

O AUTOR:

Fernand Braudel nasceu em Meuse em 1902. Licenciado em História, leccionou em Argel, Paris e São Paulo, antes de, em 1937, se tornar director de estudos na *École Pratique des Hautes Études*. A partir de 1946 é um dos responsáveis pela revista *Annales*, fundada por Marc Bloch e Lucien Febvre, ao último dos quais sucede, em 1949, no *Collège de France* e, em 1956, na presidência da VI Secção da referida *École*, onde estimula o diálogo inovador da História com as restantes ciências sociais. Em 1962 é nomeado administrador da *Maison des Sciences de l'Homme*.

Doutor *honoris causa* por Bruxelas, Oxford, Madrid, Genebra, Florença, Varsóvia, Cambridge, São Paulo, Pádua, Londres, Chicago, Saint Andrews e Edimburgo, Fernand Braudel é hoje considerado um dos maiores especialistas mundiais, tendo colaborado na *Cambridge Economic History of Europe* e na *Encyclopedia Americana*.

O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Filipe II, tese que redigiu durante a sua detenção no campo de concentração de Lübeck e que defendeu em 1947, inaugurou uma nova maneira de encarar a História e foi considerada pelo *New York Times* como «a obra histórica mais significativa do nosso tempo».

FERNAND BRAUDEL

Presente de aniversário
dado por Roberto
25 Abril 92.

O MEDITERRÂNEO
e o Mundo Mediterrânico
na Época de Filipe II

 Livraria
Martins Fontes Editora Ltda.

FICHA:

© 1966, Librairie Armand Colin.
Título original: *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II.*

Editor original: *Librairie Armand Colin, Paris.*

A presente tradução, apoiada pelo Ministério da Cultura francês, foi efectuada a partir da quarta edição francesa (1979), revista e corrigida pelo Autor.

Capa: *Fernando Felgueiras, sobre pormenor de «La légende de sainte Ursule, Le départ des époux», de Vittore Carpaccio (Foto Giraudon).*

1.ª edição: *Setembro de 1983.*

Edição: 2AS817.

Direitos de edição, reprodução e adaptação reservados para todos os países de língua portuguesa por: *Publicações Dom Quixote, Rua Luciano Cordeiro, 119, Lisboa.*

Composição e impressão: *Santelmo, Cooperativa de Artes Gráficas, SCARL, em Setembro de 1983.*

Venda interdita em Portugal.

ÍNDICE

Índice dos mapas, quadros e gráficos	13
Índice das ilustrações	14
PREFÁCIOS	19
à primeira edição	21
à segunda edição	27
à terceira edição	29

Primeira Parte

O MEIO

1 — AS PENÍNSULAS: MONTANHAS, PLANALTOS, PLANÍCIES	35
1. <i>As montanhas</i>	35
Características físicas e humanas	36
Definir a montanha	40
Montanhas, civilizações e religiões	44
A liberdade montanhesa	48
Recursos da montanha e seu balanço	51
Os montanheses na cidade	54
Casos-tipo de diáspora montanhesa	58
A vida na montanha, primeira etapa da história do Mediterrâneo?	62
2. <i>Planícies, encostas e colinas</i>	64
As altas planícies	64
As zonas dos socacos	66
As colinas	69
3. <i>As planícies</i>	71
Os problemas da água: a malária	73
A beneficiação das planícies	81
O exemplo da Lombardia	86
Grandes proprietários e camponeses pobres	89
As mutações a curto prazo das planícies: a Terra Firme veneziana	92
A longo prazo: os destinos do Campo Romano	96
O poder das planícies: a Andaluzia	97

apreciável vida marítima, depois do longo eclipse do século XVII, a partir dos anos 1734-1744, vai lançar nas rotas do Adriático e fora do Adriático dezenas e dezenas de pequenos navios: naus, polacas, fragatas pequenas, marcilianas, faluas, patachos, *vachette*, *tartanelle*, *trabaccoli*... Como é natural, nomes, formas, equipamentos, navios mudaram²⁰¹.

De facto, no século XVI, os pequenos navios saem de todo o lado, filhos do crescimento das trocas. São tanto os ligeiros navios do arquipélago grego como as barcas da Provença (e não apenas de Marselha). São também os oito *caramusali* que pagam o *ancorazzo* em Veneza²⁰², em 1599, e dos quais, cinco, pelo menos, são conduzidos por patrões de Mételin; são mais ainda os navios vindos do Norte, os *bertoni*, como se diz frequentemente. Estes penetraram em duas vagas, antes de 1550 e depois de 1570, sendo o mais curioso da sua história essa paragem de uma vintena de anos, entre o primeiro e o segundo fôlego do século XVI.

Mas só se apercebem as verdadeiras dimensões destes problemas pouco a pouco. Tudo aí desempenha um papel: a subida dos preços, o crescente bem-estar, os fretes de retorno, as oscilações da conjuntura... Assim raciocina um veneziano²⁰³ cujo relato possuímos, sem conhecer o seu nome nem mesmo a data exacta do documento, que, todavia, é seguramente do início do século XVII. Sim, nos bons velhos tempos, com boas pessoas *di modesto guadagno*, tudo corria melhor. Diferentemente de hoje, em que cada um é guiado pelo interesse. «O que temos hoje por 100 ducados, tinha-se antigamente por 25.» Consequência: já não há grandes navios venezianos; franceses, ingleses, holandeses invadem o porto *con loro navili minori*; sobrepagam as mercadorias, arruinam os tráfegos dos outros. Se ao menos os pudessem expulsar de Chipre, cujo sal e algodões são uma providência para o lastro, a *savorna* dos retornos! Ah, o bom tempo dos grandes navios e das viagens que terminavam em cinco meses!... Este arrazoado — muito resumido — reflecte a maneira como um veneziano podia, da sua própria cidade, sentir a perda que o Mediterrâneo acabava de sofrer nos seus tráfegos a longa distância, nos seus monopólios; sentir também a subida geral dos preços, que não foi interrompida durante muito tempo.

Mas, na realidade, a economia de Veneza não declinou ao mesmo tempo que a sua marinha. E a chusma de pequenos barcos que, no século XVI, invadiram o Mediterrâneo é, pelo contrário, um sinal da riqueza deste, da sua possibilidade de utilizar e de pagar os serviços dos proletários do Atlântico. Voltaremos a este importante problema²⁰⁴.

²⁰¹ Museo Correr, D. delle Rose, f.º 217.

²⁰¹ *Ibid.*, f.º 8 e segs.

²⁰² Ver infra, p. 656 e segs.

²⁰³ Ver infra, Vol. II, segunda parte, cap. VI, nota 15.

3. As funções urbanas

Por muito prestigiosas que sejam, as cidades do Mediterrâneo estão, como todas as outras, submetidas às mesmas regularidades. Como noutras regiões, vivem da incidência que sobre o espaço geográfico têm os seus feixes de estradas, as suas rupturas de carga, as suas adaptações sucessivas, as suas evoluções lentas ou bruscas. Quais enxames de abelhas, emigram para longe, muito longe. Eis um ragusano no Potosí, outro em Diu e milhares dispersos pelo Mundo. Um provérbio pretende, e não erra, que existe sempre um florentino em qualquer ponto do universo. Eis um marselhês na Transilvânia²⁰⁵, venezianos em Ormuz²⁰⁶, genoveses no Brasil²⁰⁷...

