





AMÂNDIO JORGE MORAIS BARROS

# Porto

## A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos



Academia de Marinha  
2016

## **Ficha Técnica**

**Título:** Porto: a construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos

**Autor:** Amândio Jorge Morais Barros

**Edição:** Academia de Marinha, Lisboa

**Revisão:** Luís Couto Soares e José dos Santos Maia

**Design da capa:** Atelier João Borges

**Data:** 2016

**Tiragem:** 250 ex.

**Impressão e Acabamento:** ACD PRINT, S.A.

**Depósito Legal:** 407309/16

**ISBN:** 978-972-781-120-5

## NOTA PRÉVIA

O texto que se segue reproduz, no essencial, a dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras do Porto em 2 de Outubro de 2004 e classificada com nota máxima pelo júri constituído por Aurélio de Oliveira, Hilario Casado Alonso, Francisco Ribeiro da Silva, Amélia Polónia e Francisco Contente Domingues. Em 2007 foi galar-doada com o Prémio Almirante Sarmento Rodrigues, concedido pela Academia de Mari-nha, e pelo Prémio Artur Magalhães Basto de História do Porto, outorgado pelo círculo José de Figueiredo da Fundação Engenheiro António de Almeida.

Desde então tentei adequar um trabalho desenvolvido em dois volumes com cerca de duas mil páginas a uma publicação que pudesse ser acessível e lida pelo maior número possível de interessados. Essa tarefa demorou-me todo este tempo e só a pude concluir, dentro do possível, porque colegas e amigos me fizeram perceber que ou publicaria agora o livro ou nunca mais o publicaria "como ele merecia". E, claro, tinham razão como sabem todos quantos passaram por este processo de “rever a tese para publicação”.

Apesar de terem passado muitos anos – demasiados – desde a sua apresentação o texto mantém actualidade e originalidade pois o conhecimento da evolução do segundo porto do reino português entre os séculos XV e XVI é ainda escasso.

Nesta versão alterei o título do trabalho, tornando-o menos erudito e mais claro, e tentei eliminar todas as redundâncias, repetições e erros. Não o consegui fazer na totalidade pois cada vez que voltava ao texto encontrava mais motivos para o corrigir e a tarefa arriscava tornar-se interminável. De qualquer modo, consegui apurar uma ou outra conclusão que tinha, na altura, por menos segura, e matizei outras que tinha como adquiridas. Utilizei material que então não me pareceu essencial incluir e agora me parece essencial integrar. Não consegui actualizar a bibliografia como desejava. Incluí um ou outro título que me pareceu pertinente acrescentar quer no âmbito dos estudos sobre os portos quer no dos estudos sobre redes comerciais que, no caso do Porto foram essenciais para o desenvolvimento dos negócios marítimos no período em análise.

Algum desequilíbrio na extensão dos capítulos deve-se ao facto de ter sido elimi-nada informação demasiado técnica para ser apresentada em livro dirigido, também, a um público alargado.

Para além dos agradecimentos que registo nas páginas seguintes, devo expressar a minha gratidão à Academia de Marinha – que, entretanto, me concedeu a honra de me fazer seu membro efectivo – por me ter concedido um dos mais prestigiantes prémios que eu poderia alcançar e por aceitar publicar este livro.



AMÂNDIO JORGE MORAIS BARROS

# Porto

## A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos



Academia de Marinha  
2016



À memória do meu Pai



## Índice

|   |     |
|---|-----|
| Introdução .....  | 19  |
| Apresentação sumária do livro .....   | 19  |
| As fontes .....   | 21  |
| Capítulo 1 – Organização portuária da cidade do Porto nos séculos XV e XVI .... | 25  |
| Capítulo 2 – A construção de uma frota: em torno da fábrica naval .....         | 163 |
| Capítulo 3 – A composição da frota do Porto .....                               | 373 |
| Capítulo 4 – As partes no negócio: navios, navegação e comércio .....           | 453 |
| Conclusões gerais .....   | 496 |
| Fontes manuscritas .....  | 507 |
| Fontes impressas .....  | 509 |
| Bibliografia .....  | 514 |
| Anexos .....  | 574 |



## Agradecimentos

Este trabalho durou vários anos e só foi possível com a ajuda de muita gente. Tanta, que é impossível ser aqui nomeada. Por isso, para não ser ingrato, estas linhas iniciais são para agradecer a todos quantos com uma pequena explicação numa conversa informal me ajudaram a perceber ‘grandes problemas’ que me atormentavam, ou aqueles que com uma palavra de estímulo em momentos menos bons me fizeram prosseguir este projecto. Colegas, amigos, simples conhecidos interessados pela História, mestres com quem me fui cruzando nos arquivos, nas bibliotecas, nos congressos e nos corredores da Faculdade de Letras tiveram paciência para me ouvir, esclarecer e incentivar.

Mas há ‘rostos com nome’ e apoios institucionais que devo, e desejo, individualizar. Começo pelos segundos. Sem a bolsa que a Fundação para a Ciência e a Tecnologia (antiga JNICT) me concedeu durante quatro anos teria sido impossível realizar esta tarefa. Tal como já tinha acontecido com o seu ‘antecessor’, o INIC, que me apoiou na realização do mestrado, estou reconhecido aos responsáveis da instituição por terem aceitado financiar esta investigação, esperando continuar a merecer a sua confiança nos tempos vindouros.

Quando comecei o trabalho era membro do Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto (GEHVID), uma equipa que marcou uma época brilhante na investigação nacional, e quando o terminei, já integrava o Instituto de História Moderna da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, onde tantos projectos de reconhecido valor nacional e, sobretudo, internacional, foram concretizados. Gaspar Martins Pereira, Francisco Ribeiro da Silva, António Barros Cardoso, Amélia Polónia, Inês Amorim e Helena Osswald, que a ambos estiveram ligados, apoiaram o meu trabalho desde o início, mas foram, sobretudo, amigos. Por muitas razões, profissionais, mas antes de mais, pessoais, destaco a amizade de Gaspar Martins Pereira, incansável no apoio que me tem dado ao longo de todos estes anos.

Hoje, quando este livro se publica, eu e uma parte do grupo atrás nomeado, integramos o Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória (CITCEM) da mesma Faculdade de Letras do Porto.

Não posso esquecer o apoio que me foi dado pelo meu orientador científico, Professor Aurélio de Oliveira. Devo-lhe o projecto e o interesse pelos fundos notariais, a partir de agora recorrentes na minha investigação, um acompanhamento atento, observações argutas e sugestões pertinentes que, em boa parte, ainda ficaram por cumprir e que espero vir a concretizar.

Sou devedor da (enorme) amizade e do (muito) saber de Amélia Polónia. Autora de um trabalho de referência na área em que o presente estudo se enquadra, ‘aturou-me’ literalmente durante todos estes anos, trocou comigo informações essenciais, deu-me sugestões que enriqueceram esta dissertação e ajudou-me a organizar a imensa informa-

ção em que na maior parte das vezes me encontrava perdido. Mas, muito mais do que isso, apoiou-me como só os amigos de verdade fazem nos momentos mais delicados que vivi. Muito obrigado.

Integrado no projecto de investigação *Hisportos*, sobre os portos do noroeste de Portugal, hoje referência internacional, tive a oportunidade de colaborar mais de perto com Helena Osswald e Inês Amorim, e perceber matérias básicas para este trabalho e prioridades. Mas tudo isso é secundário em comparação com os laços de amizade que desde então criei com elas, pessoas boas, presentes nos momentos difíceis, e que têm em mim um amigo grato.

Dirijo também um reconhecimento sincero a António Barros Cardoso, sempre interessado pelo meu trabalho e demonstrando-o em actos que me sensibilizaram.

Outro dos agradecimentos que devo, e quero muito, particularizar é o da amizade e grande incentivo que recebo de Luís Alberto Marques Alves há muito tempo.

Uma das dívidas de gratidão que dificilmente poderei pagar é a que tenho para com Luís Miguel Duarte. Amizade, cumplicidade, companheirismo de muitos anos. Desde muito cedo, a relação que criámos ultrapassou o formalismo académico e o do trabalho científico. Se é verdade que lhe devo muito do meu percurso como investigador e dele tenho recebido conselhos e ideias que enriquecem os meus trabalhos, tudo isso é secundário quando comparado com a amizade que nos une, a identificação de interesses, a partilha de ideias e ironias e sei lá que mais.

Nesta caminhada tive a fortuna de ser ‘adoptado’ por um grupo de amigos que muito contribuíram para a minha formação. Desse grupo, cujo ‘núcleo duro’ era constituído por José Augusto Pizarro (o primeiro a incentivar-me a investigar história), Luís Miguel Duarte e Henrique David, falta o Henrique. Falta a sua boa disposição. Faltam as suas histórias. Falta-me a palmada que ele me daria nas costas, de contentamento, quando lhe dissesse que o trabalho estava entregue. Está entregue e é-lhe dedicado.

Sem palmada mas igualmente feliz sei que estaria Armindo de Sousa quando visse este livro concluído. Mal soube que eu me propunha estudar este tema, e conhecedor como ninguém da história da cidade, entusiasmou-se vendo nele o embrião de uma *História da região norte* que haveríamos de encetar. Também o incluo na dedicatória desta tese.

Maria Ondina do Carmo, sempre preocupada com o andamento do processo, e Pedro Teixeira Pereira, que me auxiliou na ordenação de dados, merecem uma palavra de apreço, assim como as colegas da Escola Superior de Educação de Santa Maria e, recentemente os amigos da Escola Superior de Educação do Porto, a minha casa.

Deixo também um profundo agradecimento a Miguel Nogueira. Incansável na elaboração dos mapas, no tratamento da imagem e gráficos, nunca regateou as minhas insistentes e desesperadas solicitações, em prejuízo do seu descanso pessoal. A ele se devem todos os recursos técnicos que valorizaram esta dissertação. Devo ao João Borges a lindíssima capa deste livro e, mais do que isso, a sua camaradagem e amizade.

Durante a edição deste livro tive a satisfação de trabalhar com José Manuel dos Santos Maia e Luís Couto Soares, da Academia de Marinha, que foram incansáveis na tarefa de lhe dar forma; mais do que isso: Luís Couto Soares, a quem tenho a honra de chamar amigo, enriqueceu-o com uma revisão cuidada e, acima de tudo, dedicada, sem a qual a obra seria muito mais pobre.

Fora da Faculdade de Letras relembro as proveitosas trocas de impressões com Francisco Contente Domingues, da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. As conversas que tivemos num encontro de História Marítima em Pontevedra, e o acompanhamento do seu trabalho, abriram-me perspectivas de estudo que tentei aproveitar. Lembro também as interessantes conversas com a Leonor Costa, do Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa, de quem ouvi conselhos relevantes. Ambos me ofereceram sugestões, bibliografias e contactos essenciais para o estudo destas matérias.

O Dr. Manuel Leão, porventura o mais assíduo frequentador do Arquivo Distrital do Porto, foi sempre uma pessoa disponível, aceitando trocar comigo informações e indicando-me preciosos documentos; recordo-o hoje com saudade.

Fora de Portugal tive o privilégio de escutar sábios conselhos de José Hinojosa Montalvo, da Universidade de Sevilha, Eduardo Aznar Vallejo, da Universidade de La Laguna, Canárias e de Alfonso Franco Silva (amigo oliventino de longa data), da Universidade de Cádiz. Agradeço a Maria Eugenia Cadeddu, na altura no Istituto Sui Rapporti Italo-Iberici, de Cagliari, e hoje em Roma, incentivos e materiais pouco acessíveis em Portugal.

Gostaria de salientar tudo quanto devo a Hilario Casado Alonso, da Universidade de Valladolid: a disponibilidade em me ouvir, a sua gentileza em me enviar, do seu ficheiro pessoal, todas as referências a navios e gentes de comércio do Porto do século XVI inscritas no Consulado de Burgos, e as sugestões temáticas e bibliográficas que tanto enriqueceram o presente trabalho. Hoje somos amigos de casa, dedicados, e isso passou a ser mais importante do que tudo o resto.

Durante alguns anos, passei mais tempo nos arquivos do Porto do que em casa. Recebi ajuda preciosa, sem qualquer restrição, no Arquivo Histórico Municipal e no Arquivo Distrital. Principalmente neste último, no qual passei a maior parte do tempo às voltas com os notários. Por não querer ser injusto para muitos dedicados técnicos e funcionários destes arquivos, estendo os meus agradecimentos a todos eles nas pessoas do Dr. Manuel Real, então director da divisão de arquivos da Câmara Municipal do Porto, e no Manuel Ferreira, do Arquivo Histórico, e de Silvestre Lacerda (que só não me facultou mais documentação porque não havia mais para facultar) e do Sr. Mendes naquela que foi, na realidade, a minha primeira casa: o Arquivo Distrital do Porto.

Os amigos, Paulo Jorge (“PJ”), Nuno Tiago, Zé Alexandre, Vítor Teixeira, Dra. Armandina e Dr. Távora (que hoje também recordo com saudade), o Adelino, a Cristina, o César Santos Silva, o Manuel Pizarro, muitos alunos e professores, foram

incansáveis nos incentivos, bem como o Germano Silva, com quem há anos partilho muitas histórias do Porto

Para além de Eduardo Távora, perdi o Zé Alexandre Roseira. O tempo e a vida tinham-nos afastado mas a minha amizade por ele nunca esmoreceu; fazem-me falta as conversas e as viagens que ainda tínhamos pela frente. Gostaria também que este livro fosse uma pequena homenagem ao Paulo Cunha e Silva, que fez brilhar como nunca a cultura do e no Porto, e com quem trabalhei no Centro Interpretativo “O Infante e os Novos Mundos”.

Como é costume, a família (na qual englobo os meus sogros e os meus cunhados) fica para o fim. Porque à família não se agradece, porque à família não se pagam dívidas. Este trabalho é deles. É do meu sogro Álvaro, que já nos deixou. É da minha Mãe, que há uma vida que vive para dar o melhor aos filhos. É dos meus irmãos, que estão sempre presentes por mim. E é da minha querida Susaninha que vive há demasiados anos com um marinheiro preguiçoso e resmungão do século XVI que lhe deve tudo. Fica a promessa de um rápido regresso ao século XXI.

Mas porque os conheço bem, sei que não levam a mal que eu diga que este trabalho é todo para o meu Pai. Foi com ele que aprendi a gostar de História, de histórias, que ele contava como ninguém. Foi com ele que conheci o *Príncipe Valente* no “Janeiro” de domingo, e as aventuras do *Capitão Morgan* contra piratas e flibusteiros. Foi com ele que aprendi a gostar do Porto. A conhecer as suas ruas e vielas. A olhar, horas a fio, para o *Varna* encalhado no Cabedelo, para as cheias do Douro. A imaginar este rio, onde ele aprendeu a nadar, repleto de navios e de movimento. Quis o destino que ele não estivesse aqui para ver o resultado desta curiosidade. Mas sei que onde quer que ele esteja, está feliz. Por mim. Por nós.

## Abreviaturas

ADP – Arquivo Distrital do Porto

AGI – Archivo General de Indias

AHMP – Arquivo Histórico Municipal do Porto

APSPM – Arquivo Paroquial de S. Pedro de Miragaia

cit – citado

CENPA – Centro de Estudos do Norte de Portugal – Aquitânia

CNCDP – Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses

*Corpus Codicum* – ver Bibliografia (Fontes impressas citadas e consultadas)

fl. – fólio

fls. – fólios

INCM – Imprensa Nacional-Casa da Moeda

liv. – livro

*NA* – *Núcleo Antigo*

*o. c.* – obra citada

p. – página/páginas

*Po* – Cartório Notarial do Porto, Ofício...

TT – Torre do Tombo

vol. – volume



## **Introdução**

O presente estudo procura analisar a actividade portuária e marítima do Porto nos séculos XV e XVI nas suas diversas facetas.

Estrutura-se em quatro capítulos, uma conclusão e um anexo documental que se pretende ligado com o volume de texto. Passo a apresentar sumariamente cada um desses capítulos.

### **Apresentação sumária do livro**

No primeiro, intitulado “Organização portuária da cidade do Porto nos séculos XV e XVI”, depois de um breve balanço teórico e historiográfico, que foca os aspectos político-institucionais, económicos, territoriais e arquitectónicos da construção de um porto, com especial atenção ao urbanismo portuário, à ligação entre o porto e o cenário urbano (e demográfico) em que se integra, entro a estudar de uma forma tão aprofundada quanto possível o caso do Porto: a organização geral do espaço, as obras na barra, a defesa, os trabalhos da estiva, o serviço de pilotos, a organização financeira e fiscal, a componente religiosa, a higiene e a saúde marítimas, sem esquecer aspectos tão prosaicos como as necessidades de tradução ou informação aos utentes do porto. Em particular neste capítulo tive a preocupação de fazer acompanhar o texto por uma série de gravuras antigas do Porto e do Douro que, com a cartografia histórica e alguma fotografia actual, possibilitam uma ‘leitura’ mais nítida do espaço.

Conhecidas as infraestruturas portuárias e o respectivo funcionamento, o segundo capítulo estuda “A construção de uma frota: em torno da fábrica naval”. Uma vez mais, uma sumária introdução ao tema cede o passo à observação do Porto como cidade de animada construção naval. Creio ter reunido informações nunca antes sistematizadas, e que desejava úteis, para uma listagem e uma história de todas as taracenas e estaleiros das duas margens do rio Douro: havia muitos, e julgo que é a primeira vez que se fala deles. Tornava-se necessário, depois, articulá-los com outros estaleiros da costa portuguesa, o que se procurou fazer.

Como se procurou, a seguir, responder à pergunta: quem tomava a iniciativa de mandar construir um navio? Os privados e a Coroa, naturalmente. Mas pelo meio percebemos as empreitadas, encontramos contratadores e vamos estabelecendo pontes para o conhecimento das companhias comerciais e das redes mercantis.

O levantamento possível de modelos de embarcações e de técnicas de construção naval – temas que precisariam de um desenvolvimento que aqui não lhes pude dar e de conhecimentos técnicos que não possuo – conduz-nos a um tema que, esse sim, tentei estudar detidamente: o cordame, fabrico e comercialização, as cordoarias do Porto.

A corda não aparece isolada, antes se integra na análise do comércio de materiais para a construção naval, assunto no qual também procurei fazer uma análise exaustiva quanto possível da compra e venda de madeiras, temática que me ocupou bastante.

O terceiro capítulo visa conhecer “A composição da frota do Porto”. De há muito, na minha investigação, sentia que era a hora de passar das formulações gerais sobre navios e mercadores para uma tentativa de inventariação sistemática de embarcações, de características, de envergaduras, de nomes, de proprietários; não é o mesmo falar de 20 barcos ou de 100 ou de 1 000. Começo por levantar as informações relativas ao século XV, para depois tentar definir o perfil da frota do Porto em determinados momentos do século XVI (1520, 1558-1559 e sintetizar toda a informação sobre os mesmos durante o século XVI). Esta análise permite-me avançar com ideias que julgo serem pertinentes e merecedoras de discussão: as notórias diferenças entre as frotas disponíveis em vários momentos, desde o século XV, e as conjunturas que determinaram o seu perfil.

Continuo a acompanhar as naus, navios, caravelas e galeões da cidade na ‘rota brasileira’ (por 1573), e utilizo as riquíssimas informações das apólices de seguro que se encontram no Arquivo do Consulado de Burgos. Com isto podemos perceber melhor qual o papel da cidade no sistema internacional de comércio: na segunda metade de Quinhentos, o Porto ‘está’ claramente no trato com o Brasil, secundarizando destinos como a Flandres e o Norte da Europa em geral, por um lado, e as cidades mediterrânicas, por outro. Além disso, definiu muito melhor a vocação da cidade: comércio, muito mais do que transporte.

Não podia evitar uma diligência: tentar comparar a frota portuense com algumas das suas congéneres que têm sido estudadas: as da Bretanha, do País Basco, da Cantábria, de Málaga, de algumas religiões inglesas. Estabelecer essa comparação de um modo sólido é uma tarefa que levanta enormes dificuldades.

O quarto capítulo, “As partes no negócio”, debruça-se sobre assuntos como a propriedade dos navios, já afforada antes, as despesas que estes acarretam, a administração de um barco, o aproveitamento que dele fizeram os mercadores do burgo consoante as estratégias comerciais definidas pelas firmas, os rendimentos das embarcações. E com isto ficam estudados, tanto quanto me foi possível dentro dos limites de todo o tipo que um trabalho destes sempre comporta, o porto e os navios.

Uma breve conclusão procurará lembrar aquelas que eu penso serem as contribuições mais originais da minha investigação, as ideias que eu gostaria de ver discutidas e validadas ou corrigidas pela comunidade científica.

## As fontes

Justificariam um capítulo autónomo, e a abrir o livro. Mas a maior parte delas é conhecida e tem sido estudada por muitos antes de mim. Não tenho nada a acrescentar dos pontos de vista hermenêutico ou heurístico. Sobre uma delas, os registos notariais, aí sim: fui obrigado a fazer uma reflexão profunda para o tema que me ocupou, até porque fiz deles a documentação central deste trabalho.

‘Descoberta’ apenas há algumas dezenas de anos pelos historiadores modernistas, a documentação notarial, durante muito tempo utilizada apenas como fonte secundária, atingiu um estatuto de ‘maioridade’ com os trabalhos de J. Bono y Huerta, J. Montemayor, F. Brumont ou V. Vázquez de Prada. Entre eles, impõem-se os estudos relativos às actividades mercantis e creditícias ou às práticas empresariais e industriais, no âmbito dos estudos urbanos, dada a riqueza dos cartórios notariais das cidades. Que são volumosos, desorganizados (leia-se: não sumariados), difíceis de ler e, no Porto, chegaram até nós em péssimo estado. Tentei encontrar neles o essencial da história marítima-mercantil do Porto de Quinhentos: a contabilização dos navios, a identificação dos senhorios e mestres, o resumo das viagens efectuadas e as relações de negócios entre os grupos envolvidos acentuando a projecção internacional da economia marítima do burgo, aspecto que penso ter sido, de alguma forma, conseguido, embora tivesse gostado de desenvolver muito mais o tema da actividade mercantil. Eiras Roel apresenta um apanhado das limitações com que se deparam os historiadores que trabalham estes fundos<sup>1</sup>: a questão de se saber quem vai ao notário e porquê, no fundo a da representatividade da documentação. Quanto valem os casos que passam pelo notário dentro do total de ocorrências reais decididas, estabelecidas, contratadas sem escrituração? Não o sabemos. Mas sabemos, todos nós que andamos pelos arquivos portugueses, que por poucas e por menos representativas que sejam, essas fontes nos valem de muito pois é mais o que nos falta do que aquilo que temos. No entanto há ainda a acrescentar as perdas totais de muitos cartórios e as grandes lacunas entre os existentes. Em seguida, a veracidade. É o que o mesmo investigador rotula como “dissimulação notarial” sobretudo quando os documentos se referem ao pagamento de taxas ou à repartição de lucros das firmas. Estes quase nunca se indicam. Há ainda a considerar o problema da “adequação” – o que é que os documentos notariais reflectem? A pressão social, a convenção notarial ou as atitudes colectivas socialmente modeladas, ou todas elas ao mesmo tempo? Mas, pergunto, qual é a documentação que, de forma directa ou indirecta, não é ‘manipulada’? Finalmente a suficiência. Por muito valorizada que seja, a documentação notarial é insuficiente para descobrirmos toda a dimensão da temática social e económica. Portanto, consciente desta realidade, tive o cuidado de recorrer a outras colecções.

---

<sup>1</sup> EIRAS ROEL, Antonio – *La metodología de la investigación histórica sobre documentación notarial: para un estado de la cuestión. Introducción general*, in *Actas del II Coloquio de Metodología Histórica Aplicada La Documentación Notarial y la Historia*, vol. I. [Santiago de Compostela]: Universidad de Santiago de Compostela/Junta de Decanos de los Colegios Notariales de España/Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Santiago, 1984, p. 13-30.

Os registos dos notários foram cruzados com muitas outras fontes, entre as quais destaco desde logo a documentação municipal: actas de vereações, livros de sentenças, livros do registo geral, livros de receitas e despesas, registos fiscais. Em segundo lugar, com a documentação da Igreja portuense, sobretudo do Cabido (sentenças e fisco revelaram-se os fundos mais úteis). Em terceiro lugar, a documentação da confraria dos mareantes de S. Pedro de Miragaia (no entanto, não tão rica para o século XVI do que para a centúria precedente e já por mim estudada na dissertação de mestrado). Era indispensável a óptica da administração central. Tentei chegar a ela através dos importantíssimos núcleos da contadoria e da alfândega.

Não investi tanto quanto desejava na documentação guardada na Torre do Tombo. E embora me apeteça dizer aqui que, pelo que sei, pelo que lá procurei, pelas impressões que fui trocando e pelos trabalhos de outros investigadores que fui lendo, não penso que, para este tema específico, tenha perdido informações essenciais, susceptíveis de modificarem ou matizarem as conclusões a que cheguei, impõe-se que deixe aqui esta ressalva.

Por outro lado, trabalhei muito menos do que gostaria arquivos estrangeiros, à excepção do já citado Arquivo do Consulado de Burgos e a Chancilleria de Valladolid; a razão é simples e diz-se depressa: não tive tempo nem disponibilidade material para o fazer. E, no que toca a esta lacuna, já estou bastante menos seguro do que em relação à Torre do Tombo. Não me surpreenderia se neles encontrasse novidades. Note-se que não estou, em relação a esses arquivos, numa situação de total desconhecimento, porque muitos outros historiadores, portugueses e estrangeiros, os têm explorado: por todos, lembro os trabalhos de Hinojosa Montalvo sobre a presença portuguesa em Valência, os de Lobo Cabrera sobre a mesma presença nas Canárias, os de Betsabé Caunedo acerca da participação de mercadores nacionais nas grandes feiras de Castela ou os de Hilario Casado sobre a extensão internacional do trato português na Europa dos séculos XV e XVI.

Entretanto, as investigações que desenvolvi nos anos mais recentes (e as que aprofundi no Archivo General de Índias, em Sevilha), permitiram-me alargar alguns conhecimentos sobre a marinha mercante e os negócios marítimos do Porto. Isso mesmo poderá ser apurado a propósito dos rumos da frota e operações dos mercadores, agora muito mais enriquecidos.

