

HENRI PIRENNE

Topico 3

HISTÓRIA ECONÔMICA E SOCIAL DA IDADE MÉDIA

PÁSTA:	10
CÓPIAS:	26
R\$: 3,64	FRENTE
R\$: 3,29	FIN

PASTA Nº:	32
QTDE FLS:	26

PASTA:	10
CÓPIAS:	26
R\$: 3,50	FRENTE
R\$: 3,25	FIN



EDITORA MESTRE JOU
São Paulo

A ilha de Gotlândia, cujo solo contém, mais ainda do que o da Rússia, inumeráveis depósitos de numerário islâmico ou grego, parece ter sido a grande etapa d'este comércio e seu ponto de contato com a Europa Setentrional. É provável que os normandos trocassem, na aludida ilha, os despojos arrecadados aos inimigos na Inglaterra e na França, por valiosas mercadorias trazidas da Rússia.

Não há dúvida, em todo o caso, de que a Escandinávia desempenhou um papel de intermediário, se observarmos os progressos surpreendentes da sua navegação, nos séculos X e XI, isto é, durante a época posterior às invasões dos dinamarqueses e dos noruegueses no Ocidente. Estes, certamente, ao deixarem de ser piratas, transformaram-se em mercadores, seguindo o exemplo de seus irmãos suecos. Mercadores bárbaros, sem dúvida, que estão sempre a ponto de se tornarem piratas, logo que se lhes apresenta uma oportunidade para fazê-lo, mas, não obstante, mercadores e navegantes de importância.⁷

O comércio escandinavo no mar do Norte. Seus barcos sem coberta transportavam para qualquer lugar, durante o século XI, os objetos do comércio, cuja meta é Gotlândia. Fundaram-se estabelecimentos comerciais na costa suca e nas orlas, ainda eslavas naquela época, do litoral que se estende desde o Elba até o Vístula; ao sul da Dinamarca, as recentes escavações que se fizeram em Haithabu (ao norte de Kiel) comprovaram a existência de um *empório*, cujas ruínas revelam a importância que devia apresentar no decurso do século XI.⁸ O movimento estende-se, naturalmente, aos portos do mar do Norte, que os navegantes setentrionais bem conheciam, por terem saqueado o interior do país, durante tanto tempo. Hamburgo sobre o Elba, Tiel sobre

Ja-se E. J. Arne, op. cit., e H. Vasmer, *Ein im Dorfe Starý Dedín in Weisenthal gemachter Fund kufischer Münzen* (Foravikinen, da Acad. de Hist. de Estocolmo, 1929).

7. O leitor encontrará detalhes interessantes sobre o comércio dos suecos no século IX em E. de Moreau, *Saint Anchaire*, (Louvain, 1930).

8. O. Scheel e P. Paulsen, *Quellen zur Frage Schicksal-Haithabu im Rahmen der frühmittelhochdeutschen, sächsischen und nordischen Beziehungen* (Kiel, 1930).

o Waal, transformam-se, no século X, em portos ativamente frequentados pelos barcos normandos. Os que vão à Inglaterra são ainda numerosos e o comércio que os escandinavos fazem nesse país lhes confere uma preponderância a que os anglo-saxões não podem resistir, e que chega ao seu mais alto grau, quando Canuto o Grande (1017-1035) uniu, em um império efêmero, a grande ilha à Dinamarca e à Noruega. O comércio que se pratica desde a embocadura do Tâmisa e do Reno até a do Duna e o golfo de Botnia, fica demonstrado pelo descobrimento de moedas inglesas, flamengas e alemãs, nas bacias do Báltico e do mar do Norte. As sagas escandinavas, apesar da data tardia de sua redação, conservam ainda a lembrança das aventuras dos intrépidos navegantes que se aventuravam até as longínquas regiões da Islândia e da Groenlândia. Jovens audazes iam reunir-se aos seus compatriotas da Rússia Meridional; havia em Constantinopla, entre os guardas dos imperadores, anglo-saxões e escandinavos. Em suma, os povos nórdicos demonstraram, então, que tinham uma energia e um espírito de empreendimento dignos dos gregos da época homérica. Sua arte evidenciava-se por uma originalidade bárbara em que se observa a influência do Oriente com o qual o seu comércio os punha em comunicação. Mas a energia que desperdiciaram não podia ter futuro algum. Seu escasso número não lhes permitia conservar o domínio da imensa extensão que sulcavam seus barcos, e tiveram que ceder o lugar a rivais mais poderosos, quando o desenvolvimento do comércio, ao abarcar o continente, determinou, por sua vez, uma navegação que competia com a sua.

III. O RENASCIMENTO DO COMÉRCIO.⁹

Era impossível que a Europa Continental não sentisse, desde logo, a pressão dos dois grandes movimentos comerciais que se manifestavam em sua periferia, um no Mediterrâneo Ocidental e no Adriático, outro no Báltico e no mar do Norte. A atividade

9. Bibliografia. Vejam-se as obras de W. Heyd, A. Schaub, H. Kreischmayr, H. Pirenne, citadas na Bibliografia da nota 1 deste capítulo. C. Manfroni, *Storia della marina italiana dalle invasioni barbariche al trattato di Nîmèo*, t. I, (Livorno, 1899). G. Caro, *Genua und die Mächte an Mittelmeer (Halle,*

comercial, que corresponde à necessidade de aventuras e ao afã de lucro incitante à natureza humana, é de índole contagiosa. Além disso, é, por si só, demasiado absorvente para não se impor àqueles mesmos que explora. Na verdade, depende dêles, pelas relações de intercâmbio que estabelece e pelas necessidades que provoca. Finalmente, o comércio não se concebe sem a agricultura, pois, sendo por si só estéril, deve encontrar, por meio desta, o alimento das pessoas que ocupa e enriquece.

Primeiras relações econômicas de Veneza com o Ocidente. Esta iniludível necessidade se impôs a Veneza desde a sua fundação nas ilhotas arenosas de sua laguna, em cujo solo nada cresce. Para subsistir, seus primeiros habitantes tiveram que vender aos seus vizinhos do Continente o sal e os pescados que o mar lhes proporcionava, em troca de trigo, vinhos e a carne que não podiam obter de outra maneira. Mas esses intercâmbios primitivos iam se desenvolvendo fatalmente, à medida que o comércio da cidade, ao enriquecer e multiplicar a população, tornava-a mais exigente e empreendedora. Em fins do século IX reclamou o território de Verona e, principalmente, os do vale do Pó, que lhe proporcionavam uma via fácil para penetrar na Itália. Um século mais tarde, suas relações se estenderam a muitos pontos do litoral e da terra firme: Pavia, Ravena, Cesena, Ancona e muitas outras cidades. É claro que os venezianos, ao introduzir a prática do

1895, 1899), 2 vols.; G. J. Bratland, *Recherches sur le commerce génésique dans la mer Noire au XIII^e siècle* (Paris, 1929). E. H. Byrnie, *Genoaese Shipping in the twelfth and thirteenth century* (Cambridge Mass., 1930). R. Davidsohn, *Geschichte von Florenz*, t. I. (Berlín, 1896). A. Sayous, *Le commerce des Européens à Tunis depuis le XIII^e siècle* (Paris, 1929). E. H. Byrnie, *Genoaese colonies in Syria, em «The crusades and other historical essays presented to D. O. Matthews* (Nova Iorque, 1928). L. de Mas-Latrie, *Traité de la politique commerciale au Moyen Age* (Paris, 1866). H. Pirenne, *Histoire de Belgique*, t. I, 5.^a ed. (Bruxelas, 1929). R. Häpke, *Brügger Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt* (Berlín, 1908); H. Pirenne, *Draps de l'Inde en drogs de Flandre? Ver* no 7 da *Introd.*; R. L. Reynolds, *Marchants of Arras and the overland trade with Genoa em «vue de phil. et d'histoire*, t. IX, 1930; *«The market for Northern textiles in Genoa, 1179-1200»*, *Ibid.*, t. VIII, 1929; F. Rousseau, *La Monnaie et le pays mésean en Belgique*, em *«Annales de la Société Archéologique de Namur»*, t. XXXIX, 1930.

comércio, aclimataram-na, por assim dizer, em todos os lugares que frequentaram. Pouco a pouco, seus mercadores tiveram imitadores. Como temos falta de textos, é absolutamente impossível acompanhar o crescimento dos germes semeados pelo comércio, no meio da população agrícola. Sem dúvida, a Igreja se opôs a esse movimento, hostil como era ao comércio, e cujos bispos eram mais numerosos e poderosos ao sul dos Alpes do que em qualquer outra parte.

A igreja e os mercadores. Um curioso episódio da vida de São Geraldo de Aurillac (909) revela-nos claramente a incompatibilidade da moral eclesiástica com o afã do lucro, isto é, com o espírito mercantil. Ao regressar de uma peregrinação a Roma, o piedoso abade encontrou em Pavia uns mercadores venezianos que lhe propuseram à venda uns tecidos orientais e algumas especiarias. Como acabava de adquirir em Roma um magnífico *«pállo»*, que teve a oportunidade de lhes mostrar, revelando-lhes o preço que havia pago por ele, cumprimentaram-no por compra tão vantajosa, pois o *«pállo»*, segundo eles, teria custado muito mais em Constantinopla. Geraldo, temeroso de ter enganado o vendedor, apressou-se em mandar-lhe a diferença, que acreditava não poder aproveitar sem incorrer no pecado de avariza.¹⁰

Esta anedota ilustra admiravelmente o conflito moral que veio provocar, em todas as partes, o renascimento do comércio. Para dizer a verdade, o referido conflito existiu durante toda a Idade Média, e até fins desta, a Igreja continuou considerando os lucros comerciais como perigosos para a salvação da alma. Seu ideal ascético, que correspondia tão plenamente à civilização agrícola, conservou-a sempre desconfiada e receosa, em face de transformações sociais que, além disso, lhe era impossível evitar e às quais só por necessidade teve que se submeter, porém com nenhuma delas jamais se reconciliou francamente. Sua proibição do em-

10. Vita S. Geraldi aureliacensis (escrita por Odon de Cluny c. 925), em Migne, *«Patrologia latina»*, t. CXXXIII, col. 658. Ver sobre este texto o estudo de M. F. L. Ganshof, em *Mélanges Iorga*, p. 295 (Paris, 1933).

préstimo, com juros teria de pesar sobre a vida econômica dos séculos seguintes. Impedia aos mercadores de enriquecer-se em plena liberdade de consciência e de conciliar a prática dos negócios com os preceitos da religião. Prova-os os testemunhos de tantos banqueiros e especuladores que ordenavam se indenizassem os pobres que haviam defraudado e legavam ao clero parte dos bens que em sua alma e consciência consideravam como mal adquiridos. Embora não pudessem deixar de pecar, sua fé, pelo menos, conservava-se intacta; contavam com ela para obter sua absolvição no juízo final.

Pisa e Gênova. Deve-se reconhecer, quanto ao mais, que a referida fé contribuiu, em grande parte, para a expansão econômica do Ocidente. Desempenhou papel importante na ofensiva que pisanos e genoveses empreenderam contra o Islão, a partir do século XI. Muito diferentes dos venezianos, em quem a coíbia predominava, nêles o ódio ao infiel misturava-se ao espírito de empresa, e impelia-os a arrebatat aos sarracenos o domínio do mar Tirreno.

A luta entre as duas religiões que ali se defrontavam era contínua. A princípio, sempre fôra favorável aos muçulmanos. Em 935, e depois em 1004, tinham êstes saqueado Pisa, sem dúvida com o desejo de sufocar a expansão marítima penosamente iniciada pela dita cidade. Mas os pisanos estavam resolvidos a conseguir sua expansão. No ano seguinte, derrotaram uma esquadra sarracena no estreito de Messina. O inimigo vingou-se, em 1011, invadindo e destruindo o porto de seus audazes competidores. Êstes, todavia, animados pelos papas e cobiçosos da riqueza do adversário, resolveram continuar uma guerra que tinha um aspecto ao mesmo tempo religioso e comercial. Aliados dos genoveses, atacaram a Sardenha, onde depois se estabeleceram (1015). Em 1034, animados pelo êxito, aventuraram-se até a costa da África e se apoderaram de Bona. Um pouco mais tarde, seus mercadores começaram a frequentar a Sicília, e em 1052, para protegê-los, uma frota pisana penetrou no porto de Palermo, cujo arsenal destruiu.

