplomatique*, 1-2, págs. 74, 134 e 261; em 29 de Junho de 1331 as cidades de Esslingen, Reutlingen, Rothweil, Heilbron, Gmundten, Weyl, Wuisperg celebraram, para sua comum segurança e por ordem e vontade de Luís de Baviera, um tratado, cujo texto, em alemão, vem in *Corps Univ. Diplom.*, 1-2, pág. 126; em 1351 celebra-se uma «Alliauncie tusschen Dort, Delft, Haerlem, Leyden, St. Gertruydenberg, Amsterdam, Alckmaer, Oudemater, Schiedam Anno 1351». *Corps Univ. Diplom.*, 1-2, 268 e outras mais *passim*.

rêsses económicos. Assim vemos mercadores e artífices portugueses receberem com frequência facilidades e regalias de monarcas estrangeiros, retribuídas generosamente pelos reis de Portugal com idênticas e outras concessões.

O nosso tráfico mercantil com outros povos continua a intensificar-se neste século, em que aparecem documentos portugueses comprovativos dos privilégios concedidos aqui aos estrangeiros. Depois das rivalidades e conflitos entre mercadores ingleses e portugueses em Londres serem solucionados em 1300, o rei de Inglaterra (Eduardo I) concedeu aos estrangeiros novos privilégios para os atrair ao comércio dos portos ingleses, visto que estes, mal situados pela sua distância e mal afamados pelo perigo da sua zona marítima e pelos actos de pirataria, eram muitas vezes deixados com preferência pelos da Flandres e da França⁽¹⁾. O soberano inglês, depois de negociações com os comerciantes alemães, franceses, espanhóis, portugueses e outros, outorgou-lhes concessões idênticas às que deu aos Gascões em 1302, e em 1303 publicou a conhecida *Carta Mercatoria*, pela qual lhes garantia completa segurança nos seus domínios, os isentava de certas taxas com que contribuíam para concertos de muros, pontes e calçadas, lhes permitia a residência em qualquer parte do reino, apenas com sujeição às leis civis e municipais, se comprometia a não se apoderar de suas fazendas sem os indemnizar, e lhes concedia outras regalias, exigindo em compensação um aumento de 50 por cento (tributo designado por New ou Petty Custom) sobre os direitos das lãs e dos coiros, o pagamento de dois soldos sobre cada tonel de vinho, e uma percentagem de três dinheiros por libra de outras mercadorias importadas ou exportadas⁽²⁾. Estas condições variavam segundo a política dos soberanos era ou

(1) *Commercial relations*, págs. 36-37 e 81.

(2) *Idem*, pág. 38; G. Barros, *Hist. da administ.*, IV, 421.

não favorável aos estrangeiros, e estes ainda tinham de sofrer as conseqüências da animosidade dos mercadores ingleses que operavam as mais das vezes com a cumplicidade das autoridades régias⁽¹⁾. À sombra da protecção do soberano inglês, os Portugueses prosseguiram na sua actividade commercial, enviando para Inglaterra as suas mercadorias, principalmente vinhos, cujo comércio aumentou em virtude do estado de guerra entre Franceses e Ingêleses, pois estes passaram a comprá-los aos mercadores de Portugal, quando anteriormente os obtinham também dos Gascões. Em 1304 alguns comerciantes de Baiona carregaram em Lisboa um navio com vinhos, especiarias e outras coisas no valor de 312 marcos, com destino a Inglaterra⁽²⁾, e em 1310 um outro navio que transportava um carregamento de uvas e outros géneros de um comerciante português naufragou em Hove⁽³⁾.

A protecção commercial mútua de Ingêleses e Portugueses era continuação de concessões da mesma natureza feitas já em reinados anteriores, como se viu, e aqui não se fará mais do que resenhar os seus tópicos principais, e bem assim os sucessos que por vezes obscureceram as boas relações existentes desde longa data entre os dois povos.

Por volta de 1307 D. Denis apresou aos corsários um navio de que estes se haviam apoderado, e, julgando que era inglês, pretendeu restituí-lo áquela nação, pelo que Eduardo II agradece em documento official⁽⁴⁾. Em Julho de 1308 o monarca lusitano escreveu ao rei de Inglaterra enviando-lhe salvo-condutos para Ingleses que viessem a Por-

(1) *Commercial relations*, pág. 38; G. Barros, *Hist. da administ.*, IV, 421.

(2) *Idem*, pág. 47.

(3) *Idem*, pág. 48.