Cidades e estradas

Não há cidades sem mercado e sem estradas; alimentam-se de movimento. O coração de Constantinopla é o «bazestan»²⁰⁸ com as suas quatro portas de acesso, os seus grandes arcos de tijolos, as suas mercadorias vulgares e os seus produtos preciosos, o seu mercado de homens que se apalpa como animais na feira, os compradores cuspidos no rosto, esfregando em seguida, para verificarem se os mercadores os pintaram ou não²⁰⁹. Pouco importa que o bazar esteja no centro do aglomerado — e então situado sempre na sua parte mais baixa, como se tudo devesse para aí correr naturalmente — ou fora do aglomerado, como é o caso da zona dinárica da colonização turca, onde todas as cidades, Mostar, Sarajevo, etc..., estão em «exobazares»²¹⁰, como era o caso ainda há pouco em Tânger²¹¹. Seja qual for a sua localização ou a sua forma, um bazar, um mercado, uma cidade, são o termo de uma multiplicidade de movimentos. Em Argel, burricos carregados de madeira, quase desaparecendo sob a sua carga, vêm do Atlas próximo a fim de atingirem Bab-el-Oued, a porta norte²¹²; camelos provenientes da Mitidja ou do grande Sul baixam-se em frente de Bab-Azoun, a porta meridional; barcos de corso, de comércio, apinham-se no porto, carregados de manteiga rançosa em Bona, de panos, de tecidos, de madeira em Marselha, de azeite em Djerba, de perfumes em Espanha, para não falar das mercadorias cristãs roubadas em pleno mar, ou da prata dos resgates, vinda de Valência, de Génova e de outros lados. Tudo isto alimenta, constrói Argel.

²⁰⁵ N. Iorga, *Ospiti romeni in Venezia (1570-1610)*, 1932, p. 75.

²⁰⁶ Ugo Tucci, «Mercanti veneziani in India alla fine del secolo XVI», in *Studi in onore di Armando Sapori*, 1957, p. 1091 e segs.

²⁰⁷ Gilberto Freyre, *Casa Grande & Senzala*, Rio de Janeiro, 1946, t. I, p. 360.

²⁰⁸ Brantôme, *Mémoires*, XI, p. 107.

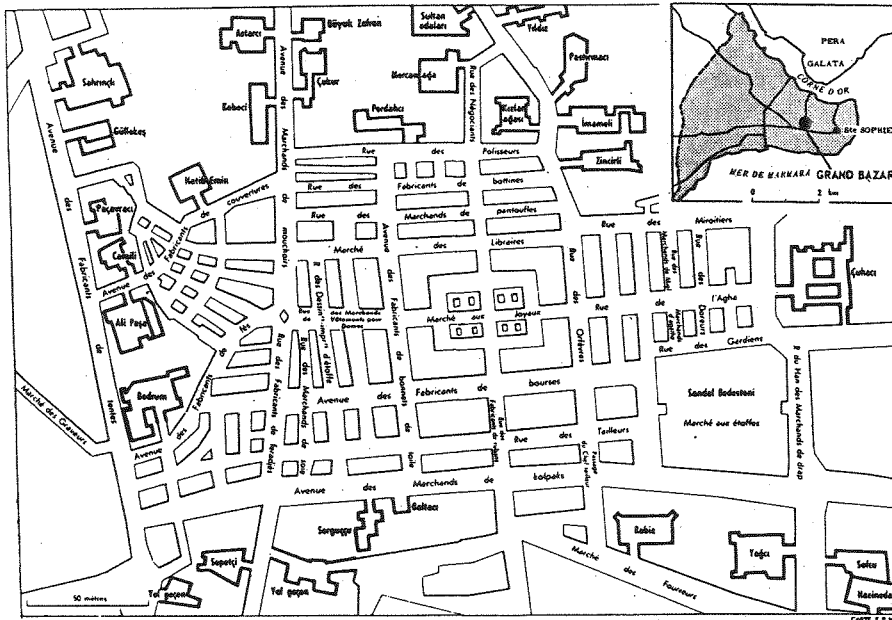
²⁰⁹ Philippe de Canaye, *Le voyage du Levant*, p. 114.

²¹⁰ Richard Busch-Zantner, «Zur Kenntnis der osmanischen Stadt», in *Geographische Zeitschrift*, 1932, pp. 1-13.

²¹¹ J. Leclercq, *op. cit.*, 1881, p. 21.

²¹² D. de Haedo, *op. cit.*, 178 v.º. Em Argel, dois mercados por semana com grande concorrência das pessoas das planícies e montanhas vizinhas.

25. O grande bazar de Istambul, séculos XVI-XVII



O grande bazar é o coração das actividades mercantis de Istambul, mais ou menos no local do Grande Bazar de hoje. Compreende antes de tudo dois *Bedesten-s* (a palavra é uma deformação de Bezzazistan, de onde a expressão frequente de Bazestan, com todas as variações ortográficas que se adivinham; a origem da palavra é *bez*: «tela», é em princípio o bazar dos mercadores de telas). O antigo *Bedesten* foi construído por Mehmed o Conquistador, depois da tomada de Constantinopla. É o edifício central, com quatro portas e com duas ruas principais, no interior do qual se lêem estas palavras: mercado de jóias. O novo é o *Sandal Bedesteni* (de sândalo: pano de meia-seda). Em redor destas duas construções maciças, encontra-se uma série de ruas mercantis e artesanais. Os traços reforçados indicam os cursos dos *han-s* (a palavra corrente, no Ocidente, é *Khan*). São entrepostos controlados de perto para o abastecimento do serralho e da cidade. Os grossistas espalham aí as suas mercadorias. O plano foi desenhado por Osman Ergin (1945) e reproduzido por Robert Mantran, no seu livro sobre Istambul tantas vezes citado por nós.

Cada cidade é feita de movimentos que ela devora, detém em seu proveito, depois relança. As imagens evocadoras da vida económica são imagens de movimento, de estradas e de viagens. Até às cartas de câmbio, que os autores do século XVI comparam a navios, ou a cargas de navios, vogando com mais ou menos segurança, donde o *agio*, que é um seguro marítimo, como eles dizem, proporcionado ao risco.