Daí em diante a sorte favoreceu resolutamente os cristãos. Uma expedição à qual a presença do bispo de Modena acrescenta o prestígio da Igreja, atacou Mehdiá, em 1087. Os marujos viram no seu o arcanjo Gabriel e São Pedro que os guiavam no combate; apossaram-se da cidade, mataram os "Sacerdotes de Maomé", saquearam a mesquita e não tornaram a embarcar senão depois de haver impôsto aos vencidos um vantajoso tratado de comércio. A catedral de Pisa, construída após êste triunfo, simboliza admiravelmente o misticismo dos pisanos e a riqueza que começavam a proporcionar-lhe, em abundância, as suas vitórias. As colunas, os ricos mármore, as outivessarias, as cortinas de ouro e púrpura trazidos de Palermo e de Mehdiá serviram para decorá-la. Dir-se-ia que descejavam ardentemente demonstrar, pelo esplendor do templo, a vingança do cristianismo sobre os sarracenos, cuja opulência era para êles um motivo de escândalo e igualmente de inveja.¹¹

A primeira cruzada. Em face do contra-ataque cristão, o Islão retrocedeu e deixou arrebatat-se-lhe o domínio do mar Tirreno, que se havia transformado em mar muçulmano. A primeira cruzada, iniciada em 1096, devia marcar a mudança definitiva da sua sorte. Em 1097, Gênova enviou uma armada que levava aos cruzados que sitiavam Antioquia, reforços e víveres, e obteve de Bohemundo de Tarento, no ano seguinte, um "fôndaco" provido de privilégios comerciais e que é o primeiro da vasta série dos que as cidades marítimas obtiveram mais tarde nas costas da Terra Santa. Após a tomada de Jerusalém, suas relações com o Mediterrâneo Oriental multiplicaram-se rapidamente. Em 1104, possuiu em S. João d'Acre uma colônia à qual o rei Balduino cede a terça parte da cidade, uma rua que dá para o mar e uma renda de 600 besantes de ouro, pagável com as alcavalas. Do seu lado Pisa dedicou-se com crescente entusiasmo ao abastecimento dos

11. Um ardente poema contemporâneo publicado por E. Du Ménil, *Poésies populaires latines du Moyen Âge*, p. 251 (Paris, 1847), permite apreciar o papel tão importante que desempenhou o entusiasmo religioso na expansão pisana.

Estados fundados na Síria pelos cruzados. O movimento comercial que se iniciara na costa da Itália propagou-se, em pouco tempo, à Provença. Em 1136, Marselha já ocupava na aludida costa, um lugar importante, já que seus burgueses fundaram um estabelecimento em São João d'Acre. Do outro lado do golfo de Lião, Barcelona lança os fundamentos de sua futura prosperidade, e da mesma maneira como os muçulmanos procediam outrora com os escravos cristãos, os cativos mouros capturados na Espanha proporcionavam-lhe um dos objetos de seu tráfico.

Reabertura do Mediterrâneo ao comércio ocidental. Dêsse modo, todo o Mediterrâneo abria-se, ou antes reabria-se à navegação ocidental. Como na época romana, restabelecem-se as comunicações em todo esse mar essencialmente europeu. O domínio do Islão sobre suas águas terminou. Os cristãos arrebataram aos infiéis as ilhas cuja posse garantia à hegemonia do mar: Sardanha em 1022; Córsega em 1091, Sicília em 1058-1090. Pouco importa que os turcos logo tenham arruinado os principados efêmeros fundados pelos cruzados e que o condado de Edessa tenha sido reconquistado pelo Crescente em 1144, e Damasco em 1154; que Saladino haja tomado Alepo em 1183, e depois, em 1187, Acre, Nazaré, Cesaréia, Sidônia, Beirute, Ascalão e, por fim Jerusalém, e que apesar de todos seus esforços, os cristãos não tenham conseguido recuperar até hoje o domínio da Síria, que a primeira cruzada conquistara. Por muito importante que fôsse na história geral, e por muito que influísse nos destinos do mundo, o ímpeto dos turcos não mudou a situação que as cidades italianas acabavam de conquistar no Levante. A nova ofensiva do Islão estendia-se somente à terra firme. Os turcos não tinham armada e não tratavam de criar uma. Longe de prejudicá-los, o comércio dos italianos com as costas da Ásia Menor beneficiava-os. Graças a ele, as especiarias, trazidas pelas caravanas, da China e da Índia, podiam transitar até o Oeste, até as regiões sírias, onde os barcos italianos se recolhiam. Nada, pois, podia ser mais proveitoso do

que a persistência de uma navegação que servia para manter a atividade econômica das regiões turcas e mongólicas.

As cruzadas e a navegação italiana. Sem dúvida, as fro-
tas italianas não deixaram de cooperar, de maneira cada vez mais
ativa, nas cruzadas, até o dia em que a derrota de São Luís, em
Túnez (1270) marca definitivamente o seu término e consagra seu
malogro no domínio político e religioso. Pode-se mesmo dizer
que, se não fôsse o apoio de Veneza, de Pisa e de Gênova, teria
sido impossível persistir tanto tempo em empresas tão baldadas.
Efetivamente, apenas a primeira Cruzada levou-se a bom termo
por terra, pois o transporte por mar das massas de homens que
marchavam para Jerusalém, era ainda irrealizável naquela época.
As na-
ves italianas pouco contribuíram para o abastecimento de
seus exércitos. É certo, porém, que a sua navegação, amplamente
solicitada pelos cruzados, começou, desde então, a criar nova vida
e vigor. Os lucros realizados pelos provedores da guerra foram,
e em todas as épocas, particularmente abundantes e pode assegu-
rar-se que se tendo enriquecido da noite para o dia, os venezianos,
os pisanos, os genoveses e os provençais esforçaram-se em armar
imediatamente novos barcos. O estabelecimento dos principados
da Síria pelos cruzados, assegurou desde então, o emprego regular
destes meios de transporte, sem os quais os francos do Oriente
não teriam podido subsistir. Mostraram-se, por isso, generosos ao
concederem privilégios às cidades de cujos serviços não podiam
prender. Desde fins do século XI, ajudaram-nas a estabelecer
seus "fondacos" e suas "escalas" nas costas da Palestina, Ásia
Menor e ilhas do mar Egeu. Pouco depois, utilizaram-nas para
operações militares. Durante a segunda Cruzada, os navios ita-
lianos transportaram à Terra Santa, acompanhando o litoral da
Anatólia, as tropas de Luís VII e de Conrado III. A terceira
Cruzada nos proporciona uma prova típica do aumento da tone-
lagem italiana e provençal, que já era bastante considerável para
transportar as tropas de Ricardo Coração de Leão e de Filipe
Augusto. Todas as operações ulteriores, desde então realizaram-se

exclusivamente por mar. E conhecida a maneira como os venezianos exploraram a situação em proveito próprio e desviaram para Constantinopla a frota provida para a quarta Cruzada, cujos chefes, não podendo pagar o preço combinado para a passagem, tiveram que abandonar-lhes a direção: por fim, a armada sitiou Constantinopla e tomou-a. O efêmero Império Latino que se constituiu então nas margens do Bósforo, foi, em grande parte, criação da política veneziana, e quando desapareceu (1261), Veneza teve que se resignar em consentir que os genoveses, para pregar-lhe um lôgro, se esforçassem por conseguir a restauração de Miguel Paleólogo e tratassem de arrebatá-lo a supremacia econômica no Levante.

Preponderância dos italianos no Mediterrâneo. Pode concluir-se, em suma, que o resultado duradouro e essencial das Cruzadas foi ter êle dado às cidades italianas, e em menor grau às da Provença e Catalunha, o domínio do Mediterrâneo. Conquanto não conseguissem arrebatá-lo ao Islão os lugares santos e se unicamente subsistiram as conquistas que realizaram a princípio, alguns postos nas costas da Ásia Menor e nas ilhas pelo menos as Cruzadas permitiram ao comércio marítimo da Europa Ocidental, não só monopolizar, em proveito próprio, todo o tráfico desde o Bósforo e a Síria até o estreito de Gibraltar, mas também desenvolver uma atividade econômica e, para usar a palavra exata, capitalista, que devia propagar-se, pouco a pouco, a todas as regiões situadas ao norte dos Alpes.

Decadência da navegação bizantina. Ante esta expansão vitoriosa, o Islão não devia reagir até o século XV, e o Império Bizantino, incapaz de combatê-la, teve de submeter-se. A partir do século XII, termina a supremacia que o Império Bizantino exercia ainda no Mediterrâneo Oriental. Decai rapidamente, sob a influência das cidades marítimas que disputavam à sua vontade, a importância e da exportação. Para sacudir o jugo, o imperador trata, às vezes, de opor os pisanos ou os genoveses aos venezianos, ou deixa que a população destrua os deuses estrangeiros, como

aconteceu, por exemplo, em 1182; mas não pôde prescindir dêles e, muito a contragosto, abandoná-lhes o seu comércio em maior grau ainda do que a Espanha do século XVII abandonara o seu aos holandeses, aos ingleses e franceses.

O comércio da Itália. O renascimento do comércio marítimo, desde o princípio, coincidiu com a sua penetração no interior das terras. Não só se iniciou, desde então, a agricultura, solicitada pela procura dos seus produtos, em uma economia de intercâmbio que vai renovar a sua organização, mas também viu-se nascer uma indústria orientada para a exportação. Admiravelmente situada entre os poderosos centros comerciais de Veneza, Pisa e Gênova, a Lombardia foi a primeira a despertar. O campo e as cidades participam, igualmente, da produção: o primeiro, com os seus trigos e os seus vinhos, e as segundas, com os seus tecidos de linho e de lã. Desde o século XII, Luca fabrica tecidos de seda, cujas matérias-primas recebe por mar. A Toscana, Sena e Florença comunicam-se com Pisa pelo vale do Arno e sentem o influxo da sua prosperidade. Além de Gênova, o movimento comunica-se à costa do golfo de Lião e chega até a bacia do Ródano. Os portos de Marselha, Montpellier, Narbona estendem os seus raios de ação na Provença, do mesmo modo como Barcelona estende os seus na Catalunha.

A expansão dessas regiões marítimas é tão vigorosa que, desde o século XI, se propaga para o Norte e começa a ultrapassar os Alpes pelas passagens que, no século X, os sarracenos da Garde-Fraineret bloqueavam tão perigosamente. Pelo Brénier, sobe de Veneza para a Alemanha, pelo Septimer e S. Bernardo, chega ao vale do Saona e do Reno; pelo Monte Cenis, ao Ródano. O São Gotardo, que por tanto tempo foi intransponível, transformou-se por sua vez, em via de trânsito, quando uma ponte apoiada nas rochas dos desfiladeiros o permitiu.¹² Sabe-se que houve italianos na França, desde a segunda metade do século XI. É mais

12. É a primeira ponte pênsil de que se tem conhecimento. Data provavelmente do princípio do século XIII.

que provável que freqüentaram, naquela época, as feiras de Champanha, onde encontravam a corrente comercial que, originária das costas de Flandres, se dirigia para o Sul.¹³

O comércio ao norte dos Alpes. Ao renascimento econômico que se estava realizando no Mediterrâneo corresponde, com efeito, nas orlas do mar do Norte, um fenômeno que, conquanto dê lugar por sua amplitude e por suas modalidades, provém, sem dúvida, das mesmas causas e produziu, como era natural, os mesmos resultados. A navegação dos nórdicos estabeleceu-se como se viu atrás, no estuário formado pelo Reno, o Mosa e o Escalda, uma parada que formou logo, ao longo desses rios, um poderoso centro de atração. Tiel, no século XI, surge como uma praça de comércio, freqüentada por numerosos mercadores, e em relação, pelo vale do Reno, com Colônia e Mogúncia, onde se distinguem desde então indícios de atividade. A prova disso são os 600 *mercatores opulentissimi* mencionados em 1074, na primeira das ditas cidades, por Lambert de Hersfeld, embora se possa pôr em dúvida o número indicado, e não seja possível saber que idéia formava o cronista da opulência.¹⁴ Na mesma época, no vale do Mosa, desenvolve-se um tráfico que, por Maestricht, Liege, Huy e Dinant, chega até Verdun. O Escalda comunicava Cambrai, Valenciennes, Tournai, Gante e Antuérpia com o mar e os grandes rios que cruzam suas desembocaduras entre as ilhas da Zelândia. No fundo do golfo de Zwyn, concavidade ora obstruída, ao norte da costa flamenga, os navios encontravam em Bruges,

13. A carta escrita por Gregório VII a Manassés de Reims em 1074, em que condena a conduta do rei Filipe I, acusa este último de haver subtraído «mercatoribus qui de multis terrarum partibus ad forum quoddam in Francie nuper conveniant... more praedonis infinitam pecuniam» (P. Jaffé, *Monumenta Gregoriana*, p. 115). Em outra carta o Papa chama a esses mercadores «italie negociatores» (ibid., p. 132); em uma terceira carta, fala de «italie et aliarum provinciarum mercatoribus» (ibid., p. 147). Pode-se considerar a sua insistência como uma prova do desenvolvimento que adquirira naquela época o comércio internacional. Se, como pensa A. Schaub, op. cit., p. 91, o fato tivesse ocorrido na mediotre feira de Lendit, mai se compreenderia a importância das perdas sofridas pelos mercadores.