(4) «Ad Dyonisium Portugallie Regem. Responsorie ad Litteras per dictum Regem Edwardo Patri destinatas», in Rymer, *Foedera*, III, 12 e Santarém, *Quadro elementar*, XIV, 18; *Comm. rel.* pág. 5.

tugal, e solicitando idênticas regalias para os Portugueses que fôsem às Ilhas Britânicas⁽¹⁾. Em 3 de Outubro de 1308 Eduardo II escreve a D. Denis a respeito dos ajustes e tratados celebrados entre os mercadores dos dois países, concedendo aos vassallos do rei de Portugal autorização de passarem a Inglaterra e ali se demorarem e negociarem⁽²⁾. Em Novembro do mesmo ano é o soberano português que envia uma nota ao rei de Inglaterra informando-o das facilidades e bom tratamento dado aos Ingêleses em Portugal e reclamando contra a apreensão de um navio lusitano realizada em Garnesey (Guernesey) pelos Baionenses⁽³⁾. Um ou dois anos mais tarde, em 1309 ou 1310 o rei de Inglaterra enviou um certo Peter Barde, seu agente, a Espanha e Portugal, encarregado de uma missão comercial⁽⁴⁾. As concessões e privilégios não evitavam porém que surgissem às vezes incidentes motivados por actos de corso, naufrágios, e por constantes infracções de convenios estabelecidos, o que tudo era próprio daquelas épocas de rudeza e de prepotência em que o direito era ditado pelas necessidades de ocasião, por conveniências particulares, e muitas vezes completamente abafado pela fôrça das armas. Em Inglaterra, como noutras nações, na Idade Média, havia o costume de se considerar a carga dos navios perdidos como *salvados do mar*; e embora a lei estabelecesse que o carregamento de qualquer navio naufragado ou encalhado fôsse guardado pelo corregedor, juiz ou bailio do lugar em que o caso ocorresse, perante o qual podia ser reclamado dentro do prazo de um ano e um

(1) *Commercial relations*, págs. 5 e 6.

(2) «Ad Dyonisium Regem Portugalliae, de Foedere inter Mercatores utriusque Regni», in Rymer, *Foedera*, III, 107 e Santarém, *Quadro elementar*, XIV, 21.

(3) *Commercial relations*, pág. 5 e documento a pág. 298.

(4) *Idem*, pág. 6.

dia, desde que ao sinistro sobrevivesse qualquer ser, «homem, mulher, cavalo, cão, gato, galinha», ou outros — o que é certo é que as populações da beira mar não seguiam esta determinação, e, em vez de socorrerem os naufragos, deixavam operar os elementos, apoderando-se depois dos destroços e lançando mão da carga, ainda mesmo quando a tripulação conseguia salvar-se⁽¹⁾. O recurso dos sinistrados era apelar para o rei, para serem indemnizados, o que várias vezes fizeram também mercadores portugueses a quem aqueles casos sucediam. Por exemplo, em Novembro de 1313 dois comerciantes de Lisboa, saídos da Flandres, em um navio, encalharam num banco de areia junto do pôrto de Romney, e ali desembarcados, combinaram dar aos homens de Romney, de Lede e de Winchelsea um quarto da carga salva; os Ingêleses depois pediram um têtço, e, não chegando a acôrdo, apoderaram-se de metade da carregação, o que causava um prejuízo de mais de mil libras aos naufragos. A solução do caso foi entregue a um comissário real em 1314⁽²⁾. Factos análogos se passaram em 1318, em Padstow, com um barco que ia para Flandres, o que motivou uma reclamação de D. Denis⁽³⁾, e com um certo Martim de Beck (?) do Pôrto, que encalhou em Brighteston, na ilha de Wight, para o que se fizeram inquéritos em Novembro do mesmo ano de 1318, em 1320 e 1322, até que em 1336 Martim apelou para o rei⁽⁴⁾.

(1) *Commercial relations*, págs. 76-77; Roux de la Rochelle, *Villes Anseatiques*, págs. 84 e 169. Em 1294 Eric VIII da Noruega celebrou com as cidades hanseáticas um tratado, segundo o qual, entre outras coisas, os navegadores naufragados nos domínios das referidas cidades conservavam o direito à carga e ao navio: *Villes Anseatiques*, pág. 83.

(2) *Idem*, pág. 78.

(3) *Idem*, pág. 78.

(4) *Idem*, pág. 79.