Afectadas nas suas relações viárias, as cidades morrem ou definham. Assim sucede em Florença em 1528: como as suas ligações em direcção ao Sul estão cortadas desde o saque de Roma de 1527, perde todas as semanas os oito mil ducados que a sua clientela romana lhe assegurava, e os três mil que lhe va-

liam as compras de Nápoles²¹³. Sucedem também catástrofes do lado do Norte, onde todos os caminhos em direcção à França estão cortados, por causa de Génova; em direcção à Alemanha, por causa de Veneza. Então, Florença é obrigada a diminuir o fabrico dos seus *panni garbi*²¹⁴, o *fini*, o *d'oro* e a recorrer a rotas de contrabando longínquas para continuar a viver e a exportar por via marítima em direcção a França e a Lyon, para além de Asola, de Mântua, até mesmo de Trieste; por terra, em direcção à Alemanha. Com esta superioridade, os Estados territoriais ricos de espaços podem, à sua vontade, bloquear ou afectar as relações das cidades e comprometer à distância o equilíbrio dessas vidas complicadas. Génova acusa a França de auxiliar os Corsos revoltados, mas, escreve Fourquevaux, em Fevereiro de 1567, aguilhoado por estas acusações, se a França quisesse prejudicar Génova, teria necessidade destes actos indirectos? Bastar-lhe-ia, no seu país, tranquilamente, proibir a utilização das sedas e outras mercadorias genovesas e proibir os Provençais de comerciar com Génova e o seu litoral, que abastecem em trigo e em vinho²¹⁵. Em 1575, aquando das perturbações de Génova, um dos primeiros cuidados da Espanha, que teme o pior, foi encerrar-lhe o celeiro siciliano²¹⁶.

Pelas estradas, todos os bens, materiais e imateriais, chegam às cidades. Diziamo-lo a propósito de Augsburg, meio alemã, meio italiana; do ponto de vista arquitectural, tem mesmo o seu lado genovês e o seu lado veneziano, este ao longo do Lech, aquele ao longo do Wertach. O Renascimento em Florença será o afluxo de todos os artistas da Toscana; o Renascimento em Roma, o afluxo dos artistas florentinos, úmbricos em direcção da Cidade Eterna. Sem este mundo pronto a dispersar-se, indo de aldeia em aldeia, de cidade em cidade, retomando aqui um fresco meio acabado, pintando ali um quadro ou um díptico, acrescentando a sua cúpula à igreja abandonada por um primeiro construtor, o Renascimento italiano não teria sido o que foi. Mais tarde, os elementos arquitecturais daquilo a que se convencionou chamar o «Barroco» italiano serão veiculados pelos pedreiros e talhadores de pedra dos Alpes²¹⁷ que foram muito longe exercer os seus talentos e semearam atrás de si os modelos de ornamentação e de decoração de que viriam a servir-se várias gerações de escultores, rústicos ou urbanos.

Naturalmente, o mapa das cidades coincide, no seu conjunto e nos seus pormenores, com o mapa das estradas. O eixo que vai de Tarento por Bari até Ancona e de Ancona por Bolonha, Modena e Parma, até Plaisance, para parar no Pó — é um alinhamento de cidades. Tal como esta outra via, mais curiosa e muito menos citada, que, de Medina del Campo a Valladolid, Burgos e Bilbao, une essas cidades particularmente activas: a cidade das feiras; a capital de Filipe II até 1560; a grande

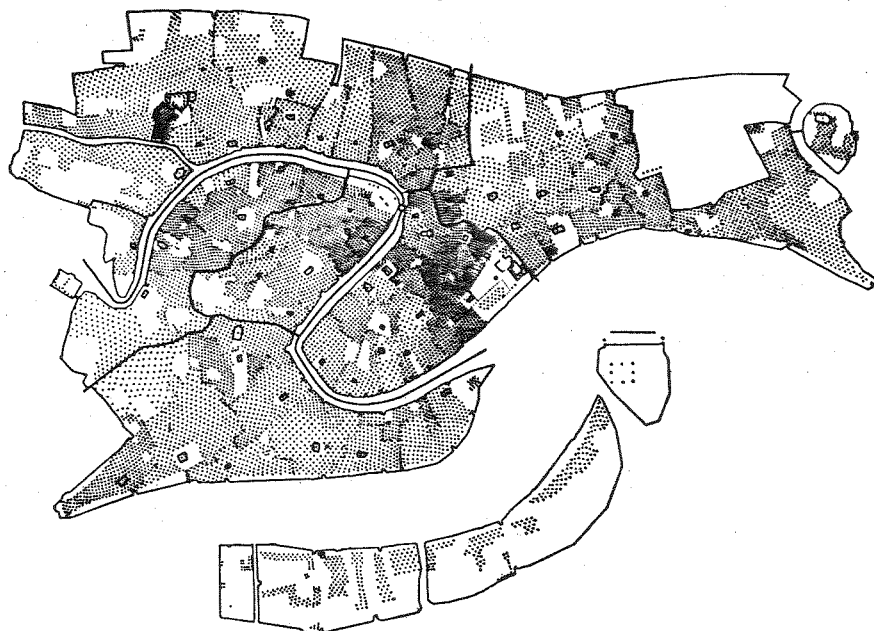
²¹³ A. Pino Branca, *op. cit.*, p. 257.

²¹⁴ *Panni garbi*: tecidos de primeira qualidade.

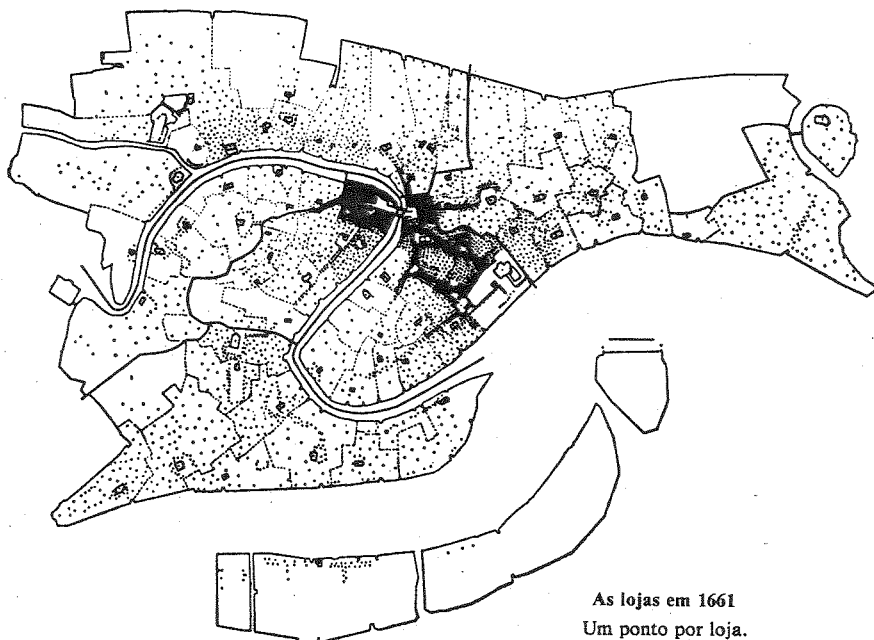
²¹⁵ A rainha, 13 de Fevereiro de 1567, Douais, *Dépêches...*, III, pp. 36-37.

²¹⁶ O duque de Terranova ao rei, Simancas E.º 1144, 28 de Agosto de 1575; E.º 1145, 18 de Fevereiro de 1576.

²¹⁷ Jacob Burckhardt, *Geschichte der Renaissance in Italien*, ed. 1920, pp. 16 e 17.



População em 1586
Cada ponto representa dez habitantes.



As lojas em 1661
Um ponto por loja.

praça dos mercadores da lã e, para terminar, a cidade dos marinheiros e dos transportadores. A estrada, ao passar, distribuiu-lhes os respectivos trabalhos como se formassem uma cadeia de operários.