É dificuldade conhecida por todos nós, e descrita com finura por Umberto Eco, a procura do equilíbrio entre a informação bibliográfica e a análise das fontes. Por vezes sentimos que estamos afogados em documentação e em fichas, a ponto de perder de vista os problemas e de tirar, dessas fontes, qualquer coisa de útil. E então vamos ler uma ou duas boas obras de referência sobre o tema, que nos dão ideias magníficas sobre os documentos aos quais começávamos a ficar insensíveis. Outras vezes sentimo-nos, pelo contrário, saturados de livros estrangeiros, com a incómoda sensação de que, por mais sedutores que sejam as respectivas teses, elas nada têm a ver com a realidade que nos ocupa. E então largamos os livros e regressamos ao arquivo. E nisto andamos, à procura do tal equilíbrio que só com muita experiência de alcança, se é que é possível chegar a um compromisso perfeito.

No meu trabalho, tentei tanto quanto pude acompanhar de forma equilibrada e proporcionada as leituras e o estudo e a reflexão sobre as fontes. E sinto que investi muito, para as minhas capacidades e possibilidades, no acompanhamento bibliográfico, sobretudo nas obras estrangeiras mais recentes de que ia tendo conhecimento, e nas portuguesas em que este trabalho se tenta filiar: os estudos de Amélia Polónia, Leonor Costa ou Francisco Contento Domingues. Como tantas vezes acontece, o facto de ter lido muito, em vez de me sossegar, só me fez ter consciência do muitíssimo mais que ficou por ler.

Esta é, se se quiser, uma das limitações desta investigação de que tenho consciência: os livros que não pude ler. Sei que nunca se lê tudo; mas, no caso presente, a quantidade de documentação relevante que tinha de ler e analisar tirou-me tempo para o indispensável acompanhamento bibliográfico.

Por outro lado – e, como é clássico, as “introduções” escrevem-se sempre no fim, pelo que comportam uma parte significativa de balanço e de conclusão – este trabalho, como tantos outros, começou com um objectivo e foi alterando a rota à medida que iam surgindo escolhos ou ventos favoráveis a encaminhá-lo para outros destinos. Comecei com um tema provisório: navegações e comércio marítimo no Porto. Interessadíssimo, ambicionava descobrir muitas novidades sobre o comércio com o Brasil e o Norte da Europa. Quanto mais acumulava documentos e informações, mais me sentia compelido a conter as ambições. Um segundo título, mais sensato, seria “O Porto e as navegações no século XVI”. Mas mesmo este tema era arriscado, porque, utilizando uma metáfora conhecida, não se pode começar a construir uma casa pelo telhado: estavam por conhecer as bases de todo esse comércio e essas viagens. Nada se sabia da geomorfologia da barra e do porto, das estruturas e das práticas portuárias, dos navios, dos estaleiros, do cordame. A leitura de um livro já clássico, de Konvitz, sobre a planificação dos portos da Época Moderna fez-me perceber a importância destes temas, da avaliação da capacidade de planificação e gestão dos portos e da sua afirmação, resultando de intervenções em locais com um passado portuário ou erguidos de raiz. Ao constatar este interesse, e aquilo a que hoje se chama governança, decidi, optar por me dedicar à investigação desses temas de história portuária, deixando para outros, e também para mim, mais tarde, se a vida mo permitir, a investigação do que era para ser, e do que o orientador científico desta tese, o Prof. Dr. Aurélio de Oliveira, sem dúvida teria preferido que fosse, o tema ‘nobre’ inicial: o grande comércio marítimo da cidade do Porto no século XVI. Espero ter contribuído com alicerces para essa empresa.



## Capítulo 1

### Organização portuária da cidade do Porto nos séculos XV e XVI

A investigação sobre a organização dos portos medievais e modernos tem suscitado a promoção de projectos, estudos e encontros científicos de que resultaram boas publicações. Quanto a Portugal, trata-se de um campo de pesquisa que ainda está a dar os primeiros passos.

De acordo com modelos propostos por historiadores interessados no tema, devemos considerar as condicionantes que determinam a construção/configuração de um porto ou a sua inserção num sistema portuário, a saber, as de âmbito político-institucional, económicas, territoriais e tecnológicas.

Na primeira parte do trabalho começarei por fazer uma breve incursão de carácter geral ao tema para, em seguida, enquadrar nesse esquema, tanto quanto a documentação o permita, as referências aos diferentes factores presentes na organização do porto do Porto entre finais da Idade Média e inícios da Época Moderna.

No período em análise construiu-se uma rede internacional de portos que suscitou a abertura de múltiplos circuitos, frequentados por diferentes tipos de navios, em constante adaptação às condições que se lhes deparavam e às cargas que transportavam. A uma geografia portuária medieval confinada à Europa, a Época Moderna contrapôs uma dilatação de destinos que se estenderam a vários continentes. Esse facto, mobilizador de recursos técnicos e sua inovação, mercadorias novas e técnicas mercantis, teve a sua génese nos portos, e, acima de tudo, na capacidade dos seus agentes, mostrando a importância económica destas entidades e, de certa forma, como elas contribuíram para a formação de movimentos tendencialmente 'globais'. Estes movimentos 'forçaram' uma modernização dos portos tanto na sua configuração como na sua capacidade de movimentação de gentes, navios e meios. Se os espaços foram organizados em função das novas solicitações, dos novos negócios, dos novos operadores, as marinhas mercantes evoluíram (fazendo desenvolver processos de construção naval – como Richard Unger nos deu a perceber em trabalho recente<sup>2</sup>) para responder às exigências que lhes eram, agora, colocadas. As marinhas fizeram-se à imagem dos seus mercadores. Se é verdade que os grandes portos 'coloniais' de Lisboa e Sevilha concitaram, desde há muito tempo, as atenções dos historiadores, os pequenos e médios portos provaram estar na linha da frente destes processos. Veremos, nas páginas seguintes, como este tipo de realizações e de resposta constante aos novos desafios fez parte do quotidiano do porto que aqui se examina.

---

<sup>2</sup> UNGER, Richard – *Shipping and Western European Economic Growth*, in "International Journal of Maritime History", XVIII, 2, 2006, p. 85-104.

## 1. A organização portuária. Aspectos político-institucionais

A intervenção dos poderes políticos revela-se capital na constituição de um porto. Em teoria, ela passa por um sem número de variáveis: controlo de operações, entaves impostos ao livre comércio, capacidade de iniciativa no lançamento de obras, etc. Todos eles podem determinar a génese dos portos e da sua função.

José Aguilar Herrando aponta uma série de razões que serão revisitadas adiante, acerca da interferência e esquematização de um porto, determinantes no seu destino, por parte dos poderes políticos. Chama os exemplos de Sevilha e de Lisboa, beneficiados por políticas centrais que fizeram deles portos de monopólio. A integração dos portos em sistemas imperiais, e da evolução da sua categoria, é visível no caso de Sevilha que, da mesma forma que foi guindada a uma posição-chave nesse sistema verá, mais tarde, esse estatuto ser-lhe retirado, em favor de Cádiz, entretanto eleito como sede da *carreira das Índias*.

A intervenção do poder central sobre a funcionalidade e estatuto dos ancoradouros pode, em sentido inverso, conduzir à decadência e, mesmo, desaparecimento de portos. Porém, quando existe uma iniciativa local activa, essa tendência é passível de ser invertida assistindo-se a processos de adaptação que permitem a sua viabilidade e, mesmo, a sua fortuna, como no caso em estudo. É neste sentido que se aplica a discutível expressão *governança*, relativamente à vida portuária, e que dominará todo este trabalho.

Por aqui passa também o tema do condicionamento do tráfego, por imposições políticas. O porto tem uma componente militar muito forte – desde logo notória nos trabalhos de engenharia – e o conjunto das relações políticas geridas pelo poder central reflecte-se no seu dia-a-dia: razões de estado podem determinar o bloqueio e conseqüente arredamento de parte da navegação, a liberdade de comércio ou a restrição do mesmo, bem como o apresamento de navios e fazendas de uma dada nação, medidas que podem ter conseqüências gravosas.

Da mesma forma, a imposição de taxas de utilização e pagamentos dos serviços portuários afectam os utentes, podendo contribuir para o seu afastamento.

Intervenção do poder político, também, na escolha do próprio local onde o porto é implantado. Daqui emerge a uma interessante questão, há algum tempo tratada por Hinojosa Montalvo: a das cidades-portos e a dos portos sem cidades. A eleição de um local mostra como esta temática do porto, que é fronteira, pode ser delicada.

O porto é, pela sua natureza e características, um local de encontro. Define-se, no âmbito da engenharia, como um intercambiador modal entre os meios de transporte marítimo e terrestre. É espaço de reunião, espaço de operações económicas de interesse para diferentes regiões, mais-valia indispensável às economias locais e nacionais, noções cada vez mais reconhecidas pelos estados centrais à medida que nos aproximamos do século XVI.

Espaço estratégico que interessa esteja organizado, protegido e controlado. Daí a dimensão militar. É que, não o esqueçamos, os portos foram sempre lugares frágeis, ameaçados. Locais possíveis de entrada de inimigos e, por conseguinte, objecto de cuidados especiais.

## 2. A organização portuária e os aspectos económicos

Sem surpresa, a dimensão económica alicerça todo o tráfico e determina a natureza de um porto. Comércio, transporte, abastecimento, pesca, guerra suscitam perfis, modos de actuação e projectam o porto. Talvez com excepção dos portos militares, e mesmo esses nos séculos XV e XVI, estes centros não raro combinam várias destas facetas. Por sua vez, o modo como estendem o seu *vorland*, conjunto de rotas e circuitos geridos através do negócio, e a profundidade da sua integração em complexos internacionais servem como factores de diferenciação, tornando-os hegemónicos ou secundários<sup>3</sup>. Essa condição pode depender da maior ou menor capacidade de polarização das economias em seu redor.

Dado substancial é o que decorre da relação estabelecida entre um porto, centro económico, e o seu *hinterland*, região alimentadora do seu tráfico. Se esta conseguir ser capaz de gerar excedentes para colocar no mercado, a saúde económica do ancoradouro pode estar garantida. A criação de excedentes poderá ter no mínimo dois efeitos:

- Estimular a criação de uma frota dedicada à colocação dos produtos locais no mercado externo e, em resultado da acção desta e dos intercâmbios por ela concretizados, estimular a circulação e animar o próprio porto com uma vasta gama de produtos à disposição de um número crescente de compradores;

- Atrair clientes externos, gerar um tráfico mais forte e um roulement económico que concentre, pela criação a nível local ou por acção da actividade comercial, maiores recursos, e contribua para o aumento da população. Aguilar Herrando diz que esta é uma constante da história espanhola e universal, “a tal ponto que os apogeu e declínios das cidades costeiras, e de algumas interiores situadas nas margens de rios navegáveis, decorrem em paralelo aos dos seus respectivos portos”<sup>4</sup>.

Sendo certo que o excedente é importante, não dispensa a capacidade de empreendimento dos agentes locais quando se verificam as seguintes situações:

- Falta desses mesmos excedentes por dificuldades de produção no quadro dos recursos económicos locais;

- Dificuldades de colocação por desinteresse do mercado.

Nestas situações, cabe aos empreendedores a responsabilidade pela criação de estímulos adicionais. Estes podem passar pelo investimento de recursos financeiros numa frota que possibilite o transplante, para o seu próprio porto, de alguma parte dos frutos gerados no tráfego a longa distância. Na prática: investir, por exemplo, na criação de uma frota que possa interferir nas grandes rotas internacionais servindo de transportadora a

<sup>3</sup> GUIMERÁ RAVINA, Agustín – *El vino y los puertos de la Europa Atlántica: Burdeos y Oporto (siglos XVIII a XIX)*, in “Douro – Estudos & Documentos”, vol. VII (14), 2002 (4º). Porto: GEHVID, 2002, p. 238-239. Afirma que tanto o Porto como Bordéus foram hegemónicos no trato mundial de vinhos. Do mesmo, *El sistema portuario español (siglos XVI-XX): perspectivas de investigación*, in *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, Actas do colóquio internacional *El sistema portuario Español*, Agustín Guimerá Ravina y Dolores Romero (editores). Madrid: Ente Publico Puertos del Estado/CEDEX/CEHOPU/CSIC, 1996, p. 125-141, e a Introdução a esta obra, p. 9-15, trabalhos e bibliografia.

<sup>4</sup> AGUILAR HERRANDO, José – *La ingeniería en los puertos de la Edad Media*, in *Tecnología y sociedad: las grandes obras públicas en la Europa medieval*, XXV Semana de Estudios Medievales. Estella, 1995. Pamplona: Gobierno de Navarra, 1996, p. 241.

soldo de mercadores das zonas activas do comércio europeu. A inserção nesses circuitos e a sucessão de contratos de transporte, no fundo a consolidação de uma posição no mercado, terão como resultado a compensação de eventuais fraquezas próprias. No Porto do século XV, apesar da existência de um conjunto de mercadorias<sup>5</sup> interessantes para a economia europeia, a grande função da frota é cumprida no transporte internacional e só mais tarde há uma aposta segura na produção como suporte do tráfico. É que a estruturação de um centro portuário é inseparável da acção dos agentes que nele actuam. Na classificação dos portos proposta por Guimerá Ravina, o seu papel pode elevar o estatuto de um centro portuário. Nas páginas que se seguem veremos como a administração da cidade e os mercadores do Porto se empenharam na construção deste espaço para que ele se pudesse assumir, a prazo, como um ancoradouro de referência no conjunto europeu.

Mas devemos considerar ainda o seguinte, e isso começa a ser válido para a época que nos ocupa: da soma da oferta de excedentes, de mercadoria adquirida em mercados frequentados pelos navios de um dado porto e ainda da inclusão deste mesmo porto em rotas de interesse internacional, resulta um poderoso factor de atracção de movimento, com consequências no estatuto e organização dessa estrutura.

Assim, os portos actuam como espaços onde se concretiza a articulação de fluxos de bens provenientes de diversos sectores, sobretudo agrícola e artesanal. Como afirma Hinojosa Montalvo, na hora de explicar o grau de desenvolvimento destas estruturas, é preciso ter em conta “a natureza dos intercâmbios, o seu volume, a interpenetração das rotas marítimas e terrestres, etc.”<sup>6</sup>.

Falou-se acima de factores económicos determinantes na vida portuária. Talvez seja útil falarmos também de aspectos da *economia do porto* e das infraestruturas. Da gestão, da capacidade de acolhimento das embarcações e dos agentes de navegação neles actuan-tes, do sistema fiscal e dos serviços administrativos. Do apoio à estiva (barcas, carros de bois, quadro de trabalhadores especializados e indiferenciados) e dos edifícios adjacentes, para a carga e descarga. Do suporte à navegação (exemplo: existência ou não de um serviço de pilotagem). Dos serviços de construção/manutenção de naves, em suma, da organização física do espaço portuário em ordem à sua eficácia.

### 3. Uma “geografia de vontade”. Os condicionalismos territoriais

Sendo que a escolha de um local favorável para a instalação de um porto surge como uma evidência, e que o ordenamento territorial (configuração das povoações, dos rios, e das vias de comunicação) condicionou, favorecendo ou prejudicando certos portos relativamente a outros, estas escolhas e condicionantes estão na base de uma “geografia de vontade” que nos explicam como foram ultrapassados os fortes obstáculos que afectavam

---

<sup>5</sup> Couros, sal, pescado e vinhos. Parte das relações do Porto com Aragão nos séculos XIV e XV fundaram-se no transporte de pescado. E o sal tinha colocação internacional a partir daqui.

<sup>6</sup> HINOJOSA MONTALVO, José – “Ciudades portuárias y puertos sin ciudades a fines de la Edad Media en el Mediterráneo occidental”, in *Tecnología y sociedad...*, p. 265.

o seu desenvolvimento<sup>7</sup>. Porque “a geografia e as comunicações influíram de maneira capital na criação e estabelecimento dos portos”<sup>8</sup>. Ligada a elas está a noção de *hinterland*, funcionando o porto na periferia como um servidor e um *gateway* por onde são exportadas ou escoadas produções<sup>9</sup>. Para já, apontarei apenas o facto de este processo de avanço do porto sobre o *hinterland* estar em curso desde muito cedo. No início do século XV já a cidade se constituía numa verdadeira placa giratória, principal foco exportador de um território economicamente solidário, numa lógica de conexão com as terras durienses e transmontanas mas, na generalidade, com a zona norte do reino, com o Entre Douro e Minho. Um exemplo: nas cortes de Évora de 1436, afirmam os procuradores de Guimarães que, “des o fundamento do mundo”, costumavam carregar as suas mercadorias na cidade do Porto para Castela e outros lugares de fora do reino<sup>10</sup>.

A promoção de um porto resulta do seu posicionamento como nó de comunicações terrestres e marítimas, suscitando tráficos a média e, sobretudo, longa distância, com significado na diversificação e ampliação das operações e serviços que oferece. Também se poderá acompanhar processo semelhante no caso do Porto.

#### 4. Em busca da eficácia: a tecnologia ao serviço da organização portuária

Os recursos tecnológicos variaram. Entre finais da Idade Média e princípios da Época Moderna, algumas limitações de ordem técnica foram sendo superadas e a engenharia portuária, se bem que ainda muito longe da evolução que conhecerá com a Revolução Industrial, começará a esboçar-se, adaptando-se aos novos desafios suscitados pelo tráfico marítimo, constituindo-se num factor de estruturação dos portos e de ampliação do seu movimento, embora não seja possível, na maior parte dos casos, avaliar a chamada *produtividade portuária*<sup>11</sup>.

Entre os desafios que se colocavam às entidades responsáveis pelos portos, Aguilar Herrando considera os seguintes:

- Aqueles que se ligam à navegação e aos seus avanços, tais como a alteração das tipologias de navios, propulsão, tamanho, técnicas de construção naval e materiais nela implicados, manobrabilidade, ajudas à navegação, entre outros;

- Os relacionados com tecnologias construtivas dos próprios ancoradouros: tipos de estruturas adoptadas, materiais aplicados, etc;

<sup>7</sup> *Behavioural geography*, conceito avançado por HOYLE, B. S. e PINDER, D. A. (ed.) – *European port cities in transition*. Londres, 1992, referido por GUIMERÁ RAVINA, Agustín – *El vino y los puertos de la Europa Atlántica...*, p. 240. KONVITZ, Josef W. – *Cities and the Sea: Port City Planning in Early Modern Europe*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1978.

<sup>8</sup> AGUILAR HERRANDO, José – *o.c.*, p. 241.

<sup>9</sup> GUIMERÁ RAVINA, Agustín – *El vino y los puertos de la Europa Atlántica...*, p. 239.

<sup>10</sup> TT – *Chancelaria de D. Duarte*, liv. 1, fl. 182v.

<sup>11</sup> A não ser desde os séculos XVIII e XIX. Estudos sobre portos europeus relacionam obras de grande envergadura, como molhes, com o aumento da tonelagem e do tráfego; NATIVIDAD DE LA PUERTA – *Los vínculos entre la construcción naval y las obras civiles de los puertos en el siglo XIX*, in Simposio de Historia de las Técnicas *La construcción naval y la navegación* (26 a 28 de Outubro de 1995). Cantábria: Universidade de Cantábria/Centro de Estudios “Astillero de Guarnizo”, 1996, p. 421.

– A capacidade ou incapacidade teórica dos responsáveis na elaboração de estudos de cálculo e desenho das estruturas;

– Por fim, os factores demonstrativos do grau de percepção do meio físico onde o porto se implanta: conhecimento do clima marítimo e/ou fluvial, comportamento e evolução da faixa costeira, marés, ventos e suas variações consoante as épocas do ano (responsáveis por fenómenos como o assoreamento), e os recursos aplicados para ultrapassar as dificuldades.

## 5. Outros fenómenos portuários

A estes aspectos devem juntar-se-lhes outros, decorrentes da própria existência dos portos, de ordem sócio-cultural, nos quais é conveniente enquadrar a análise de fenómenos de urbanismo (padrão residencial e estruturação viária em função da actividade exercida), instituições sociais e culturais ligadas ao porto, criminalidade, cultura e mentalidade marítimas, processos de transculturação, etc.<sup>12</sup>.

É este o plano geral de análise para o caso do porto do Porto pois a sua organização constitui um elemento basilar para a compreensão da evolução económica da cidade desde a Época Medieval. O seu estudo possibilitará um conhecimento mais amplo da vertebração económica (social e, como vimos, mesmo, cultural) do noroeste de Portugal, concretizada, de um modo geral, à margem do esquema imperial lisboeta embora sem deixar de o ter em consideração<sup>13</sup>. De resto, num ‘diálogo’ inter-portuário constantemente procurado e realizado.

Esboçadas as principais linhas de orientação, impõe-se referir os seus objectivos:

– Percorrer aspectos expressivos da organização do porto, dos tempos medievos ao século XVI, dado constituírem uma resposta a solicitações concretas, distintas no tempo e nas circunstâncias, e os resultados obtidos;

– Fornecer elementos para visualizarmos os espaços de implantação desse mesmo porto e, em parte, a relação funcional estabelecida entre a cidade e cada um deles;

– Avançar dados sobre a organização funcional do ancoradouro, no sentido em que ela enquadra a actividade naval da cidade, com reflexos no seu movimento geral e com conseqüências na evolução económica da região.

## 6. O espaço portuário do Porto. O reconhecimento do terreno

Ao longo deste trabalho, ouviremos falar muitas vezes de lugares marítimos do Porto e arredores. Farei algumas incursões por cada um deles e destacarei elementos significativos, visualizáveis nos mapas que neste livro se incluem.

Comecemos por considerar diferenças significativas entre a actualidade e o período que vamos analisar. Desde logo, que o fundeadouro se localizava junto à cidade, em frente das suas muralhas, a mais de meia légua da foz. Lada, Ribeira e S. Nicolau (hoje

---

<sup>12</sup> GUIMERÁ RAVINA, Agustín – Introdução ao livro *Puertos y sistemas portuários (siglos XVI-XVIII)* ..., p. 14.

<sup>13</sup> Projecto *Hisportos, e O litoral em perspectiva histórica, séculos XVI a XVIII*, actas do colóquio. Porto: Instituto de História Moderna da Faculdade de Letras, 2002.

todos integrados na freguesia de S. Nicolau), eram pontos fulcrais do universo marítimo urbano do Porto medieval.

A configuração do espaço marginal pouco tinha a ver com a que conhecemos hoje em dia. O limite ocidental da cidade era a Porta Nova e, entre ela e a povoação da Foz estendia-se o arrabalde, primeiro, e o termo da cidade, depois. Entre o Porto e S. João da Foz, então uma aldeia, o terreno encontrava-se em geral desocupado, ponteadado, aqui e ali, por modestas aglomerações humanas ribeirinhas que não estavam ligadas por qualquer caminho marginal ao Douro.

### 6.1. Miragaia

Junto aos muros ficava a primeira concentração populacional, o arrabalde de Miragaia, constituído, logo no século XIII, em bairro ribeirinho ligado às actividades marítimas, à pesca e à navegação comercial no mar. Apenas lhe faço aqui esta breve referência pois será o lugar mais visitado.

### 6.2. Massarelos

Depois de ultrapassada a zona chamada Monchique, ao cabo de Miragaia, onde viria a ser implantado um mosteiro de grandes dimensões no início do século XVI, chegava-se a Massarelos. Ou seja, iniciava-se o termo do Porto, a região mais distante abrangida pela jurisdição da cidade. Miragaia e Massarelos constituíam o *umland*, isto é, a zona fora da cidade mas que tratava directamente com ela em bases diárias e com influência. Em 1758, a povoação de Massarelos ainda fazia parte do termo, estando integrada na comarca e terra da Maia; em 1769 foi anexada ao Porto e em 1835 passou a integrar as freguesias da cidade.

Quem conhece o sítio sabe que a distância que separa Monchique de Massarelos é curta. No entanto, na época a que nos vimos reportando, a separação era bem real. Não se sabe ao certo se haveria ligações terrestres entre eles mas, se havia, eram caminhos interiores. No século XV, Massarelos ainda é referido como “monte maninho” demonstrando que, nos seus contornos, o local era ainda ermo. A ligação marginal, completada por casas, só deve ter sido concretizada no século XIX<sup>14</sup>.

Povoação antiga, pertencente à colegiada de Cedofeita, Massarelos, tal como Miragaia, desfrutava da presença de uma praia fluvial<sup>15</sup> que atraiu os moradores à pesca e ao mar. Povoado insignificante no período medieval, dedicado à pesca (vigorosa nos tempos subsequentes), desenvolver-se-á na segunda metade do século XVI, graças às empresas marítimas e à armação mercante.

Entre as várias marcas da sua forte ligação ao mar – como o cruzeiro setecentista do Senhor dos Navegantes ou as alminhas do Senhor dos Aflitos – corre em Massarelos uma lenda, que a reforça, mas que não passa disso mesmo, de uma lenda sem qualquer fundamento nos moldes em que é divulgada: a da Confraria das Almas do Corpo Santo.

<sup>14</sup> OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *O espaço urbano do Porto. Condições naturais e desenvolvimento*. Coimbra: Instituto de Alta Cultura, 1973, p. 196-200.

<sup>15</sup> Desaparecida no século XIX com a obra da alameda por onde circularia o “americano” e, mais tarde, o carro eléctrico.

Quem estuda estes fenómenos de devoção medieval (e moderna) e, mais do que isso, de associação de elementos de um determinado ofício neste formato organizativo, sabe que as cidades só admitiam uma confraria que os congregasse. Ora, no Porto, a única confraria medieval de mareantes era a de São Pedro de Miragaia. Com ‘compromisso’, contas correntes e livros em ordem abrangendo mais de dois séculos de vida.

Que tinha hospital e capela, e fazia as vezes de representação dos interesses dos mestres, pilotos e marinheiros do Porto (também dos cordoeiros e calafates que se lhes associaram no século XV) junto da Câmara e do Rei quando fosse caso disso.

Isto diminui seja no que for a importância marítima de Massarelos? Nada! A ligação medieval do lugar ao mar foi engrandecida nos tempos modernos, como se poderá comprovar em muitas páginas deste livro; de resto, em termos quantitativos, tanto em navios como em mareantes, no final do século XVI o lugar já era, provavelmente, o que albergava o maior número de ambos e a sua prosperidade crescia. Porém, entre os mestres de naus e as gentes do lugar, a devoção às Almas intermediada por uma confraria da sua invocação só tardiamente se manifestou<sup>16</sup>. Os seus habitantes rezavam na igreja do Corpo Santo, outrora uma pequena ermida, ampliada na segunda metade do século XVI com o dinheiro das dádivas que os fregueses conseguiam juntar das suas viagens ao Brasil, e nela havia, realmente, uma confraria: mas do Santíssimo Sacramento à qual, ainda em 1599 o conhecido mestre e senhorio de Massarelos, Gonçalo Fernandes Boeiro, deixava avultado legado testamentário<sup>17</sup>.