Noutra ocasião dois mercadores portugueses, Piers (Peres? ou Pero?) Garcia e Martym Domingues contrataram um capitão inglês para lhes levar uma carga a Flandres, mas o capitão conduziu o navio para Yarmouth, onde êste, entregue a mãos inexperientes, naufragou; o capitão exigiu a maior a maior parte do carregamento como compensação, pelo que os Portugueses reclamaram justiça no seguinte requerimento:

«Piers Garcie et Martyn Domynges marchaunts de Portyngal, qe come ils urent affrete la nef qe est appelle le Nicolas de Jarnemue et charges en le port de Loyre en Normandie de aveyr de peis et des vynes et des autres marchandisez, e quant ele fust charge le mestre de la nef, qe ad nom Richard Wadetley, e ses compaignons lour promistrent daler en Flandres a descharger, e la devoient rescevoir £ 15 sterling pour fret de la nef. Et eux qi avaient bon vent e bon temps daler en Flandres malicieusement il pristrent le chemin vers Jarnemue, e mistrent a Dove une partie des ditz marchantz a terre, e les autres amenerent ovesques eux contre leur volonte fesantz entendant a eux qe ceo fu le chemyn de Flandres. E quant il furent a Crileerska pres de Jarnemue le mestre e les mariners sen alerent a terre e laisserent la nef a deux mariners e un garson, donc la nef ove les marchandisez se perist par defaute de eux. E les marchantz sauverent partie de lour biens e les menerent a Jarnemue. E vindrent Symon seigneur de la nef e le mestre avant dit e firent arrester les petitz biens qe furent sauvez, cest a savoir le seigneur demandant la value de la nef e le mestre le fret. Le remanent de lour biens qe vient a la terre ce qe furent pris parforce en la nef a la montante de £ 600 sterling vindrent les gents du pais e empristrent chescun sa part. E vient Richard Cold mestre de la nef qe est appelle le Peter de Westminster e ses compaignons e pristrent des biens de ditz marchantz a la montante de £ 200 sterling. Par quoi prient

les ditz marchantz pour Dieu qe remédie de ceste chose lour soit fet⁽¹⁾».

Afirma um autor moderno que no tempo de D. Denis já os nossos portos despachavam mercadorias para os portos da Alemanha, não documentando porém a sua afirmação⁽²⁾. No entanto, se é verdadeira a interpretação dada por Braancamp Freire a alguns passos da lei de 1253 referentes a panos de *frisa*, que êle considera como da Frísia⁽³⁾, região da Germânia septentrional, aí temos um indício do nosso comércio com alemães ainda em época mais antiga, quer êle se tenha feito directamente, quer por intermédio da Flandres, o que seria mais provável. Em Bruges e Londres por exemplo havia bancos, bolsas ou feitorias (*comptoirs*) da Liga Hanseatica, e é natural, como já vimos em relação ao último quartel do século anterior (1281 ou 1282), que os nossos mercadores estivessem muitas vezes em contacto com os traficantes da Hansa, que em 1315 obtiveram privilégios do duque João de Brabante⁽⁴⁾. Milita ainda em favor do intercâmbio mercantil luso-alemão nesta época um facto importante: é a menção do pôrto de Lisboa no código marítimo da Liga, o *Regulamento de Wisby* (séc. XIII-XIV). Êste código ou regulamento, que tirou o seu nome da cidade norueguesa de Wisby, entreposto comercial do Báltico muito freqüentado pelas frotas de vários países, era uma espécie de código marítimo internacional adoptado pelos mercadores que ali aportavam para efectuarem as suas transacções. No artigo 15.º dêste Regulamento diz-se o seguinte: «Um navio arribado a Eclusa, Bordéus, Rochela, Lisboa ou outra

(1) *Commercial relations*, pág. 80 e o doc. a pág. 299 de onde é transcrito.

(2) Aires de Sá, *Frei Gonçalo Velho*, II, x.

(3) *Arch. Hist. Portug.*, VI, 332.

(4) Roux de la Rochelle, *Villes Anseatiques*, pág. 171.

Vol. 80.º, n.º 2 — 1930.

parte não pode ser vendido sem o consentimento dos proprietários; mas se tiver necessidade de víveres, o capitão pode empenhar uma parte dos aparelhos do navio⁽¹⁾».

Diz o historiador das cidades da Hansa, de onde extraímos este artigo do código, que êle publica na íntegra, que entre os portos freqüentados pelos Hanseáticos se contavam Bordéus, Baiona, Marselha, Lisboa, Cádis, Sevilha, Barcelona, Livorno, Nápoles, etc.⁽²⁾. Veremos mais adiante como é neste século que nos aparecem também alemães ou flamengos residentes em Portugal, aos quais foi dada uma capela.