É claro que no Mediterrâneo ocidental, as grandes cidades comprimem-se junto do mar, rota universal, enquanto no interior das terras são mais raras, mal servidas por rotas terrestres, de menor rendimento. Para sul e leste do Mediterrâneo, pelo contrário, grandes cidades islâmicas retiradas no interior das terras correspondem ao apelo rigoroso de rotas desérticas muito poderosas.

As rupturas de carga

As grandes cidades, todas em encruzilhadas, não nascem forçosamente do simples facto de estas existirem (apesar de Plaisance, por exemplo, ter indubitavelmente nascido do encontro do Pó e da *Via Emilia*). Mas vivem disso. Segundo a fórmula consagrada, «a sua importância advém-lhes da posição geográfica.» O encontro das rotas marca por vezes uma mudança nos meios de transporte, uma paragem obrigatória. Em Arles, as frotas do Ródano juntam-se às barcas de cabotagem de Martigues, de Bouc e do litoral provençal que asseguram os transportes em direcção a Marselha. Em Verona, começa a navegação do Adige que, na descida, substitui os grupos de mulas ou os carros do Brenner. Em Trípoli de Barbaria, em Tunes ou em Argel, as caravanas chegam junto do mar. Alepo nasceu menos dos recursos da região onde se situa que da necessidade de um entreposto entre o Mediterrâneo e o golfo Pérsico²¹⁸, no encontro, como afirma Jacques Gassot²¹⁹, das mercadorias das Índias «e dos tecidos, talagarças e outros que vêm do Poente.» As caravanas vindas de Bagdade param aí, face ao relevo do Líbano, e dão lugar a outras caravanas de mulas, de cavalos ou de pequenos burros, esses mesmos que levam e trazem os peregrinos do Ocidente pelo trajecto próximo de Jerusalém a Jaffa.

Todos os portos, por definição, se situam na encruzilhada dos caminhos terrestres e marítimos. Não há nenhum que não seja o fim de uma rota de terra ou de água doce — de terra sobretudo, porque, no Mediterrâneo, os cursos de água são perigosos na embocadura, por causa dos seus aluviões num mar sem marés. Além disso, a terra, por detrás das costas mediterrânicas, está barricada pelo relevo; não há, portanto, nenhum porto sem uma brecha do lado do continente. Génova é, no Apenino próximo, uma série de cortes entre os quais o da rota dei Giovi; os seus destinos estiveram ligados a este desfiladeiro decisivo. Sobre uma costa acidentada, selvagem, onde se alojam muito cedo minúsculas aglomerações marinhas, foi durante muito tempo uma cidade de segunda ordem, para não dizer uma aldeia. Estava bem abrigada, sem dúvida, na ponta extrema do seu golfo, mas isolada do continente, mal soldada à grande rota comercial da Idade Média, essa *Via Franci-*

²¹⁸ Barão de Tott, *Mémoires*, IV, pp. 71-73.

²¹⁹ *Le discours du voyage de Venise à Constantinople*, 1547, p. 31.

gena que corria ao norte dos Apeninos até Roma... Génova nasce para a sua dignidade apenas no século XI, quando se deteriora a primazia sarracena no mar e as gentes do Norte, interessadas nos tráfegos da Europa e conhecedoras das rotas de montanha (nomeadamente as gentes de Asti), vêm até Génova para se apoderar dos proveitosos tráfegos marítimos. Génova nasceu desta captura continental, da valorização da garganta dei Giovi²²⁰. Aliás, o caminho terrestre conservou nela um grande papel. A par das *Venuta di mare* sempre existiram as *Venuta di terra*, e nos dois sentidos proveitosas trocas. Génova, tanto como dos seus navios, é filha destes comboios de mulas que, nas ruas da cidade, deviam seguir o caminho de tijolos que lhes estava reservado, como um carreiro no meio da calçada de pedra.

Este duplo rosto é o de todos os portos. Marselha tem a sua ligação com a rota do Ródano, Argel a sua solidariedade com o Magrebe Central, Ragusa, inegavelmente criada pelo mar, nunca esteve, um só instante, ausente do vasto mundo balcânico cujas costas e interior prospectou. Interessou-se antigamente pelas minas de prata da Sérvia, assegurando o abastecimento dos centros de extracção e das cidades e feiras na sua vizinhança, Uskub, Prilep, Prizen, Pec²²¹. No século XVI, o seu comércio terrestre conhece em direcção ao Leste uma renovação inegável²²². Os seus mercadores avançam, através da Bósnia e da Sérvia, até Vidin; desempenham o seu papel nas províncias danubianas; formam em Uskub, ponto de partida de um transporte para Constantinopla²²³, uma colónia cerrada; infiltram-se na Bulgária, cujo acesso lhes tinha sido durante muito tempo tornado difícil pelos mercadores genoveses vindos do mar Negro; estão em Belgrado, vendendo tecidos ingleses aos oficiais turcos, de regresso da guerra da Hungria; estão em Andrinopla, acolhendo, à passagem, os embaixadores cristãos; e, evidentemente, estão em Constantinopla. O espantoso poderio de Ragusa, no século XVI, está ligado a estas colónias mercantis plantadas no interior balcânico; a essas centenas de lojas onde os seus mercadores revendem a crédito ou a dinheiro as talagarças inglesas, os tecidos de Florença ou de Veneza; a essas viagens de comerciantes compradores de couros e de lãs, que vão ao local discutir com os pastores e de que os arquivos de Ragusa conservam por vezes os longos e estreitos cadernos de contas.

Toda a vida de Ragusa continua a ser impensável sem as medonhas rotas que atingem Sarajevo em direcção ao Norte ou, pelas alturas montenegrinas e albanesas, Uskub, estação de muda essencial na direcção do Leste, Ragusa é a junção de dois movimentos, um que se estende pelas rotas dos Balcãs; o outro que utiliza os caminhos sem limites do mar e, no século XVI, conduz os Ragusanos a todos os países do Mediterrâneo sem excepção, por vezes até à Índia, muitas vezes até Inglaterra, uma vez, tanto quanto sabemos, até ao Peru...

²²⁰ Renée Doehaerd, e Ch. Kerremans, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont*, 1952, I, pp. 77-78.

²²¹ A. Mehlan, «Die grossen Balkanmessen in der Türkenzeit», in *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, XXXI, 1938, pp. 20-21.

²²² J. Tadić, *Dubrovčani po južnoj Srbiji u XVI stoleku Glasnik Skop nauc dro*, VII-VIII, 1930, pp. 197-202.

²²³ L. Bernardo, *Viaggio a Costantinopoli*, Veneza, 1887, p. 24, 1591.

Da rota à banca

Rotas e trocas permitiram a lenta divisão do trabalho de que são oriundas as cidades, meio isoladas dos campos e que só se libertam desse constante cerco à custa de repetidos esforços. Estes esforços, por sua vez, não deixam de se fazer sentir no interior das próprias cidades, de ordenar as suas actividades diferenciais, de as transformar dentro delas mesmas, segundo esquemas que, evidentemente, só muito grosseiramente são regulares.