### 6.3. Lordelo do Ouro

Muito mais longe, já com a foz do Douro à vista, localizava-se Lordelo do Ouro. A primeira notícia do lugar data de 1144, altura em que D. Afonso Henriques fez carta de doação do couto do *ermo* de Santa Eulália, “no termo de Bouças”, ao lendário cisterciense João Cirita. Aqui, irá constituir-se uma granja pertencente ao mosteiro de S. João de Tarouca, onde serão exploradas salinas e aproveitados recursos pesqueiros<sup>18</sup>. A futura freguesia de S. Martinho de Lordelo do Ouro continuou a ser durante muito tempo um sítio *ermo*, pontuado por campos e muitos pinheirais que isolavam a margem do interior. No eixo Ouro-Sobreiras-Santa Catarina, onde virá a ser implantado o maior estaleiro naval do Douro, as gentes, as escassas gentes que por aí se fixaram, foram atraídas pela

<sup>16</sup> Apesar de Jorge Conceição Rodrigues admitir a sua fundação no século XIV, todo o texto da sua dissertação (que contém dados importantes sobre as devoções marítimas portuguesas) confirma o que aqui digo: que se trata de uma confraria muito mais tardia; ver RODRIGUES, Jorge Manuel da Conceição – *A Confraria das Almas do Corpo Santo de Massarelos e suas congêneres de mareantes*. Dissertação de Mestrado, dact. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2002.

<sup>17</sup> ‘Nunca’ deixaria esse legado a essa confraria se houvesse a do Corpo Santo; esta confraria deverá ter surgido apenas na segunda metade do século XVII, senão depois. A confraria ainda hoje existe e legitimamente comemora esta tradição, o que se entende; o que já não se entende é muita gente (e com alguma responsabilidade social e cívica) querer fazê-la passar por verdadeira. Ainda voltarei a este assunto. Sobre o testamento deste mestre de nau de Massarelos ver ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 117, fl. 59.

<sup>18</sup> DIAS, Geraldo Coelho – “Cister – irradiação de espiritualidade e cultura”, in *Cister no vale do Douro*. Porto: GEHVID, 1999, p. 31; DE LA TORRE RODRÍGUEZ, José Ignacio – “A visão cisterciense do trabalho”, in *Cister no vale do Douro...*, p. 153-154.

vida marítima iniciando a sua relação com o mar pela pesca. Nas Inquirições de 1258 diz-se que os pescadores pagavam ao rei metade dos “dulffinis et hiris tunie et balene” que capturassem<sup>19</sup>. Nos finais da Idade Média já se dedicavam ao tráfico marítimo. Mais tarde, por força do estímulo dado pela construção naval, aí se estabeleceram homens do mar, capitães de navios, mestres, contramestres, marinheiros, carpinteiros de acha e calafates.

Como aconteceu com Massarelos, Lordelo só no século XIX (1836) foi integrado na cidade do Porto. Na altura, tinha dois mil habitantes.

#### 6.4. S. João da Foz

Enfim, o couto beneditino (pertencente ao mosteiro de Santo Tirso) de S. João da Foz, à entrada da barra. Raul Brandão deixou-nos no início do século XX imagens literárias muito fortes que, de certa forma, encaixam naquilo que a terra seria na cronologia deste estudo: “Esta vila adormecida estava a cem léguas do Porto e da vida”<sup>20</sup>. Era lugar pequeno, distante da cidade e no século XIX (viria a integrar o Porto em 1836), terminava junto à Senhora da Luz, onde havia um farol. Com origens na pesca (remontam ao século XII as primeiras menções ao lugar), forneceu no século XVI um apreciável contingente de mareantes e navios à marinha mercante e às armadas. No sítio onde hoje encontramos o Passeio Alegre estendia-se um areal onde os pecadores varavam os barcos e consertavam as redes.



Gravura 1 – A Cantareira

<sup>19</sup> *Corpus codicum...*, vol. I, p. 206.

<sup>20</sup> Marcas de um tempo desaparecido e arredado da mente de quem passa são também as casas dos marítimos com um óculo de onde se via partir ou chegar o navio onde estava um familiar: terra de embarcações, de gente emigrada para o Brasil, dos homens da faina e dos carpinteiros do estaleiro. Ver Raul Brandão – “A Cantareira” (1920), in *Os pescadores*, 3ª edição. Lisboa: Ulisseia, 1995, p. 35-46. Mais referências ao quotidiano e imaginário marítimos da Foz nas páginas 62 (a arte de fazer redes de pesca), 65-66 (a pesca da sardinha em 1900 e os almoceves à espera na praia), 95-98, 102-103 (as mulheres da Foz), a impressionante descrição da “morte do arrais” (p. 109-113), etc.

## 6.5. S. Miguel de Nevogilde

Areais havia muitos na costa de mar, entre a Senhora da Luz e Bouças, na actual freguesia de S. Miguel de Nevogilde, só tardiamente integrada no Porto, no cabo da qual será implantada, depois da Restauração, a fortaleza de S. Francisco Xavier, conhecida como Castelo do Queijo, nome dos rochedos sobre os quais foi erguida. A ligação com Bouças, promotora de contactos com o emergente surgidouro de Leixões, fazia-se através de caminhos marginando a costa, a que mais tarde se dará o nome de *estrada de Carreiros*.

## 7. Novamente a cidade: o quantitativo demográfico

Regressemos à cidade do Porto, para tentar contar pessoas e ligar a cidade com o rio e a actividade naval.

Um dos aspectos estruturantes é o do quantitativo demográfico da cidade no período em estudo, uma vez que ele poderá explicar uma parte do comércio marítimo desenvolvido. Dito de outra forma: seria essencial conhecer números para vermos até que ponto o comércio se fazia em função da procura urbana ou se o seu desenvolvimento e direccionamento aconteciam em função de solicitações externas e de acordo com os ritmos do trato internacional. Quanto aos aspectos demográficos estamos limitados pela falta de estudos, ressaltando-se o labor de João José Alves Dias<sup>21</sup> e, mais relacionados com o Porto, os trabalhos de Helena Osswald. De acordo com esta investigadora, “sendo a cidade, simultaneamente, sede do bispado, o centro urbano de maior projecção deste espaço e um porto de mar com funções de «exportação de gentes», será de crer que aqui se cruzassem vários ritmos e necessidades”<sup>22</sup>.

Sem números fiáveis vejamos o que, em linhas muito gerais, se sabe e se pensa que terá sido a evolução da cidade entre a Idade Média e o século XVI.

O primeiro grande arranque da população terá ocorrido no século XIII, enquadrando-se num fenómeno conhecido no Ocidente medieval. Depois de um primeiro período de organização geral do burgo, em resultado da acção do bispo D. Hugo, nas primeiras décadas do século XII, no fim dessa centúria o Porto redimensionou-se e passou a representar “para os habitantes de uma vasta região, a norte e a sul do Douro, um sítio de trocas com o mundo”<sup>23</sup>. No século XIV, por motivos ainda pouco explicados, a cidade torna-se espaço estratégico e abrigo de gentes que a procuraram, e houve que construir uma nova muralha, que teve consequências na organização do espaço portuário.

<sup>21</sup> Especialmente *Gentes e espaços (em torno da população portuguesa na primeira metade do século XVI)*, vol. I. S/l: Fundação Calouste Gulbenkian/Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1996.

<sup>22</sup> “A evolução da população na diocese do Porto na Época Moderna”, in *Actas do I Congresso sobre a diocese do Porto Tempos e Lugares de Memória homenagem a D. Domingos de Pinho Brandão*, vol. II. Porto: Centro de Estudos D. Domingos de Pinho Brandão/Universidade Católica–Centro Regional do Porto/Faculdade de Letras da Universidade do Porto – Departamento de Ciências e Técnicas do Património, 2002, p. 81.

<sup>23</sup> SOUSA, Armino de – “Tempos medievais”, in *História do Porto*, direcção de Luís A. de Oliveira Ramos. Porto: Porto Editora, 1995, p. 132.

Quanto a números concretos, é difícil apontar certezas. Como é do conhecimento geral, não houve, na Idade Média “preocupações em saber-se o número exacto da população”<sup>24</sup> e os primeiros cálculos efectuados, entre finais do século XV e inícios do século XVI, para além de lacunares são difíceis de interpretar. Os estudiosos, desde Agostinho Rebelo da Costa, passando por Ricardo Jorge, Magalhães Basto, Damião Peres<sup>25</sup>, Torcato Soares, António Cruz ou o próprio Armindo de Sousa, andaram às voltas com o tema, avançando com números díspares, entre os 4 000 e os 8 500 habitantes intra-muros no século XV. Na centúria seguinte, na opinião de António Cruz, o número de portuenses terá crescido, chegando a atingir, em finais do século cerca de 15 mil habitantes<sup>26</sup>.

A ideia geral é a de um crescimento contínuo da população entre finais da Idade Média e início da Época Moderna notado, entre outros, no aumento de funcionários: os tabeliães do judicial em 1528 passaram a ser em número de dez e, em 1532, passaram a ser onze<sup>27</sup>; e na divisão da cidade em várias freguesias (S. Nicolau, Nossa Senhora da Vitória e S. João de Belomonte) com o desmembramento da única existente no período medieval, a da Sé, o bispo Frei Marcos de Lisboa (1583) justificava esta medida pelo facto de a cidade ter então cerca de 20 mil habitantes<sup>28</sup>. Esta parece ser a cifra consensual acerca do quantitativo populacional do Porto finissecular. Valor que, com variações (acentuadas como terá sido o caso dos primeiros anos de Seiscentos com a cidade fustigada por mortífera epidemia de peste) se manterá por todo o século XVII, apenas se alterando – para mais do dobro (cerca de 55 mil habitantes) na segunda metade do século XVIII<sup>29</sup>.

Este aumento populacional tardomedieval e quinhentista também se fez sentir, de forma desigual é certo, no termo. E isso teve influência directa na estruturação da cidade e nos negócios marítimos. Armindo de Sousa, que nivela por baixo a ocupação humana do Porto medieval, considera existirem na cidade e no termo, por alturas do numeramento (1527-1531 na comarca do Porto), 25 740 habitantes<sup>30</sup>, número que terá sido dilatado até finais de Quinhentos.

Estabelecido por D. Fernando e sancionado (com vantagem) por D. João I, o termo jurisdicional do Porto permitiu à cidade encontrar contribuintes fiscais e gentes para a navegação e comércio. No entanto, cabe perguntar: estas escassas dezenas de milhar de pessoas seriam um estímulo para amplificar os tratos marítimos, canalizar para o burgo

<sup>24</sup> Idem – *o.c.*, p. 189.

<sup>25</sup> Resume estudos anteriores em “O século XV: uma «república urbana»” (1 – População: quantitativo e composição), in *História da cidade do Porto*, dir. de Damião Peres, vol. II. Porto: Portucalense Editora, 1964, p. 7 e seguintes.

<sup>26</sup> *Algumas observações sobre a vida económica e social da cidade do Porto nas vésperas de AlcácerQuibir*. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1967, p. 33. Segundo o relatório das visitas *ad limina*, o número total de almas em 1599 rondaria as 20 mil. AZEVEDO, Carlos de – *A cidade do Porto nos relatórios das visitas “ad limina” do arquivo do Vaticano*, in “Revista de História”, vol. II. Porto: INIC/Centro de História da Universidade do Porto, 1979, p. 188.

<sup>27</sup> DIAS, João José Alves – *o.c.*, p. 137.

<sup>28</sup> AZEVEDO, Carlos de – *o.c.*, p. 178.

<sup>29</sup> LE BOUEDEC, Gérard – *Activités maritimes et sociétés littorales de l’Europe atlantique, 1690-1790*. Paris: Armand Colin, 1997, p. 236-237.

<sup>30</sup> *O.c.*, p. 179.

navios e produtos, erguê-lo em centro de negócios no qual finalizavam rotas oceânicas? É pergunta a que tentarei responder ao longo de todo este livro.

## 8. Urbanismo portuário

Muita da circulação interna do burgo foi influenciada pela actividade de embarque e desembarque dos navios. Os pólos fundamentais eram a zona ribeirinha da cidade junto à muralha (concentrada na Ribeira e a montante e jusante desta praça) e em Miragaia. Assim, os principais eixos de circulação passavam pelas ligações entre estes dois núcleos. A rua Nova, aberta entre finais do século XIV e a primeira metade do século XV representava, no fundo, a implantação de uma verdadeira ‘estrada’ na zona baixa da cidade, a caminho de Miragaia. A Porta Nova será um dos principais pontos de circulação, suscitada pelo trato marítimo<sup>31</sup>. Essa porta, disse Armindo de Sousa, “polarizou em torno de si a vida do Porto burguês, mercantil, tornando-se palco de negócios, espaço de festas, zona habitacional do maior prestígio e sala para recepção de reis e altas figuras”<sup>32</sup>. Interessa-me a primeira parte desta afirmação, sobre a faceta comercial da rua. A sua abertura representou um facto urbano relevante. Não se fez por acaso. “Resultou, como afirmou Pereira de Oliveira, de um acto deliberado, de uma conjunção de vontades, do Rei e dos homens da Câmara, de corresponder à expectativa de desenvolvimento da cidade baixa”<sup>33</sup>, isto é, da cidade comercial e dos comerciantes.

Vejamos outras vias de circulação relacionadas com o porto marítimo.

Um dos eixos principais era a rua dos Mercadores, vital ainda antes do surgimento da rua Nova visto ser a única artéria que desembocava na praça da Ribeira, ligando à parte alta do burgo.

Entrando na Porta Nova, havia, desde o início do século XVI, uma opção viária constituída pela rua da Ferraria de Baixo (actual rua de «O Comércio do Porto») pela qual se acedia ao largo de S. Domingos, “*relais* importantíssimo do tráfego”. Daqui, partia-se por Belmonte (ou Belomonte, que se desenhava em finais do século XV) e Taipas “em direcção à Porta do Olival e Cordoaria”, para onde era canalizado o tráfego rumo a “Matosinhos, Vila do Conde ou Braga e para mais perto [...] para a Torre da Marca e quintas dentre Massarelos, o Bom Sucesso e Cedofeita”.

Mais tarde (desde 1521), a rua das Flores tornou-se a via mais concorrida pelo movimento para extra-muros em todas as direcções.

A rua das Flores, que visitaremos várias vezes neste livro, vai-se transformar numa artéria de elites, e num centro comercial importante. Desembocava num largo, de São Domingos, onde estavam as casas e armazéns de alguns destacados homens de negócios do século XVI; a necessidade de uma ligação às ruas da Bainharia e dos Mercadores obrigou à construção de uma ponte a que, sem surpresa, se chamou ponte de São Domingos,

<sup>31</sup> DUARTE, Luís Miguel; AMARAL, Luís Carlos – *Os homens que pagaram a rua Nova. (Fiscalização, sociedade e ordenamento territorial no Porto quatrocentista)*, separata da “Revista de História”. Porto: Centro de História da Universidade do Porto, vol. VI, 1985.

<sup>32</sup> *Tempos medievais...*, p. 146.

<sup>33</sup> OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o.c.*, p. 233-234

que também facilitava os acessos à rua de Belmonte e Taipas, onde se concentrarão os mercadores cristãos-novos na mesma centúria. É possível que a ponte se tornasse prioritária em face dos sucessivos temporais que assolaram a cidade na década de 1550, amplamente documentados nas vereações, desde a grande tempestade de 1551, que arruinou o lajeado da rua e praça da Porta Nova. Recorde-se que entre os dois morros corria o Rio de Vila, hoje encanado sob a rua de Mouzinho da Silveira, e o seu caudal devia estar muito aumentado – de resto, na arrematação da obra diz-se que ela haveria de ser feita em arcos de pedra (“arcos toscos e de alvenaria, com paredes de uma parte e da outra”) para que a água corresse mais facilmente. Os trabalhos, que estiveram a cargo do pedreiro Francisco Vaz, decorreram entre 1556 e 1559<sup>34</sup>. Taipas, Belmonte, Flores, Largo e Ponte de São Domingos constituirão o centro de negócios mais cosmopolita do Porto, intimamente ligado à dinamização dos negócios portuários da cidade.

Um dos pontos de conexão viária de maior interesse era a rua das Congostas. A primeira notícia sobre ela data de 1379. Correspondente ao traçado do tramo inferior da actual rua de Mouzinho da Silveira até alturas do encontro com a rua de S. João, articulava-se com S. Nicolau mas, sobretudo, com a alfândega, desfrutando do nó de S. Domingos como elemento escoador do tráfego<sup>35</sup>. Transformações na rede viária ocorridas entre finais da Idade Média e no século XVI ajudarão a redimensionar o papel deste eixo. A nota referida atrás, sobre a edificação da ponte de São Domingos, torna este quadro mais compreensível.



Mapa 1 – Percursos organizados em função da actividade portuária (sécs. XIV-XVI)

<sup>34</sup> Para se fazer a ponte foi derrubada a capela dos Alvarinhos, que ali existia e estava danificada por um dos temporais, aproveitando-se a "terra e a pedra" desta capela para a sua construção, o que custou 600 reais ao município. Ver AHMP – Vereações, livros 20 e 21, respectivamente, fl. 89 e 7v.

<sup>35</sup> OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o.c.*, p. 423-427.

Deste modo, desde o século XIV realizava-se uma pequena ‘revolução urbanística’ na zona ribeirinha da cidade, em íntima relação com a actividade portuária: a constituição do “armazém” régio, em 1325, e a organização do cais do Terreirinho que ele motivou, a abertura da rua Nova em finais desse século XIV, e a bolsa dos mercadores, logo no início do século XV, representaram facetas de um ordenamento urbano suscitado pelo movimento de navios, com consequências na vida do Porto de Quatrocentos e Quinhentos. Como afirmou Armindo de Sousa, “a Baixa portuense, ribeirinha, começou a afirmar-se na segunda metade do século XIV [...] por efeito da atracção do rio e do mar. Foi obra de pescadores, mareantes, funcionários régios da alfândega, moedeiros, armadores de navios, cambistas e mercadores. Gente do comércio, da finança e da fiscalidade régia e local. Mas também gente dos ofícios e do trabalho à tarefa e à jorna”<sup>36</sup>.

### 9. Ainda o reconhecimento do terreno

Portanto, tudo muito diferente. Entre a malha urbana e a Foz, núcleos pouco povoados, a melhor forma de comunicar era pelo rio. Quando, em 3 de Abril de 1585, se decide, pela enésima vez, tomar medidas contra o contrabando de pescado que se fazia ao longo das margens, ordena-se ao alcaide, procurador da cidade e homens por eles arrolados que vão de barco “aos ditos lugares de São João e Maçarellos e Miraguaia e derribem quaesquer choupanas que acharem nos ditos lugares honde se diz que recebem ho dicto pescado”<sup>37</sup>, como irão de barco, pelo tempo fora, todos aqueles que precisavam de chegar com pressa à Foz.

Outra diferença muito significativa: o nível a que as coisas aconteciam. A cota topográfica ribeirinha localizava-se a um plano cerca de dois metros inferior ao actual<sup>38</sup>. A fotografia do Postigo do Carvão aqui publicada mostra isso mesmo: um acentuado desnível entre o que foi o terreno e o que ele é hoje.



Foto 1 – Postigo do Carvão

<sup>36</sup> *O.c.*, p. 150.

<sup>37</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 27, fl. 82v.

<sup>38</sup> A praça da Ribeira como hoje se conhece foi feita com base em substanciais aterros.

## 10. Um elemento incontornável: o rio Douro

Grande parte desta situação decorreu do aproveitamento hidroeléctrico do Douro no século XX e da consequente construção das barragens, originando alterações na fisionomia do rio e forçando a normalização do seu caudal. Até essa altura, o Douro sofria mais os efeitos dos fenómenos naturais. Desde logo, notava-se com muito maior nitidez o regime de marés ao qual o rio estava e está sujeito. Estas, “considerando ainda o que respeita às variações normais do seu tipo, fazem-se sentir, mesmo nas grandes estiagens, em Pé de Moura, a cerca de 27 km da foz, e têm o seu limite absoluto um pouco mais a montante, a 33 km, em Areja”<sup>39</sup>. A incidência das marés reflectia-se em diversos aspectos da vida naval da cidade, seja nos condicionamentos ao tráfego (e ao tipo de navios em consequência da sua diferente lotação) na entrada da barra, na ancoragem, na estruturação dos serviços pelas margens e na própria construção naval, neste caso, com a probabilidade de o funcionamento de certas estruturas dos estaleiros depender (ou estar de alguma forma ligado) desse mesmo regime de marés.

Também era nítida a diferença entre as duas principais estações. No Verão, estiagens mais ou menos prolongadas; no Inverno, cheias mais ou menos violentas.

Estas ocorrências tinham efeitos sobre a navegação. Com maior influência sobre o trânsito fluvial, complementar da actividade portuária mas em absoluto capital à economia urbana e à alimentação do seu trato marítimo, estas variações sazonais, sobretudo as cheias, limitavam o acolhimento da navegação oceânica.

Os dados do problema são os seguintes: a navegação do rio, já de si complicada pelo grande número de obstáculos distribuídos pela extensão navegável do Douro era condicionada pelo estado do rio em cada uma das épocas, das marés e dos percursos.

Um tabelamento de preços de transporte de mercadorias em barcas para o Porto, de 1545, informa-nos sobre as etapas percorridas desde S. João da Pesqueira (limite da navegação) até à cidade, “em tempo d’enchemtes d’augua”, expressão que deve ser entendida por caudal suficiente do rio e não por cheias<sup>40</sup>. Nele indica-se que a zona Poiães-Mesão Frio era “navegação de todo anno”<sup>41</sup>. Mas, daí para cima tudo se complicava. Do regime do Douro dependia muito o trânsito de Riba Douro. Este, quase cessava com as grandes estiagens e a drástica diminuição do caudal impossibilitando a circulação de barcos carregados com fazendas como os vinhos, azeites, sumagres e cereais. O recurso às difíceis (e poucas) estradas terrestres era a solução mais corrente. Mas não satisfatória. Em 26 de Março de 1567, com a cidade carenciada de vinhos para consumo e embarque, a Câmara constatava “que os mercadores que trazião o dicto vinho não achavão barcas em que venderem o dicto vinho a prancha e o tornavão a levar o que era causa de não virem a cidade e asi se não achavão barcas por causa do frete do pão a que andavão”. O que era mau pois urgia meter os vinhos em tempo útil, “por tempo de três meses”, sob pena de não ser possível fazê-lo depois: “por que neste meio tempo se poderá despachar o dicto vinho e aver abundancia dele ante que o rio leve menos agoa”<sup>42</sup>.

<sup>39</sup> PEREIRA DE OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o.c.*, p. 133. Hoje em dia cortado pelas barragens.

<sup>40</sup> Estas são designadas pela palavra “enxurro”.

<sup>41</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 15, fl. 21v. Com cheias era praticamente impossível, cumprir a viagem.

<sup>42</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 24, fls. 109-109v.

No Inverno, tudo mudava. O furioso caudal de cheia do Douro, nos piores anos apenas ultrapassado por um ou dois grandes rios da Europa de Leste, tudo arrastava fazendo da navegação um autêntico suicídio e causando profundas alterações na barra. O rápido movimento das águas, arrastando areias e todo o tipo de detritos, conjugado com as marés do Oceano, tornava muitas vezes impossível aos navios franquear a barra quando pretendiam entrar.

Assim, a normalidade decorreria, *grosso modo*, entre finais de Setembro e meados de Dezembro, e de Março (mês que podia ser complicado) a Junho. Portanto, cerca de sete meses de navegação despreocupada, registando-se picos sazonais coincidentes com os tráficos marítimos internacionais<sup>43</sup>. Normalidade que nos mostraria, se o víssemos, um Douro muito diferente daquilo que é na actualidade. Um Douro cujas fainas ribeirinhas, “para além da influência na urbanização da Ribeira e de Miragaia, estão na génese quase independente de Massarelos, Lordelo do Ouro e S. João da Foz”<sup>44</sup>.

Um Douro diferente. Um Douro de leito mais cavado. Um Douro de praias. Eis outra grande diferença a assinalar. A praia, crucial no desenvolvimento ribeirinho, dominava na paisagem das margens definindo áreas de acesso ao rio entrecortadas por elevações e penhascos que as delimitavam. No sopé do morro da Penaventosa onde o Porto se fez cidade, avultava o areal da Ribeira onde paravam os navios e onde se puderam ver, durante muito tempo, até o comércio os obrigar a sair, os varais, os característicos dos ambientes piscatórios, que encontraremos em Massarelos ou na Foz, onde os homens secavam o peixe e estendiam as redes<sup>45</sup>. Para a praia da Ribeira convergia grande parte da actividade portuária, e ainda olharemos para ela nas gravuras do Porto. Mas a montante, onde virá a ser o limite oriental ribeirinho da muralha havia outra praia, em frente ao Codeçal delimitada pelos penedos existentes junto à casa do Laranjo, que persistirá, dando origem ao nome do Postigo da Areia,



Gravura 2 – Postigo da Areia  
(reconstituição)

<sup>43</sup> Mais do que uma vez, os documentos afirmam esta coincidência, referindo a presença de urcas esperando o pastel, sumagre, do Douro, e açúcar e algodão do Brasil. Quanto aos períodos de navegação no Douro, também são sugeridos pelos tabelamentos dos preços de barcas. O porto começa a animar-se em Setembro, mês de movimentações de navios nacionais e estrangeiros em busca dos vinhos e dos sumagres.

<sup>44</sup> OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o.c.*, p. 282.

<sup>45</sup> Varais da Ribeira no século XIV em *Corpus Codicum...*, vol. I, p. 36.

entrada ribeirinha da muralha situada nas suas imediações<sup>46</sup> e local de concentração do tráfego fluvial.

Mais para jusante da Ribeira, perto do local onde será edificada a alfândega régia, havia também um areal que acolhia barcos. Esta tradição manteve-se com a construção de um primeiro molhe dando origem ao cais do Terreirinho<sup>47</sup>.

Logo adiante, junto ao muro, nos Banhos, havia outra praia, aproveitada ainda na Idade Média para a construção de barcos, actividade que veio da Ribeira quando o espaço ali começou a minguar.

Depois, era o extenso areal de Miragaia. A Porta Nova, ou Nobre, de acesso a este bairro, terá resultado do alargamento do postigo significativamente chamado *da Praia*. Nesta estacionavam barcas de passagem<sup>48</sup>, junto à Porta Nova varava um sem-número de embarcações de diferente calado e modelo e construía-se e aparelhavam-se navios.