Em 7 de Maio de 1325 Eduardo II escreve a Afonso IV recomendando-lhe um certo Bernardo de Payusolio, e tratando de algumas providências sobre comércio⁽³⁾. De Inglaterra continuavam a vir panos para Portugal, como anteriormente; um documento de 1331 diz que D. Vasco, Bispo do Pôrto, doou à igreja de Bouças, diocese do Pôrto «Unum frontale Altaris fodrato de pano viridi.. auro contexto de Opere Anglicano»⁽⁴⁾. Em 1338 quatro Portugueses alugaram em Southampton um navio para levarem de Espanha e Portugal para Inglaterra vinho, azeite e outras mercadorias, tendo-lhes Eduardo III concedido a sua protecção desde Janeiro até o Pentecostes⁽⁵⁾. Nesta mesma época, entre 1337 e 1339 o soberano inglês fêz correr algumas proclamações que concediam facilidades a mercadores de Portugal, Espanha e outros países amigos da Inglaterra, para evitar os actos de

(1) Roux de la Rochelle, *Villes Anséatiques*, pág. 76, e também págs. 86 e 112.

(2) Idem, *Ibidem*, pág. 91.

(3) «Ad Regem Portugalliae, de Providentiis faciendis & cariandis in Vasconiam» in Rymer, *Foedera*, iv, 146 e Santarém, *Quadro elementar*, xiv, 23.

(4) Fortunato de Almeida, *Hist. da Igreja em Portugal*, II, 328.

(5) *Commercial relations*, págs. 39 e 48.

violência cometidos pelos Inglêses contra os mareantes estrangeiros que viajavam em águas britânicas ou outras incluídas na zona de guerra entre a Grã-Bretanha e a França, envolvidas por êste tempo na guerra dos cem anos⁽¹⁾. No ano de 1338 Afonso IV concedeu a um subdito inglês da Gasconha, que parece já vivia em Portugal havia 5 ou mais anos, a garantia de realizar o seu comércio sem receio de represálias contra um incidente passado com barcos portugueses que iam para a Normandia e para a Flandres⁽²⁾; um diploma português, aduzido por Gama Barros, refere-se com efeito a um Pes de Lascar que alegava morar havia mais de quinze anos em Lisboa como mercador⁽³⁾. Em 15 de Fevereiro de 1342 Eduardo III envia uma circular, em latim, às autoridades de vários portos sôbre as providências que se deviam tomar para proteger os mercadores portugueses e espanhóis contra os corsários⁽⁴⁾. No mesmo ano surge um incidente entre as duas corôas: um navio português carregado de panos ingleses foi apresado ao largo de Winchelsea e levado para Dermouth (Dartmouth), em virtude do que Afonso IV reclama a Eduardo III, que dá satisfação em carta de 24 de Junho de 1343⁽⁵⁾. Por seu lado o soberano português dá instruções em 1344 para que nenhum dos nossos navios vá a corso contra os Inglêses⁽⁶⁾. A 8 de Janeiro do mesmo ano, Eduardo III, envia uma carta a Afonso IV

(1) *Commercial relations*, pág. 81.

(2) *Idem*, pág. 39 e G. Barros, *Hist. da administ.*, IV, 422.

(3) *Hist. da administ.*, IV, 422 onde cita *Chancellaria de D. Affonso IV*, liv. IV, fôlha 32.

(4) Figanière, *Manuscriptos portugueses do Museu Britânico*, pág. 41.

(5) «Littera missa Regi Portugaliæ», in Rymer, *Foedera*, V, 372; Santarém, *Quadro elementar*, XIV, 28; G. Barros, *Hist. da administ.*, IV, 422; *Commercial relations*, pág. 82.

(6) Santarém, *Quadro elementar*, XIV, 29; *Comm. relations*, pág. 82; G. Barros, *Hist. da administ.*, IV, 422.

àcerca dos danos causados pelos Ingêleses aos Portugueses no pôrto de Brest⁽¹⁾, e em 24 do mesmo mês e ano é publicada uma outra carta a favor dos vassallos portugueses⁽²⁾. O estado de guerra tornava, a maioria das vezes, improfi-
cuas estas proclamações e facilidades em favor do comércio, pois os desacatos e feitos de pirataria continuavam saltando desenfreadamente por cima de convenções e acôrdos. Navios portugueses foram saqueados por marinheiros de Baiona, e um certo João Afonso de Tavira, que foi apresado com um carregamento de frutas quando se dirigia para Flandres, foi obrigado a ir para Sandwich e a assinar um documento em que se declarava que aqueles actos eram legítimos feitos de guerra por ser o rei de Portugal inimigo do de Inglaterra. Depois foi dada satisfação ao mercador português⁽³⁾. Pouco depois da rotura das negociações do casamento de D. Leonor, filha de Afonso IV, com o filho de Eduardo III, para o que vieram a Portugal em 1345 os embaixadores ingleses André de Oxford, Ricardo de Sahan e Felipe de Barton⁽⁴⁾, como já se disse, o rei de Inglaterra concedeu autorização a um mercador português para embarcar directamente para Portugal dezoito peças e meia de pano que tinha comprado em Southampton com o produto da venda de nove cascos de azeite⁽⁵⁾. Em 25 de Julho de 1352 o soberano inglês envia aos seus almirantes uma carta patente a favor dos Portu-

(1) «Littera missa Regi Portugalliæ», in Rymer, *Foedera*, v, 402; Santarém, *Quadro elementar*, xiv, 29; *Comm. relations*, pág. 82; G. Barros, *Hist. da administ.*, iv, 422.