Neste processo com infindas variantes tudo parte, evidentemente, de uma actividade mercantil omnipresente, primordial, organizadora. Verdade evidente em Veneza, em Sevilha, em Génova, em Marselha... Em relação a esta última, que apenas possui algumas indústrias têxteis²²⁴ e fábricas de sabão, é verdade incontestável. Também em Veneza, que distribui no Oriente os seus próprios tecidos e sedas, mas igualmente as lãs e veludos de Florença, os tecidos da Flandres e as talagarças de Inglaterra, os fustões de Milão e da Alemanha e, da Alemanha igualmente, os panos, a quinquilharia, o cobre... Quanto a Génova, dizia-se proverbialmente, a partir da Idade Média: *Genuensis ergo mercator*. Não é portanto abusivo, nas nossas classificações, falar de um «capitalismo mercantil», designando assim uma forma ágil, já moderna e seguramente eficaz da vida económica do século. Nem tudo culmina nas suas proezas, mas muitas coisas dependem do seu dinamismo e da sua atracção. Os imperativos do grande comércio, do comércio a longa distância, as suas acumulações de capital desempenham um papel motor. É no fulcro da conjuntura mercantil que em Génova, Florença, Veneza ou Milão a vida industrial se anima, particularmente no domínio novo, revolucionário, do algodão e da seda. A tese clássica de Paul Mantoux é já verdadeira no século XVI: o comércio guia, lança a vida industrial. E no Mediterrâneo mais do que nos outros lados onde a regra é a troca, o transporte rodoviário, as revendas...

Esta vida mercantil favorece, veicula tudo, incluindo os germes de actividade industrial, tal como o vento leva para longe as sementes... Mas estas sementes nem sempre encontram terreno para se desenvolverem. Em 1490, Pietro del Bantella, um florentino, introduzia em Ragusa *l'arte di fabricare i panni alti di lana*²²⁵; em 1525, a arte da seda era para aí importada, desta vez por Nicolò Luccari, homem da terra²²⁶. Ora, nem uma nem outra destas indústrias viriam a ter um grande desenvolvimento, pois Ragusa contentou-se em produzir alguns tecidos para o seu próprio consumo, tingir ou retingir uma parte dos que transitavam até ela. Em Marselha, por volta de 1560, foram feitas as mesmas tentativas, em relação à lã e à seda, e, diz Botero, no que respeita à seda²²⁷, a falta de água apropriada impossibilitou continuá-las.

²²⁴ Uma fábrica de escarlates, Conselho de 20 de Nov. de 1575, A. Com. Marselha, BB 45, f.º 330.

²²⁵ Giacomo Pedro Luccari, *Annali di Ragusa*, Veneza, 1605, p. 120.

²²⁶ *Ibid.*, p. 139.

²²⁷ G. Botero, *op. cit.*, I, p. 35.

Muito na generalidade, as funções mercantis e industriais sucedem-se²²⁸, estas arrastadas, exigidas por aquelas, o que implica por consequência uma certa velhice económica (entre outras condições, muito numerosas, evidentemente). A cidade industrial do Midi francês é Montpellier²²⁹, que tem atrás de si todo um passado, uma riqueza adquirida, capitais a colocar, um contacto vivificante com o exterior. O que Colbert quis fazer no século XVII, desenvolver, na esteira do comércio francês do Levante, uma indústria de tecidos, as circunstâncias, de resto, tinham-no havia muito produzido por si só. A indústria de Veneza desenvolveu-se no século XIII; mas como o comércio da Senhoria crescia ao mesmo tempo e a um ritmo muito mais rápido, esta indústria medieval acabou por se quedar insignificante, proporcionalmente ao volume do comércio externo. O grande impulso industrial de Veneza chega tarde, no século XV e sobretudo no XVI, graças à lenta substituição do estabelecimento comercial pela oficina, tentativa não desejada, mas guiada, exigida pela conjuntura do século. Veneza tende a transformar-se num porto industrial. E foi apenas o êxito da França e da Europa do Norte no século seguinte que terá talvez impedido a transformação de atingir a sua plenitude²³⁰.

Se a indústria de considerável extensão é como que uma segunda fase da actividade cidadina, a banca é talvez a terceira. Sem dúvida, desde a infância de uma cidade, todas as actividades económicas estão já em marcha, tanto o comércio do ouro como os outros. Mas esse comércio só tardiamente se singulariza; é o último a nascer na sua autonomia e na sua plenitude. Durante muito tempo, tudo é *confusão*: mercadoria, oficina, banca misturam-se, concentram-se na mesma mão. Em Florença, os Guicciardini Corsi, que adiantam dinheiro à Galileia, estão interessados no trigo siciliano, na venda dos tecidos e da pimenta; os Capponi, cujos grandes livros se conservaram, ocupam-se tanto do transporte do vinho, em segurar navios como em emitir ou receber letras de câmbio; os Médicis, mais de metade banqueiros, têm, no século XV, as suas oficinas para trabalhar a seda.

Esta multiplicidade e esta confusão dos negócios, razoável divisão dos riscos, é uma regra antiga. O comércio do dinheiro, ou sejam, os empréstimos aos particulares (mais ou menos disfarçados, dado que a Igreja proíbe o empréstimo a juros), o dinheiro abertamente adiantado às cidades e aos príncipes, os investimentos (as *accomandite*, como se diz em Florença), os seguros marítimos, este jogo puramente financeiro tem muita dificuldade em separar-se dos outros. Só atingirá pela primeira vez a perfeição em Amsterdão, quase no final do século XVII.

²²⁸ Marc Bloch, in *Mélanges d'histoires sociale*, I, pp. 113-114.

²²⁹ Francesco Guicciardini, *Diario del viaggio di Spagna*, Florença, 1932, p. 46. Para uma comparação: Nîmes, em 1592, P. George, *op. cit.*, pp. 621-622.

²³⁰ *Decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, Colóquio da Fundação Giorgio Cini (27 de Jun. de 1957), 1961, pp. 23-84.

Não impede que o século XVI o eleve já a um alto nível e prepare, cada vez em maior quantidade, banqueiros quase especializados, aqueles a quem a Espanha chama *hombres de negocios*. No sentido do século XVIII francês, seriam antes «financeiros» ao serviço dos Estados. Ora, este fenómeno só se afirma em algumas velhas cidades mercantis que atingiram a sua plena maturidade. Em Veneza, onde bancos e banqueiros remontam ao século XIV, até mesmo ao XIII; em Florença, onde as grandes firmas mercantis mantiveram a Europa e o Mediterrâneo, da Inglaterra ao mar Negro, sob o seu controlo desde o século XIII; em Génova, sobretudo, que, apesar do que disse Michelet²³¹, não foi «um banco antes de ser uma cidade», mas onde a *Casa di San Giorgio* foi o organismo de crédito mais aperfeiçoado que a Idade Média conheceu. No século XV, um desenvolvido estudo²³² mostra a cidade já moderna, adiantada para o seu tempo, manejando diariamente o endosso das letras de câmbio e o pacto de *ricorsa*, que é já uma arte de utilizar o «papel», para empregar o calão actual dos banqueiros. O seu papel precoce entre Sevilha e o Novo Mundo, a sua aliança definitiva com a Espanha em 1528 fizeram o resto: torna-se a primeira cidade financeira do Mundo, acompanhando a subida desta vaga de inflação e de prosperidade que marca o segundo século XVI — o século de Génova, a cidade onde a mercadoria começa a parecer ofício de plebeu. Os *Nobili Vecchi* especulam na ocasião, em grande, com o alúmen, as lãs ou as salinas de Espanha. Mas o comércio, deixam-no aos *Nobili Nuovi*, reservando para si os jogos sobre o ouro e a prata, sobre as rendas, sobre os empréstimos ao rei de Espanha...