14. *Lamperti Hersfeldensis opera*, ed. O. Holder-Egger, p. 192.

um porto tão cômodo, que desde fins do século XI o preferiram ao de Tiel e garantiram o seu glorioso futuro.

É certo que, em fins do século X, Flandres mantinha estreitas relações, por intermédio da navegação escandinava, com as regiões banhadas pelos mares do Norte e Báltico. Descobriram-se moedas cunhadas pelos condes Arnolfo II e Balduino IV (965-1035) na Dinamarca, na Prússia e na Rússia. Seu comércio era naturalmente mais ativo com a Inglaterra. As tarifas de alcavalas de Londres, entre 991 e 1002, mencionam os flamengos entre os estrangeiros que exercem o comércio na cidade.¹⁵

O mar da Mancha era menos freqüentado do que o mar do Norte. Observa-se todavia, no mesmo, um intercâmbio regular entre a costa normanda e a inglesa, por Ruão e o estuário do Sena. Daí, o movimento subia o rio até Paris e prolongava-se até os limites da Champanha e da Borgonha. O Loire e o Garona, por se acharem mais afastados, só mais tarde sentiram a atividade que se manifestava nos mares do Norte.

A tecelagem flamenga. A região flamenga desfrutou desde logo de uma situação privilegiada que devia conservar até fins da Idade Média. Surge aqui um fator novo, a indústria, cuja atuação não se observa algures, em data tão prematura, e com resultados tão surpreendentes.

Desde o período celta, os morinos e os menápios dos vales do Lis e do Escalda trabalhavam a lã das ovelhas, muito abundantes nesta região de pastagens úmidas. Sua tecelagem primitiva aperfeiçoou-se durante a longa ocupação romana, graças à sua iniciação nos processos da técnica mediterrânea que os venedores lhes ensinaram. Seus progressos foram tão rápidos que durante o século II da nossa era exportavam seus tecidos para a Itália.^{15a} Os francos que invadiram a região, no século V, continuaram a tradição de seus antecessores. Até às invasões normandas do século IX, os barqueiros frisões não deixaram de transpor-

15. F. Liebermann, *Die Gesetze der Angelsachsen*, t. I, p. 232.

15a. Camille Jullian, *Histoire de la Gaule*, t. I, pp. 282 e ss.

tar pelos rios dos Países Baixos, com o nome de *pallia fresonica*, as fazendas tecidas em Flandres, as quais, devido às belíssimas cores com que eram tingidas, tiveram tal reputação, que Carlos Magno não encontrou melhor presente do que elas para o califa Harûn-al-Raschid.^{15b} O aniquilamento do comércio pelas invasões dos escandinavos interrompeu, naturalmente, esta exportação. Mas quando os saqueadores, durante o século X, se transformaram em navegantes e seus navios voltaram a sulcar, em busca de mercadorias, as águas do Mosa, do Reno e do Escalda, a tecelagem encontrou novos mercados exteriores para os quais enviou os seus produtos. A sua finura tornou-os logo apreciados ao longo de todas as costas freqüentadas pelos marujos do Norte. Com o atrativo de uma procura contínua, sua fabricação aumentou em proporções nunca vistas até então. Em fins do século X, eram tão consideráveis que, já não bastando a lã da região, teve que ir abastecer-se dela, na Inglaterra.

O comércio de tecidos. A qualidade superior da lã inglesa melhorou, naturalmente, a de tecidos, cuja crescente fama devia propagar a sua difusão. Durante o século XII, toda a extensão da Flandres converteu-se em região de tecelões e batedores. O trabalho de lã, que até então se havia praticado somente nos campos, concentra-se nas aglomerações mercantis que se fundam por toda parte e anima um comércio, cujo progresso é incessante. Forma-se, assim, a incipiente riqueza de Gante, Bruges, Ipres, Douai e Arrás. Desde aquela época é um artigo essencial do comércio marítimo e começa a originar uma poderosa corrente de comércio terrestre. Por mar, os tecidos de Flandres chegam, desde o princípio do século XII, até a feira de Novgorodo.¹⁶ Na mesma época, italianos, atraídos por sua fama, vêm trocá-los, no próprio lugar em que se fabricam, por especiarias, sedas e jóias de ouro que importam do sul dos Alpes. Mas os flamengos, por sua vez, freqüentam essas famosas feiras da Champanha, onde

15b). H. Pirenne, *Draps de Flandre ou draps de Flandre*. Veja-se Introd. nº 7.

16). H. Pirenne, *Draps d'Ypres à Novgorod au commencement du XII^e siècle*, em *Attove Belge de philol. et d'histoires*, t. IX (1930), p. 563.

encontram, a meio caminho, entre o mar do Norte e as montanhas, os compradores da Lombardia e da Toscana. Por intermédio destes, os seus tecidos se encaminham, em assombrosa quantidade, para o pôrto de Gênova, de onde os navios os enviam até os portos de escala do Levante, sob o nome de *panni francesi* (tecidos franceses).

Certamente, não só em Flandres havia fábricas de tecidos. A tecelagem de lã é, por sua natureza, um trabalho doméstico, cuja existência tem sido comprovada desde os tempos pré-históricos e que se encontra onde quer que exista lã, isto é, em todas as regiões. Bastava ativar a produção daquela e aperfeiçoar a técnica da sua fabricação para transformá-la em instrumento de uma verdadeira indústria. Foi exatamente o que se fez. Desde o século XII, as atas dos notários Genoveses mencionam os nomes de muitas cidades, cujos tecidos abasteciam o pôrto: Amiens, Beauvais, Cambrai, Liège, Montreuil, Provins, Tournai, Châlons etc. Não obstante, Flandres, e depois o vizinho Brabante, ocuparam um lugar incomparável no meio de seus rivais. A proximidade da Inglaterra permitiu-lhe obter, por melhor preço e em maior quantidade, a excelente matéria-prima que a grande ilha proporcionava aos seus artesãos. No século XIII, sua preponderância tinha-se tornado esmagadora, como demonstra a admiração que a sua indústria provoca aos estrangeiros. Na Europa Medieval, nenhuma região apresentou, até fins da Idade Média, este caráter de região industrial que distingue a bacia do Escalda. A esse respeito oferece, com o resto da Europa, um contraste que faz pensar na Inglaterra dos séculos XVIII e XIX. Em parte alguma é possível superar o acabamento, a flexibilidade, a suavidade e a cor de seus tecidos. A indústria de tecidos flamenga e brabantica foi, na verdade, uma indústria de luxo. Foi esta a causa do seu êxito e da sua expansão mundial. Numa época em que os meios de transporte eram insuficientemente desenvolvidos para adaptarem-se à circulação que requerem os produtos baratos e de grande peso, o primeiro lugar no comércio correspondia às mercadorias de grande valor e pequeno peso. A boa sorte dos tecidos de Flandres

explica-se, em resumo, como a das especiarias, por seu elevado custo e facilidade da sua exportação.

Em flagrante contraste com as cidades italianas, a Flandres e o Brabante, à medida que se industrializaram, foram-se desinteressando do comércio marítimo, a que, não obstante, parecia predestiná-las sua situação geográfica. Abandonaram-no aos marinheiros estrangeiros, que a sua indústria atraía cada vez mais ao porto de Bruges, marinheiros escandinavos, no século XI, e depois, marujos da Flåisa teutónica. Não se pode deixar de compará-las, sob esse ponto de vista, com a Bélgica moderna, conquanto seja permitido comparar, relativamente ao seu desenvolvimento económico, a Idade Média com a nossa época. Nos mesmos territórios que outrora a ocuparam, acaso a Bélgica atual não apresenta o mesmo paradoxal espetáculo de uma produtividade industrial extraordinária, em face da relativa insignificância da sua marinha nacional?

CAPÍTULO II

AS CIDADES

1. O RENASCIMENTO DA VIDA URBANA.¹

Desaparecimento da vida urbana no século VIII. Enquanto o comércio mediterrâneo continuava atraindo à sua órbita a Europa Ocidental, a vida urbana não deixara de manifestar-se, tanto na Gália como na Itália, na Espanha e na África. Mas, quando a invasão islâmica bloqueou os portos do mar Tiro, após ter submetido as costas africana e espanhola, a atividade municipal extinguiu-se rapidamente. Fora da Itália Meridional e de Veneza, onde se manteve, graças ao comércio bizantino, a referida atividade desapareceu de todas as partes. Materialmente, subsistiram as cidades, porém perderam sua população de artesãos e comerciantes e, com ela, tudo quanto sobrevivera da organização municipal do Império Romano.

1. Bibliografia: H. Pirenne, *Les villes du Moyen Age*, veja-se p. 2, no I. G. von Below, *Der Ursprung der deutschen Stadtverfassung*, (Düsseldorf, 1892). K. Hegel, *Städte und Gilden der germanischen Völker im Mittelalter*, (Leipzig, 1891), 2 vols.; *Die Entstehung des deutschen Städtewesens*, (Leipzig, 1898). F. Keutgen, *Untersuchungen über den Ursprung der deutschen Stadtverfassung*, (Leipzig, 1895); S. Rietchel, *Die civitas auf deutschen Boden*, (Leipzig, 1894) Markt u. Stadt in ihrem rechtlichen Verhältnis, (Leipzig, 1897). Von Reyher, *Burgus u. Burgenses*, em *Zeitschrift für Rechtsgeschichte*, Germ. Abth. 1929. G. Espinas, *La vie urbaine de Douai au Moyen Age*, (Paris, 1913), 4 vols. C.

As cidades episcopais. As "cidades", em cada uma das quais residia um bispo, foram somente, desde então, centros da administração eclesiástica, que sem dúvida foi grande do ponto de vista religioso, porém nula do ponto de vista econômico. Quando muito, um pequeno mercado local, abastecido pelos camponeses dos arredores, satisfazia às necessidades quotidianas do numeroso clero da catedral e das igrejas ou dos mosteiros agrupados em torno dela e às dos servos empregados em seu serviço. Nas grandes festas do ano, a população diocesana e os peregrinos reunidos nas ditas cidades mantinham certo movimento. Mas não se pode lobrigar em tudo isso um germe de renovação. Na realidade, as cidades episcopais subsistiam, unicamente, graças ao campo. As rendas e os tributos dos latifúndios que pertenciam ao bispo ou aos abades que residiam intramuros, serviam para cobri-lhes as despesas. Sua existência estava, pois, baseada essencialmente na agricultura. Assim como eram centros de administração religiosa, eram ao mesmo tempo centros de administração domínial.