Adiante de Monchique, a praia de Massarelos. Era das grandes que o Porto tinha. No século XVI, junto a ela, e na areia, encontramos barcos de pescar e navios de alto bordo; também havia grande número de varais, objecto de compra, venda e aluguer, pois interessavam a quem fazia do mar o seu modo de vida. E por aqui eram muitos. Na segunda metade dessa centúria chegamos mesmo a surpreender a construção, na praia, de navios mercantes.

As praias estão na origem do desenvolvimento de lugares como o Ouro, a Cantareira ou S. João da Foz. Podem ver-se em gravuras dos séculos XVIII e XIX.

Na do Ouro acolheu-se o maior estaleiro naval do Porto moderno. Aí, e voltamos à questão do nível das águas do rio, formava-se uma pequena ilha, a ilha do Frade, recordando a granja de Cister?, onde ainda no início do século XX os curiosos se postavam para ver o bota-fora dos navios.

S. João da Foz é praia de pescadores extensa; prolongava-se até ao Oceano, palco de todas as actividades relacionadas com o mar, com rochas sobre as quais será construído o forte de S. João Baptista da Foz em meados de Quinhentos.

Na margem esquerda, e restringindo-me apenas ao troço defronte do Porto até à foz, Vila Nova desfrutava de extenso areal, também visível em gravuras e em fotografias dos séculos XIX e XX<sup>49</sup>.

Por exemplo, a igreja de Santa Marinha e o convento de *Corpus Christi* foram edificados senão na areia, muito perto dela. Aqui houve construção naval activa, embora tardia, e, em tempos mais recentes, apinhavam-se na praia pipas de vinho duriense descarregadas dos barcos rabelos antes de serem encaminhadas para os armazéns (fenómeno

<sup>46</sup> Embora a localização deste postigo se preste a alguma confusão; pode ser o que estava entre a Ribeira e o final da Lada, onde se concentravam, nos séculos XIV e XV, os tanoeiros: “outra [quadrilha de vigilância a cargo dos moradores em 1449] ataa postigo dos tonoeiros de soa arrea”; FERREIRA, J. A. Pinto – *“Vereações”, anos de 1401-1449*. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1980, p. 407. Referência anterior (1401) a este “postigo que esta ante a porta da Ribeira e o postigo da llada”, no mesmo livro, p. 44. Talvez se possa identificar também com o *postigo de João Pais*, junto à mesma casa do Laranjo.

<sup>47</sup> Sobre esta praia ver OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o.c.*, p. 226.

<sup>48</sup> Como na Ribeira.

<sup>49</sup> Parte da acção do filme “Aniki-bobó” de Manoel de Oliveira decorreu nela.



Gravura 3 – O areal de Vila Nova em gravuras antigas do Porto

sobretudo notório no século XIX) ou à espera de navios que as levassem para outros portos. Hoje, um dos poucos sítios onde ainda é possível vislumbrar areal é na pequena enseada onde se ergue o estaleiro de barcos tradicionais da Cruz, na praia do mesmo nome.

Para jusante, a margem do rio apresentava-se na generalidade com praias de diferente extensão, ocupando o chamado leito de inundação. Destacavam-se as de Valdamoses (à qual se estende, mais tarde, o topónimo Vale da Piedade) onde viria a ser organizado o lazareto, peça fundamental da higiene marítima, e a da zona da Afurada, onde se viria a esboçar a comunidade piscatória que celebrizou o lugar, junto da pesqueira do mesmo nome.

A chegar à barra, delimitando e configurando parte da baía de S. Paio, a enorme língua de areia do Cabedelo sempre presente, sempre mudada, sempre perigosa, também teve aproveitamento no âmbito da saúde marítima, tendo sido usada para o degredo dos navios no século XV.

As praias originaram, por sua vez, uma distribuição de funções que, no seu conjunto, estruturaram o espaço portuário da cidade do Porto.

A sua função económica era reconhecida. Isso é nítido em 1572. Numa listagem de taxas cobradas na alfândega do Porto aceitava-se como razoável que algumas mercadorias não fossem tão oneradas “dezimando se na praya como se custuma”<sup>50</sup>. Outra informação anterior, de 1559, sublinha a importância da praia, onde se desenrolavam concorridos negócios, recordando-nos, ao mesmo tempo, os efeitos do regime do rio e do mau-tempo sobre a mesma: em 17 de Abril, a Câmara interditava aos comerciantes a colocação de pipas na Ribeira “porquanto a praia e a Ribeira estava e era muito pequena”<sup>51</sup>. Para terminar, refira-se que ainda em 1597 (Janeiro, 24) se fez o embarque de gente na areia de Miragaia, onde estava uma nave preparada<sup>52</sup>.

## 11. A água: rios, ribeiros, regatos e fontes

Em vários dos lugares referidos funcionaram estaleiros ou espaços onde se fazia o aparelhamento de navios. Partilham algumas características; uma, transversal a todos, era a presença de cursos de água.

As primitivas taracenas da Ribeira ficavam perto do *Rio de Vila*, um simples regato, poluído quanto baste nos finais da Idade Média. Em Quebrantões e em S. Nicolau (no primeiro construíram-se navios, no segundo aparelhavam-se os mastros), corria água da serra – de excelente qualidade. Nas mais tardias taracenas de Vila Nova passava um ribeiro. Em Miragaia, um rio, o *Rio Frio*, e duas fontes próximas dos lugares onde se faziam os barcos, a do *Touro*, que limitava o espaço construtivo durante muito tempo, e a da *Colher*, mais adiante. Em Massarelos, a rua da Fonte de Massarelos e o actual chafariz junto ao rio dão também a entender que a água correria e seria abundante junto do areal onde se chegaram a fazer navios. Por fim, em Sobreiras, nos estaleiros do Ouro, havia também duas fontes (uma delas conhecida como a *Fonte dos Flamengos*). Outras havia.

A água, além do abastecimento dos barcos constituía auxiliar precioso nestes pequenos complexos de construção. Para tratar materiais em geral, couros, fibras, cordas, mas indispensável nas forjas e na carpintaria. Não é de crer que os pequenos ribeiros que corriam junto aos estaleiros do Porto fossem capazes de mover as rodas hidráulicas que accionavam serras como as que existiam em portos do reino vizinho<sup>53</sup>, no entanto, as

<sup>50</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 238.

<sup>51</sup> Significa que nesse ano houve uma cheia; o acordo diz: “que portanto não se posese nenhuma pipa de vinho e quem a poser pagara de pena mil reaes pagos da cadeia para a cidade e cativos”. Ordena-se também pregão, lançado na areia perante muita gente que aí se encontrava. AHMP – *Vereações*, liv. 21, fls. 26-27.

<sup>52</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 33, fl. 26.

<sup>53</sup> O primeiro projecto de serra movida por este método foi do arquitecto francês Villard de Honne-court, em 1230. O seu uso, todavia, só se generalizará no Renascimento, para o corte de grossos

águas correntes eram obrigatórias, por exemplo, no arrefecimento das serras e de outras ferramentas. Ou para molhar as madeiras, embora o Douro esteja ali ao pé. Enfim, o labor dos fragueiros e dos ferreiros não as dispensava.

## 12. O porto medieval

O primeiro assentamento portuário da cidade aproveitou-se de todos estes recursos naturais. Junto ao povoado, a praia da Ribeira foi o centro deste primitivo porto medieval. No prolongamento do “ressio” da praça homónima – Pereira de Oliveira chama a atenção para a importância funcional destes espaços na vida económica da cidade – concentrava-se o mais significativo da vida marítima portuense. Havia um local adequado para receber os barcos de pesca, um areal onde encalhavam os batéis de descarga dos navios e um primeiro esboço de organização do espaço, com um ponto assinalado para a descarga das madeiras<sup>54</sup>. Desde cedo se documenta um movimento intenso. As embarcações chegavam, descarregavam, carregavam e partiam para França e para a Flandres. Para as Ilhas Britânicas. No entanto, entre barcos de pesca, navios de comércio, manio de mercadorias, actividade das taracenas, venda de vinhos e muitas outras actividades, a confusão começava a instalar-se. Em 1316 era já muito grande. Reflexo da evolução económica da cidade, o sítio começou a ser disputado.

Naquele ano, sentiui-se a primeira necessidade de reorganização do espaço. No dia 13 de Maio queixavam-se os vereadores, acusando os homens do Bispo e do Cabido: “que os agrauauam embargandolhes e tapandolhes os ressyos da Ribeyra hu carregam os barcos que vão para frança e hu descarregam os Baixees que tragem amadeyra e offerro e opescado”<sup>55</sup>. É evidente que este documento, extenso, contendo vários agravos, pinta um quadro muito negro da situação, como convém em lide judicial. Porém, é possível que se comesçassem a fazer notar sintomas de saturação do espaço, usado para albergar variadas funções em terreno exíguo.

A interferência do poder régio na cidade terá apressado a desejada reorganização. Em 1325 iniciou-se a construção da alfândega ou *almazém* real, ao cabo da rua da Fonte d’Ourina, elemento crucial para a definição de locais de carga e descarga, sobretudo desta, ‘puxando’ a acostagem dos barcos para a secção do rio que lhe ficava mais próxima e dando origem, talvez ainda no século XIV, ao cais do Terreirinho, também designado da Reboleira-Fonte d’Ourina ou cais da Estiva. Mas, até isto acontecer, ainda seria preciso percorrer outras etapas.

A edificação da muralha, iniciada pela zona ribeirinha por volta de 1348, representou outro factor, dos mais decisivos, da estruturação do porto medieval. O muro, envolvendo a cidade da beira-rio, dos Guindais aos Banhos, ora assentava nas pedras, ora

---

troncos de madeira. “Em Espanha, este será o único procedimento utilizado que prescinde da força dos homens e animais de tiro”. Na Holanda empregavam-se moinhos de vento para o mesmo efeito. *Puertos españoles en la historia...*, p. 176.

<sup>54</sup> Para obras da cidade e, sobretudo, construção naval. O processo de acomodação das madeiras é um dos mais notados na estruturação dos portos medievais. ROSE, Susan – *Medieval naval warfare, 1000-1500*. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2002, p. 8.

<sup>55</sup> *Corpus codicum...*, vol. I, p. 59.

nas praias. Desde logo atraiu aos seus arcos, aos seus recantos abrigados, aos seus ‘cobertos’, um bom número de artífices e tendeiros, elementos dinamizadores da economia marítima, agentes interessados nos navios e no conteúdo das suas cargas. A sua edificação, desde o projecto inicial, comportava aberturas voltadas para o rio. Foi, portanto, previsto um aproveitamento da sua localização para funções relacionadas com o tráfico fluvial-marítimo. Aquelas, porta da Ribeira e restantes postigos, ora abriam para a praia ora para o rio. No caso da Ribeira, a praia continuou a ser o elemento mais característico e, ao mesmo tempo, mais usado. As gentes vinham da praça para a praia para ir aos navios ou às boticas que também aí havia. Continuarão a fazê-lo pelo tempo fora, mesmo quando os cais estiverem já construídos. No restante, nos postigos que davam para o rio, é muito provável que a sua existência tenha ocasionado um esboço inicial de criação de estruturas fixas de acesso aos navios. Nos Guindais havia zona de embarque e descarga de embarcações (sobretudo fluviais), documentada no século XIV<sup>56</sup>.



Foto 2 – Movimento fluvial junto às escadas dos Guindais

A muralha também introduz a noção de funcionalidade, como se pode inferir da toponímia: Postigo do Carvão<sup>57</sup>, das Tábuas, etc. No entanto (ver quadro 1), em meados do século XVI a correspondência entre os nomes dos postigos e as cargas dos navios não parece ser linear. Quanto à relação entre aberturas da muralha e navios à carga, o melhor indício é dado pelo postigo chamado *da Lingueta*, sendo de crer que no seu prolongamento, em paralelo ao rio, haveria uma rampa de acesso às embarcações<sup>58</sup>. O recurso às linguetas tinha objectivo concreto: busca de maiores profundidades, logo possibilidade de acolhimento de navios de maior lotação, permitindo descarga eficaz.

<sup>56</sup> *Corpus codicum...*, vol. VI, p. 29. Documento de 1380.

<sup>57</sup> Em 1584 designa-se mesmo *Cais do Carvão*. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 74, fl. 132.

<sup>58</sup> Localização incerta. Talvez perto do cais do Terreirinho. A lingueta é uma rampa que entra na água, mais ou menos conforme a maré, junto da qual encostavam os navios e pela qual se procedia a diferentes operações.



Foto 3 – Lingueta no cais da Estiva

Ainda no âmbito da funcionalidade e organização da actividade junto dos muros, refira-se o Postigo da Arrecadação<sup>59</sup>, assim chamado por se tratar de local onde se cobravam, *arrecadavam*, direitos em especial das barcas vindas de Viana, Esposende, Fão, Vila do Conde, Matosinhos e demais lugares da costa com pescado, movimento que a Câmara se esforçou por concentrar aqui no século XVI<sup>60</sup>.

Noutros pontos, era indispensável o recurso às pranchas, de que falarei adiante.

Portanto, um porto medieval muito concentrado, fazendo da muralha estrutura fundamental de funcionalidade e de acostagem. A tal ponto que, em alturas de cheia, houve embarcações que nela embateram, causando estragos consideráveis. Em 28 de Junho de 1401 falou-se em Câmara dos navios que estavam abandonados junto dos muros. Olhando aos danos que eles poderiam vir a causar na estrutura, como aliás tinha acontecido há pouco tempo, decidiu-se nomear um vedor, Gonçalo Anes dos Banhos, que teria cargo de assinar “certo dia a seus donos dos ditos naujos a que os tirem E nom os tirando ataa ese dia que lhes per ell for asijnado que elle os posa desencoutar a quem os quiser fender e tirar pera lenha E pera o que lhe prouger”<sup>61</sup>.

No dia 8 de Março de 1480, ano de cheia do Douro, não por falta de avisos, a nau de João Pires desamarrou-se do muro e derrubou parte dele; o mestre foi chamado à Câmara, reprecendido e obrigado a pagar as obras de reparação<sup>62</sup>.

Entre uma data e outra, o espaço ribeirinho conheceu alterações de vulto. A que mais interessa agora respeita à consolidação do cais da cidade, em meados desse século. Mas é possível que o mesmo tivesse sido iniciado ainda na centúria anterior. Em 1377, numa carta de D. Fernando em razão do contrabando efectuado antes de os navios chegarem junto da povoação, proibiu-se a retirada de bens dos barcos “salluo *no cais*

<sup>59</sup> Em 31 de Janeiro de 1548 precisa-se que este postigo ficava junto da praça da Ribeira, núcleo central da actividade urbana. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 1, fl. 67.

<sup>60</sup> Por exemplo, AHMP – *Vereações*, liv. 19, fl. 70 (documento de 12 de Julho de 1553).

<sup>61</sup> FERREIRA, J. A. Pinto – “*Vereações*”..., p. 11-12.

<sup>62</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 110. Voltarei a falar deste caso.

*onde soem descarregar os aueres*<sup>63</sup>. Este cais mais não seria do que um simples molhe em estacada de madeira para navios de cabotagem e de pesca, como haveria mais tarde, em Massarelos e, ao tempo, noutros ancoradouros nacionais<sup>64</sup>.



Foto 4 – Cais de acostagem de Massarelos (início do século XX)

As grandes obras apenas arrancariam em meados do século XV. Até finais de Trezentos continuaria a dominar o aproveitamento das condições naturais. O que prova que o porto se fazia e funcionava independentemente da existência de estruturas artificiais de acostagem, no entanto características em portos fluviais como o que aqui se estuda. A sua evolução, embora visível ainda na Idade Média, acelerou no início da Época Moderna e não pode ser separada da Expansão Portuguesa e dinamização dos tratos ultramarinos. Que colocou mais gente e mercadorias em circulação, multiplicou circuitos e propagou saberes e modos de fazer, influentes na vida dos portos que neles participaram. Os processos que aqui acompanharemos, na promoção de infraestruturas, mercantes e militares, gerindo riscos, protegendo a navegação e o porto, dão prova dessa evolução, muito característica do mundo português.

Fernão Lopes descreve o essencial da actividade ribeirinha do Porto da seguinte forma: “Hee muy profundo este rio que vay açerqua dela, de guisa que de seus bordos da naoo põe pramcha em terra quando querem ir demtro, aqueles a que aprouguer de o fazer”. Além de confirmar o que se disse sobre a topografia da urbe, o cronista informa sobre o uso

<sup>63</sup> *Corpus codicum...*, vol. I, p. 112-113. Documento de 5 de Janeiro de 1377 sobre a largura do pano de treu e exportação de sal e dízimas no retorno. Todavia, “ante que cheguem ao porto hu am de descarregar pooem os mestres desses nauyos ou batees com a companha fora e tiram aueres e outras cousas escondudamente [...] nom os leuando ao nosso almazem como he de costume. Porem vos mandamos que façades apregoar per essa Cidade que nenhuum meestre de qualquer nauyo que trage mercadaryas de que anós seiam theudas de dar dízima nom seia ousado de poer nem conssemtir poer nenhuma companha que em esses nauyos venham fóra em batees, saluo ao cais onde sooem descarregar os aueres, fazendo ante saber esses meestres a uós que uaades escrepuer essas cousas”.

<sup>64</sup> Como em Viana. MOREIRA, Manuel António Fernandes – *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos*. Viana do Castelo: Câmara Municipal, 1984, p. 13.

das pranchas na serventia dos navios. No mesmo passo, quando relata a entrada de D. João I, que chegou a Miragaia a bordo de “huũ grande e fermoso batel, rricamente coregido e toldado”, refere que “sayo el Rey em terra por huũa larga e espaçosa pramcha”<sup>65</sup>. Esta era especial, mas as pranchas representavam uma imagem característica do Porto da beira-rio. O vinho, por exemplo, vendia-se ao povo, pelo miúdo, à prancha, em barcas taberneiras postadas junto aos muros. Para vinhos ou para os barcos, permanecerão no activo muito tempo. Interessantes para facilitar a estiva e o aprovisionamento das embarcações, parecem ter sido encargo da Câmara, que as substituía de tempos a tempos providenciando um serviço que se destinava a atrair clientes. Em 1520, a edilidade gastou 740 reais com catorze pranchas “que se compraram pera serventia dos navios e barquas que esta cidade *he obrigada* de dar”; em 1543, este encargo subiu para 2 690 reais<sup>66</sup>. Porém, o município pagava-se pela organização deste equipamento. Em determinação de 1454, refere-se: “*Item* quallquer barca vinhateira que vier de Riba de Doiro pagara de pranchas aa cidade oyto canadas de vinho de cada viagem e a barca que pagar pranchas nom pagara entrada dos vinhos que trouwer se os vender sobre a auga segundo mais compridamente se faz mençom em hũa carta d’El Rey dom Johom que jaz no livro dos acordos da era de mill, IIII<sup>o</sup> R<sup>ua</sup> IX anos em que diz que os vinhos que enlojarem dentro na cidade de que pagarem entradas nom paguem pranchas”<sup>67</sup>.



Gravura 4 – Vinhos à prancha segundo Queirós Veloso

<sup>65</sup> LOPES, Fernão – *Crónica de D. João I*, II parte, cap. VIII. [Porto]: Livraria Civilização, 1983, p. 20-21.

<sup>66</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, respectivamente livs. 3, fl. 91 e 4, fl. 81v.

<sup>67</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 216.

As pranchas eram complementadas por escadas colocadas à borda das embarcações, sugerindo que a praia era o espaço preferido para a descarga dos vinhos e sal. Na mesma postura lê-se: “*Item todo navyo que trouver sall d’Aveiro ou doutra parte pagara aa cidade quatro rasas de sall convem a saber as duas polla medida e as duas polla escaada e pranchas [...]*”<sup>68</sup>.

Temos assim um primeiro esboço das principais linhas de força do porto medieval. Concentrado junto da malha urbana (com perspectivas de expansão para Miragaia que agregava diversas condições favoráveis para o seu desenvolvimento como centro marítimo complementar ao Porto<sup>69</sup>), beneficiando de condições naturais e conhecendo também intervenções de vulto no âmbito das estruturas de acostagem, ou, como se diz na gíria marítima, locais para *encostar* os navios, que modificarão a sua fisionomia e, acima de tudo, a sua funcionalidade.

### 13. A caminho do porto quinhentista. Os equipamentos

Nos finais da Idade Média, a maior complexidade da vida portuária começava a não se satisfazer com estruturas rudimentares. O aumento do tráfico, do volume dos cargueiros e a diversidade de operações requeridas, exigiam melhores condições de acolhimento. Nas páginas seguintes tentarei fazer uma inventariação dos principais equipamentos portuários, e de que forma eles sugerem aspectos organizativos da actividade e da intervenção dos poderes.

Houve, desde cedo, um cuidado evidente em tornar o porto acessível a quem o frequentasse, criando-se serviços e estruturas capazes de o melhorar. Como noutros projectos na Europa deste tempo, haverá uma continuidade no aproveitamento das condições naturais, dispensando assim grandes obras artificiais (uso persistente das praias e das pranchas nos locais propícios), dispendiosas e de difícil concretização. Mas os novos tempos solicitavam mais e melhores estruturas, obras amplas e ambiciosas, reflectindo a preocupação dos responsáveis em tornar o ancoradouro num porto de interesse internacional.

O principal destaque vai para o investimento aplicado no cais da cidade.

#### 13. 1. O cais

Decidir erguer um cais nesta época era embarcar num projecto temerário. Era desafiar limitações técnicas, deslocar recursos materiais e humanos expressivos e, muitas vezes, difíceis de reunir, e acima de tudo, contar com despesas constantes e avultadas.

Principio esta análise por uma citação que ilustra bem os problemas sentidos em torno da execução destes projectos, adequada ao nosso caso de estudo: “Nunca em nenhum outro tipo de empresa, nem mesmo na construção de obras hidráulicas, enter-

<sup>68</sup> Idem. *Ibidem*.

<sup>69</sup> A abertura da rua Nova, ligando a cidade ao arrabalde ribeirinho, será responsável por esta evolução.

raram os homens tanto dinheiro como nas arenosas praias e nos alcantilados batidos pelo mar”<sup>70</sup>.

Dos trinta documentos que reuni sobre o cais, ou melhor, os cais da cidade, vinte e oito referem-se ao lançamento e execução de obras, manutenção, recuperação e ampliação traduzindo o persistente cuidado, dificuldade e lentidão das obras e despesas efectuadas com elas.

No cais, a cidade aplicou o melhor do seu esforço. Debateram-se problemas, cativaram-se receitas correntes e contrataram-se os melhores artistas. E aqui, a palavra artistas deve ser várias vezes entendida literalmente pois pedreiros que nele trabalharam destacaram-se como arquitectos e produtores de património na cidade, colocando os seus conhecimentos ao serviço da engenharia portuária. Também se deve dizer que as obras obedeceram a projectos pensados e desenhados por eles, e executados por oficiais qualificados, contratados para o efeito. Não chegou até nós nenhum desenho de obra deste tempo. Apenas debates sobre a utilidade e necessidade do empreendimento, lançamento do mesmo, modalidades de financiamento e um ou outro testemunho coevos.

Apesar da notícia de 1377, já evocada, o grande arranque das obras deu-se em meados do século XV. No dia 21 de Junho de 1449, a vereação portuense tomava a seguinte decisão: “*Item* mais Acordarom que dapedra com que stauom çarradas as portas e postiços daçidade E da pedra da dona abadessa por a quall lhe ham de dar doze Coroas sse faça huum cays aa ffonte dourina E que os dinheiros que para esto ouuerem mester sse ouuesse das cooymas das almotaçarias daçidade Ederom carrego aestaço Lourenço de teer carrego desto fazer e rrequerer Eaçidade acabado o cays açidade lhe mandara dar por seu trabalho o que for rrazoado E que tambem posa Auer algumas outras coymas Ataa ser acabado [...]. E estas ham de pagar em frandes por as auarias por huma manta”<sup>71</sup>.

Comentários a esta decisão:

– A obra foi lançada num momento culminante de uma grave crise no reino: cerca de um mês depois da batalha de Alfarrobeira. Ou seja, parece que a cidade estava à espera de uma definição da situação política<sup>72</sup> para se lançar em projectos de envergadura relacionados com a sua vocação comercial e marítima. De qualquer forma, podemos interrogar se a conjuntura política teria sido determinante no lançamento de obras públicas municipais;

– Aproveitamento da pedra que tapava os postigos e portas da cidade. Tratava-se de uma prática defensiva conhecida e utilizada nos momentos mais conturbados ou quando a cidade se encontrava desprotegida pela partida de grande número de gente para integrar

<sup>70</sup> GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio – Introdução, catálogo *Puertos españoles en la Historia*, da Exposição Portuária Internacional, *Portuaria '94* e no 28º Congresso Internacional de Navegação da AIPCN-PIANC. Madrid: CEHOPU/CEDEX, 1994, p. 17.

<sup>71</sup> Esta última é de difícil interpretação. As *avarias* são impostos geralmente cobrados em resultado de acidente ou problema marítimo.

<sup>72</sup> Sobre esta crise ver MORENO, Humberto Baquero – *A batalha de Alfarrobeira. Antecedentes e significado histórico*, separata da “Revista de Ciências do Homem”, vol. IV, série B. Lourenço Marques: Universidade de Lourenço Marques, 1973.

hostes militares e armadas. À pedra das portas e postigos, juntou-se a do mosteiro de Santa Clara que, na altura, deveria ter obras em curso<sup>73</sup>;

– Os dinheiros para esta empresa saíram das coimas da almotaçaria e “de outras” até o cais estar terminado. Seriam também aplicados dinheiros gerados em operações na Flandres;

– O cais inaugurou uma prática futura dando uma indicação muito concreta sobre o papel da Câmara na execução destes projectos: o acompanhamento da obra ficava a cargo de um dos “homens da governança”, Estácio Lourenço, incumbido de gerir o dinheiro, pagar salários e controlar o progresso dos trabalhos;

– A localização, depreendendo-se que este primeiro grande cais da urbe foi edificado a jusante da Ribeira, próximo da alfândega e do terreiro adjacente, motivado pelo movimento mais intenso de navios. Indicações posteriores dão a entender que esta secção corria paralela à rua da Fonte d’Ourina e a parte da rua da Reboleira, nome pelo qual este cais será também chamado, concluído na segunda metade do século XVI.

A empreitada terá sido bem sucedida e base de todos os esforços subsequentes. As grandes obras ribeirinhas do século XVI incidem em melhoramentos no troço entre a Ribeira e os Guindais.