Todavia, em aparente contradição com esta imagem simples, numerosas praças de dinheiro surgem então, na Europa, em cidades quase novas. Mas que dissimulam estas expansões bruscas e importantes? Um simples enxamear da banca italiana que, também ela, é uma tradição. Já nas feiras de Champagne, é o natural de Siena, de Lucca, o florentino ou o genovês quem detém a balança dos cambistas; são ainda eles que criam a fortuna de Genebra no século XV; depois a de Antuérpia, de Lyon e de Medina del Campo. Estão ainda presentes, em 1585, quando Francoforte-sobre-o-Meno cria a sua feira dos câmbios. Aos olhos das pessoas mal informadas, o seu ofício tem, evidentemente, algo de misterioso, até mesmo de diabólico. Um francês, por volta de 1550, surpreende-se com «esses mercadores ou banqueiros estrangeiros [ou sejam, italianos] que chegam de mãos vazias, sem terem trazido desses países, quando chegaram, outra coisa que não fosse as suas pessoas com um pouco de crédito, a pena, tinta e papel, conjuntamente com o engenho de saber traficar, movimentar e desviar os ditos câmbios de um país para outro, segundo as indicações que têm dos lugares onde o dinheiro é mais caro»²³³.

²³¹ *Le Banquet*, p. 17, citado por Th. Scharten, *Les voyages, et les séjours de Michelet en Italie*, Paris, 1934, p. 101.

²³² Jacques Heers, *op. cit.*, p. 74 e segs.

²³³ B. N., Paris, Fr. 2086, f.ºs 60 v.º, 61 r.º

Em suma, através da Europa, um reduzido número de homens avisados, informados por uma activa correspondência, tem nas mãos a rede dos câmbios de letras e de numerário, domina assim o jogo da especulação mercantil. Assim, não nos deixemos espantar demasiado pela difusão da «finança». Há muitas diferenças e graus entre as «praças», mercantis estas, industriais aquelas, em parte financeiras aquelas outras. Em 1580, quando Portugal se liga à Espanha, os homens de negócios espanhóis espantam-se com o atraso técnico da praça de Lisboa, inteiramente mercantil. Em Marselha, ainda no início do século XVII, os investimentos provêm de Lyon, Montpellier e Génova. Ragusa, comercialmente tão próspera, está sob a dependência financeira das cidades italianas: no século XVII toda a sua fortuna consistirá em rendas de Nápoles, de Roma ou de Veneza. O exemplo de Veneza é ainda mais revelador. Um longo relatório dos *Cinque Savii*, em Janeiro de 1607²³⁴, indica que todo o jogo «capitalista», diríamos nós, está nas mãos dos Florentinos, proprietários de casas urbanas, e dos Genoveses, abastecedores de metal branco, uns e outros senhores dos câmbios. «Sacando» sobre Veneza, genoveses e florentinos fazem valer «sobre os câmbios» (principalmente nas feiras ditas de Besanção e que têm lugar em Plaisance) a prata abundante dos emprestadores venezianos. Há, assim, «captura» do numerário disponível da cidade. O piemontês Giovanni Botero apercebe-se desta situação quando, em 1589, compara Génova a Veneza, não sem preferir esta àquela. Em Génova, a fortuna dos manejaadores de dinheiro desenvolveu-se prodigiosamente, mas em detrimento das outras actividades produtivas da cidade. Há diminuição da sua vida industrial (têxteis, construções navais); ora, as *arti* eram a vida do pequeno povo genovês, muito pobre no seu conjunto. A par da sua grande rival, Veneza continua a ser uma cidade menos evoluída, exercendo ela mesma ainda quase todos os ofícios. Do mesmo modo, o povo é aí menos infeliz do que em Génova e é menor a diferença entre as fortunas²³⁵.

Ciclo urbano e regressão

Se a vida urbana progride, se se constitui por estádios, deteriora-se também por estádios. As cidades nascem, progridem, declinam, seguindo as próprias pulsões da vida económica. E, declinando, abandonam por lanços sucessivos os atributos do seu poder. Será um acaso se, em Génova, o primeiro sinal negativo (a presença dos cargueiros ragusanos) afecta os transportes, essa primeira riqueza das grandes cidades; enquanto no outro extremo da cadeia, o que resiste durante mais tempo são precisamente as actividades bancárias, as últimas a desaparecer? No século XVIII, Génova, Veneza, no nadir da sua decadência, são ainda cidades do ouro. O drama de Barcelona, pelo menos no sé-

²³⁴ A. d. S., Veneza, *Cinque Savii*, Risposte 1602-1606, f.º 189 v.º, 195.

²³⁵ *Op. cit.*, I, p. 38.

culo XVI, não será uma consequência do seu passado, o resgate de uma fortuna rapidamente construída e não consolidada com cuidado no plano bancário, apesar do que se disse? Foi a falta de dinheiro, de câmbio, de giro, notava já Capmany²³⁶, que paralisou a cidade no século XVI.

No limite destas observações, diremos que o desenvolvimento de um estádio industrial revela muitas vezes um embaraço na vida de movimento de uma cidade? Que a indústria é, de um determinado ponto de vista, uma espécie de resposta a este embaraço da circulação? Em todo o caso, é sintomático ver florescer a indústria nas cidades afastadas do mar e, por isso, embaraçadas no seu ofício de cidades viárias, quer seja Lucca, a pátria dos fabricantes de seda, Milão, Como ou a própria Florença. Ou então em cidades que, no século XVI, são ameaçadas nos seus transportes ou nas suas mercadorias, quer seja Florença ou Veneza. Diremos, finalmente, que a vida bancária procede, também ela, das dificuldades mercantis e industriais? Uma actividade que só surge, em suma, em detrimento das outras, não forçosamente de harmonia com elas. O que fica dito foi menos para tudo explicar do que para percorrer, com uma rápida vista de olhos, o conjunto dos problemas do dinamismo urbano.

Uma tipologia muito incompleta

Esta tipologia geral das cidades, que se acaba de esboçar, continua forçosamente incompleta. Tudo complica a sua existência. Cada cidade está integrada numa economia particular. Num curto raio, isto implica relações com o seu campo, com as cidades vizinhas, quer ela seja, em relação a estas últimas, dominante ou dominada. Num grande raio, isto significa ligações, segundo as distâncias, quer com todo o Mediterrâneo quer mesmo com o Grande Mediterrâneo. Finalmente, existem conjunturas da vida política. No século XVI, esta arruina a independência antiga das cidades, mina as bases da sua economia tradicional, cria, impõe novas estruturas.