Os burgos. Em tempo de guerra, suas antigas muralhas proporcionavam um refúgio à população dos arredores. Mas durante o período de insegurança que se inicia com a dissolução do Império Carolíngio, a necessidade de proteção, que se tornou primordial para as populações acossadas no Sul pelas incursões sarracenas e no Norte e Oeste pelas dos normandos, às quais vieram juntar-se, no começo do século X, os terríveis *raids* da cavalaria húngara, tornou-se imprescindível em todas as partes a

Gross, *The guild merchant* (Oxford, 1890), 2 vols. F. W. Maitland, *Township and borough* (Cambridge, 1898). C. Petit-Dutaillis, *L'origine des villes en Angleterre*, na trad. fr. de W. Stubbs. «Histoire constitutionnelle de l'Angleterre», t. I, (Paris, 1907). C. Stephenson, *The origin of the English towns*, em «*American historical reviews*», t. XXXII, 1926; *The Anglo-Saxon borough*, em «*English historical reviews*», 1930; *Borough and town, a study of urban origins in England*, (Cambridge, Mass., 1933). H. Pirenne, *Les villes flamandes avant le XI^e siècle*, em «*Annales de l'Est et du Nord*», t. I, 1905; *Les anciennes démocraties des Pays-Bas*, (Paris, 1910). G. des Marex, *Études sur la propriété foncière dans les villes du Moyen Âge et spécialement en Flandre*, (Gand, 1898). L. von Helldmann, *Zur Entstehung der Stadtverfassung in Italien*, (Leipzig, 1896). G. Menzies, *La città italiana nell'alto medio evo*, 2.^a ed., (Florence, 1931).

construção de novos lugares de abrigo. A Europa Ocidental cobre-se, nesta época, de castelos fortificados edificados pelos príncipes feudais para servir de refúgio aos seus homens. Esses castelos ou, para empregar o termo com que são designados geralmente, esses "burgos", possuem, quase sempre, uma muralha de terra ou de pedra, rodeada por um fôss, em que se abrem várias portas. Exigiu-se aos vilões dos arredores que trabalhassem em sua construção e conservação. No seu interior reside uma guarnição de cavalaria. Um torreão serve de habitação do senhor do lugar; uma igreja de cônegos satisfaz às necessidades do culto; enfim, há granjas e celeiros para armazenar os cereais, as carnes defumadas e os tributos de toda espécie que se impunham aos camponeses do senhor (vilões), encarregados de garantir a alimentação da guarnição e das populações que, em casos de perigo, iam refugiar-se na fortaleza com seu gado. Os burgos leigos, da mesma maneira que a cidade eclesiástica, subsistem, pois, unicamente graças à terra. Não possuem nenhuma atividade econômica própria. Todos correspondem à civilização agrícola. A ela não se opõem, bem ao contrário, poder-se-ia dizer que servem para defendê-la.

As primeiras aglomerações mercantis. O ressurgimento do comércio não demorou em alterar profundamente o seu caráter. Observam-se os primeiros sintomas de sua ação durante a segunda metade do século X. A existência errante dos mercadores e os riscos de toda espécie a que estavam expostos, em uma época em que o saque constituía um dos meios de existência da pequena nobreza, impeliu-nos a procurar desde logo proteção no interior das muralhas que se escalonavam ao longo dos rios ou dos caminhos naturais que percorriam. No verão, serviam-lhes de pousada; durante a estação má, usavam-na para invernar. As melhor situadas, quer no fundo de um estuário ou de uma enseada, quer na confluência de dois rios ou no ponto em que, deixando de ser navegável um rio, as cargas dos barcos deveriam ser descarregadas antes de seguir para diante, transformaram-se

dessa forma em lugares de trânsito e de parada para os mercadores e mercadorias.

Logo, porém, o espaço que cidades e burgos ofereciam a esses adventícios, cada vez mais numerosos e estorvantes, enquanto a circulação se tornava mais intensa, já não bastou para contê-los. Tiveram que se estabelecer nos arredores da cidade ou anexar a um burgo antigo um novo ou, para usar o termo que se deu com muita exatidão um *foris-burgui*, isto é, um burgo dos arredores, um arrabalde (*faubourg*). Nasceram assim, ao lado das cidades eclesiásticas ou das fortalezas feudais, aglomerações mercantis, cujos habitantes se dedicavam a um gênero de vida em perfeito contraste com a que levavam os homens do interior das muralhas.

Os "portos". A palavra *portus*, que se aplica nos textos dos séculos X e XI a esses estabelecimentos, caracteriza, com muito acerto, a sua natureza.² Significava, com efeito, não um porto no sentido moderno, mas um lugar por onde se transportam mercadorias, portanto, um ponto particularmente ativo de trânsito. Por isso, em Flandres e na Inglaterra os habitantes do "porto" receberam, por sua vez, o nome de *poorters* ou *portmen*, que foi, durante muito tempo, sinônimo de burguês e que, em suma, correspondia melhor do que esta última palavra, à sua natureza, pois a burguesia primitiva compunha-se exclusivamente de homens que viviam do comércio.

Não obstante, se desde fins do século XI, habitantes dos "portos" chamaram-se burgueses, nome que conviria muito melhor aos habitantes dos burgos antigos, junto aos quais se reuniram, foi porque, desde o começo, a aglomeração mercantil rodeara-se de uma muralha ou de uma paliçada, indispensáveis à sua segurança, e dessa maneira transformou-se, por sua vez, em "burgo". A extensão do significado compreende-se, tanto melhor quanto o novo burgo não tardou em dominar o antigo. Os centros mais

2. H. Pirenne, *Les villes flamandes avant le XI^e siècle*, em «Annales de l'Est et du Nord», t. I (1905).

ativos da vida comercial, Bruges, por exemplo, já no começo do século XII, cercam por todos os lados, a fortaleza que originariamente lhes havia servido de ponto de concentração. O acessório convertera-se no essencial, os recém-chegados triunfaram sobre os antigos habitantes. Neste sentido, é rigorosamente exato dizer que a cidade da Idade Média e, por conseguinte, a cidade moderna, teve seu berço no arrabalde (*forisburgus*) do castelo ou burgo que determinou seu sítio.

Concentração da indústria nas cidades. A afluência dos mercadores aos lugares favoráveis provocou por sua vez o afluxo dos artesãos. A concentração industrial é um fenômeno tão antigo como a concentração comercial, e é possível observá-lo, na região flamenga, com particular nitidez. A fabricação de tecidos, que a princípio era no campo, emigrou espontaneamente para os lugares em que se podiam vender os seus produtos. Os tecelões não encontravam a lã importada pelos mercadores; os pisoadores e os tintureiros, o sabão e as matérias corantes. Uma verdadeira revolução, cujos pormenores, infelizmente não podemos obter, acompanha essa transformação da indústria rural em indústria urbana. A tecelagem, que até então constituía uma ocupação reservada às mulheres, converteu-se em trabalho dos homens; os antigos *pallia*, de pequenas dimensões, substituíram-se, ao mesmo tempo, para satisfazer melhor às necessidades da exportação, pelos longos tecidos que ainda se usam na atualidade, nas fábricas. Supõe-se, com fundamento, que se havia produzido, na mesma época, uma mudança no ofício dos tecelões, embora não fôsse além de permitir o enrolamento, no cilindro do tear, do fio de urdidura, que media de 20 a 60 varas.

Pode-se verificar, na indústria metalúrgica do vale do Mosa, uma evolução análoga à das fábricas de tecidos flamengos. A batida do cobre, que talvez remonte ao trabalho do bronze que se desenvolvera ativamente naquela região, no tempo da ocupação romana, recebe um poderoso impulso, quando o renascimento da

navegação fluvial lhe permite produzir com o fim de exportar. Ao mesmo tempo, concentra-se em Namur, em Huy e sobretudo em Dinant, cidades cujos "mercadores bate-féllas" vão abastecer-se de cobre nas minas de Saxônia, desde o século XI.³ Da mesma maneira, o corte das excelentes pedras que abundam nas regiões de Tournai concentra-se na cidade. A fabricação das pias baptismas desenvolve-se em tal grau, que se encontraram algumas até em Southampton e Winchester.⁴ O mesmo acontece na Itália. O tecido de seda trazido por mar, desde o Oriente, torna-se especialidade de Luca; Milão e as cidades da Lombardia, logo imitadas pela Toscana, dedicam-se à do fustão.

II. OS MERCADORES E A BURGUESIA.⁵

Hipóteses sobre a origem senhorial da classe dos mercadores. A diferença essencial que coloca os mercadores e os artesãos das nascentes cidades em oposição à sociedade agrícola em cujo meio aparecem, provém do seu gênero de vida, que ainda não se acha definido por suas relações com a terra. A este respeito, formam, com toda força do termo, uma classe de "desarragados". A atividade comercial e a industrial, que até então foram unicamente as ocupações casuais ou intermitentes dos agentes do senhorio, cuja existência era garantida pelos latifundiários que os empregavam, transformam-se agora em profissões independentes. As pessoas que as exercem são indubitavelmente "homens novos". Tratou-se, há muito, de estabelecer uma relação entre eles e os servos que trabalhavam nos teares domésticos das "côrtes" senhoriais ou os servos encarregados, em tempo de penúria, do abastecimento do senhorio, e em tempo de abundância, de vender, em

3. V. Rousseau, *op. cit.*, p. 89 e ss.

4. P. Rolland, *L'expansion tournaissienne aux XI^e et XII^e siècles. Art et commerce de la pierre*, em *Annales de l'Académie royale d'Archéologie de Belgique*, 1924.

5. Bibliografia. *Verses*, *Annuaire*, n.º 1, Add. W. Vogel, *Ein seefahrender Kaufmann um 1100*, em *Historische Gesellschaftsblätter*, t. XVIII, 1912. H. Pirenne, *Les périodes de l'histoire sociale du capitalisme*, em *Bull. de l'Académie royale de Belgique*, Cl. des Lettres, 1914.

outras regiões, o excedente da sua produção.⁶ Nem os textos nem a verossimilhança permitem crer em tal evolução. Sem dúvida, os senhores de terra conservaram durante algum tempo, nas cidades nascentes, prerrogativas econômicas, como a obrigação imposta à burguesia de servir-se de seus fornos ou seus moinhos, o monopólio da venda de seus vinhos durante uns dias depois da vindima, ou ainda certas contribuições exigidas das corporações de ofícios. Mas as sobrevivências locais dêsses direitos não comprovam a origem senhorial da economia urbana. O que se observa em toda parte, ao contrário, é que a referida economia se manifestava sempre em um meio onde existe liberdade. Mas antes de tudo, uma questão se coloca: Como se pode explicar que, dentro de uma sociedade exclusivamente rural, em que a servidão é a condição normal do povo, se tenha podido formar uma classe de mercadores e de artesãos livres? A escassez de informação não nos permite responder com toda a precisão que exige a gravidade do problema. É possível, não obstante, indicar os fatores principais.