Entre Fevereiro e Abril de 1525, este projecto esteve na ordem do dia. Melhor: voltou a estar na ordem do dia pois há menções a ter-se iniciado antes e, por qualquer motivo, ficado parado. No dia 20 de Fevereiro, primeira deliberação sobre o assunto: “Acordarom que seria grande nobrecimento desta cidade que se fizesse huma estaquada de navios convem a saber da porta da Ribeira ate os penedos da casa do Laranjo pera que se faça mais larga a rua atras e se afaste mais o rio dos muros do que esta e que pera ello se metesse na finta da dita porta da Ribeira para as despesas da dicta estaquada e que todo se meta em huma soo finta pera as despesas da dicta porta e estaquada”<sup>74</sup>.

No dia 25 de Fevereiro, determinava-se que o rendimento das boticas de fora da Porta da Ribeira “se despemda cada hum ano em se fazer hum caes começando *donde esta ja começado* a Porta da Ribeira e vaa asy direito contra os postigos da Lada”. Pretendia-se, com esta estrutura, criar uma plataforma de circulação em cima do novo cais, tentando ganhar espaço ao rio (e, ao mesmo tempo, fazer chegar até si navios de maior calado): “em modo que se meta no rio o mais que se poder meter”. Logo, o cais funcionava também como factor de estruturação viária e de ordenamento do espaço ribeirinho.

Para acompanhar os trabalhos, a Câmara nomeou Jácome Ribeiro e João Mendes de Carvalho com escrivão de turno para assentar tudo o que fosse preciso, sobretudo as entregas de dinheiro das boticas. Quanto a este rendimento, “quando e como [o cais] for acabado tornara o thesoureiro da cidade a receber o dito dinheiro e dar conta delle com as mais rendas da cidade”. A fazer fé nas várias alusões a obras neste molhe, quase se pode dizer que o thesoureiro da câmara deixou definitivamente de ter preocupações com este dinheiro pois ele nunca mais terá integrado o haver do município.

Mais algumas notas: uma, hipotética, a de que o cais integraria um projecto mais amplo, da autoria de João Lopes, mestre pedreiro, e do prestigiado arquitecto Diogo de

<sup>73</sup> Ou as freiras aproveitavam a pedra do penhasco onde tinham o mosteiro, vendendo-a.

<sup>74</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 10, fl. 159v.

Castilho, que sobre ele terão dado parecer em 18 de Março aconselhando que tudo fosse feito como estava determinado e avaliando o lanço. O arquitecto achava que tudo se efectuasse “por jornais, que era mais proveitoso”<sup>75</sup>. A técnica empregada: este lanço, que se estenderia até ao Laranjo<sup>76</sup>, seria em estacaria, de madeira resistente, de vários tipos, como noutras iniciativas do género, e alicerçado com grandes quantidades de ferro e pedra.



Foto 5 – Estacaria em Monchique

Eis uma solução recorrente, como se viu pelas fotos e pela gravura seguinte.



Gravura 5 – Estacaria junto ao cais da cidade

---

<sup>75</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 10, fl. 165.

<sup>76</sup> Casa-torre na esquina oriental da muralha servindo como edifício de controlo fiscal.

Os custos foram repartidos pelos moradores com a cobrança de uma taxa (finta), e de modo indirecto, pela Câmara, que contribuiu com os rendimentos das boticas.

Enquanto a obra da porta da Ribeira foi arrematada (em 27 de Setembro) ao pedreiro Gonçalo Lourenço, a empreitada do cais custaria 90 mil reais e foi entregue aos pedreiros Afonso Rodrigues e Diogo Gomes<sup>77</sup>.

É pouco provável que a empreitada tenha arrancado neste ano. No dia 18 de Novembro debatia-se o facto de muita gente se recusar a pagar a finta. O que não surpreende; os impostos deste tipo eram odiosos e todos fugiam deles, podendo. No dia 3 de Dezembro a Câmara viu-se obrigada a tomar uma posição de força e, ameaçando com penas, mandou que todos sem excepção pagassem<sup>78</sup>. Com o Inverno à porta, o adiamento dos trabalhos era inevitável. Mas a partir daí perdemos o fio à meada: entre 1525 e 1533 não há livros de actas<sup>79</sup> e ficamos sem saber como se desenvolveu o projecto.

Só voltamos a entrar em contacto com ele em 1539. A 13 de Agosto, o escrivão municipal apontou no livro de acordos que nesse dia “veio ho juiz a esta camara pera fazer camara e pelos vereadores amdarem com muita gemte no caes que se ora hordena fora da Porta da Ribeira se nom fez camara oje que he quarta feira dia de camara”. A empreitada conhecia então um novo fôlego. No dia 27, nova falta dos vereadores, pelo mesmo motivo, e mais um pormenor sobre o progresso da obra: estava, nessa altura, “ao cabo da Lada”. Talvez a peritagem do projecto tenha estado a cargo de Francesco de Cremona, “mestre das obras de pedraria do bispo de Viseu”, D. Miguel da Silva, com quem a Câmara se tinha aconselhado em 19 de Fevereiro sobre a renovação dos paços do concelho<sup>80</sup>. Encontraremos este artista italiano a trabalhar noutra equipamento portuário do maior interesse: o farol da Foz.

A fragilidade de tais construções fica patente na quantidade de referências a trabalhos de reforma (ver quadro em anexo), parecendo que, até fins do século XVI, as obras não terão tido uma dimensão tal que as tornasse definitivas. Fica a impressão, aliás confirmada por correspondência trocada com o rei, de que os empreendimentos apenas se iniciavam e, por motivos ainda pouco claros – esgotamento dos meios financeiros? – a conclusão era adiada por muito tempo. A este problema podemos juntar-lhe ainda complicações climatéricas e hidrográficas: chuvas e cheias, retrocessos causadores de danos inevitáveis – e, por vezes, irremediáveis – à obra já feita.

Em 1542, a Câmara escrevia ao Rei um relatório sobre as obras “que estão começadas” e pedia-lhe a retenção das receitas da imposição do sal para as poder prosseguir. Uma das mais urgentes era a reforma do “Caes que está des a passagem da ribeira ate a

<sup>77</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 10, respectivamente, fls. 227v e 159v.

<sup>78</sup> Notícias sobre a finta em AHMP – *Vereações*, liv. 10, fls. 227v (relativa à porta da Ribeira), 236v (porta e muro do cais da Ribeira), 240 (porta e muro).

<sup>79</sup> Nem de actas nem de contas do concelho.

<sup>80</sup> Diogo de Castilho pode ter dado parecer sobre estas obras, pois estava no Porto dirigindo os trabalhos do mosteiro da Serra do Pilar. BASTO, Artur de Magalhães – *Apontamentos para um dicionário de artistas e artífices que trabalharam no Porto do século XV ao século XVIII*. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1964, p. 139-140.

casa do laranjo<sup>81</sup>, a qual se arruinou, e he necessária pera seruentia, e passagem do douro, e tambem faz muito emparo ao muro, E se poderão seruir delle de maré d'aguas viuas, e Custará a reformar quarenta mil réis<sup>82</sup>. Tratava-se de construção de grande envergadura, prolongando-se desde a muralha, e capaz de manter seruentia em “marés vivas”<sup>83</sup>, com orçamento optimista como convinha para convencer o rei.

Importa reflectir sobre esta participação do rei na viabilização dos projectos. Ela tem um peso mais evidente na componente financeira das iniciativas. Mas constituía o primeiro sinal da emergência da noção do interesse público em relação com o interesse do ‘estado’. Ao poder central importava promover infra-estruturas relevantes para a vida local, que eram do seu próprio interesse e proveito. Financiar o desenvolvimento de um porto era criar mais-valias para o desenvolvimento do tráfego e consequente aumento de tributos e receita fiscal.

Enquadrando estas preocupações, temos o envio à cidade, em 1567, de Simão de Ruão, engenheiro qualificado, com a missão de “tirar o sítio do porto”, ver as obras em curso e avaliar o montante a despende “nas achegas” para o “cais do rio”<sup>84</sup>.

Os apontamentos do memorialista Francisco Dias sobre o cais, embora breves e pouco precisos, parecem referir-se ao da alfândega<sup>85</sup>. Eis o testemunho de alguém que tomou parte nas decisões administrativas relativas à obra, discutida e relançada entre 1571 e 1577, e tinha opinião formada sobre ela, embora nos faltem dados para perceber todo o alcance desses juízos. Falta-nos, sobretudo, conhecer a fisionomia do rio e de toda a extensão da relação física concreta da cidade com ele para entendermos algumas reservas que este homem, procurador do rei na cidade, lhe colocou. Entre elas, parece ressaltar a de que este cais (como aconteceria com o da Ribeira-Guindais) partiria dos muros formando uma plataforma que não ultrapassaria em muito os três metros de largura, podendo, por essa razão, ser causa de acidentes. No alto do muro havia casas e passagem como se depreende do processo de Marcos Dias de Góis, de 1618, onde se refere que os mercadores costumavam ir “para cima do muro do cais” ver carregar os navios e embarcar as gentes<sup>86</sup>. Ainda sobre os inconvenientes, Francisco Dias alude aos prejuízos para as finanças locais e, embora não explique porquê, que ele seria prejudicial à outra margem<sup>87</sup>. Eis o seu parecer integral: “o cajs que nouamente se fez no ano de 1576. sendo eu vreador no anno de 1571 com os mais parceiros nos foi offerecida huma prouisão para se fazer o cais demos muitas Razões para se não auer de fazer isto por que se mandaua pagar do rendimento e crescimento das sisas E não se Efeitoou e Eu sempre fuj muito contrario porque se hão dafogar muitas crianças E porque corre do muro sinquo ou seis fiadas

<sup>81</sup> Ou seja, aquilo que durante muito tempo tentámos ver nas gravuras e fotografias do Porto antigo, a casa do Laranjo, deverá ter caído de vez nesta altura.

<sup>82</sup> *Corpus codicum...*, vol. IV, p. 33 (carta régia de 6 de Julho de 1542).

<sup>83</sup> Talvez se refira às cheias.

<sup>84</sup> *Corpus codicum...*, vol. IV, p. 101.

<sup>85</sup> Embora se fale em cais novo. Ampliação do já existente, substituição do molhe (que poderia ser rudimentar, por exemplo, em madeira)?

<sup>86</sup> TT – *Tribunal do Santo Officio, Inquisição de Lisboa*, proc. 3148.

<sup>87</sup> Cortando a corrente do rio e conduzindo-a de encontro à margem esquerda com piores consequências no Inverno? Ou desviando ainda mais o tráfego marítimo para a cidade?

E porque delle hade resultar mal a banda dalém E muitos Em conuenientes que daua que queira deus não serão nem aconteção”<sup>88</sup>. Mais adiante, precisa: “o cais nouo que se fez ao postigo chamado do cais. este cais se fez e comesou no anno de 1577”<sup>89</sup>.

Na década de oitenta, voltamos a ouvir falar dele. Um novo debate foi suscitado por um relatório do procurador da cidade Francisco Neto de Figueiroa, de 25 de Agosto de 1584. Neste documento apresentavam-se os resultados de uma vistoria, ficando patentes os danos que afectavam a estrutura. Estrutura na qual tinha, pelos vistos, havido uma outra intervenção recente, projectada por um dos maiores artistas que a cidade conheceu: o mestre pedreiro Manuel Luís, celebrado pela obra que deixou na Misericórdia. Esta história não deixa dúvidas quanto às debilidades dos recursos técnicos da construção civil, em particular da quase inexistente engenharia hidráulica, ao tempo. O documento informa ainda acerca de certas características da empreitada: “que elle fora ver ho caes d’alfamdegua da dita cidade que mandara fazer a dita cidade com Manuell Luis pedreiro que o dito caes fez e hachou que estavaom hos dous primeiros degraaos do dito caes de baixo arruinados e quebrados hos quaes se quebraraom por de riba do muro botarem duas ameas nas ditas escadas por as ameas estarem juntas e tolher a vista do muro dereito do dito caes”. Reclamava-se conserto urgente “por que se nam vanhaom ‘arrunhar *hos mais degraaos da escada do dito caes* [...] e asy hos buraquos que [...] o ryo fez no *allicese do dito caes antre as traves* por que a augoa do dito ryo nam faça nojo ao dito caes [...] e as ameas se ponham nos luguares homde soyam a estar no dito muro *compasadas conforme has houtras*”<sup>90</sup>.

Mas este cais não era o único a precisar de reforma. Também o da Ribeira, para o qual estavam projectadas obras desde Junho e no qual o mesmo Manuel Luís intervieria, encontrava-se em más condições, “esta muy deneficado e se vay ao chão e caydo”, sendo necessário lançar nova empreitada “antes que se metese ho Inverno”, sob pena de se agravarem os danos<sup>91</sup>. Continuava a insistir-se que a obra já estava começada e era “proveito e enobrecimento” da cidade terminá-la.

No entanto, a verdadeira terceira fase do projecto do cais da Ribeira, na qual terão sido feitos progressos decisivos, estava marcada para os anos 1593-1596. O projecto, na raiz, continuava a ser da autoria de Manuel Luís, mas António da Costa, “engenheiro de Sua Magestade” tê-lo-á alterado muito entre Fevereiro e Agosto de 1593<sup>92</sup>. Esta intervenção confirma a importância dos investimentos do período filipino e a maior participação do poder central através do envio destes engenheiros, como Amélia Polónia detecta em Vila do Conde.

<sup>88</sup> DIAS, Licenciado Francisco – *Memórias quincentistas dum procurador del-rei no Porto*, prefácio e notas de Artur de Magalhães Basto. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1937, p. 57.

<sup>89</sup> DIAS, Licenciado Francisco – *o.c.*, p. 113.

<sup>90</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 26, fls. 351-352.

<sup>91</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 326 e liv. 26, fl. 352.

<sup>92</sup> Em Fevereiro fala-se do projecto de Manuel Luís e António da Costa (AHMP – *Vereações*, liv. 31, fl. 125v). Em Agosto esteve na cidade a definir “o traçado que deu e dá para o caes da Ribeira” (AHMP – *Obras públicas. Receita e despesa com o cais da cidade*, fl. 336).

Esta última etapa quinhentista da edificação do cais foi decisiva, podendo dizer-se que, por fim, a Câmara deitou mãos à obra de forma determinada. E bem documentada. Nas Vereações acompanhamos a tomada de decisões e o elenco dos recursos reunidos, e, num precioso “livro de receitas e despesas com o cais da Ribeira”, conferimos a generalidade dos aspectos executivos e a forma como a zona ribeirinha se transformou, durante anos num imenso estaleiro de construção civil<sup>93</sup>. Nesta verdadeira crónica breve da engenharia portuária portuense encontram-se registadas entregas de dinheiro consecutivas, quantias retiradas do crescimento das sisas e da imposição do vinho (já constituído no principal financiador das obras públicas), pagamentos da fêria dos trabalhadores, despesas com a compra dos materiais, etc.

O livro encontra-se dividido em várias partes: receitas, salários (“título das fêrias”), despesas com as madeiras, compras de ferramenta e gastos com “coisas miúdas”.

O custo ascendeu a perto de cinco milhões de reais. Salários do pessoal e aquisição de madeiras absorveram a maior parte desta soma. Só para termos uma ideia do ritmo de entregas de verbas ao encarregado da obra, Baltasar de Araújo procurador da cidade, entre 28 de Julho de 1593 e 22 de Outubro de 1594<sup>94</sup>, elas ocorreram por dezoito vezes compreendendo quantias que oscilaram entre 60 mil (16 de Fevereiro de 1594) e 200 mil reais (21 de Julho do mesmo ano).

A semana de trabalho corria de segunda a sexta-feira e a fêria era paga ao sábado.

Durante os quatro anos de duração da obra, houve equipas de profissionais permanentemente ao serviço às quais se juntaram operários de outras áreas em certos momentos – e por períodos variáveis, consoante a progressão da empresa e a especialização requerida. Em permanência no estaleiro estavam pedreiros, um ou dois ferreiros, cavouqueiros e trabalhadores. Além deles, embora não cumprindo todos os dias da semana, andava um barqueiro. Juntavam-se-lhes, em dadas ocasiões, carpinteiros, serradores e calafates. O trabalho feminino também integrou o projecto, cabendo às mulheres algumas tarefas: descarga das barcas de saibro e preparação de materiais, acartando centenas de cântaros de água (todos contabilizados) “para amassar a cal”. As grandes diferenças registaram-se no número de operários ao serviço, ampliado conforme a obra crescia e os prazos apertavam.

Como de costume, as obras iniciaram-se no verão, arrancando em 31 de Julho de 1593<sup>95</sup>. Nesse dia, apresentaram-se ao serviço os pedreiros. Gregório Lourenço, mestre da obra, o mais bem pago, auferia 180 reais por dia. Foram-lhe sempre contabilizados cinco dias de labuta semanal. Acompanhando-o estava João, seu criado, ganhando uma fêria de 120 reais por dia, tantos quantos os restantes pedreiros: Brás Simões, João Monteiro,

<sup>93</sup> AHMP – *Obras públicas...* Estou a preparar a publicação desta fonte.

<sup>94</sup> Em 5 de Julho de 1595 o encargo passou para Pantalião Rebelo, detentor do lugar na nova estrutura governativa da urbe.

<sup>95</sup> O documento dá uma ideia do processo. No dia 28, sábado, a câmara reuniu com Baltasar de Araújo a quem o tesoureiro entregou 100 mil reais para as primeiras despesas e o livro das obras, aberto com a inscrição desta verba.

João Gonçalves, Gonçalo Carvalho, Pedro Gonçalves, Salvador Nunes e Gaspar Gonçalves. Francisco, o aprendiz de pedreiro, levava para casa 100 reais/dia.

Os cavouqueiros eram dois e recebiam 150 reais por dia (um deles trabalhou os cinco dias, enquanto o outro fez apenas três). Os trabalhadores cuja prestação de serviços, nesta primeira semana, variou entre os cinco e os três dias, eram quatro e venciavam 60 reais diários. Sem se explicar porquê (reivindicação laboral ou menos trabalho inicial previsto) o certo é que, a partir da segunda semana de trabalhos a fêria destes foi aumentada para 70 reais, assim se mantendo até à entrega da obra.

O ferreiro de serviço (do início ao fim da empreitada) foi Diogo Vaz, encarregado de “aguçar os picões”, “rebolir e embaraçar as cunhas”<sup>96</sup>, fazer “camartéis”<sup>97</sup>, “palanquas”, isto é estacas, e “alavanquas”. Cada semana passavam pelas suas mãos cerca de 28 dúzias de picões, as ferramentas de pedreiros e cabouqueiros, para picar e talhar a pedra, e este oficial desenvolveu um labor intenso, revelador da importância do ferro – para solidificar a estrutura – neste tipo de empreendimentos.

O barqueiro, Francisco António, era contratado ao dia – não era trabalhador permanente mas assíduo – levando 100 reais por cada dia de barca.

Portanto, no primeiro dia, sem barca, estiveram presentes entre catorze e dezassete pessoas. A partir daí, o número de trabalhadores crescerá. Haverá dias em que os pedreiros quase chegarão às quatro dezenas, sendo acompanhados por outros tantos oficiais e aprendizes de outras áreas e mais algumas mulheres, aproximando-se da centena. Com tanta gente a trabalhar no mesmo sítio, foi necessário improvisar instalações sanitárias, deslocadas para sítio conveniente conforme o avanço do empreendimento. No dia 2 de Outubro de 1595, já a obra ia adiantada, foram gastos 50 reais num escopro “pera despregar a madeira da dalla”<sup>98</sup>.

Para terminar este apontamento sobre os homens da construção civil, refira-se que os carpinteiros (dois), integrados em 28 de Agosto, ganhavam 120 reais/dia, cada; um deles trazia o filho (60 reais) e um criado (70 reais). Os serradores (dois), contratados em 18 de Setembro, recebiam também 120 reais.

Os calafates, arrolados entre os do quadro dos estaleiros navais, foram elementos essenciais. Como um dos vereadores da cidade teve o cuidado de referir num dos documentos analisados, era preciso que o cais se metesse no rio o mais que pudesse ser. Para isso, havia que ganhar espaço ao Douro o que se conseguia com a construção de diques provisórios, com pedras, que definiam a área de implantação da estrutura, espécie de caixas vedadas metidas no rio e encostadas aos muros, drenadas, criando espaço livre e seco para a colocação mais firme dos materiais.

<sup>96</sup> Ou seja, retocar as cunhas usadas pelos pedreiros para talhar a pedra.

<sup>97</sup> O camartelo é a ferramenta característica do pedreiro, ou alvanel, agudo de um lado e redondo ou quadrado da outra banda.

<sup>98</sup> Por certo deslocada para outro sítio; AHMP – *Obras públicas...*, fl. 191.



Foto 6 – Reconstituição actual das “escadas das padeiras”

No Verão, com o caudal diminuído, era mais fácil ganhar esse espaço. Depois, seguia-se o revestimento, no qual estes homens eram especialistas. A título de curiosidade, refira-se que na confraria de S. Pedro de Miragaia, a única instituição confraternal da cidade que reunia homens do mar, passava de administração em administração uma “receita” para se fazer betume para vedar os canos do chafariz, proveniente do saber destes mesterais<sup>99</sup>. Presentes na obra durante várias semanas a partir de 2 de Maio, e com aparições pontuais conforme as necessidades, os calafates auferiam o mesmo salário dos carpinteiros.

Ao longo do tempo da empreitada ficou também patente o labor dos barqueiros. Refiro-me aos que se juntaram ao citado Francisco António, que parece ter estado sempre no activo junto ao cais, com as obras do paredão. Houve ocasiões em que se encontraram vários ao serviço, buscando madeiras, pedra e saibro. Pode-se dizer que todas as semanas chegavam barcas com saibro (na de 21 a 26 de Março de 1594 foram seis), havia barcas e azurrachas a buscar “pedra da pedreira” (“a fazer um caminho à pedreira”) e um forte movimento em direcção a Riba Douro e a outros pontos do rio a buscar madeira, encaminhada depois até ao local de embarque no rio em carros de bois, informando-nos assim sobre as fontes de abastecimento de madeiras ao Porto em finais do século XVI<sup>100</sup>.

No início de Outubro de 1593 renovou-se “e fortaleceu-se” uma barca para carregar pedra sendo para o efeito contratados três carpinteiros de navios de Massarelos e dois calafates.

<sup>99</sup> Na qual entravam quatro partes de tijolo vermelho, três de escória de ferro e uma de seixo branco”. APSMP – *Livro 4*, fl. 1v.

<sup>100</sup> Interessa também à construção naval: pelo menos uma encomenda de pinho da Flandres foi aviada por um carpinteiro da Ribeira, Gaspar Gonçalves que, para tal, se deslocou a Aveiro. Destaque para os frades da Serra do Pilar como fornecedores de madeira (faziam comércio dela, sobretudo de pinho), dos seus domínios da Terra da Feira.

A madeira era o material dominante na estrutura. Levada para junto do estaleiro, para a “fragua” (diz-se “dos homens que andavam na fragua”, alimentando fornos e forjas), era depois cortada pelos serradores e aparelhada pelos carpinteiros. Graças a este livro, contabilizamos toda a madeira usada no cais101, sua qualidade e aplicações, por exemplo, madeira de amieiro para as “estacas da vala”, nas quais também entrava pinho da Flandres; fizeram-se outras estacas de sobre e traves de castanho, e o pinho nacional foi usado para escoras.

Por fim, fala-se também em “madeira roliça”, ou seja, na forma de postes afixados para os alicerces.

A meio da empreitada, foi preciso acorrer ao cais da Alfândega. Este, que já sofrera uma profunda remodelação em 1590, a cargo de Jerónimo Luís, filho do citado Manuel Luís, “por ser um dos melhores hofeciaes da terra e o emtender”<sup>102</sup>, voltava a preocupar em Fevereiro de 1594. Assim, para além de serem deslocados oficiais da obra da Ribeira, parte das receitas deste projecto foram desviadas para essa emergência. Entre Fevereiro e Março, foram lançados no livro gastos de 22 605 reais com o cais da Alfândega.

Em Outubro de 1595 a obra aproximava-se do seu termo. Mas faltava concluí-la acelerando os trabalhos. Assim, fizeram-se horas extraordinárias: nas despesas da semana de 2 a 7 desse mês, o encarregado apontou a despesa de 20 reais “de candeas pera hũa noite que se trabalhou”<sup>103</sup>.

Concretizada esta fase, seria de esperar uma pausa nas referências a trabalhos no cais. Puro engano. Logo no início de 1597 o processo foi retomado, com o lançamento de um pregão para novas obras e debates sobre as propostas de vários pedreiros: Francisco João, Pantalião Brás, Gaspar Gonçalves e Gregório Lourenço. Qualquer um tinha experiência do assunto visto terem passado pela obra. Gaspar Gonçalves, por exemplo, esteve presente desde o primeiro dia. Gregório Lourenço dirigiu-a. E foi a proposta deste a vencedora. Mais uma vez a tónica do debate incidia na forma do projecto: por jornal ou por empreitada. Optou-se pela primeira solução. Motivos: mais barata e mais segura “por rezão da grande furia do rio cando leva agoa do monte”<sup>104</sup>. Quanto ao ‘concurso’, motivado “pela nova ley que Sua Magestade ora fez”, parece obedecer a um ‘arranjo’ bem conhecido no nosso tempo: aparecem sobre a mesa várias propostas e ganha a intermédia, a de Gregório Lourenço que, embora igual à de outro pedreiro, tinha a seu favor o facto de vir de um homem cujo trabalho era conhecido e do agrado da Câmara. E isso contava pois problemas já a edilidade os tinha tido com outros<sup>105</sup>. Não houve impugnação do concurso.

<sup>101</sup> Bem como os picões, cunhas de ferro e outras peças produzidas.

<sup>102</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 29, fl. 81.

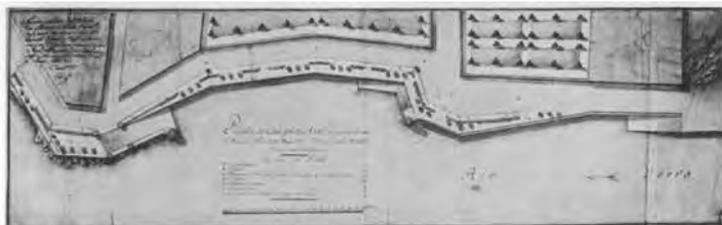
<sup>103</sup> AHMP – *Obras públicas...*, fl. 191.

<sup>104</sup> A obra por empreitada, com prazos e custos, podia ficar mais cara por eventuais paragens nos trabalhos provocadas pelas cheias e inverniais; por jornal, essa obra pararia, sem custos adicionais, sempre que fosse necessário.