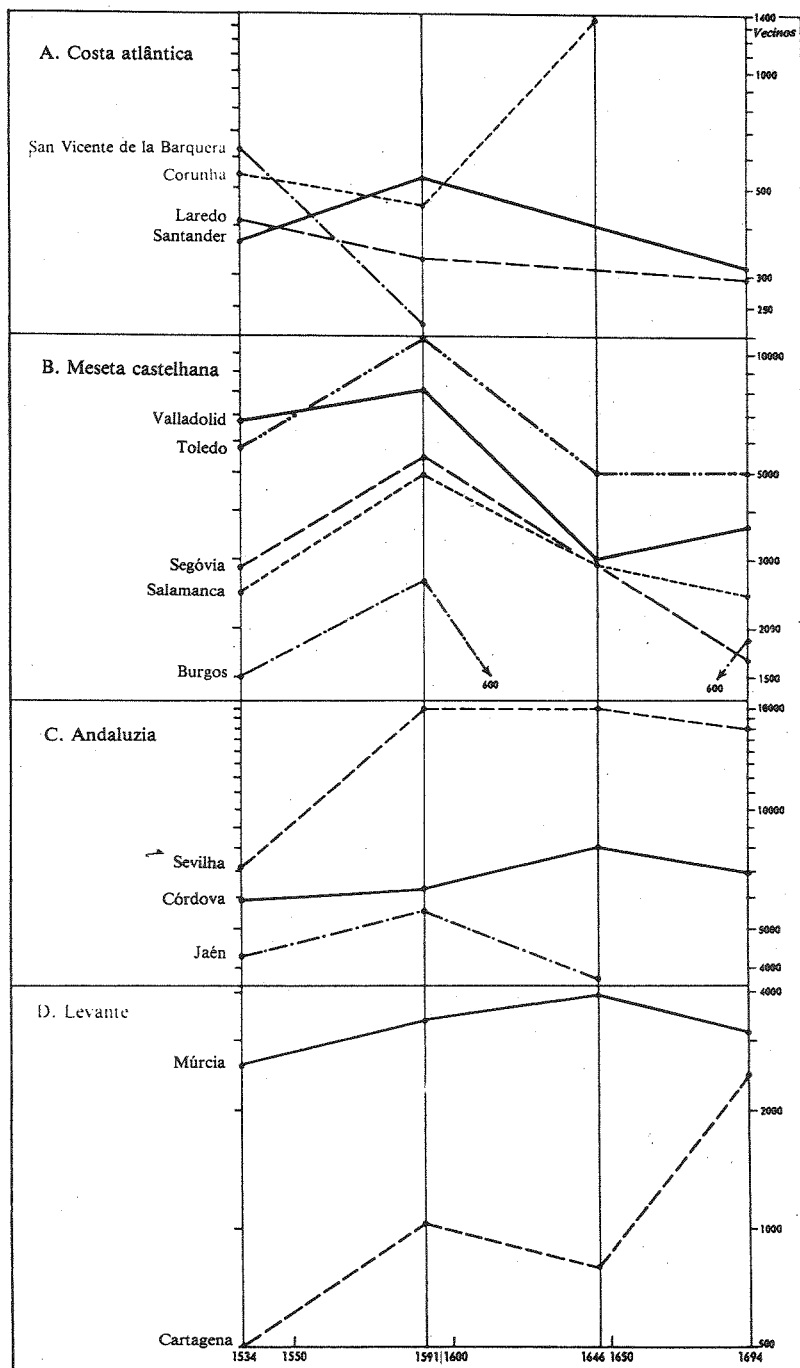
Um historiador²³⁷ que termina um trabalho sobre a tipologia das cidades de Castela, no século XVI, distingue: cidades burocráticas como Granada e Madrid — esta avançando tão depressa que o abastecimento de uma população ociosa é muitas vezes precário e se viu, diz uma correspondência de 1615, «o pão faltar aqui durante dias e as pessoas nas ruas, com dinheiro na mão, tentando encontrá-lo e pedindo-o *per l'amor de Dio*»²³⁸; cidades mercantis como Toledo, Burgos e Sevilha; cidades industriais (no sentido de que a indústria moderna se instala nelas com as formas capitalistas do *Verlagssystem*, que não são exclusivas da Alemanha) como Córdova e Segóvia; cidades industriais, mas ar-

²³⁶ Antonio de Capmany y de Montpalau, *Memorias históricas sobre la Mariña, Comercio y Artes de la anti-gua ciudad de Barcelona*, Madrid, 1779, I, p. 205 e segs.

²³⁷ Felipe Ruiz Martín, professor na Universidade de Bilbao, que me comunicou o plano do seu próximo livro.

²³⁸ A. d. S., Veneza, *Dispacci Senato Spagna*, F.º Moro ao doge, Madrid..., 1615.

27. População das cidades de Castela



tesanais, como Cuenca; cidades agrícolas, sustentadas pelos campos próximos, invadidas por eles, como Salamanca ou Jerez de la Frontera; cidades clericais como Guadalajara; uma cidade criadora de gado ovino como Soria... Mais algumas cidades militares, no século XVI tão pouco distintas das outras cidades como no mar os navios de guerra dos simples barcos de comércio. Estas classificações traduzem a diversidade das personagens a pôr em causa. Ficaria por distinguir também, seja qual for o seu tipo, entre cidades de primeira e de segunda categoria e ver como (numa estrutura específica da Europa) cidade principal e cidades secundárias se comportam mutuamente.

Aliás, cada personagem, uma vez fixado o âmbito onde se gostaria de encerrá-la, sai dele imediatamente. Nascendo mal para o comércio do dinheiro (embora tenha os seus bancos), Sevilha é igualmente burocrática, artesanal, vive dos rendimentos; o luxo impõe os seus direitos, fazendo aí viver um proletariado que se adivinha amontoado nas casas partilhadas por várias famílias pobres como no bairro de Triana, onde se fabricam lixívia e sabão²³⁹. Salamanca é rural, mas é também a grande cidade de estudos que se conhece. Pádua, brilhante cidade universitária, é também uma metrópole rural. Anteriormente (antes de 1405), na sua luta contra Veneza, os Senhores de Carrara, que aí mandavam, tinham, «para manter a carestia na sua rival», estabelecido impostos sobre as saídas de galinhas, capões, patos, ovos, pombos, legumes e frutos... Com este conservantismo das cidades cujas provas superabundam, estes direitos, prejudiciais a Veneza, serão contudo mantidos por ela até 1460²⁴⁰, muito tempo depois da submissão de Pádua à república de São Marcos.

Contudo, Pádua continuava como que imersa no seu campo e Bayard e os seus companheiros, em 1509, viam-na empenhada nos trabalhos agrícolas: «Todos os dias se colhe muito feno — conta O Leal Servidor —, e nesse bairro fazem grandes carradas de modo que ao passar numa porta entram quase à força»²⁴¹. O mesmo espectáculo em Brescia, onde a porta de San Stefano, que dá entrada no Broletto, é tão estreita que *quando vi si trova qualche carro di feno o paglia o legne, per li non ponno transitar gli uomini*²⁴². A mesma realidade, se não o mesmo espectáculo em Lucera, pequena cidade da Púglia, que tem as suas feiras activas. Tem também, para seu grande tormento, capitães que para aí nomeia o marquês del Vico e de quem tem todas as razões para se queixar. Matam, roubam, jogam e, última vilania, «enviaram uma grande quantidade de porcos antes da data autorizada para os territórios da cidade, em detrimento dos outros *cittadini* [...] sem contar os estragos que sofrem, por causa dos ditos porcos, os trigos, as águas e as pastagens»²⁴³. Assim, a criação

²³⁹ Os admiráveis documentos de Simancas, Expedientes de Hacienda, 170, onde se encontra além disso o censo, o *padrón* da cidade em 1561.