Aventureiros e mercadores. É certo, em primeiro lugar, que o comércio e a indústria tiveram de recrutar-se, em sua origem, entre homens desprovidos de terra e que viviam, por assim dizer, à margem de uma sociedade em que somente a terra garantia a existência. Ora, êsses homens eram mui numerosos. Sem contar os que, em tempo de fome ou de guerra, abandonavam o solo natal para grangear alhures meios de subsistência, e nunca regressavam, é preciso considerar todos os indivíduos que a organização senhorial não conseguia alimentar. Os lotes dos campos mediam-se de tal forma que tornava certa a cobrança dos empréstimos que os gravavam. Acontecia, pois, que os filhos menores de um vilão que tinha a seu cargo uma família numerosa, se vissem obrigados a abandonar seu pai para permitir-lhe pagar a sua renda ao senhor. Iam, então, engrossar a massa das pessoas que vagavam pela região e iam de uma abadia a outra receber

6. F. Eberstadt, *Der Ursprung des Zunftwesens und die älteren Handwerkerverbände des Mittelalters* (Leipzig, 1915), e em sentido menos absoluto, F. Keutgen, *Amter und Zünfte*, (Jena, 1903).

continuavam suspensas como uma ameaça permanente sobre as pessoas que se ocuparam do crédito. Amíúde, os devedores continuavam que a Igreja os eximisse da obrigação de pagar os juros de suas dívidas. Por isso, procuravam-se mil maneiras engenhosas de dissimular interesses tão perigosos. As vezes o emprestador deduzia-os antecipadamente da quantia emprestada, outras vezes, ocultavam-se os juros sob a aparência de penalidades por motivo de demora no reembolso, em outras ocasiões o devedor reconhecia ter recebido uma soma muito maior do que a que o prestamista lhe entregara em realidade. Em resumo, não parece que a legislação contra a usura haja impedido que fosse praticada, assim como o *Volstead Act* na América não conseguiu impedir o consumo do álcool. Foi um empecilho, porém, de modo algum, uma barreira. A Igreja teve ainda que recorrer constantemente à ajuda desses financistas cujo comportamento reprovava; o papado recomendava-lhes a arrecadação e o manjo das rendas que afluiam às suas afeas de todos os lugares da cristandade e, não obstante, não podia ignorar a que género de negócios se dedicavam os seus banqueiros.

CAPÍTULO V

IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES ATÉ
FINS DE SÉCULO XIII

I. OBJETOS E ORIENTAÇÕES DO GRANDE COMÉRCIO. 1

Por estranho que pareça, o comércio medieval desenvolveu-se, desde as suas origens, não sob a influência do comércio local, mas sob a do comércio de exportação. Só êle fez surgir essa classe de comerciantes profissionais, que foi o instrumento essencial da transformação económica dos séculos XI e XII. Nas duas regiões da Europa onde ela começou, a Itália do Norte e os Países

1. Bibliografia. Veja-se as obras de W. Heyd e de A. Schaube citadas na Bibliografia geral, e as de R. Hübke e R. L. Reynolds, em cap. I, n.º 9. H. Simonfeld, *Der Fundaco del Tedeschl in Venedig und die deutsch-venetianischen Handelsbeziehungen* (Stuttgart, 1887), 2 vols. W. Stein, *Beiträge zur Geschichte der deutschen Hanse* (Gießen, 1900). E. Dänell, *Geschichte der deutschen Hanse in der zweiten Hälfte des XIV Jahrhunderts*, (Leipzig, 1897). Die Blütezeit der deutschen Hanse (Berlin, 1903-1906), 2 vols. G. A. Kieselbach, *Die wirtschaftlichen Grundlagen der deutschen Hanse und die Handelsstellung Hamburgs bis in die zweite Hälfte des XIV Jahrhunderts* (Berlin, 1907). P. A. Mellink, *De nederlandse handelsbetrekkingen tot het laatste kwartaal der XIV eeuw* (Hala, 1912). F. Rörig, *Hanseische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte* (Breslau, 1928); *La Hanse, nos «Annales d'histoire économique et sociale», t. II* (1930). Ad. Arndt, *Zur Geschichte und Theorie des Bergbaues und der Bergbauverhältnisse* (Halle, 2.ª ed., 1916). L. Blancard, *Documents inédits sur le commerce de Marseille au Moyen Age* (Marseille, 1884-1885, 2 vols.). A. Germain, *Histoire du commerce de Montpellier* (Montpellier, 1861, 2 vols.). C. Port, *Essai sur l'histoire du commerce maritime de Narbonne* (Paris, 1852); de Fréville, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen* (Rouen, 1857).

Baixos, o espetáculo é o mesmo. O impulso provém do tráfico de longa distância.² Este fato comprova-se quando se examina quais foram os produtos que alimentaram o referido tráfico. Todos apresentam o caráter da procedência estrangeira, de modo que o comércio da Idade Média, em sua origem, se parece, até certo ponto, com o colonial.

As especiarias. As especiarias são, a um tempo, os primeiros objetos de tal comércio e os que não deixaram de ocupar o primeiro lugar até o final. Assim como promoveram a riqueza de Veneza, constituíram também a de todos os grandes portos do Mediterrâneo ocidental. Quando se restabeleceu a navegação, no correr do século XI, entre o mar Tirreno, a África e as escalas do Levante, as especiarias abasteceram o carregamento dos navios, de preferência a qualquer outra mercadoria. A Síria, para onde as transportam em abundância as caravanas vindas da África, da Índia e da China, não deixa de ser a sua meta principal até o dia em que o descobrimento de novas vias marítimas permitirá aos portugueses o abastecimento direto das mesmas nos lugares de origem.

Tudo contribuía para dar-lhes preeminência: a facilidade do seu transporte e os altos preços que se podiam exigir. O comércio medieval foi, pois, a princípio, um comércio de mercadorias de luxo, isto é, um comércio que produzia grandes lucros e exigia instalações relativamente pouco dispendiosas. Conserveu tal caráter, como adiante se verá, durante quase todo o tempo que durou. As remessas de grandes quantidades de matérias-primas ou de objetos de consumo corrente, com o enorme material de transporte e os gigantescos acúmulos de capital que exigem, fo-

2 vols. L. Mirot, *La colonie linoise à Paris, du XIII au XVème siècle*, em «Bibliothèque de l'École des Chartes» (1927-1928). Z. V. Sneller, *De ontwikkeling van den handel tusschen Noordnederland en Frankrijk tot het midden der XV eeuw*, em «Bijdragen voor Vardel. Geschiedenis» (1929). Ad. Schaube, *Die Wollaustruhr Englands von Jahre 1278*, em «Vierteljahrsschrift für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte», t. VI (1908). E. E. Power, *The english wool trade in the reign of Edward IV*, em «The Cambridge historical journals», t. II (1926).

2. Veja-se sec. II, cap. I.

ram-lhe alheias e talvez por isso oferece um contraste tão violento com o comércio dos tempos modernos. O equipamento de um porto medieval exige modestos molhes de madeira, providos de um ou dois guindastes e onde atracam navios de 200 a 600 toneladas. Isso basta para o depósito, o carregamento e a expedição de alguns milhares de quilogramas de pimenta, canela, cravo, noz-moscada, açúcar de cana etc. que constituem o valioso carregamento dos navios.

O comércio das especiarias no Mediterrâneo. Os povos ocidentais que, desde o fim da época microvínica, tinham perdido o costume de usar especiarias, receberam-nas com crescente entusiasmo. Reconquistaram o seu lugar na alimentação de todas as classes superiores da sociedade. A medida que o comércio as exporta para o norte dos Alpes, aumenta a sua procura.

Apesar de se multiplicarem, as chegadas, não existe o risco de não haver compradores. Os armadores medievais não temeram a catástrofe do acúmulo dos estoques nem a ruínosa baixa dos preços. Quando um navio regressa ao seu porto de origem, tem-se a certeza de que se realizarão grandes lucros ao vender-se o seu carregamento. Mas, quantos perigos a afrontar! Em primeiro lugar, os naufrágios são contínuos. Depois, pratica-se a pirataria, como se fôsse uma atividade industrial. Por fim, entre as cidades italianas, as guerras são constantes e cada uma se empenha em destruir o comércio das rivais, para aproveitar-se de sua ruína. Durante toda a Idade Média, as ditas cidades combatem entre si no Mediterrâneo, com muito encarniçamento como a Espanha, a França e a Inglaterra, desde o século XVI até o XVIII. Apenas Gênova e Pisa iniciaram o comércio com o Levante, quando Veneza tudo fez para expulsá-las de um domínio em que até então conservara sem competidor algum. A fundação do Império latino em Constantinopla, para o que contribuíra com tanta energia e habilidade, proporcionou-lhe, momentaneamente, a preeminência sobre as suas rivais. Perdeu-a depois da restauração bizantina (1261), que foi, em parte, obra de Gênova. Desde então, as duas grandes cidades mercantis dividiram entre si o

domínio do mar Egeu, sem deixarem de vigiar-se e de prejudicar-se mutuamente. Quanto a Pisa, deixou de ser temível desde 1284, quando os genoveses a derrotaram em Melória, em uma batalha naval.

Entretanto, a longa duração e o encarniçamento de tais lutas não impediram um só momento os progressos da prosperidade dos combatentes, e não se poderia, talvez, aduzir provas mais significativas da sua energia e das magníficas vantagens que derivavam de um comércio por cuja conquista lutavam com tanto vigor.

O comércio dos produtos orientais. As especiarias que deram tal impulso ao tráfico mediterrâneo, indubitavelmente não conseguiram absorvê-lo inteiramente. A medida que se multiplicam as relações entre o Ocidente e o Oriente cristão e muçulmano, vê-se figurar um número cada vez mais considerável de produtos naturais ou fabricados. A partir do começo do século XIII, as importações rumo à Europa consistem em arroz, laranjas, damascos, figos, passas, perfumes, remédios, matérias para tingir, tais como o pau-brasil, proveniente das Índias, a cochinilha ou o alume. A tudo isso acrescenta-se o algodão, que os venezianos designam pelo nome grego de *bombacarius* e os genoveses pelo nome árabe de *cotone*, que se transmitiu a todas as línguas. A sêda bruta alimenta o comércio desde o fim do século XII e, como o algodão, em quantidades que vão aumentando à medida que a indústria italiana, em primeiro lugar, e depois a indústria continental, utilizam ambos os produtos. Os tecidos de fabricação oriental que se imitaram no Ocidente contribuem também para o carregamento dos barcos: adameascos de Damasco, baldaquins de Bagdá, musselinas de Mossul, gazes de Gaza. O vocabulário das línguas modernas está cheio de palavras de origem árabe que o comércio oriental introduziu e que lembram a sua variedade e a sua intensidade. Basta citar, unicamente em português, expressões como: divã, aduana, badana, bazar, alcachofra, espinafre, estragão, laranja, alcova, arsenal, dique, cárcas, gabela, alca-

trão, jarra, amazém, quintal, arrecife, almíscar, xarope, tafetá, tara, tarifa e muitas outras derivadas do árabe, através do italiano.

O comércio de tecidos. Em troca de todas essas importações, que difundiram no Ocidente da Europa um gênero de vida mais confortável e requintado, os italianos abasteciam as escalas do Levante, de madeira de construção, de armas, e Veneza, pelo menos durante certo tempo, de escravos. Mas os tecidos de lã conquistaram desde logo o principal lugar entre os bens exportados. Primeiro foram os fustões tecidos na Itália e depois, a partir da segunda metade do século XII, os tecidos de Flandres e da França setentrional. Não resta dúvida que os comerciantes italianos adquiriram, nas feiras de Champanha, o conhecimento da qualidade superior desses tecidos e a possibilidade de realizar, graças a eles, importantes lucros. O porto de Gênova prestava-se admiravelmente para as suas expedições ao Oriente. Com certeza, as ditas fazendas contribuíram largamente para os progressos tão rápidos do seu comércio. As atas notariais dos arquivos genoveses demonstram que antes dos princípios do século XIII, a cidade exportava tecidos de Arrás, de Lille, de Gante, de Ypres, de Douai, de Amiens, de Beauvais, de Cambrai, de Tournai, de Provins, de Montreuil etc.³

Como se vê, esta lista compreende os nomes de inúmeras cidades da França. Entretanto, no decorrer do século XIII, a sua indústria teve que ceder o passo às de Flandres e Brabante. Estes dois territórios constituíram desde então a região têxtil da Europa por excelência⁴ e a sua preponderância explica-se pela perfeição dos seus tecidos. Quanto à flexibilidade, à suavidade e à beleza de cores, não tinham rivais. Eram, em todo o rigor do termo, produtos de luxo. A sua fama comercial foi consequência dos

3. Veja-se esp. I, sec. III, Comércio do pano.

4. O apogeu da sua indústria têxtil deve situar-se nos princípios do século XIV. Naquela época, não só obteve o prestígio da indústria têxtil francesa no alto comércio, mas também o da indústria inglesa. Na Inglaterra queixava-se de que os flamengos e os brabantês compravam no reino o gasto, as cardas e a terra de tingir, em detrimento dos artesãos indígenas. Lipson, op. cit., tomo I, p. 389.