<sup>105</sup> Com Jerónimo Luís. 3 de Novembro de 1592: sentença contra este pedreiro de Vila Nova. Acusado de dar perda à cidade com uma calçada que lhe mandaram fazer fora da Porta Nova, “que arrombara as casas de Dioguo Ribeiro tanoeiro que a cidade lhe paguara sendo obrigyguado a fazer a tal calçada de modo que não caise” A calçada, por contrato, devia começar da banda de fora da Porta Nova até ao postigo de Santo António. E ele não a fizera. Por falta dela caíram as casas de Diogo Ribeiro, tanoeiro

Uma parte do cais continuaria a ser em estacaria – logo, nem todo era assim – e os trabalhos seriam supervisionados pelo mesmo Pantalião Rebelo, com salário estipulado de sete vinténs por dia, ou seja, mil reais por mês<sup>106</sup>.

Quanto à concretização de equipamentos do tipo cais, molhes, linguetas e estruturas de amarração fixas nos lugares marítimos do Douro, até à foz, ela só terá conhecido progresso da segunda metade do século XVIII no âmbito da política de melhoramentos urbanos almadina coordenada, a este nível, pelo engenheiro militar Reynaldo Oudinot. Cite-se o caso do cais de Massarelos, projectado em 1790 pelo engenheiro D. José Champalimaud de Nussane.



Gravura 6 – Cais de Massarelos ou das Pedras (1791)

Na legenda, pouco visível na gravura, pode ler-se:

“A – Cais projectado. B – Passeios. C – Banqueta e Pilares para o assento e amarrações das entenas dos navios. D – Parapeitos. E – Linguetas projectadas. F – Lingueta antiga. G – Torrões para abrandar as revessas das agoas”<sup>107</sup>.

de Miragaia. O pedreiro não quis ser chamado ao processo e a cidade teve de desembolsar 32 mil reais para indemnizar o taneiro, fora as custas. Tinha recebido deste trabalho, obra de Santo António e caminho 25 mil mais 35 mil reais. Além disso, em Dezembro de 1589, contratara outro trabalho, um caminho e certas obras, tendo recebido adiantamento de 35 mil reais. Ainda não as tinha acabado. AHMP – *Sentenças*, liv. 2, fl. 20-30v.

<sup>106</sup> O debate decorreu assim: “Asento sobre a obra que a de correr do cais. Nesta camara [de 8 de Março de 1597] asentarão [...] que porquãoto tinham praticado no mes de Fevereiro passado que a obra do cais amdase em pregão conforme a nova ley que Sua Magestade ora fez a qual mandou [*sic*] em pregão per espaço de tempo e consta pelo livro das obras deste prezente ano lansar Francisco Joham mestre de pedraria dozentos e vimte mil reais na braça della e Gregorio Lourenço e Pamtallião Bras outrosi mestres de pedraria dozentos mil reais por braça e Gaspar Gonçallvez mestre de pedraria lamsar a sento e novemta mil reaes por braça o que visto pellos dittos vreadores e como esta obra se não for de fazer de empreitada como convem a segurança della por rezão da grande furia do rio cando leva agoa do monte e lhês parecer que a braça da ditto obra feita de jornal sera muito mais barata e ‘obra mais segura e de mais firmeza asentarão que a ditto obra se fezese de fornal pelo mesmo mestre Gregorio Lourenço com declaração que se iziminase ho custo que podia fazer cada braça desta obra avemdo respeito a mais despeza que faaz a braça da obra que leva estacas e que Pamtalyão Rebello sidadão desta cidade continuase com a ditto obras e ouvese disso a sete vimteis por dia e a mil reais por mês e que o dito Pamtallião Rebello paguase as ferias aos sabados do dinheiro da emposição per ora por que semdo nesesarario o do [*sic? por dinheiro?*] da dita emposição pera outras obras pubricas em tal caso se pagasse do dinheiro dos crysimentos como se até qui pagou e que todas as ferias e despesas que se fazerem na dita obra sejam escritas e feitas per mim Gaspar Collaço escriptvão da camara como ate agora se escreverão no livro que da dita obra thenho. A qual elleição se fez no dito Pamtallião Rebello por Francisco da Mota Rebello procurador da cidade ser ocupado e não poder correr e acudir as outras couzas da cidade de sua obrigação. E asentarão mais que o dito Francisco da Mota entregase sem mill reais ao dito Pamtallião Rebello pera pagamento dos officias que andão na dita obra e que pera isso se lhe pasase mandado, a qual obra amdou muitos dias em pregão como consta do termo que esta no livro das obras deste ano [...]”. AHMP – *Vereações*, liv. 33, fls. 50v-51v.

<sup>107</sup> AHMP – *Livro 1º de Plantas*, nº 177.

Parte destes equipamentos setecentistas ainda hoje são visíveis (as linguetas) e o local continua a ter serventia para os pequenos barcos de pesca que ainda insistem na faina, como se pode constatar na foto seguinte.



Foto 7 – Cais de Massarelos ou das Pedras (aspecto actual)

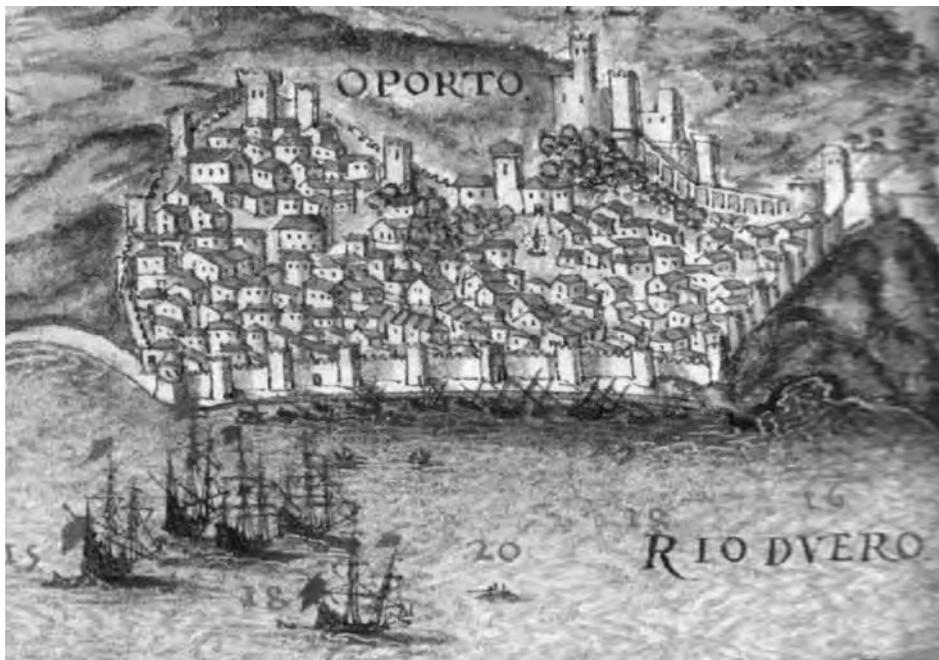
Em suma: entre meados do século XV e finais do século XVI, a Vereação do Porto empenhou-se em dotar a cidade de estruturas de acostagem convenientes ao desenvolvimento da navegação comercial. Não por acaso, durante os trabalhos de 1593-1597 os progressos do cais foram acompanhados por posturas impondo a obrigatoriedade de acostagem dos navios junto da cidade e vigilância da navegação costeira. Aproveitando as condições naturais do espaço ribeirinho e a fisionomia do terreno forçada pela muralha, investiu na concepção e construção de um primeiro cais junto da Alfândega e, mais tarde, noutro lanço com cerca de duas centenas de metros, entre a praça da Ribeira e os Guindais. As gravuras do Porto de Setecentos parecem confirmar que as duas (ou três<sup>108</sup>) secções não estiveram unidas, mantendo-se a função económica da praia da Ribeira. As carências financeiras e tecnológicas em torno destes projectos, que atrasaram a implantação de equipamentos idênticos noutros espaços marítimos da cidade, estiveram na origem de paragens e constantes obras de reforma, fazendo deles um autêntico quebra-cabeças só solucionado nos finais do século XVIII<sup>109</sup>.

Os cais, contudo, não resolviam as diferenças de caudal do rio, já apontadas. Desse modo, em caso de navios de maior calado era preferível fundear a aportar e, nesse caso,

<sup>108</sup> Visto junto do Postigo da Areia se concentrar parte do trânsito de barcas de Riba Douro.

<sup>109</sup> Ver quadro de obras nos cais publicado em anexo.

os serviços de barcaçem continuavam a ser essenciais e objecto de tabelamentos que analisarei. Na gravura seguinte, de meados do século XVII, percebem-se como que dois níveis de postagem dos navios, com os menores mais próximos do cais e os maiores no meio do rio.



Acostagem e ancoragem no Porto, 1634

### 13.2. As escadas

Os cais possibilitaram o aparecimento de novas estruturas: as escadas. A sua funcionalidade fê-las aproveitadas no imediato, tornando-se mais um elemento distintivo do porto.

O cais, os cais, e as suas escadas, melhoraram as formas de acolhimento dos navios e foram um atractivo para a navegação que demandava o Porto, ajudando a definir espaços de atracagem. Atraíam todo o tipo de navegação, embora, no caso das escadas, os 'clientes' mais assíduos, responsáveis pela animação fossem as barcas da faina fluvial, agentes primeiros do abastecimento do burgo.

Trata-se de um movimento repartido por locais diferenciados, cedo identificados pelas transacções neles realizadas. As mais célebres foram as escadas dos Guindais<sup>110</sup>, com

<sup>110</sup> A obra do cais chegou aqui apenas no século XVI. Em frente delas erguia-se a escarpa do mesmo nome, normalizada com uma escadaria, ainda existente, no século XIX.

lingueta, hoje submersa, onde era descarregada a carqueja e mercadorias de Riba Douro, e as das Padeiras, onde aportavam as barcas de pão de Avintes<sup>111</sup>.



Foto 8 – Movimento junto aos Guindais no final do século XIX



Foto 9 – Escadas das Padeiras (no início do séc. XX e após a reconstituição de 2004)

### 13.3. As estruturas de amarração

Com ou sem cais, os navios não dispensavam equipamentos de amarração. Apesar de muitos documentos falarem nos navios *ancorados* no rio Douro, pressupondo alguma

<sup>111</sup> Mais perto da Ribeira. Fez-se há tempos uma escadaria que as pretende evocar (foto 9).

distância em relação à linha de margem, e visíveis nas gravuras, as embarcações aproximavam-se dela, sobretudo quando a corrente era mais forte, quando as estruturas erguidas o aconselhavam (o cais) e quando o volume de carga o permitia. Fala-se também em navios “amarrados” aos muros da muralha ou aos penhascos. Seriam semelhantes aos ainda hoje visíveis num e noutro lado do rio: argolas de ferro cravadas nas pedras ou nas paredes da muralha da cidade, onde se fixava o calibre mais grosso do navio, a *amarra*.



Foto 10 – Argolas de amarração

Como é lógico, seriam mais abundantes junto dos locais de acostagem mais usados, por exemplo junto das aberturas funcionais da muralha.

No Postigo do Carvão, hoje a única porta da muralha subsistente, havia uma inscrição, datada de 1348, assinalando o facto de se ter mandado um vedor examinar as âncoras de Gaia, “para pôr uma cadeia e amarração”<sup>112</sup>.

Foi, aliás, a preocupação com os navios, com a necessidade de “acorrer aos navios que sse desamarrauam de noyte”, provocando acidentes preocupantes, a justificar a entrega de chaves das entradas da cidade a moradores das proximidades de cada uma<sup>113</sup>.

Outras formas de amarração dos barcos existiriam antes dos cais e, depois da sua construção, na plataforma de circulação dos mesmos.

Em escavações realizadas na orla ribeirinha Manuel Real encontrou diversos buracos onde estariam cravadas estacas de ferro para esse efeito<sup>114</sup>. Noutro caso, mais emblemático, um esteio de pedra, medieval ou quinhentista, ainda pode ser visto junto do cais do Terreirinho.

<sup>112</sup> *Porto a património mundial. Processo de candidatura da cidade do Porto à classificação pela UNESCO como Património Cultural da Humanidade* (textos de Rui Ramos Losa, Manuel Real, Rui Tavares e outros), 2ª edição. Porto: Câmara Municipal, 1996, p. 168.

<sup>113</sup> FERREIRA, J. A. Pinto – “*Vereaçãoens*”..., p. 43.

<sup>114</sup> Agradeço ao Dr. Manuel Real essa valiosa informação.



Foto 10a – Esteio de amarração

Pela sua função, estas soluções deverão identificar-se, de certa forma, com o termo *piões*, sistema de amarração fixa, utilizado pelas barças do Douro até ao início do século XX.

No quadro seguinte constam locais onde os navios paravam no Douro em meados do século XVI. Embora a concentração junto da cidade ou em Miragaia predominassem, a ascensão de novos lugares marítimos ‘arrastava’, pouco a pouco, as embarcações para jusante.

| Modelo   | Nome                           | Toneladas | Carga                   | Localização                |
|----------|--------------------------------|-----------|-------------------------|----------------------------|
| Navio    | N.S <sup>a</sup> da Boa Viagem | -50t      | Castanha                | Postigo das Tábuas         |
| Caravela | N.S <sup>a</sup> da Boa Viagem | 20t       | Castanha                |                            |
| Caravela |                                | -20t      | Madeira; castanha       | Cais                       |
| Caravela | Santiago                       | 27t       | Carnes                  | Postigo do Pereira         |
| Navio    | Conceição                      |           | Baga de louro; sumagre  | Postigo do Pereira*        |
| Nau      | Santa Maria das Neves          | 80t       | Vinhos; fio             | Porto da cidade (Miragaia) |
| Nau      | Conceição                      | 140t      | Pipas de carne; cereais | Ouro                       |
| Galeão   | Espírito Santo                 | 130t      | Lastro                  | Cais**                     |
| Caravela | Espírito Santo                 | -50t      | Vinhos; castanha; panos | Miragaia                   |
| Caravela | Fiéis de Deus                  | -45t      |                         | Porto da cidade (Miragaia) |
| Navio    | Conceição                      | 50t       | Mercadorias diversas    | Porto da cidade (Miragaia) |

| Modelo   | Nome                | Toneladas | Carga                           | Localização            |
|----------|---------------------|-----------|---------------------------------|------------------------|
| Nau      | Jesus               | +50t      | Vasilhame (tanoaria);<br>vinhos | Ouro                   |
| Nau      | S. João             | 145t      | Arcos de tanoeiro; fio          | Postigo do Pereira     |
| Nau      | Espírito Santo      | 150t      | Vazia                           | Postigo do Pereira     |
| Nau      | Anunciada           | 90t       | 12 pipas de vinho***            | Monchique              |
| Caravela | N.Sª de Sete Fontes | +20t      | Vinho; castanha;<br>azeitona    | Miragaia****           |
| Nau      | Conceição           | +50t      | Baga de louro; sumagre          | Postigo da Arrecadação |
| Nau      | S. Pedro            | 80t       | Mantimentos da nau              | Miragaia               |
| Nau      | S. João             | 170t      | Mantimentos da nau              | Cais                   |
| Nau      | S. João             | 100t      |                                 | Miragaia               |

\* Riscado: “Postigo da Arrecadação”

\*\* Em concreto, Postigo do Cais

\*\*\* Vinho para beerragem da nau; indicação de que está sem carga

\*\*\*\* Refere-se que esta caravela está “em prisão” (ancorada ou amarrada?)

Fonte: AHMP – Livro do despacho das naos e navios que forem desta cidade..., nº 422

#### Quadro 1 – Navios ancorados no Douro (1558-1559)



Foto 11 – A caravela Boa Esperança  
acostada no Cais da Estiva

Quando as condições do rio fossem desfavoráveis, acção de fortes correntes, as amarras seriam reforçadas pelo sistema de *paixões*, conhecido dos mareantes: “meios de segurança improvisados e de recurso feitos com âncoras enterradas nos pavimentos das ruas ribeirinhas”<sup>115</sup>.

A amarração fazia-se aproveitando o muro e em local de fácil acesso aos navios. Mas esta facilidade podia causar problemas aos donos. Já falei dos acidentes com navios demasiado próximos dos muros. Mas havia outros transtornos. Numa denúncia feita à Câmara em 1500, Álvaro Brandão e Diogo Domingues, do Porto e proprietários de terras no Douro, diziam “que pera servyntia de seus lugares que cada huum tem em Riba de Doyro cada hum tem seu barco com cadeas

<sup>115</sup> TATO, José Fernandes – “As cheias do rio Douro”, in *O rio e o mar na vida da cidade*, catálogo da exposição realizada no Porto para assinalar a inauguração da ponte da Arrábida. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1966, p. 167.

e quando chegam a Ribeyra da dicta cydade os mandam fechar e *prender ao muro*". Acontecia que "algũas pessoas com pouco temor de Deus e da justiça com chaves feytiças lhe abrem e desfecham os dictos barquos e as vezes lhe quebram as cadeas delles e lhos levam contra suas vontades e lhos leixam em outras partes". Seriam barcos pequenos. Os vereadores atenderam as queixas e aprovaram postura segundo a qual "nenhũa pessoa nam seja tam ousada que defamasse nenhum barco nem ho leve donde asy estiver amarrado sem vontade e licença de seu dono", sob pena de pagar mil reais. A título de curiosidade, e exemplo de uma prática de divulgação de informações e determinações administrativas seguida no burgo, note-se que este mandado foi pregado na porta da Ribeira<sup>116</sup>.

Da cidade até à foz, nos povoados ribeirinhos, haveria estruturas semelhantes às que se vêem na gravura e foto abaixo reproduzidas.



Foto 12 – Postes de amarração

Numa deliberação camarária, de 1545, regulamentando a partida dos navios, "que nom se desamarrem diante desta cidade sem o primeiro fazerem saber a um dos guardas", permite-se aos mestres a amarração em Santa Catarina, apenas aí "e nom em outra nenhũa parte", "falltando lhe o vento ou o mar estar de modo que nom posa sair"<sup>117</sup>.

#### 13.4. Guindastes

Há poucos dados sobre eles. Já vimos como era normal dizimar os navios na praia, e na prancha. Mas também sabemos que nem todas as mercadorias eram levadas para a praia. Havendo cais, seriam improvisados engenhos como os reproduzidos em baixo, para guindar os fardos e demais volumes, semelhantes a outros de localidades portuárias europeias desde a Idade Média.

<sup>116</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 7, fl. 44.

<sup>117</sup> Quando as condições melhorassem, o mestre comunicaria a partida ao guarda de S. João da Foz. AHMP – *Vereações*, liv. 15, fls. 74v-75.



Gravura 7 – Guindaste no cais da Ribeira (século XIX)

Falarei ainda de um guindaste tipo funda, em couro, usada no século XV para carregar cavalos em tempo de preparação de armadas. No restante, a documentação é omissa quanto a outros engenhos, como as chamadas *cábreas*, simples estruturas de madeira às quais eram adicionadas roldanas, e eram usadas para elevar volumes.

Salvo casos excepcionais (como o grande guindaste do porto de Bruges na Idade Média e o de Antuérpia no século XVI) os portos não disponibilizariam estruturas do género. Esse facto é-nos sugerido pelas cartas de fretamento, que prevêem a participação do mestre e da tripulação na carga e descarga do navio, usando os batéis de bordo.

Esta situação seria diferente noutras situações do tipo tráfego fluvial. Como vimos, parte das barcas de Riba-Douro parava junto aos Guindais. Ora, o termo, significa *guindar, erguer*, as mercadorias, depois levadas escarpa acima por mulheres e carrejões, visto não existirem ainda as escadarias dos Guindais e do Codeçal que hoje conhecemos e que levam à parte alta da cidade. A tradição refere que, por iniciativa do bispo, no século XIII, foi aí colocado um guindaste para esse efeito<sup>118</sup>. Em frente, na margem esquerda, usa-se o mesmo topónimo na escarpa íngreme lá existente. Isso deveu-se à existência de um guindaste, não tanto para descarga dos navios, como nos Guindais do Porto, mas sim para a colocação de mastros.

<sup>118</sup> SILVA, Germano – *O elevador dos Guindais*. Porto: Casa da Música, 2003, p. 23.

### 13.5. Sanitários

Os utentes da praça da Ribeira, dos seus mercados, serviços e do cais, tinham ao seu dispor instalações sanitárias, as *privadas* ou *necessárias*. Seriam meras cabinas em madeira, cobertas de telha ou colmo, talvez localizadas ainda dentro dos muros, junto a eles ou por cima deles. Os dejectos eram escoados para o rio. Constituíam tanto um problema para a salubridade pública como para a segurança. No dia 17 de Agosto de 1401, perante sucessivas queixas, por serem “nogossas no dicto logo e damffedor na dicta praça E per que he logar perigoso e se metem em elas os malfeitores”, a Câmara decidiu removê-las guardando para outras aplicações “a madeira e telha e pregadura”. No entanto, a sua função social implicou uma alteração da decisão e, no dia 29 de Dezembro “acordarom que as priuadas que estam sobre o muro da plaça da Ribeira que era acordado que se desfezesem que estem quedas e que as nom desfaçam por quanto diserom que eram pertencentes e proueytosas no dito logo”<sup>119</sup>.

Depois desta data, voltamos a ouvir falar delas. E terão sido, mesmo, ampliadas. Em 1443 mandaram-se arranjar “as priuadas darrybeira e as outras domuro”<sup>120</sup>. Em 1480, ano da cheia no rio Douro, a nau de João Pires, já citada, desamarrou-se do muro e, para além de o danificar, “derribou as necessaryas que nelle estavom”<sup>121</sup>.

Já em pleno século XVI há notícias sobre outros serviços de manutenção, para os quais foram contratados carpinteiros da cidade<sup>122</sup>.

### 13.6. Informações

O acréscimo de movimento sentido no século XVI, levou os vereadores a providenciar informação útil para os utentes da Ribeira e zona envolvente. Essa medida, que toca a questão dos níveis de alfabetização, consistiu na colocação no porto de uma tabuleta com os preços devidos pela passagem em barcas<sup>123</sup> e portagem: no dia 17 de Novembro de 1520, foram entregues 500 reais a Pedro Fernandes “por trelladar os apontamentos per que se a de arrecadar e pagar a pasagem desta cidade e doutras cousas e da tavao e organell que mandamos por na praça da Ribeira por saber cada hum o que ha de pagar de passagem

<sup>119</sup> FERREIRA, J. A. Pinto – “*Vereações*”..., respectivamente, p. 25, 73-74.

<sup>120</sup> Idem – *o.c.*, p. 287.

<sup>121</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 110 (documento de 8 de Março).

<sup>122</sup> Em 1537, aponta-se a despesa de 1300 reais com um carpinteiro que arranjou a necessária “d’a par do cais”; AHMP – *Vereações*, liv. 13, fl. 309v.

<sup>123</sup> Nesta altura o rio não tinha pontes, nem sequer de barcas. Até muito tarde. Com duas excepções: passagem do exército de Almançor, em 987, e das tropas de D. Fernando em 1369, “huuns aachegar barcas, delles a carretar madeira, outros a lamçar amcoras e amarrar cabres; de guisa que mujto aginha foi feita huuma gramde e espaçosa pomte, lastrada de terra e darea, tal per que folgadamente podiam hir a traves seis homeens a cavallo”, no que foi solução militar de recurso e provisória. LOPES, Fernão – *Crónica de D. Fernando*, cap. XXXV. Porto: Livraria Civilização, 1986, p. 95.

e portagem<sup>124</sup>. Decisão municipal que só tem sentido se houvesse quem lesse aquilo que era afixado e transmiti-lo a quem não o conseguisse fazer<sup>125</sup>.

### 13.7. Estruturas de acolhimento

Uma cidade portuária, aberta ao tráfego internacional, devia estar preparada para receber gentes de fora. Estas estruturas tinham valor económico, eram investimento em pólos de atracção aos mercadores ‘estrangeiros’ de fora e de dentro do reino e, com isso, impulso ao comércio. Durante muito tempo, não haveria muito por onde escolher. A parte da tripulação dos navios que ficaria em terra repartir-se-ia por hospitais/asilos, instituições, como se sabe, abertas ao acolhimento de viajantes, casas de particulares com quem mantivessem relações comerciais e estalagens, de preferência localizadas perto do porto. Quanto aos hospitais, sabe-se que o do Espírito Santo de Miragaia, cuja administração competia aos homens do mar, recebeu mestres portugueses de navios do rei nos primeiros anos de Quinhentos, como veremos. Próximo do centro ribeirinho havia o hospital do Cais, também conhecido pelo nome de Nossa Senhora do Cais e, talvez, identificando-se com o chamado hospital da Reboleira do século XV, onde estanciavam mareantes forasteiros, em especial quando necessitavam de cuidados de saúde<sup>126</sup>. Ficar em casa de amigos, correspondentes ou feitores era prática conhecida desde Quatrocentos, mas foi desenvolvida em tempos posteriores, quando ocorreu a fixação de colónias de mercadores estrangeiros. Cite-se o caso de um mercador francês, cujo nome desconhecemos, estante em casa de Simão de Sousa, chamado *o Biscainho*, em 1578, ou João Reclimão, flamengo, em casa de Domingos Lopes Vitória no início do século XVII<sup>127</sup>. Em parte por estas razões, e noutra parte por motivos de ordem militar (acolhimento de tropas em trânsito para o norte de África), D. Afonso V, em 1461, contribuiu com 43 mil reais para a compra de casas junto à Ribeira, destinadas a “boons estaos pera estrangeiros e outros, e boas pessoas que a ditta cidade vem pera poderem em elles poussar”<sup>128</sup>.

Entre as estalagens existentes no Porto do século XVI, duas delas, pela localização, estariam mais aptas a receber gentes de mar: a estalagem da Lada, com foro pago à Câmara, e a dos “cobertos” da Ribeira, esta talvez identificada com os *estaus* mandados fazer por D. Afonso V.

<sup>124</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 87.

<sup>125</sup> O mesmo acontecia os barcos desamarrados de noite em 1500 sendo as decisões pregadas nas portas principais da cidade, e das igrejas, depois de apregoadas. Há nos livros de Vereações alguns destes avisos notando-se, inclusivamente, os furos dos pregos nos cantos da folha, e que depois de retirados foram aproveitados para compor a acta, dispensando-se a cópia do acordo ou do aviso.

<sup>126</sup> Não é esta a função determinante de um hospital medievo. O significado da palavra é o de asilo, local de recolhimento permanente, ou temporário, por dias, conforme à piedade cristã do tempo.

<sup>127</sup> ADP – *Cabido*, liv. 108, fl. 86 e TT – *Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa*, proc. 3148, respectivamente.

<sup>128</sup> AHMP – *Livro A*, fls. 137-137v.