(2) «Præceptum de Proclamatione pro Subditis præfati Regis» in Rymer, *Foedera*, v, 402; Santarém, *Quadro elementar*, xiv, 31; *Comm. relations*, pág. 82; G. Barros, *Hist. da administ.*, iv, 422.

(3) *Commercial relations*, págs. 83-84.

(4) Rymer, *Foedera*, v, 482, 573 e 574; Santarém, *Quadro elementar*, xiv, 33-35; Vila Franca, *D. João I e a aliança ingl.*, pág. 32.

(5) *Commercial relations*, pág. 40.

gueses que fossem negociar a Inglaterra, e nela vem citados os nomes dos mercadores e de alguns navios, que são os seguintes: «Domyngus Clericus, Magister Navis vocatæ la Seint Marie de Port; Gunsalus Alfonsi, Magister cujusdam Navis de Lysbone; Petrus de Seynt Martyn, Magister Navis vocatæ la Seinte Clare de Lysbone; Johannes Rodryges, Magister Navis vocatæ la Seinte Salveur de Portugalia; Salvador Ferrero, Magister Navis vocatæ La Seinte Esprit de Port Portugal; Johannes Ordello, Magister cujusdam Navis de Lysbone; Gunricius de Lynpas, Magister Navis vocatæ la Seint Johan, de Lysbone etc.» (1). Em 1 de Agosto de 1352 Eduardo III enviou uma nova carta a Afonso IV, com a qual pretende entrar em negociações para um tratado de mútua amizade e comércio entre os dois países (2), certamente o de 1353, tratado que viria legalizar o tráfico que particularmente e a coberto de privilégios ocasionais se realizava já entre negociantes de ambas as nacionalidades. Estas negociações tinham sido abertas por intermédio de dois mercadores portugueses, Gomes de Limpas — certamente o mesmo «Gunricius (sic) de Lynpas, Magister Navis vocatæ la Seint Johan de Lysbone» de que se fala na carta patente supra citada — e Affonso Aylo (Alho), do Pôrto, o negociador do tratado, os quais tinham sido portadores de uma carta de Afonso IV em que este assegurava protecção aos subditos ingleses que viessem a Portugal, por terra ou por mar, e em que pedia idênticas regalias para os subditos portugueses. Estes dois mercadores informaram o monarca britânico de que pelo Natal chegariam a Inglaterra enviados régios para

(1) «Pro Hominibus de Portugalia» in Rymer, *Foedera*, v, 740; Santarém, *Quadro elementar*, xiv, 24 e 36; *Commercial relations*, pág. 41; G. Barros, *Hist. da administ.*, iv, 423.

(2) «Ad Regem Portugalliæ Responsalis super mutuæ Benevolentiae & Amicitiae Foedere», in Rymer, *Foedera*, v, 741; Santarém, *Quadro elementar*, xiv, 37; G. Barros, *Hist. da administ.*, iv, 423.

negociarem o tratado, mas verificou depois Eduardo III que eles iam comissionados pelos mercadores de Lisboa e Pôrto, e não pelo rei, o que não obstou a que se concluísse o tratado⁽¹⁾. Pouco antes da publicação dêste ainda o soberano inglês concedeu em 15 de Julho de 1353 um salvo conduto a todos os mercadores portugueses que passassem por Inglaterra⁽²⁾ e anteriormente já alguns navios de Lisboa e Pôrto iam pescar às costas inglesas e francesas a coberto da benemerência régia britânica⁽³⁾.

(Continua).

L. SAAVEDRA MACHADO

(1) *Commercial relations*, págs. 41 e 42; G. Barros, *Hist. da admist.*, iv, 423.

(2) «Pro Mercatoribus Portugalliæ & Algarbiæ, consideratione Alfonsi Regis» in Rymer, *Foedera*, v, 756 e Santarém, *Quadro elementar*, xiv, 38.

(3) Rebêlo da Silva, *Hist. de Portugal*, iv, 481.