preços elevados que se podiam exigir deles. No ramo dos produtos têxteis desempenharam o mesmo papel que as especiarias no da alimentação. Os comerciantes italianos, graças aos seus capitais e à superioridade da sua técnica, apropriaram-se, desde o século XIII, do monopólio da sua exportação para o Sul. Após a decadência das feiras de Champanha, as grandes companhias comerciais da península instalaram em Bruges "feitores" encarregados de comprar por atacado tecidos flamengos e brabanções. No momento de sua expedição, eram-lhes fixadas marcas de chumbo, que indicavam o preço e a qualidade desses artigos. Florença importava-as em quantidades consideráveis antes mesmo de definitivamente preparadas. A famosa *arte di Calimala* aperfeiçoava-as depois, dentro de suas muralhas.⁵

O porto de Bruges. As indústrias flamenga e brabançana tomavam, desde muito tempo, parte destacada no tráfico mediterrâneo, que por sua vez tinha constantes relações com Bruges. Esta cidade adquiriu, em consequência deste comércio, um caráter que em vão se procuraria em qualquer outra parte da Europa medieval. É um êrro chamá-la, como amiúde se faz, a Veneza do Norte, pois Veneza nunca gozou da importância internacional que fez a originalidade do grande porto flamengo. O seu poderio dependia essencialmente da navegação: nada devia ao estrangeiro; só os alemães, tinham, em seu *Fondaco dei Tedeschi*, um estabelecimento permanente cuja atividade se limitava à compra dos produtos importados por barcos venezianos. Bruges, ao contrário, que nisto se parecia com o que devia ser Antuérpia no século XVI, vivia, antes de tudo, da sua clientela exótica. A imensa maioria dos navios que freqüentavam o seu porto pertencia a armadores de fora; os seus habitantes participam fracamente do comércio ativo. Conformavam-se em servir de intermediários entre os mercadores que afluíam de todas as partes à

5. A. Saporì, *Una compagnia di Calimala al primi del trecento*, A. Doren, *Die Florentiner Wollentuchindustrie vom XIV. bis zum XVI. Jahrhundert* (Stuttgart, 1901).

cidade. Desde o século XIII, os venezianos, os florentinos, os catalães, os espanhóis, os bretões, os habitantes de Bayonne, os de Hansa, possuíam em Bruges barracas e feitorias. Eram eles que fomentavam a atividade desse importante centro onde se reuniam homens de negócios, centro esse que substituiu as feiras de Champanha como ponto de contato entre o comércio do Norte e o do Sul, com a diferença de que o referido contato, intermitente nas feiras, tornara-se permanente em Bruges. Somente a partir da primeira metade do século XIV iniciaram Gênova e Veneza relações marítimas diretas com o porto de Bruges. Até então, esta se comunicava com a Itália e o sul da França unicamente por terra. Ao contrário, a navegação setentrional sempre se orientava para ele. Os marinheiros escandinavos abandonaram Tiel em seu favor, e quando, no transcurso do século XII, tiveram que ceder aos alemães o domínio do mar do Norte e o do Báltico, o incremento da atividade comercial que disso resultou deu novo impulso à sorte do porto flamengo.⁶ É muito provável que a criação do seu anteporto de Damme antes de 1180, assim como a de Ecluse, (*Suus*), situado na desembocadura do Zwin, antes de 1293, não se explica só pela enlameadura progressiva das águas de Bruges, mas também pela substituição dos leves barcos sem cobertura dos escandinavos pelas pesadas *coggen* hanscáticas, que exigiam águas mais profundas e mais espaço, à medida que o seu número aumentava. Desde a sua chegada, iniciou-se também a decadência definitiva da marinha mercante de Flandres, que, na verdade, nunca fora muito considerável e cujo desaparecimento acabou de conferir ao comércio de Bruges o seu caráter passivo.

A Hansa teutônica. O florescimento da indústria têxtil na bacia do Escalda foi, para os hanscáticos como para os italianos, a causa principal do seu estabelecimento em Bruges. Mas a van-

6. A. Bugge, *Der Untergang der norwegischen Schifffahrt im Mittelalter*, em *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, t. XII (1914), pp. 92 o seguinte.

tagem dos primeiros em permanecerem em contato com os segundos aumentou logo a força de atração da dita cidade. Os condes de Flandres tiveram muito cuidado em manifestar-lhes uma benevolência interessada. Em 1252, a condessa Margarida regulamentou, a pedido dos habitantes de Lubeck, a arrecadação das portagens de Damme. Desde a segunda metade do século XIII, a feitoria que os hanseáticos, ou para se empregar a expressão flamenca, os Oosterlingen, estabeleceram em Bruges, transformara-se na mais importante de todas as que possuíam fora da Alemanha, e devia continuar sendo até fins da Idade Média.

A Hansa teutônica gozou no norte da Europa, de uma situação comparável à dos grandes portos italianos da bacia do Mediterrâneo. Como eles, serviu de intermediário entre a Europa Ocidental e o Oriente. Que contraste, porém, entre o Oriente da Hansa e o da Itália! Neste, o mundo bizantino e o muçulmano proporcionavam ao comércio todos os produtos de uma natureza incomparável de uma indústria aperfeiçoada no decorrer de civilizações milenárias. No Oriente, que os hanseáticos exploravam, só havia regiões entre as quais umas, as mais próximas, estavam ainda em vias de colonização, enquanto as mais remotas permaneciam em estado de barbárie primitiva... Junte-se a isso o rigor de um clima setentrional, um território em grande parte coberto de bosques e um mar que massas de gelo tornavam inacessível no inverno.

Ao largo das costas do mar Báltico, as cidades iam-se formando à medida que a colonização alemã transpunha o rio Elba. Sob o poderoso impulso de Lubeck, construída em 1158, nas margens do Trave, apossaram-se das ilhas das desembocaduras dos rios. Pelo ano 1160, na ilha de Gotlândia, conquistada aos escandinavos, elevava-se Wisby; Rostock foi fundada em 1218. Stralsund e Dantzig, em 1230 e Wismar em 1250, e, finalmente, uns vinte anos mais tarde, a longínqua Reval. Assim, a burguesia mercantil instalou-se nas costas das regiões eslavas, lituanas e letonianas, antes que terminasse a sua conquista. Os cavaleiros teutônicos ainda não tinham ocupado toda a Prússia

nem fundado Koenigsberg, quando a dita burguesia lançou os fundamentos de Elbing. Ao mesmo tempo estabeleceu-se nas costas da Suécia, em Estocolmo, e apoderou-se das pesqueiras de arenques da península de Schonen.

Entre os seus postos avançados em territórios apenas submetidos e as orlas de um mar de onde, havia pouco, tinham sido expulsos os escandinavos, era preciso celebrar um convênio para a proteção de todos. Sob a iniciativa de Lubeck, que em 1230, firmou um tratado de amizade comercial com Hamburgo, as jovens cidades do Báltico formaram uma liga a que logo aderiram os portos do mar do Norte e recebeu o nome de Hansa, que se dava às associações de negociantes. Essa confederação de cidades marítimas alemãs, que oferece um contraste tão marcante com as contínuas guerras das cidades italianas do Mediterrâneo, garantiu-lhes em toda a extensão dos mares do Norte uma preponderância que deviam conservar até o fim da Idade Média. Graças ao dito convênio, conseguiram resistir vitoriosamente aos ataques que os reis da Dinamarca dirigiram contra elas e favorecer de comum acordo os seus progressos no estrangeiro.

O comércio hanseático. Na Inglaterra, o *Stalhof* de Londres, criado em meados do século XII, e em Flandres a feitoria de Bruges, eram, mormente a última, as suas bases de operação no Ocidente. No Oriente possuíam uma em Novgorod, onde concentravam o comércio da Rússia. O Weser, o Elba e o Oder eram as vias de comunicação por meio das quais o seu comércio penetrava na Alemanha continental. Pelo Vístula, dominavam a Polônia e estendiam o seu raio de ação até os confins dos países balcânicos. Em compensação, a grande via comercial pela qual, outrora, o Báltico correspondia com Constantinopla, e Bagdá com a Rússia, achava-se fechada desde que os pechenegas se estabeleceram, no século XII, nas costas do mar Cáspio, e dessa forma conquistaram para o Mediterrâneo o monopólio das relações com o Oriente bizantino e muçulmano.

A exportação dos hanseáticos, diferente da dos portos italianos, consistia em produtos naturais, os únicos que podiam pro-

porcionar ao comércio dos territórios puramente agrícolas do *Hinterland*. Antes de tudo, mencionemos os trigos da Prússia, as peles e o mel da Rússia, as madeiras de construção, o pescado seco e os arenques salgados das pesqueiras de Schonen. Acrescentem-se, a tudo isso, como frete de regresso, as lãs que seus barcos iam buscar na Inglaterra e o sal de Bourgneuf, também chamado sal da baía (*Baie Salz*), que carregavam no golfo de Gasconha, de onde levavam também carregamentos de vinho da França.

Todo esse tráfico gravitava em torno de Bruges, situada a meio caminho entre o Báltico e o golfo de Gasconha, além do qual não se estendia, e era a etapa central do comércio hanseático. As especiarias procedentes da Itália e as fazendas tecidas em Flandres e Brabant ofereciam-se ali aos armadores alemães. Estes transportavam-nas até os limites mais extremos que alcançava o seu comércio, Novgorod e o sul da Polónia; e em todas as cidades marítimas amontoavam-se nas tendas dos *Gewand Schneider*, para servir ao vestuário dos ricos burgueses.

O volume do comércio hanseático igualava, e talvez superasse, o do comércio mediterrâneo. Mas, os capitais empregados eram, sem dúvida, menos importantes. O valor das mercadorias exportadas por ele não permitia realizar os grandes lucros resultantes da venda das especiarias; precisava-se vender muito para obter bem pouco ganho. Por esse motivo, não é de estranhar que não se encontrem nas cidades da Hansa aqueles poderosos homens de negócios que conquistaram, na Itália medieval, o domínio financeiro da Europa. Entre casas de comércio como as dos Bardi ou dos Peruzzi e dos honestos negociantes que são, por exemplo, um Wittenborg em Lubeck, um Geldersen em Hamburgo ou um Toelner em Rostock, existe um abismo. E o contraste não é menor entre a perfeição técnica comercial, de um lado, e a simplicidade com que realizam os negócios, de outro.

O comércio da Alemanha continental. Nenhuma outra região da Alemanha tem o grau de vitalidade económica da Hansa. No século XIII, as cidades marítimas anteciparam-se às cidades do Reno, pelas quais se iniciara a civilização urbana no Império.

Colónia, que era ainda sob os Hohenstaufen, o grande mercado da Germânia, foi eclipsada por Lubeck, por volta do ano 1250. O grande rio que a atravessa mantém, não obstante, o mesmo que Utrecht rio abaixo e Mogúncia, Espira, Worms, Estrasburgo e Basília rio acima, uma atividade animadora do trânsito da Itália aos Países Baixos, do qual constitui uma das principais artérias. Os vinhedos do Reno e do Mosela sustentam, ademais na região, considerável exportação; a indústria é ativa em todos os centros principais, sem que a sua importância supere a de uma indústria regional.

Quanto à Germânia do Sul, embora tenha relações com o comércio mediterrâneo através de Veneza, ainda está muito longe da prosperidade que alcançará no fim da Idade Média. O *Fondaco dei Tedeschi*, estabelecido por seus mercadores na cidade dos canais, não se pode comparar, sob nenhum conceito, com a poderosa feitoria hanseática de Bruges. A exploração das minas do Tirol e da Boémia apenas começou. O sal de Salzkammergut e de Luneburg é objeto de um comércio que não pode sustentar a concorrência do sal de Bourgneuf, transportado a todas as partes pela navegação marítima. O magnífico mercado exterior que abre o Danúbio sobre o mar Negro fica inutilizado. Serve unicamente para o trânsito entre a Baviera e a Áustria pelas praças de Augsburgo, Ratisbona e Viena. O pequeno progresso da Hungria e as desordens incessantes das regiões balcânicas, impossibilitam todo tráfico no seu curso inferior. Além disso, a exagerada desagregação política da Alemanha, a debilidade dos imperadores, as rivalidades das dinastias, são sobretudo desfavoráveis para o desenvolvimento da atividade económica. Para remediar tais inconvenientes, essas regiões não possuem as vantagens que proporcionam à Itália uma civilização adiantada e uma situação geográfica propícia à fácil comunicação com o mar.