²⁴⁰ A. d. S., Veneza, Senato Terra, 4, f.º 138, 22 de Março de 1460.

²⁴¹ *Le Loyal Serviteur*, op. cit., p. 42.

²⁴² A. d. S., Veneza, Senato Terra 27, Brescia, 5 de Março de 1558; a questão coloca-se anteriormente, *ibid.*, 24, Brescia, Fevereiro-Março de 1556.

²⁴³ A. d. S., Nápoles, Sommaria Consultationum, 2, f.º 75 v.º e 76, 7 de Julho de 1550.

de numerosos porcos faz-se na própria cintura da cidade. Estas imagens da vida agrícola em contenda com as manhas das defesas militares ou com a honestidade dos governantes, revelam até que ponto as cidades do século XVI estão por todo o lado abertas, custe o que custar, sobre os seus campos. De outra forma, como viveriam?

4. As cidades testemunhas do século

Estas diferentes cidades, onde as actividades se doseiam sempre de maneira original, é preciso interrogá-las agora sobre o espectáculo em que todas participam ao mesmo tempo e ouvir aquilo que elas *repetem*, na medida em que estão submetidas a uma conjuntura, por todo o lado semelhante ou mais ou menos igual, durante a segunda metade do século XVI mediterrânico. Em relação àquelas que conhecemos de bastante perto, os testemunhos são concordantes: as cidades aumentam de população; para além das transformações da sua vida, no dia-a-dia, e que, evidentemente, não faltam, comportam-se bastante bem a longo prazo, dado que o seu corpo cresce; em todo o caso, superam crises e dificuldades; contudo, todas assistem à restrição das suas liberdades face aos Estados territoriais, que crescem ainda mais depressa do que elas, as envolvem, as subjagam ou mesmo, de longe, as desordenam. Anuncia-se uma idade nova da política e da economia. Deste ponto de vista, o Mediterrâneo terá sido precoce.

O crescimento demográfico²⁴⁴

Conhecemos a milésima parte — e ainda assim! — daquilo que os historiadores poderiam reunir sobre o movimento das populações urbanas no século XVI. Contudo, os diagnósticos de conjunto são possíveis e quase seguros. Para dar uma ideia mais precisa, reproduzimos (p. 362) um gráfico do movimento da população nas cidades castelhanas²⁴⁵. A linguagem é clara: todas as rectas — as excepções confirmam a regra — assinalam progressões nítidas e constantes até aos últimos anos do século XVI.

É mais ou menos a mesma curva que apresentam — *grosso modo* — os números respeitantes à Itália²⁴⁶ e à Turquia²⁴⁷ europeia e asiática. Podemos, sem excessivo risco, alargar o seu testemunho a todo o Mediterrâneo, ao muçulma-

²⁴⁴ Reportar-se à longa nota bibliográfica, infra, pp. 440-441.

²⁴⁵ Será de retomar, a partir das fontes de arquivos pouco e mal utilizadas de Simancas. Esperemos que os estudos anunciados de Filipe Ruiz Martín não tardem.

²⁴⁶ O acontecimento é, neste domínio, a publicação do tomo III e último de Karl Julius Beloch, *Bevölkerungsgeschichte Italiens*, Berlim, 1961.

²⁴⁷ A novidade revolucionária dos estudos de Ömer Lufti Barkan.

no e ao cristão. É a característica do «longo século XVI», na Europa como no Mediterrâneo, ter implicado, na base, esta progressão do número dos homens de quem tudo ou quase tudo terá dependido.

Neste movimento de alta, todas as categorias de cidades estão em igualdade, tanto as pequenas como as médias, tanto as importantes como as grandes, tanto as artesanais como as industriais, tanto as burocráticas como as mercantis... Não há discriminação, como será o caso aquando da regressão do século XVII²⁴⁸, caracterizada pelo aumento ou pela estabilidade de certas cidades privilegiadas, como Paris, Londres, Madrid e mesmo Istambul, enquanto o conjunto das outras cidades será surpreendido por um amplo refluxo. Portanto, no século XVI, não constitui surpresa vermos todas as cidades, simultaneamente, em actividade, abrirem estaleiros de construção, quer públicos quer privados, tanto em Verona como em Veneza, em Pavia como em Milão; animarem-se os ofícios tanto em Cuenca como em Segóvia; activarem-se as construções návais ao mesmo tempo no Mandracchio de Nápoles e nas praias de Sorrento ou de Amalfi. É de um movimento geral que se trata então, pois a alta atinge todos os universos urbanos. Assim, a hierarquia das cidades, os seus comportamentos recíprocos, as suas disposições recíprocas pouco variam. Um mapa como o dos níveis de vida urbana no reino de Granada em 1591, por muito imperfeito que seja, dado que foi estabelecido a partir das listas fiscais (dos *millones*), assinala esta decisiva geografia interurbana que pouco se modificará²⁴⁹... As grandes cidades permanecem onde estão implantadas, com a vantagem dos altos preços, dos salários elevados, das lojas mais bem afreguesadas, e as cidades satélites olham-nas, giram em seu redor, servem-nas e servem-se delas. Estes sistemas planetários, tão característicos da Europa²⁵⁰ e do Mediterrâneo, desordenar-se-ão muito pouco.

Contudo, surgem mudanças que dão que falar e avultam com um fulgor muito vivo: são, também, bastante lógicas.

Em primeiro lugar, um aumento demográfico nunca actua num único sentido: é, alternadamente, poder ou embaraço, equilíbrio ou fragilidade. Muitos dos antigos males mantêm-se e por vezes agravam-se: o século XVI não teve nem a virtude nem a força de os apagar. Em seguida, não são só as cidades a conduzir o mundo. O seu privilegiado reinado durante o primeiro surto da Europa e do Mediterrâneo, do século XI ao XIV, é, no limiar da Modernidade, posto de novo em causa. Existem os Estados, lentos no seu desenvolvimento durante os séculos anteriores, mas que a Modernidade empurra bruscamente para a frente. Finalmente, os campos continuam a ser maioritários. Progridem no século XVI, talvez mais lentamente do que as cidades que se alimentam deles. Estas regis-

²⁴⁸ E. Hobsbawm, «The Crisis of the 17th Century», in *Past and Present*, 1954, n.º 5, pp. 33-53, n.º 6, pp. 44-65.

²⁴⁹ Alvaro Castillo Pintado, «El servicio de millones y la población del Reino de Granada en 1591», in *Saitabi, Revista de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valencia*, 1961.

²⁵⁰ Otto Brunner, *Neue Wege der Sozialgeschichte. Vorträge und Aufsätze*, Göttingen, 1956, p. 87, e F. Braudel, «Sur une conception de l'Histoire sociale», in *Annales E.S.C.*, Abril-Junho de 1959.