Os estaus, como as tabernas, as mancebias, os adros de algumas igrejas, mosteiros e alpendres, bem como o próprio cais, eram lugares de reunião, de convivialidade da população marítima em trabalho na cidade, em escala das suas viagens. Trata-se de sítios de encontro, frequentados por negociantes locais ou estrangeiros, procuradores, feitos-res, correspondentes. Eram locais animados onde se misturavam línguas, se trocavam experiências e informações, onde se planeavam transacções onde, em suma, se fazia comércio<sup>129</sup>.

### 13.8. Despacho mercantil

A estruturação da zona ribeirinha em função do comércio, incrementada desde o século XIV, teve como componente forte a criação de uma série de edifícios públicos e semi-públicos, destinados ao melhor aviamento do trato marítimo. Já referi a criação do armazém régio, a futura alfândega, obra em curso desde 1325. Também mencionei a intenção do município, em meados do século XV, de estabelecer a “loja do peso” da cidade num armazém que estivera ao serviço das taracenas régias, próximo da rua da Reboleira e do cais, entretanto consolidado. Os mercadores vindos de fora com as suas cargas eram obrigados a procurar o vereador que tinha em seu poder a chave do armazém, o qual haveria de as pesar e saber o preço por que seriam vendidas e cobrar o respectivo imposto. Em 1481, um mercador estrangeiro com um navio carregado de ferro e acusado de não o vender sempre pelo mesmo preço alegava ignorar essa postura, “por quanto Pedro de Leça que Deus aja que entom era vereador quando elle aqui chegara *que tinha a chave do peso e lho pesava*” lhe “dava a isso consentimento”<sup>130</sup>. A casa do peso permaneceu como estrutura activa nos séculos XV e XVI<sup>131</sup>.

Anterior a qualquer um deles temos a ermida de S. Nicolau, onde se postava o mordomo da Igreja, com funções de fiscalização dos navios. Mais do que estruturas, estes eram, acima de tudo, serviços disponíveis no espaço portuário e deles falarei noutro ponto deste estudo.

### 13.9. Apoio aos navios

A preparação de expedições marítimas implicava o abastecimento dos navios; por exemplo, *aguada*. Havia, perto da cidade, da outra banda do rio, um local apto para isso: junto da ermida de S. Nicolau, onde estava a imagem milagreira do Senhor de Além (nome pelo qual era também apodada a capela) existia (existe ainda hoje) uma fonte muito procurada<sup>132</sup>. Não sabemos se os navios se deslocavam até perto da margem para

<sup>129</sup> BERNARD, Jacques – *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, vol. II. Paris: École Pratique des Hautes Études, 1968, p. 707-709.

<sup>130</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 179.

<sup>131</sup> Um único exemplo: em 1568 e 1571, “logea do peso, ao Cais”, na Reboleira, também usada como armazém.

<sup>132</sup> Função invocada como argumento de peso em litígio judicial contra a mudança da ermida, para dar lugar à cerca do mosteiro da Serra. Um exemplo: “1553. 3º Kal. Jan. / In civitate / Portugallensi” –

meter água ou se esta era transportada em batéis até eles. Qualquer uma delas é hipótese a ter em conta. Na enseada aí formada, havia profundidade suficiente para comportar vasos de grande calado. E, nesse mesmo local, havia engenhos destinados a proceder à mastreação dos navios, serviço em funcionamento até ao século XVIII, mesmo quando o grosso da construção já estava, há algum tempo, afastado das redondezas da urbe.

A salga das carnes, essenciais para a ração dos tripulantes (além de exportação saída por mar), assim como o fabrico do biscoito, outro alimento básico da dieta dos mareantes, eram efectuados em Vila Nova, nos armazéns onde se chegaram a guardar as galés do rei durante as invernações, no século XVI equipados para servirem de matadouro e forno de pão, com ligação à organização das armadas régias, e cuja actividade era suportada pelos moradores do termo da cidade.

Da mesma forma, e elemento complementar da actividade comercial marcante na fisionomia do espaço ribeirinho, existiam complexos de armazéns para guarda das mercadorias, próximos dos núcleos de maior actividade marítima. O investimento nos armazéns decorre da evolução do comércio marítimo internacional, em curva ascendente desde o século XIV. Durante o processo de implantação de edifícios de controlo régio na zona ribeirinha, considerou-se essencial a criação de espaços de armazenagem pois, na maior parte das vezes, quando vinham os fardos de carga “nom auia onde os descarregar ante os descarreguam nos moesteijos”<sup>133</sup>. Os mais documentados são os armazéns de sal e de cereais, no bairro da Lada e nas ruas da Fonte d’Ourina e Reboleira, bem como os grandes armazéns de vinhos de Miragaia, os primeiros do seu género na região<sup>134</sup>.

O armazém é estrutura básica nos portos. A sua multiplicação traduz movimento forte. Em 1537, quando se recuperava o ímpeto comercial, as vereações dão notícia de uma zona ribeirinha superlotada e necessitada de locais de armazenamento, de cargas amontoadas pelas ruas, ou de navios que tinham deixado de vir à cidade porque não lhes era garantida a guarda das mercadorias. Por essas razões houve tentativas de revitalização de espaços, na rua de S. Miguel, na qual se pretendiam reinstalar os mercadores cristãos-novos<sup>135</sup>. O armazém, dizia, era fundamental no porto e sinónimo de actividade.

---

breve do nuncio apostólico Pompeio Zambicario, bispo Valvense e Sulmonense considerando ser um grave prejuízo a inclusão da ermida de S. Nicolau na cerca do mosteiro da Serra onde estava a imagem do Senhor Crucificado junto da qual, entre outras coisas, estava constituído um local de aguada para os navios na fonte aí existente; AHMP – *Livro A*, fls. 161v-163; no mesmo ano, e pelos mesmos motivos (oposição à instalação do mosteiro), a Câmara indica a necessidade de o local e fonte estarem como estão pois a esse sítio acorriam muitos “batees que ahí vão a tomar agoa”. AHMP – *Vereações*, liv. 19, fl. 20v. Há coincidência entre os locais de aparelhagem dos navios e as fontes, em Miragaia, Massarelos ou Ouro. Não apenas no Porto. Em 1443, em Lisboa, o infante D. Henrique embarcou numa caravela “em direito da Fonte de Bonabuquer”. *Monumenta Henricina*, vol. VIII, p. 48.

<sup>133</sup> *Corpus codicum*..., cit, vol. II, p. 13-15, 22-26.

<sup>134</sup> Desde a Idade Média e até à transferência maciça para Vila Nova de Gaia, entre finais do século XVIII e por todo o século XIX, na Rua dos Armazéns.

<sup>135</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 13, fls. 70-72v. Referido por MEA, Elvira Cunha de Azevedo – *A inquisição do Porto*, in “Revista de História”, vol. II (vol. I das Actas do Colóquio “O Porto na Época Moderna”) ..., p. 216.

De abastecimento da cidade, primeiro, e de entreposto para os revendedores e para os navios, depois. Os pontos de concentração demonstram uma profunda aproximação ao rio, aos lugares mais sensíveis da carga e descarga. Portanto, desde muito cedo, ao seu nível, o Porto integrou-se num processo desenvolvido noutras latitudes activas da economia europeia: usava-se o armazém como pequeno empório combinando-se, no mesmo espaço, funções de simples depósito de géneros e de abastecimento (como os cereais, o sal e os vinhos) com funções de prática mercantil acolhendo, temporariamente, os produtos que o grande mercador vendia ao retalhista ou exportava, tal como os sumagres e os açúcares<sup>136</sup>. Todo o interior da muralha junto ao rio tinha armazéns, de diferente dimensão, pertença dos mercadores – no século XVI havia negociantes *flamengos* que os tinham – e da Câmara, que os alugava; havia gente incumbida de os abrir, para arejar as mercadorias aí conservadas; muitas mulheres estavam encarregadas deste serviço e eram pagas para isso. No tempo das “carregações” havia grande movimentação nestas ruas e faziam-se autos de abertura dos armazéns. Os mais falados são os de cereais.

Os documentos registam também a requisição ou aluguer de barcas e batéis para a carga e descarga, auxiliares de obras ribeirinhas e vigilância do tráfico marítimo (tal como viagens até à barra para inquirir acerca do movimento geral, para visitar os navios entrados e para patrulhar a costa em alturas de maior instabilidade, etc.).

Logo à entrada da barra havia outro espaço característico da estrutura portuária da cidade: a franquia. Nem todos os navios em trânsito pela “costa de mar” vizinha pretendiam demandar o Porto. Como acontecia na generalidade dos ancoradouros nacionais e estrangeiros, havia um local de abrigo onde as embarcações podiam aportar em caso de necessidade, sem correrem o risco de serem importunadas pelas autoridades<sup>137</sup>. O que nem sempre aconteceu, como se verá. Como o seu nome indica, tratava-se, no fundo, de um ‘porto franco’, local de ‘refresco’ utilizado pelos navios surpreendidos por tempestades ou a precisar de mantimentos e de alguma reparação de urgência para prosseguir viagem; ou para sondarem o mercado tendo em vista negócios de ocasião, como aconteceu com vários navios carregados de cereais os quais, depois de entrarem na franquia do Porto contrataram com as autoridades locais a venda de uma parte da carga. Localizar-se-ia algures entre o ponto da margem direita mais próximo da barra e o farol de S. Miguel-o-Anjo (ou junto deste), num dos areais usados pelas gentes da Cantareira, desenhados em gravuras dos séculos XVIII e XIX. Uma sentença de 1526 sobre a requisição da carga de um navio de cereais estante na franquia à espera de tempo favorável para ir a Aveiro (ou a Lisboa) conta que ele foi retirado desse lugar pelos oficiais do burgo, que “o fizeram entrar dentro no ryo” e não mais o quiseram deixar sair<sup>138</sup>.

<sup>136</sup> Importância e evolução do armazém, em BRAUDEL, Fernand – *Civilização material, economia e capitalismo. Séculos XV-XVIII*. Tomo 2 (Os jogos da troca). Lisboa: Editorial Teorema, 1992 (1ª edição em língua francesa, 1979), p. 75-77.

<sup>137</sup> Em Viana, à entrada do porto existia estrutura semelhante desde, pelo menos, o reinado de D. João I. MOREIRA, Manuel António Fernandes – *O porto de Viana...*, p. 49-50.

<sup>138</sup> AHMP – *Sentenças*, liv. 1, fl. 266v.

A franquia terá existido desde longa data. Em 1461, o seu funcionamento aparece regulamentado em correspondência alfandegária dirigida ao Porto. O objectivo era resolver práticas de contrabando feitas tanto por navios “que fundiavam sobre a costa” como por aqueles que se colocavam em franquia: “E porque fica duvida nas naos et navios que devem estar em porto franco e ate que tempo e a quaes se entende queremos llo declarar aqui. As naos ou navios de nossos reinos nam se emtende a elles a franquia que já sabem pera omde vão mais toda a nao ou navio d’ estrangeiros pode estar em porto franco e saber se podera hi vender ou não salvo se a carta de fretamento que traz dizer que vem per’ ali de boto que então deve logo sobir d’ avante a alfandega e descarregar e dizimar. E se nam traz carta de afretamento pera ali poder estar na dita franquia e escolher se vendera alli. E se começar de vender deve descarregar de todo salvo se vay fretado de todo boto pera outra parte e por licença dos nossos officiaes descarrega algũa pera suas bitalhas pera que a dita licença lhe podem dar”<sup>139</sup>. Em 1487, respectivamente nos dias 25 de Agosto e 1 de Outubro, duas caravelas vindas dos Açores com trigo, estantes na franquia, pediam facilidades (“que lhes fizessem algum favor”) à cidade para nela venderem o cereal<sup>140</sup>. Durante o século XVI ocorreram casos idênticos. Vejamos um exemplo significativo, de 17 de Abril de 1559. Nesse dia, apresentou-se na Vereação Manuel Bentalhado trazendo cartas de mercadores de França, “de onde erão dous navios de pão que estavam na framquya” mas tinham intenção de vir descarregar à cidade caso lhes fossem dadas facilidades na descarga, carroto e alojamento dos cereais; este pedido foi atendido em parte pelo município, sendo decidido descontar-lhes o dinheiro correspondente ao aluguer dos armazéns<sup>141</sup>. Neste mesmo século, e com isto encerro esta nota, era para a franquia que os pilotos da barra rebocavam (“toavam”) os navios.

### 13.10. Sinalização

Importante tanto para os navegantes locais como para os estrangeiros era a sinalização da barra. Sublinhe-se: da difícil barra do Douro.

Sem pretender dissertar sobre técnicas náuticas, há duas formas de orientação de um navio e de definição da singradura: as *balizas*, na água, assinalando um canal navegável, e as *marcas*, de orientação, postadas fora de água.

Para o caso presente, interessam-nos estas últimas. As marcas são usadas determinar aquilo que em gíria marítima se chama o *enfiamento*. São sempre necessárias duas ou mais. Quando avistadas, o piloto deve apontar-lhes a proa até todos os elementos, proa e marcas, ficarem alinhados. Para isso acontecer, estas devem estar colocadas em planos diferentes. Depois de feito este alinhamento e dando o piloto ou navegador um pequeno

<sup>139</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 36.

<sup>140</sup> No primeiro caso, a caravela estava fretada para Buarcos; contudo, “com tempo contrairo entraram na franquia”, aproveitando esse facto para vender os cereais. Os “favores” concedidos pelas autoridades portuenses eram: descarga e alojamento da mercadoria à custa da cidade e “falarem aos officiaes do rei [ou seja, da alfandega] que lhes fizessem hũa boa avença”. AHMP – *Vereações*, liv. 5, fls. 150, 155.

<sup>141</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 21, fl. 25.

desconto, em função das correntes, está determinado o percurso a seguir com o qual se evitam baixios, recifes e outros obstáculos. Sem surpresa, estes elementos eram vitais em entradas de barras, e o piloto experimentado descobria-as com facilidade. Em contrapartida, o *desconto*, da responsabilidade do piloto, resultava da prática da navegação (que contava muito) e do seu conhecimento do meio a enfrentar. Por isso, porque nem sempre estas condições estavam reunidas – quando se navegava noutras paragens – era crucial o recurso/trabalho dos pilotos locais para “meter dentro” e “botar fora” os navios.

O principal ponto de referência da navegação entrada no Douro foi, durante muito tempo, um enorme pinheiro secular, o *pinheiro da marca*, existente no local onde hoje estão os jardins do Palácio de Cristal, completado com outra sinalização instalada em algum sítio do rio, num rochedo dos muitos existentes algures próximo da barra, a hipótese mais provável, ou na margem<sup>142</sup>.

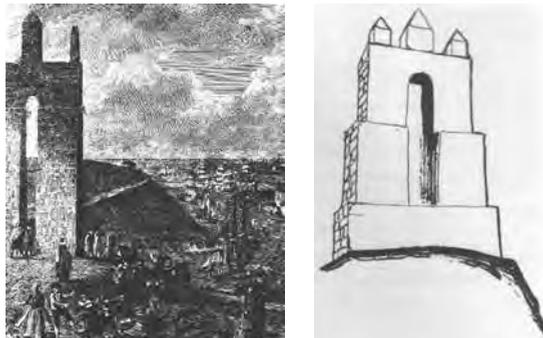
A importância desta marca fica bem patente na preocupação e diligências efectuadas pela cidade junto do rei, desde que o pinheiro apresentou sinais de querer ceder. O caso do *pinheiro da marca* e sua substituição por uma estrutura capaz de servir os mesmos efeitos durou mais de doze anos, num processo sobre o qual estamos bem informados graças à correspondência trocada entre a Câmara e a Corte e à produção de posturas locais sobre o assunto, desde a primeira notícia, em 26 de Agosto de 1530<sup>143</sup> até à última referência, já relacionada com a edificação daquela que se chamará *Torre da Marca*<sup>144</sup>, em 22 de Agosto de 1542. Danificado em 1530, estonado em 1533, estalado em 1535 e seco em 1537, o pinheiro, que alguns consideram ter sido vandalizado a coberto da noite<sup>145</sup>, foi objecto de vistorias no sentido de se encontrar uma solução para a qual vieram projectos da Corte e foram dados pareceres de pedreiros (apoiados na opinião de navegantes), até à edificação de uma mira em pedraria, no ano de 1542, retratada em gravuras da cidade, e destruída durante o Cerco do Porto (1833).

<sup>142</sup> Hoje em dia, os navios guiam-se pela marca localizada nos terrenos da ANJE (já se lhe chama *marca da ANJE*) e por um poste colocado no rio, próximo dos estaleiros do Ouro.

<sup>143</sup> Dizendo-se que o problema era anterior. Teve, de imediato, projecto desenhado: diz a carta régia que Jerónimo Brandão, contador do almoxarifado “me escreueo sobre o daneficamento do pinheiro da Marqua *sobre que Já me essa cidade algumas Vezes escreueo*, E que por ser muj necessario pera bem da çidade E nauios que pella barra della entrassem se deuia fazer no lugar onde o dito pinheiro estaua alguma obra que fizesse a marqua E a balisa que o dito pinheiro fazia, E me emuiou huua mostra e debuxo da obra que se deuia fazer; E por que a mjm pareceo bem [...] que faleis com o dito contador, E Veiais a dita obra que se ha de fazer, E a maneira de que se há de fazer pera que possa aproueitar, E a mandaj aualiar”, assim como o cálculo dos trabalhadores, informações que havia de comunicar ao rei. Mais: “E o dito contador Vos mostrará o *dito debuxo que me emuiou com outro que eu quá mandei fazer* por parecer que se deuia fazer mais forte que o que parecia o que de lá Veo pera segundo o lugar onde ha de estar, Vós o Vede com o dito contador E com officiais E pessoas do már, E vede se está assi bem E se sendo feito da maneira que Vai debuxado pode aproueitar na dita marqua”. *Corpus codicum...*, vol. IV, p. 232.

<sup>144</sup> Não confundir com a torre medieval dos Pedro do Sem (como tantas vezes acontece), a qual ainda pode ser vista da entrada do Palácio de Cristal.

<sup>145</sup> Pinho Leal assim o refere, baseando-se na notícia de uma devassa ordenada pelo rei; *Portugal antigo e moderno*, vol. VII. Lisboa: Ed. Mattos Moreira, 1876, p. 296.



Gravura 8 – A Torre da Marca

Percorrer a documentação sobre este assunto, é acompanhar uma faceta da modernização das instalações portuárias da cidade e, ao mesmo tempo, verificar as dificuldades surgidas na execução destas obras. Mais: é constatar a participação da edilidade em projectos de promoção dos equipamentos portuários com o objectivo de atrair movimento – ou, pelo menos, de não o deixar desviar-se. É a Câmara, de certa forma, a cumprir várias funções tendentes a melhorar as condições de trabalho dos agentes mercantis que, no século XVI, não se identificam tão linearmente como antes com o grupo dirigente. Portanto, a questão do pinheiro e da sinalização dos navios denuncia factores de evolução social e económica da cidade quinhentista.

Resolvido o problema da Torre da Marca, no decurso do século XVI encontramos referências a outras miras de orientação dos navios. Os homens do mar conheciam-nas bem. Conheciam o toque dos sinos das igrejas costeiras e usavam os seus campanários como pontos de referência. Junto à entrada da barra do Douro, a mais usada seria a da ermida de Santa Catarina, activa até ao século XIX<sup>146</sup>.



Gravura 9 – Ermida de Santa Catarina

É do aproveitamento do ordenamento religioso da marginal ribeirinha para funções de apoio técnico aos navios, de que aqui se fala. A própria ermida serviria esses

<sup>146</sup> Em 1842, o Intendente da Marinha remetia um ofício do piloto-mor, pedindo providências acerca dos pinheiros da viúva Souto e Freitas, “que encobrem a marca nova e a capela de Santa Catarina que servem de marca da barra”. AHMP – *Próprias*, liv. 5, fl. 198.

propósitos, funcionando como ponto de referência para quem entrava na barra. Segundo Coutinho Lanhoso, em época posterior à sua edificação<sup>147</sup>, foi aí colocada uma marca nova, a qual substituiu a ermida<sup>148</sup>. Tratar-se-ia de uma simples mira, pois não parece ter havido outras torres como a da Marca, no curso final do Douro.

Impõe-se abrir aqui uma pequena nota sobre a vivência religiosa da população ribeirinha, em especial porque, em pontos da costa, as modestas edificações cultuais serviram como farol e guia. A instalação de ermidas, capelas e igrejas junto do litoral foi um fenómeno marcante do ordenamento religioso e de devoção das gentes do mar. O mesmo acontecia nas terras confinantes do Douro, desde a nascente até à foz. Ermidas e santuários de romagem estavam ligados a vivências espirituais das populações, marcadas pelo quotidiano do rio, expressas nas manifestações de uma cultura e piedade populares de rico significado. No curso final do rio, entre a cidade e a foz, encontramos uma série de capelas que, ao longo dos tempos, enquadraram o culto das populações e inspiraram fórmulas de solidariedade expressa na organização de confrarias marítimas. Capelas onde se ‘abrigaram’ sob a protecção dos santos e da Virgem, tanto em terra como no decurso das suas viagens pelo mar. Este tema da devoção das gentes de mar do Porto foi estudado por João Marques e Geraldo Coelho Dias em trabalhos que são, ao mesmo tempo, propostas metodológicas<sup>149</sup>.

Voltemos à sinalização da barra. Havia outros sinais para os navios se guiarem. No final do século XVI, o procurador da cidade, Francisco Neto de Figueiroa, comunicava “que a marca que esta no rio em São João estava pera cair, que pedia a mandassem concertar”<sup>150</sup>. Nas gravuras seguintes podemos observar a evolução das marcas postadas no rio à entrada da barra.



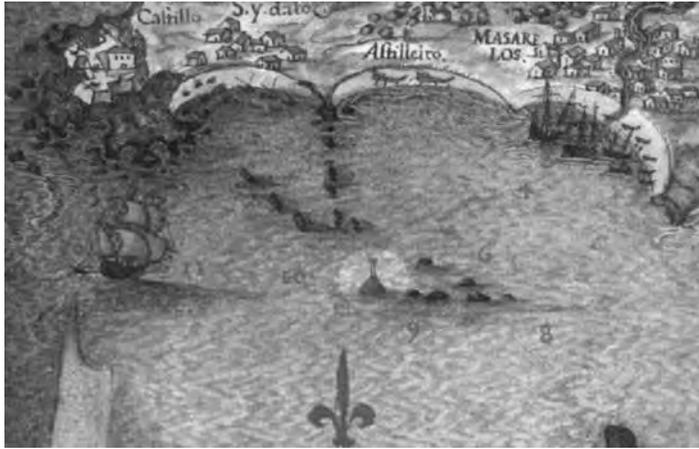
Gravura 10 – A entrada da barra

<sup>147</sup> Construída a expensas dos homens do mar no século XIV, num pardieiro aí existente.

<sup>148</sup> LANHOSO, Adriano Coutinho – *Nossa Senhora protectora dos mareantes do velho burgo do Porto*, in *O rio e o mar na vida da cidade...*, p. 262.

<sup>149</sup> MARQUES, João Francisco – “Ordenar o litoral – Ordenamento religioso: nótulas metodológicas”; DIAS, Geraldo Amadeu Coelho – “O mar e os portos como catalizadores de religiosidade”, ambos os trabalhos em *O litoral em perspectiva histórica...*, respectivamente, p. 259-262 e 275-283.

<sup>150</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 29, fl. 107v.



Gravura 11 – Templete de D. Miguel da Silva

Repare-se como a cidade reclamava para si a administração do rio e dos assuntos a ele ligados, estendendo a sua autoridade pelo termo. Tratava-se de substituir uma das quatro marcas, quatro colunas, mandadas erguer por D. Miguel da Silva entre 1526 e 1540 em outras tantas rochas localizadas à entrada da barra ou o próprio templete de inspiração clássica, da autoria de Francesco de Cremona, albergando a estátua de “um homem *togado* [...] indicando o itinerário seguro”<sup>151</sup>.

Documentos permitem historiar a evolução da sinalização à entrada da barra. Pejada de rochedos, autênticas armadilhas para todo o tipo de embarcações, a barra do Douro era temida por todos quantos a franqueavam.



Gravura 12 – Rochedos da barra do Douro

<sup>151</sup> BARROCA, Mário Jorge – *As fortificações do litoral portuense*. Lisboa: INAPA, 2001, p. 45.

D. Miguel da Silva revelou sensibilidade para a questão, tentando resolver o problema através da sinalização dos rochedos perigosos e mandando erguer um farol por onde se guiassem as embarcações durante a noite. Em 1535, portanto em época contemporânea à acção do bispo de Viseu no couto beneditino da Foz, uma das principais rochas, e também das mais conhecidas, era encimada por uma cruz. Em documento desse ano, destinado a limitar certas práticas de pesca, o rei, a pedido do Porto, determina “que no tempo da [...] pescaria se nom fizesse o dito embalo na dita foz *da crux pera baixo*<sup>152</sup>. António Cruz, que erradamente classifica a estátua do *Togatus* como romana, indica-nos que, no rochedo onde ela estava, foi colocada, ainda no século XVI, uma cruz de ferro<sup>153</sup>, que viria a dar o nome ao penedo e surge em representações da barra desde Quinhentos (ver gravura 10).



Foto 13 – Estátua de *Portmnus*

Sendo que o templete do *Togatus*, representação da divindade *Portmnus*, só viria a ser construído em 1536<sup>154</sup>, é provável que antes dele houvesse uma cruz na rocha, marca que voltaria a ser retomada entre 1634 e 1638, lapso de tempo durante o qual a estátua terá caído ao mar de onde apenas foi recuperada no século XIX<sup>155</sup>.

<sup>152</sup> *Corpus codicum...*, vol. IV, p. 128. Parece tratar-se de uma localização experimentada e, logo, anterior a esta data. Será uma das quatro marcas colocadas por ordem do prelado.

<sup>153</sup> CRUZ, António – *O Porto nas navegações e na expansão*, 2ª edição. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983 (1ª edição, 1972), p. 15-16.

<sup>154</sup> Conforme inscrição encontrada com a estátua: “Miguel da Silva, bispo de Viseu, para salvação da navegação mandou construir as duas torres e levantar as quatro colunas no ano de 1536”; BARROCA, Mário Jorge – *o.c.*, p. 45-47.

<sup>155</sup> Mais concretamente, em 1862, quando se procedia ao desmantelamento da rocha da Cruz de Ferro; CRUZ, António – *O Porto nas navegações e na expansão...*, p. 15. António Manuel Silva, arqueólogo

Indispensável para guiar o trânsito marítimo, o farol de S. Miguel-o-Anjo foi construído em 1527. Esta obra, também da autoria de Francesco de Cremona, foi ordenada pelo mesmo D. Miguel da Silva e edificada sobre um maciço rochoso que penetrava no Douro, na Cantareira.