O comércio da Inglaterra. A Inglaterra, em compensação, é a única que possui na Europa um governo nacional, cuja ação se exerce em todo o país sem encontrar o obstáculo de um feudalismo de príncipes. Esse país gozou de uma administração

econômica superior à de todos os Estados do Continente. Não obstante, nem a sua indústria nem o seu comércio souberam aproveitar tão favorável situação. Até meados do século XIV, apresentou o espetáculo de um país essencialmente agrícola. Exceto Londres, cujo porto foi sempre tão ativamente frequentado pelos comerciantes continentais, desde o século XI, todas as suas cidades, antes do reino de Eduardo III, conformaram-se estritamente em satisfazer às necessidades da sua burguesia e às do campo circundante. Salvo Stratford, pelo espaço de cinquenta anos, no decorrer do século XIII, não trabalharam a excelente lã que abastecia o reino muito além do necessário para o seu consumo e o da sua clientela local. Deve-se, sem dúvida, procurar a razão de um fato aparentemente tão estranho no extraordinário progresso da indústria têxtil flamenga, em princípios da Idade Média. Os ingleses, a quem se adiantaram os seus vizinhos dos Países Baixos, contentaram-se em abastecê-los de matéria-prima. Foram para eles o que a República Argentina e Austrália são em nossos dias para a indústria têxtil da Europa e da América. Em vez de entrar em concorrência com eles, esforçaram-se em aumentar cada vez mais a produção das lãs, cuja venda era certa. Os mosteiros cistercienses da grande ilha dedicaram-se exclusivamente à criação de ovelhas. As feiras de Saint Yves, nas margens do Ouse, fundaram a sua prosperidade no comércio da lã; também as de Saint Giles, em Winchester; de Stourbridge e Saint Botolph, em Boston; de Westminster, Northampton e Bristol; o referido comércio, ao mesmo tempo, propiciou à coroa boa parte da sua receita e animou cada vez mais o movimento dos portos.⁷

Por inverossímil que pareça, a importância da marinha inglesa está longe de corresponder à da exportação da lã. Desde o princípio, esta se fez, sobretudo, por meio de barcos vindos do continente, e a partir do século XIII, quase se transformou em monopólio da Hansa teutônica. Os reis da Inglaterra não trataram de fomentar, antes do fim da Idade Média, a navegação dos

7. Ad. Schaube, *Die Wollaustruhr Englands vom Jahre 1273*, em «*Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*», t. VI (1908).

seus súditos.⁸ Pelo contrário, accitaram deliberadamente vê-los reduzidos a um comércio passivo, e esforçaram-se para atrair ao seu país os mercados estrangeiros, oferecendo-lhes toda espécie de privilégios.⁹ Certamente, ao adotar essa política, consideraram antes de tudo o interesse do seu tesouro; alimentado pelas taxas impostas ao tráfico forasteiro e pelos empréstimos contraídos pela coroa, com os capitalistas estabelecidos em Londres.¹⁰ A partir do século XIII, os italianos instalaram-se em grande número na cidade, onde se dedicavam ao mesmo tempo, ao comércio do dinheiro e ao das lãs, que revendiam em Flandres e enviavam diretamente aos centros têxteis do outro lado dos Alpes, e particularmente a Florença.¹¹ Mas a política dependente do comércio abastecido pelo comércio da França, a Afisionomia económica da França, é muito mais complexa do que a da Inglaterra. A palavra França não corresponde a certo panóplio humano, unidade económica antes do fim da Idade Média. Designa determinado número de regiões justapostas que não têm umas com as outras maiores relações do que com o estrangeiro. Ao Sul, em primeiro lugar, os portos da Provença, Montpellier, Aguesmortes, Narbona e, principalmente, Marselha participam no comércio mediterrâneo, e no decorrer do século XIII praticam ativamente a exportação dos têxteis de Flandres e a importação das especiarias. O maior das cruzadas de São Luís e, sobretudo, a reconquista da Gênova, debilitaram amplamente, no fim do século, uma prosperidade que não devia ressurgir até o século XVIII. Desde então, a expansão de Marselha não foi muito além do Sul da França. Sua decadência é mais ou menos contemporânea à das feiras de Champagna, que, no começo do século XII, constituía, como já se viu, o grande centro de negócios da Europa. Paris muito se beneficiou com essa decadência. Transformou-se, então, como

⁸ Em 1381, um fato real reservava exclusivamente aos barcos ingleses a navegação do reino. Mas, viu-se logo que era impraticável o princípio, e, por isso, como antes, a marinha da França não obstante, deve-se considerar a inovação de 1381 como o ponto de partida de uma tentativa nova que anuncia a intervenção económica do Estado. (Ver *Journal de l'histoire de l'économie*, history reviews (1931), p. 93).

Bruges, na sede principal das firmas italianas que traficavam ao norte dos Alpes. Elas introduziram naquela cidade a indústria da seda e dedicaram-se principalmente ao banco. Paris, entretanto, está longe de representar na história econômica da Idade Média, um papel que teria correspondido ao prestígio da civilização e à preponderância política da França, a partir do reinado de Felipe Augusto. Cidade internacional, graças à sua universidade, não o foi nem por seu comércio e nem por sua indústria. Quanto aos estrangeiros, só atraíram aos italianos e aos comerciantes de tecidos dos Países Baixos, e se a sua população aumentou rapidamente, foi devido, sem dúvida, à presença da corte e os progressos da centralização política. As 282 profissões nela representadas, no fim do século XIII,⁹ eram exercidas unicamente por artesãos cujas pequenas oficinas satisfaziam às múltiplas necessidades da grande cidade, sem que tratassem de vender os seus produtos no estrangeiro. Considerada sob o ponto de vista industrial a França não era como a Itália e os Países Baixos, uma região de exportação. Ainda que a sua arquitetura e a sua cultura difundissem a sua arte através de toda a Europa, interveio no comércio internacional unicamente graças à abundância dos seus recursos naturais.

O vinho e o sal da França. Entre estes, o vinho ocupa indiscutivelmente o primeiro lugar. É tão estranho quão lamentável não se tenha ainda estudado como o merece a sua importância, as modalidades do seu cultivo e o comércio de que era objeto.¹⁰ O papel que desempenhava na alimentação das regiões desprovidas de vinhedos parece ter sido muito mais considerável na Idade Média do que na época atual. Na Inglaterra, na

9. Esse conjunto de 282 profissões diferentes pode-se colher da lista proporcionada por G. Fagniez, *Études sur l'industrie et la classe industrielle à Paris au XIII^e et au XIV^e siècles*, pp. 7 e ss. (Paris, 1877), se se omitirem os sinos e as menções das mulheres e dos criados.

10. Em falta de trabalhos franceses, podem ser consultados: A. L. Simon, *The history of the wine trade in England* (Londres, 1906). Z. W. Sneller, *Wijnveert en Wijnhandel tusschen Frankrijk en de Noordelijke Nederlanden in de tweede helft der XV^e eeuw en «Bijdragen voor Vaders Geschiedenis»* (1924).

Alemanha e, principalmente, nos Países Baixos, o vinho era a bebida usual das classes ricas. Em Gante, uma *Keure* do século XIII opõe o homem comum e corrente com o burguês *qui in hospitio suo vinum libere solet*.¹¹ Os vinhos da Itália não se prestavam à exportação, e a produção dos vinhos do Reno e do Mosela era demasiado limitada para permitir uma larga expansão. Por isso, os vinhos franceses gozaram, a partir do século XIII, de uma preponderância indiscutível no tráfico internacional das regiões do Norte. Os do vale do Sena e os de Borgonha foram exportados, segundo parece, unicamente pelos navios de Ruão. Mas, graças à sua abundância, à sua qualidade superior e às facilidades de transporte devidos à proximidade do mar, os vinhos da região de Bordéus gozaram, desde o começo do renascimento econômico do século XII, de fama cada vez mais acenuada. Da baía de Oleron e do porto de La Rochelle (de onde provém o nome de vinhos de La Rochelle, como eram designados no comércio), os navios gascões, breões, ingleses e, no século XIV, barcos da Hansa, transportavam-nos ao mar do Norte e até as extremidades do Báltico. Penetravam no interior das terras pela navegação fluvial. Em Liège, em princípios do século XIV, chegavam em tal quantidade que se vendiam por melhor preço do que os vinhos alemães, apesar da distância.¹² A Inglaterra, da qual dependia a Gasconha, como se sabe, até meados do século XV, proporcionava-lhes um mercado exterior sempre aberto. Neste negócio realizaram-se fortunas consideráveis, e na nobreza britânica figuram, ainda hoje, algumas famílias que devem a ele a origem da sua ascensão na sociedade.¹³

A navegação, impulsionada vigorosamente pela exportação de vinhos de Bordéus, foi tão importante que, de seus usos e costumes, provém o direito marítimo da Europa do Norte. Sabe-se que as Rôles d'Oleron (os registros de Oleron), em que se con-

11. Warnkoenig-Ghelfolf, *Histoire de la Flandre*, etc., t. III, p. 284.

12. Hocsem, *Gesta episcoporum leodiensium*, ed. G. Kurth, p. 252.

13. Por exemplo, a dos duques de Bedford. Veja-se G. Scott-Thomson, *Two centuries of family history* (Londres, 1890).

à guerra e ao comércio. Os seus barcos chegavam além do estreito de Gibraltar, no começo do século XIV. Encontravam em Bruges os barcos da Galícia e de Portugal que se dedicavam à cabotagem das costas do Atlântico e cujas exportações consistiam em metais e alguma lã da Espanha que, no fim da Idade Média, substituíram as lãs inglesas na indústria têxtil dos Países Baixos.

Predomínio dos produtos naturais no comércio. Notar-se-á, considerando-se o conjunto dos objetos do grande comércio medieval, que os produtos industriais ocupam um lugar menos importante que os agrícolas e os alimentícios: especiarias, vinhos, trigo, sal, pescado e lã. Não obstante, a indústria têxtil, em particular a dos Países Baixos, e mais tarde Florença, tornou possível uma exportação de grande vulto. Os tecidos de seda e os tecidos de luxo fabricados na Itália tiveram, em suma, uma expansão bastante limitada. Quase todos os ramos da indústria: olaria, móveis, calçados, utensílios e implementos de todas as espécies reduziram-se às cidades, foram monopolizadas pelos seus artesãos e não se difundiram além dos reduzidos limites que marcavam os seus mercados locais.

A metalurgia e as minas. É preciso que se assinalem algumas exceções. Na Alemanha, em Hildesheim, em Nuremberg, no vale do Mosa, em Huy e, sobretudo, em Dinant, o trabalho dos metais desenvolveu-se a ponto de contribuir para o comércio em geral. Os cobs de Dinant, principalmente, que se designam pelo nome de *dinanderies*, gozaram de reputação europeia. Aliás, pode-se dizer que a metalurgia da Idade Média — e talvez este seja o ponto em que a economia daquela época oferece o maior contraste com a moderna — conheceu unicamente uma exploração sumamente rudimentar. Os mineiros do Tirol, da Boêmia e de Caríntia parecem ter sido uma espécie de camponeses dedicados em comum à perfuração de uma "montanha", por meio dos processos mais primitivos. Será preciso esperar até o século XV para que os capitalistas das cidades vizinhas as submetam à sua influência e intensifiquem a extração que, então, continuará sendo

muito insignificante. A tão baixo grau da indústria metalúrgica corresponde o nível mais baixo ainda da indústria do carvão de pedra. A hulha, sem dúvida, usou-se nos arrabaldes de Liège, desde o fim do século XII, e os mineiros desta cidade adquiriram, no século seguinte, uma notável habilidade na arte de furar galerias subterrâneas, de escavar *bures* (poços de minas) e drenar a água das hulheiras. Mas a *terra nigra*, durante vários séculos, serviu unicamente para usos caseiros nas regiões onde abundava.¹⁸ Somente no século XVIII, o seu emprego na fundição de ferro iniciará uma era nova na história econômica.

A superioridade da técnica comercial na Itália. No decorrer do século XIII, toda a Europa, do Mediterrâneo ao Báltico, e do Atlântico à Rússia, acha-se aberta ao grande comércio. Dos seus dois focos principais, os Países Baixos no Norte e a Itália no Sul, avançou até as costas marítimas, de onde progressivamente se difundiu para o interior do Continente. Se se pensar em todas as dificuldades a vencer: condições desfavoráveis da circulação, técnica deficiente dos meios de transporte, insegurança geral, organização defetiva do regime monetário, não se poderá deixar de admirar a amplitude dos resultados obtidos. Estes são tanto mais notáveis quanto sabemos que os poderes públicos não tiveram parte nêles, além de protegerem, por motivos fiscais, os mercadores. Os progressos realizados no domínio do comércio internacional explicam-se, pois, unicamente pela energia, o espírito de iniciativa e a habilidade que demonstraram os referidos negociantes. Os italianos, que, sob este conceito, foram os iniciadores na Europa, muito aprenderam com os bizantinos e os muçulmanos, cuja civilização, mais adiantada, exerceu sobre eles uma influência semelhante à do Egito e da Pérsia sobre a Grécia antiga. Mas, como os gregos com que se pareciam pela violência das suas lutas internas, não tardaram em assimilar e desenvolver

18. A falta de um trabalho sobre as origens da extração da hulha na Idade Média, poder-se-ão consultar os informes proporcionados por J. A. Neef. *The rise of the British coal industry*, 2 vols. (Londres, 1932).

espontaneamente tais ensinamentos. Foram eles os promotores das sociedades comerciais, os criadores do crédito, os testadores da moeda. A propagação dos seus métodos económicos na Europa do Norte é tão evidente como deveria ser nos séculos XV e XVI a do humanismo, abalada pela luta entre o papado e o poder real.

O volume do comércio medieval. Para determinar, desejamos poder apreciar com certa exatidão o volume deste comércio internacional, cujos traços principais acabamos de esboçar. Por infelicidade, há escassez de dados e a informação é tal que torna impossível a aludida apreciação. Tomar a época contemporânea como ponto de comparação seria cometer de infinitas vezes um absurdo. Não se pode descobrir a menor semelhança entre o comércio mundial do nosso tempo, que dispõe de todos os recursos multiplicadores constantes, em proveito próprio, dos progressos da ciência e do comércio medieval limitado ao ocidente da Europa e reduzido a incios de ação rudimentares. A clientela do primeiro consta de mais de centena de milhões de homens enquanto a segunda conta com dezenas e a tonelagem de um avião do século XXI equivale à da maior armada veneziana do século XV. Não se pode mesmo avaliar a importância do tráfico medieval em relação aos tempos posteriores ao século XV. Embora seja menor a diferença, continua sendo assaz importante, enquanto não os fosseis mais, em virtude do descobrimento das Índias e da América. É, certo, que o comércio da Idade Média conserva uma relação de cinco por um com o dos séculos XVI e XVII. A falta de números exatos é tão só uma fórmula carente de sentido. O que se precisava, conhecer é a estatística deste comércio. Porém, apito que todo intento para estabelecerla, ainda com qualquer aproximação, torna-se impossível. É preciso, pois, limitar-se a dizer que devia corresponder a uma atividade económica cuja importância é revelada por alguns portos como Veneza, Génova e Bruges; pelas colónias italianas

19. Sobre este ponto, veja-se as observações de Künzler, op. cit., pp. 263 e seguintes.

do Levante, pela navegação das cidades da Hansa e pelo poderoso florescimento das feiras de Champagne.

As objeções contra a existência do capitalismo medieval. Os economistas que têm afirmado a insignificância do comércio medieval em relação ao do século XX, aduziram em abono da sua tese a ausência de uma classe de mercadores capitalistas na Europa, antes do Renascimento. Quando muito, estavam dispostos a dar certa indulgência em favor de algumas firmas italianas; mas isso seria uma exceção que viria confirmar a regra geral. Chegou-se a dizer que o tipo normal do mercador da Idade Média é o pequeno negociante, unicamente preocupado em prover à própria subsistência e livre do afã de lucrar ou, se se quiser, da ambição de riqueza. É uma força de óbvio que a pequena burguesia das cidades possui em quantidade mercadorias desse género. Mas seria fazer uma verdadeira caricatura dos exportadores e dos banqueiros cuja ação se acaba de descrever, almesquinhá-los a ponto de compará-los com aqueles. Para negar a importância e a influência do capitalismo comercial desde o princípio do renascimento económico, é preciso estar obcecado por uma teoria preconcebida a ponto de não perceber mais a realidade.

Além disso, é certo que o capitalismo e o grande comércio, que foi a um tempo causa e efeito da queda, não apareceram na mesma data; em todos os países nem se desenvolveram em todas as épocas. A queda da sociedade feudal e o surgimento do capitalismo não foram simultâneos. A queda da sociedade feudal foi o resultado de uma série de causas, e o surgimento do capitalismo foi o resultado de uma série de causas. A queda da sociedade feudal foi o resultado de uma série de causas, e o surgimento do capitalismo foi o resultado de uma série de causas.

1914.

as partes com o mesmo vigor. A esse respeito, a Alemanha de além Reno está certamente atrasada em relação à Europa Ocidental e, particularmente, com a Itália. Talvez por não ter levado em consideração este ponto, muitos sábios alemães estenderam imprudentemente a todos os povos conclusões que se fundavam, pelo menos em parte, no que observaram no passado do seu próprio povo. O interesse dos seus trabalhos impôs tais conclusões, enquanto não se observou que bastava, para corrigir o excesso, aplicar os seus métodos aos países cujo progresso fôra mais rápido do que o da Alemanha e nos quais a economia medieval se manifestara da maneira mais completa.

O capital, resultado do comércio a longa distância. Nossas fontes, por deficientes que sejam, não nos permitem duvidar de que o capitalismo se firmou desde o século XII.²¹ Indiscutivelmente, o comércio a longa distância produziu desde então fortunas consideráveis. Já vimos o exemplo de Goderico. O espírito que o anima é, em toda força da expressão, o dos capitalistas de todos os tempos. Raciocina, calcula e o seu único objetivo é acumular lucros.²² Não são estas as características desse capitalismo a respeito do qual certa escola fez tanto mistério, mas que,

21. Veja-se cap. II, sec. II.

22. As passagens seguintes do Xibolus, citado no cap. II, n.º 7, demonstram-no com toda a evidência: «Sic puerilibus annis sapienter domi transactis, occupat mercatorum prudentiores viasque via excolere et documenta secretarum proclitia colere, sed potius quo sagaciora animi sunt rudimenta studuit arripere exercere. Illud est quod mercatorum nomulus studium cepit mercedumque frequentem negotium et primitum in minoribus rebus quidem et rebus pretii inferiora occupat lucrandi officia, ducere; postmodum vero paulatim ad maiora pretii emolumenta adoleverunt suo ingenio promovere (p. 25).»

«...Unde et mercandi gratia frequenter in Daciam ibat et aliquoties in chirculens, multoties ad Scythorum fines deveniebat. In quibus singulis terrarum finibus aliqua rara et ideo pretiosiora reperiens, ad alias secum regiones transferre, in quibus se maximo ignota fuisse perens, quae apud Indigenas, desiderabilia super aurum existant; et ideo pro his quaeque alia, aliis terrarum facili concupiscibilia, libentius et studiosissime commutando comparabat. De sudore vultus sui ubi perquisierat, quia hic multo venundabat quod abli ex parvi pretii sumptibus congregaverat (pp. 29, 30).»

não obstante, se encontra com idêntico fundamento em todas as épocas, conquanto difira de uma a outra pelo grau do seu desenvolvimento, pois corresponde à tendência natural do homem em enriquecer-se? Certamente Goderico não é uma exceção. A casualidade que nos conservou a história desse escocês teria podido, de igual forma, transmitir-nos a de um veneziano ou de um genovês e mostrar-nos, em um ambiente muito mais favorável à sua expansão, o empenho das mesmas faculdades de que ele usou. É em sua psicologia, a mesma dos mercadores aventureiros do seu tempo (seu biógrafo observa-o), que reside o interesse de Goderico. Ele nos dá a conhecer o tipo daqueles novos-ricos que o comércio produziu, primeiro nas costas dos mares, e que propagou à medida da sua penetração no Continente. Poder-se-ia citar um grande número dessa classe de homens, tanto na Itália como em Flandres, antes do fim do século XII.²³ E não seria preciso mais para comprovar a importância adquirida pelo capitalismo comercial, se pensarmos que só conhecemos os *rari nantes* dos seus representantes.

Importância dos lucros comerciais. Já se disse que, em sua maioria, os referidos capitalistas saíram da massa dos deserraçados e dos indigentes, que, tão logo o tráfico voltou a adquirir animação, procuraram nele uma carreira sem outro recurso além da sua energia, da sua inteligência, do seu amor às aventuras e, sem dúvida, também, da sua ausência de escrúpulos. A sorte favoreceu-os: e muitos fizeram fortuna, como devia acontecer mais tarde com tantos colonos e filibusteiros dos séculos XVI e XVII. Estes aventureiros em nada se compararam com os pequenos comerciantes varejistas dos mercados locais. As corporações e as hansas da alta Idade Média, em que se agruparam, não tiveram outro objetivo senão satisfazer às necessidades do tráfico a longa distância. É indiscutível que, desde o começo, os lucros do referido tráfico foram muito consideráveis. Recorde-se o que já se disse sobre as mercadorias que transportavam. Algumas cente-

23. Veja-se cap. II, sec. II e cap. IV, sec. IV.

Procedência das primeiras fortunas dos mercadores. Para aproveitar as oportunidades (tão abundantes) que o mercado oferece, do este tempo, bastava energia, vontade e inteligência suficientes. Nalla nos autoriza a crer que os precurosos dos grandes mercadores da Idade Média tenham iniciado a sua carreira com fortuna pessoal. Não devem ser considerados como, idônios, de berrês que arriscavam as suas fendas no negócio, ou que vendiam sua terra para usar-lhe o valor como capital inicial. A sua maior talvez, juntasse os primeiros fundos empregando-se como marinheiros, estivadores ou auxiliares das caravanas dos mercadores. Outros talvez recorressem ao crédito e pedissem emprestado; um pouco de dinheiro a algum banqueiro ou a algum senhor do seutório. Outros começaram sendo mercadores e compraram depois um

25. Veja-se no texto citado, p. 168, nº 22, a passagem relativa às mercadorias desvaloradas (para o comércio exterior).

Vários d'elles, no século XI, realizaram lucros bastante abundantes para poder emprestar fortes quantias aos príncipes, para construir, com prédio próprio, igrejas em sua cidade, para resgatar portagens aos senhores. Em muitas comunas pagam com o seu próprio pecúlio a instalação da incipiente burguesia. Sua corporação faz as vezes, de certo modo, de administração municipal officiosa. Em Saint-Omer toma a seu cargo, com o consentimento do senhor (1072-1083), parte dos gastos exigidos para pavimentar as ruas e construir a muralha exterior.²⁶ Em outros lugares, como em Lille, Audenaerde, Tournai, Bruges, intervêm na organização das finanças municipais.²⁷

Os lucros obtidos pelos mercadores não são, além disso, empregados unicamente no comércio. Fora d'êste, muitos mercadores dedicam-se também ao comércio do dinheiro. É' óbvio repetir aqui o que mais acima se disse sobre as operações financeiras que os mais opulentos realizam desde o século XII, tanto na Itália como nos Países Baixos, e que os transformam em credores dos

26. G. Esphar, e H. Jéroune, Les coutumes de la gilde marchande de Saint-Omer, en «Le Moyen Age», 1901.

27. H. Picoune, *Les périodes de l'Etatisme social*, pp. 282 e ss.