Gravura 13 – Farol de S. Miguel-o-Anjo

Obra inovadora, “primeira estrutura arquitectónica portuguesa construída especificamente para esse fim”, o farol é “um dos mais antigos faróis sobreviventes da Europa”. Estrutura complexa, apesar da aparente simplicidade, nela ardia um facho no piso superior, sinalizando a barra do Douro, como refere uma das inscrições nele colocadas “para governo da entrada dos navios”, e alimentado por rendas perpétuas deixadas pelo prelado<sup>156</sup>.

Questão de jurisdição, gesto de altruísmo de um humanista ou interesse comercial? Porque é que um bispo que não tinha autoridade na cidade investiu nestas infra-estruturas portuárias? Significa isto que as iniciativas da Câmara eram, neste particular da sinalização da barra, insuficientes?

Como já foi aqui dito, o farol, erguido num esporão rochoso, penetrava nas águas do rio. Depois das obras de alargamento da margem, e as do Passeio Alegre, passou a estar onde hoje o vemos: em terra firme, passando um pouco despercebida a função que desempenhou durante séculos.

A construção deste farol enquadrava também as necessidades de orientação dos navios à entrada na barra, na perspectiva acima explicada da existência de dois pontos,

---

da Câmara Municipal do Porto, a quem agradeço a informação, considera a possibilidade de esta estátua ser, efectivamente, romana, de tipo provincial, trazida eventualmente de Viseu pelo citado D. Miguel da Silva.

<sup>156</sup> Sobre o monumento ver, por todos, BARROCA, Mário Jorge – *o.c.*, p. 37-45.

em planos diferentes, para cálculo do *enfiamto*. Como nos explica o beneditino Pereira de Novais, foi construída esta “torre quadrada, con tal disposicion y orden que siruisse de Guia y Luz a la entrada del Puerto para dentro de su Barra, puesta con tal arte y Regla que fuesse encuentro y Mira a la torre, que llamamos de la Marca, que Puesta a Diametro desta de San Miguel y en lo eminente del Monte de los Iudios, que se empina sobre la Villa de Maçarelos, sirue de Bruxula ò Calendro a la Entrada de la Barra para Euitar el peligro que ordinariamente en ella se palpa cada dia. Con que, Por ocasion destas Dos torres que se hasen frente Vna a la otra, facilmente los Pilotos, que asisten por el Rey en esta Villa [S. João da Foz], las enbocan por la Barra a las Naos, que Vienen a sus comercios y tractos, con que por ello quedò facil la entrada, aunque siempre de peligro”<sup>157</sup>.

Auxiliados pelas marcas nas rochas da barra, pelo farol do Anjo, pela Torre da Marca e pelos pilotos locais, os navios, com maior ou menor dificuldade, conseguiam entrar na barra, contornado o “rochedo da Cruz” pelo lado sul, onde as profundidades eram maiores e cujo trajecto aparece representado em gravuras. Embora não fale de marés nem de preia-mar ou estabelecimento do porto, Pedro Teixeira (1634) refere-se à entrada da barra, junto ao castelo da Foz, como tendo de profundidade duas braças e meia<sup>158</sup>. Mantendo-se depois na veia do rio, desfrutando de profundidades entre os 5 e os 20 metros<sup>159</sup>, arribavam sem problemas de maior até junto dos muros da cidade.

Porém, antes de poderem encostar, teriam de parar junto da bandeira da saúde, a fim de receberem a visita dos guardas-mores, de cujo parecer dependia a admissão à prática ou o envio para quarentena junto do lazareto de Valdamoses, estrutura de apoio aos serviços portuários da cidade. E é destes que falarei no ponto seguinte.

#### 14. Serviços

A eficiência de um porto depende muito da qualidade, quantidade e funcionamento de serviços colocados à disposição dos utentes. É neste âmbito que mais se nota a participação dos poderes tutelares de um porto. Suscitados pelo incremento do tráfego e necessidade de o controlar, os serviços apresentam uma dupla natureza e finalidade:

- Enquadram-se no objectivo de controlo do tráfego com intuitos fiscais;
- Organizam o ancoradouro regulamentando a sua actividade, com o objectivo de facilitar o despacho portuário.

<sup>157</sup> NOVAIS, Manuel Pereira de – *Anacrisis historial*, vol. IV. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1915, p. 219.

<sup>158</sup> Considerando as medidas castelhanas da altura, cerca de 4.20m. *El atlas del rey planeta. La “Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos” de Pedro Texeira (1634)*, Felipe Pereda y Fernando Marías (eds.), 2ª edição (1ª edição Outubro de 2002). Hondarribia: Editorial Nerea, 2002, p. 336. No verão era, por vezes, necessário esperar por condições de barra favoráveis pois em certos dias o fundo era menor. No fretamento da nau *Conceição* (1558) refere-se: “*dando a barra desta cidade lugar pera a dicta naao poder botar fora no dicto tempo de fim do mes d’Agosto*”. ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 16, fl. 137v-140.

<sup>159</sup> OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o.c.*, p. 153-176. De um modo geral, desde a barra à cidade, estas profundidades, dependendo das marés, mantêm-se. Agradeço a António Sousa, proprietário dos estaleiros da Socrenaval, esta informação.

A análise desta espécie de sector terciário dos centros marítimos europeus medievos e modernos é matéria determinante para conhecermos a evolução, a promoção ou decadência dos portos, e justificaria um estudo aprofundado, impossível de fazer nesta altura. É preciso reflectir com base em estudos comparados, ainda na maior parte dos casos por fazer, verificar cronologias das soluções encontradas nos diferentes quadrantes geográficos, origem dos seus promotores, resultados alcançados e exportação de modelos, entre muitas outras. Uma coisa parece, no entanto, ser evidente: o estudo dos portos desvenda dinamismo e inovação. Em busca de eficácia, para além da engenharia e obras públicas os portos assumem-se como locais ricos em experiências no campo da administração, com a criação de organismos estruturados de cada vez maior complexidade, respondendo a fortes desafios, sempre em mutação, organizando um conjunto de práticas e uma burocracia próprias, preparando-se, no fundo, para se tornarem um sector de ponta da actividade sócio-económica no tempo aqui estudado. E isto desde muito cedo. No Porto, as notícias sobre a sua execução encontram-se desde o início do século XIV, senão antes, claro que num contexto medieval, diferente, mas existentes.

Nas linhas seguintes deixarei apenas uma pequena nota acerca dos principais serviços criados pelas autoridades do burgo entre os séculos XIV e XVI, guardando para outras investigações o seu necessário aprofundamento.

#### **14.1. Mordomos da Igreja**

Até aos primeiros anos do século XV a cidade do Porto era, como se sabe, senhorio episcopal. Uma das fontes de receita da Igreja consistia nos impostos cobrados sobre a actividade comercial e no trato marítimo. A criação, na parte baixa da cidade, da ermida de S. Nicolau, no século XIII, tanto responde à necessidade de promover a assistência religiosa à população entretanto fixada junto ao rio como ao objectivo de garantir a vigilância do tráfego fluvial-marítimo. Antes de saírem da barra, quer os navios de alto bordo quer as pinaças da faina “ficavam sujeitas à inspecção do mordomo da Igreja, estante em S. Nicolau. Não cumprindo assim, iria o mordomo a casa dos mestres, para nelas tomar como penhor o que julgasse preciso”<sup>160</sup>.

As vicissitudes da evolução da cidade, somadas à falta de documentos sobre o assunto, tornam difícil a percepção do papel dos organismos eclesiásticos nesta matéria nos tempos subsequentes. A criação da alfândega régia, a crescente importância da Câmara e do tecido mercantil da urbe na tutela do comércio, e a passagem do senhorio do Porto para a Coroa (em 1405-1406), provocaram alterações difíceis de acompanhar. Sabemos, por exemplo, da continuidade dos oficiais da Igreja na cobrança de direitos, como o da redízima<sup>161</sup>, mas essa questão parece integrar-se no geral do despacho alfândegário.

---

<sup>160</sup> CRUZ, António – *O Porto nas navegações e na expansão...*, p. 22.

<sup>161</sup> 1% da dízima, que cabia à Igreja pelo contrato assinado com D. João I aquando da passagem do senhorio da cidade para a Coroa.

## 14.2. O município e o tráfego fluvial

Durante a Idade Média, o poder municipal interveio em força nos diferentes domínios da actividade marítima. A esse facto não foi alheia a participação de membros da administração local na armação de navios e condução de negócios a longa distância, nos séculos XIV e XV quando se aprofundou a relação entre o concelho e a corte, plataforma de consolidação do protagonismo dos burgueses neste sector, bem como para a evolução do mesmo, pois “uma cidade sujeita a mero e misto império episcopal só a muito custo podia singrar”<sup>162</sup>.

Chamando a si a coordenação do comércio, a Câmara cedo estabeleceu normas de funcionamento da actividade, desde logo o controlo efectivo do tráfego. Este cuidado passava pela vigilância dos barcos do rio, elementos básicos do movimento de mercadorias do vale do Douro em direcção ao Porto: vinhos, azeites, sumagres, cereais, couros, e outros, eram objecto de ágil comércio, constituíam o grosso do abastecimento da urbe e, também, do seu potencial exportador. Neste sentido, tornava-se urgente criar um posto de fiscalização e controlo desta linha de trânsito com objectivos claros: evitar o contrabando e a fuga ao fisco. Assim como se fazia com os navios entrados pela foz, obrigados a descarregar “avante os muros da cidade”<sup>163</sup>, também aqueles deviam dirigir-se a um ponto específico, na zona ribeirinha da cidade mais a montante dela. Quase nada se sabe desta estrutura fiscal. Os documentos indicam-nos um espaço, a *casa do Laranjo*, junto ao ângulo leste da muralha perto da penedia do rio, e uma função: acolher as barcas de Riba Douro, que aí eram obrigadas a parar, e cobrar os direitos.

Criada por iniciativa local, a sua existência estava plasmada no foral novo da cidade, de 1517: “E quando pollo Ryo do douro vierem algumas mercadorias pera se vender nam desembarcarão nem as tirarão em outro lugar se nam na praya da dita Çidade des da porta do mar ou postigo atee ho canto *que chamam casa do laramJo*”<sup>164</sup>. Talvez se possa identificar o postigo com o chamado *postigo de João Pais*<sup>165</sup> e este posto fiscal com a torre de João da Silva: no dia 21 de Abril de 1537 uma postura determinava “que nenhum barqueiro nem pessoa que trouver vinho em barqua ou barquo por o Doiro abaixo [...] nom passe [...] da torre de Joham da Sillva pera baixo sem licença dos rendeiros sob pena de dez cruzados”. Na mesma altura, estendeu-se esta decisão à madeira com a mesma proveniência e, de uma forma geral, a todas as produções durienses<sup>166</sup>. Esta torre terá

<sup>162</sup> Importa seguir propostas de Armindo de Sousa; a frase citada encontra-se em: *Conflitos entre o bispo e a câmara do Porto nos meados do século XV*, in “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, 2ª série, vol. 1, Porto, 1983, p. 10 (o estudo entre as p. 9 e 103).

<sup>163</sup> Entre muitos, AHMP – *Vereações*, liv. 9, fl. 38: 25 de Outubro de 1508, com a peste a acalmar, “acordaram que enquanto a cidade estivesse bem que os navios que entrassem sobre a barra viessem descarregar d’avante ella”.

<sup>164</sup> DIAS, Fernando de Carvalho – *Forais manuelinos do reino de Portugal e do Algarve. Entre Douro e Minho*. S/l: Edição do Autor, 1969, p. 7.

<sup>165</sup> No dia 8 de Julho de 1512 foi lançado pregão: que “nenhuum fosse tam ousado que carregase navio senam d’avante da cidade convem a saber des o postigo de Joham Paez ate o postigo da Lada sob pena de dous mill reas”. AHMP – *Vereações*, liv. 8, fl. 127v.

<sup>166</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 13, fl. 36.

caído em 1542, em resultado de temporais que afectaram também a passagem da secção do cais então existente. Em sua substituição terá sido erguido, junto ao rio, um posto de vigilância e controlo desse tráfego, semelhante ao que se reproduz na foto seguinte.



Foto 14 – Posto de controlo de vinhos nos Guindais (séc. XIX)

De resto, nada mais, nem sequer quais eram os funcionários aí colocados (talvez criados dos rendeiros da alfândega) nem como se fazia a recolha dos tributos.

Com maiores ou menores problemas (entenda-se: barcos a parar em praias e esteiros escondidos antes de chegarem à cidade e a baldearem carga), a existência e funcionamento desta casa estiveram na origem de um pólo activo e num local de acostagem de barcos fluviais, zona de descarga de vinhos, madeiras e outros produtos, que se manteve pelo tempo fora.

Estas iniciativas representaram um aspecto interessante da estruturação portuária, também conhecidas em outros ancoradouros europeus: a ‘divisão’ do porto em dois espaços distintos, um dirigido ao tráfego fluvial (a montante da Ribeira junto aos Guindais) e outro para acolhimento do tráfego marítimo (a jusante da Ribeira)<sup>167</sup>.

### 14. 3. Os corretores

#### 14.3.1. Os corretores-fretadores medievos

A partir do século XIV, o essencial da prática mercantil decorria sob a tutela do concelho e das autoridades régias. Logo nas primeiras décadas daquela centúria levantava-se o problema da regulamentação do transporte marítimo, objecto de grande procura.

<sup>167</sup> Como em Nantes. TANGUY, Jean – *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle*. Paris: Librairie Armand Colin, 1956, p. 52.

A Câmara, com o aval de D. Dinis, aprovou em 1324 a criação dos corretores-fretadores, cidadãos encarregados do fretamento de navios. Tantos documentos relativos aos problemas suscitados por estas nomeações sugerem movimento, criação de riqueza, concorrência e, como tal, obrigam-nos a repensar o momento histórico em questão e ideias incorrectas acerca dos efeitos, ou da própria ‘crise do século XIV’<sup>168</sup>.

Os corretores-fretadores foram estatuídos<sup>169</sup> por postura municipal, num domingo, 25 de Março de 1324. E foram-no porque, de acordo com o sentir da governança, alguns homens que não olhavam a Deus, nem suas almas, nem o proveito da *vila*, “fretavam naaos per sy nom seendo hi chamados aquelles que as carregauom e poynhem algumas naaos em ellas quantyas qual era sua vontade”.

Eram em número de quatro, eleitos pela Páscoa entre moradores especiais: homens -bons “daquelles que pera frança carregam em nas naaos”. Considerando o bem da cidade, dos mercadores e dos armadores, era-lhes confiada a organização das carregações de “aver de peso”. Para tal, deviam reunir junto dos mestres informações sobre o número de naves disponíveis e o tempo previsto para os embarques, notícias que mandariam apregoar. Depois, deveriam receber os pedidos dos interessados, em local que determinavam, de os mandar registar junto de um tabelião (ao seu dispor) e fretar os navios. Apesar de alguma confusão nos termos, será possível considerar a existência de carregadores ao seu dispor, e haveria também idênticos serviços por eles assegurados em portos da Normandia, zona de contacto privilegiada nesse tempo, à qual se juntava a Flandres, de uma forma mais vaga<sup>170</sup>. Estes fretadores não podiam ter parte no senhorio de navios.

Os problemas com a sua actuação terão começado logo de imediato. Contudo, assumiram evidência em 1355 com as queixas de mercadores do Porto, Braga, Guimarães, Viseu, Chaves e de “outros lugares”, os quais faziam da cidade do Porto a plataforma de exportação das suas mercadorias. Diziam que não estavam a ser bem servidos por eles. Com a arbitragem do rei, e através de uma discussão profunda, perfilaram-se as seguintes decisões:

– Reafirmação da indispensabilidade dos corretores que, desde então, passam a ser eleitos pelos homens-bons, almoxarife régio mercadores de fora da cidade interessados;

<sup>168</sup> Bem como a existência de grupos activos e prósperos no mesmo período histórico, competindo pelo domínio do comércio a longa distância. A partir de Valência, Paulino Iradiel fala de dinamismo: especialização e desenvolvimento das actividades económicas e alterações sócio-políticas na rede urbana meridional nos séculos XIV e XVI; IRADIEL MURUGARREN, Paulino; NAVARRO ESPINACH, Germán; IGUAL LUIS, David – *Ricerche valenzane sul mondo urbano dell’Europa mediterranea (secoli XIV-XV)*, in “Medioevo. Saggi e Rassegne”, Revista del Consiglio Nazionale delle Ricerche (realizzata nell’ambito dello Istituto sui rapporti italo-iberici, Cagliari, nº 25. Pisa: Edizioni Ets, 2002, p. 111-141. CASADO ALONSO, Hilario – “Existió la crisis del siglo XIV? Consideraciones a partir de los datos de la contabilidad de la catedral de Burgos”, in VAL VALDIVIESO, María Isabel del e MARTÍNEZ SOPENA, Pascual (coord.) – *Castilla y el Mundo Feudal. Homenaje al Professor Julio Valdeón*. Vol. III. Valladolid: Junta de Castilla y León – Universidad de Valladolid, 2009, pp. 9-25.

<sup>169</sup> Literalmente: “Estatuto que os homees boos com oconcelho pooem antressy”. O documento está no *Corpus codicum...*, vol. I, p. 97-98.

<sup>170</sup> A Normandia também deixa de ser individualizada, falando-se na França em geral.

– Reformulação da função, sobretudo para se evitarem conluíus entre mercadores e armadores, de tal forma que as decisões aprovadas fizeram jurisprudência passando a integrar o corpo de leis gerais do reino, as Ordenações.

Todavia, com lei ou sem ela, estava aberto um debate. Um debate onde foram apresentados, reforçados e rebatidos interesses em conflito, de grupos profissionais e de dirigentes políticos implicados no trato marítimo. Duraria pelo menos até ao reinado de D. Fernando, sucedendo-se as queixas contra os fretadores e os conluíus por eles organizados, bem como contra grupos de mercadores que monopolizavam o transporte em seu proveito, ou em proveito dos seus associados, e especulavam com ele exorbitando no preço dos fretes<sup>171</sup>.

De tempos a tempos voltamos a ouvir falar dos corretores, cuja actuação se deverá ter mantido. Contudo, a sua importância real deverá ter diminuído em consequência do aumento da oferta de meios de transporte. Com escassos navios no activo, como parecia acontecer antes, a sua função seria indispensável perante o aumento de procura de navios. Quando a frota cresceu de forma a suprir as carências, como terá acontecido a partir de finais de Trezentos, as suas funções deverão ter ficado algo esvaziadas e o seu número mais reduzido. Sem sabermos com exactidão como se terão passado as coisas no século XV penso que, já no século XVI, o problema com os corretores não se colocaria apenas pela oferta, mas também pela dilatada procura, já que encontraremos mercadores do Porto, por razões complexas, de que falei, precisados de afretarem embarcações de fora da cidade.

#### 14.3.2. Os corretores-fretadores quinhentistas

No último terço do século XVI há novas referências ao cargo. Em Câmara, a 24 de Dezembro de 1584, alertava-se para a necessidade de haver dois corretores, “por que com yso se despacharyaom bem os portos e as mercadorias correriam com mais brevidade”. Nesse sentido, decidiu-se eleger um corretor “allem do que estava ja emlleito que era Guaspar Luís cidadão desta cidade”, Manuel de Araújo, por “ser pessoa honrrada e cidadão da dita cidade” e por isso “ho emllegeraom por corretor juntamente com ho dito Guaspar Luís pera que ambos corraom e façam os ditos officios e sejam nelles ambos yguoais [...] e que levem o mesmo salario e levem os mesmos dinheiros as partes”<sup>172</sup>. Ou seja, até então o encargo competia apenas a um funcionário e o aumento do tráfego suscitou a nomeação de outro. Enfim, a forma de dar eficácia aos serviços era nomear gente conhecedora do meio. Como acontecia com Gaspar Luís, armador, facto que, por outro lado, conduzia a suspensões e renúncia de mandatos em razão das ocupações destes homens: em 27 de Janeiro de 1588, Gaspar Luís pedia que elegessem outro em seu lugar, pois “lhe era necessaryo seguir seu trato e viagens como costumava”, renunciando ao officio nas mãos dos officiais da cidade<sup>173</sup>.

<sup>171</sup> Além do já referido, criando os corretores (inserto no documento de 1355), ver *Corpus codicum...*, vol. VI, p. 26-31 e 38-40.

<sup>172</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 26, fl. 411.

<sup>173</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 28, fl. 55v.

Não se consegue perceber se nesta centúria os corretores estariam ligados ao funcionamento da portagem, cabendo-lhes a cobrança da taxa de ancoragem bem como o despacho das embarcações. Digo isto sob reservas pois parece tratar-se de assuntos do foro alfandegário e, portanto, da responsabilidade dos serviços competentes, embora a Câmara não deixasse de se pronunciar sobre a matéria. Serviço fiscal de interesse para o despacho comercial, a ancoragem provocou conflitos e foi debatida em várias reuniões do município desde o início de Quinhentos. Em 1517, Gregório de Cernache, homem do rei na alfândega, em vez dos dez ceitis e cinco quintos de ceitel devidos pelas caravelas de “fora parte” entradas no Douro, cobrava-lhes quarenta e oito reais, facto de que se queixaram mestres de Leça, Esposende e Sesimbra apoiados pela Vereação, ciente da possibilidade de deserção da cidade de uma parte significativa da navegação que a ela vinha. Após inquirição de testemunhas, D. Manuel sancionou as pretensões dos mestres e município mandando o almoxarife cobrar apenas onze ceitis pela ancoragem<sup>174</sup>.

Já em finais do século (23 de Maio de 1590), a vereação foi obrigada a deliberar sobre dois outros assuntos, em parte relacionados com estes:

– O despacho dos navios. Havia queixas contra António Fernandes Pinto, escrivão da portagem, pois cobrava quatro vinténs (oitenta reais) “de cada nao e navio aos mestres que querião botar fora desta cidade”<sup>175</sup>; esta renda fora concedida à cidade. Em 1499, D. Manuel acertava que não se levasse à cidade o assunto das avenças do que ela havia de cobrar pelo despacho dos navios<sup>176</sup>;

– A descarga dos navios. Neste caso, os protestos tinham como alvo Manuel de Araújo, acusado de pedir 280 reais pela descarga de cada nau ou navio.

Dos dois, o mais complicado foi o processo de Manuel de Araújo, com convocatória de testemunhas<sup>177</sup>. O visado, depois de ter alegado que nada tinha a declarar à Câmara, uma vez “que esta mesa não era seu juiz”, aceitou considerar a ordem dos vereadores de não cobrar descarga, para “escusar a dita demanda”, mas reconsideraria a sua decisão quando tivesse ordem do rei para o poder fazer<sup>178</sup>. Os abusos de Manuel de Araújo contrastavam com a acção de um dos seus predecessores, Gonçalo Pires, porteiro da alfândega. Este, segundo parecer enviado pelos utentes do porto ao rei em 1571, era competente no trabalho que fazia: descarga, transporte e despacho das fazendas, “e isto mesmo fizeram seus antecessores, posto que dizem algũas pessoas e mercadores que muyto melhor e com melhor cuidado o faz este Gonçalo Pirez e em arezoados presos dos quoaes sam contentes e satisfeitos e o não poderão elles melhor fazer mas antes lhes he descanso e ham asy suas fazendas por seguras por que se dellas faltar algũa cousas despois de metida a fazenda na alfandega o porteiro he obrigado pagalo de sua fazenda”<sup>179</sup>.

<sup>174</sup> AHMP – *Livro B*, fls. 95-96.

<sup>175</sup> Caso debatido em várias sessões.

<sup>176</sup> TT - Chanc. de D. Manuel, liv. 16, fls. 34-34v

<sup>177</sup> Mestres de navios: António Pires de Miragaia, Diogo Gonçalves, do mesmo lugar, Gonçalo Afonso de Massarelos, Baltasar Afonso da Lada e João Martins de Leça. AHMP – *Vereações*, liv. 29, fl. 131.

<sup>178</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 29, fl. 158v (documento de 13 de Agosto de 1590).

<sup>179</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fls. 234-234v.

### 14.3.3. Os corretores dos estrangeiros

Entretanto, na cidade, e com intervenção da edilidade, haviam sido criados outros corretores: os corretores dos estrangeiros. Reflexo das exigências de um novo período, de relações comerciais desenvolvidas, também marcado pelo assentamento de colônias de mercadores europeus, reconheceu-se a utilidade de se criar um serviço de apoio para os que se detinham mais tempo neste porto.

O titular do cargo (parece só haver um responsável) deveria ser homem experimentado no comércio, capaz de comunicar as práticas locais aos de fora e de zelar pelos seus interesses, sobretudo numa época em que ainda não estavam criadas as condições necessárias para o estabelecimento permanente e interventivo de cônsules ou vice-cônsules. Isso parece acontecer com João de Pedrosa, cidadão investido nessas funções em meados do século. Homem com responsabilidades na cidade e junto da corte<sup>180</sup> é referido como “coretor dos estrangeiros e naturaes de fora da cidade” em 10 de Junho de 1548, altura em que aparece na Câmara a comunicar que “estava de caminho pera ir a corte”; para que a cidade não ficasse sem corretor, “que elle apresentava a elles vereadores pera servir o dicto officio durante a sua ausencia a Thome da Mota seu cunhado que presente estava”. A proposta foi aprovada sem problemas<sup>181</sup>. Neste caso era uma simples suspensão de mandato, pois no ano seguinte o mesmo João de Pedrosa voltou a pedir substituição, desta vez em favor do seu filho, Simão de Pedrosa, considerado “auto e soficiente pera servir o dito cargo de coretor”<sup>182</sup>, o qual aliás virá a ocupar esse lugar no futuro, num processo de sucessão familiar no funcionalismo conhecido na época. No entanto, em 1576, há notícia de que as funções de corretor dos estrangeiros estavam entregues a Jerónimo Fernandes, morador na rua Chã<sup>183</sup>.

### 14. 4. A alfândega

Trata-se de um dos principais organismos reguladores da actividade comercial do Porto. A partir da criação do “almazém” régio em 1325, a intervenção do rei e dos seus representantes no comércio marítimo foi redimensionada. Complexo e mal documentado, será tratado em diversos capítulos. Com os dados disponíveis farei uma curta menção ao organigrama e a aspectos da sua intervenção.

| Cargo    | Titular         | Mantimento        |
|----------|-----------------|-------------------|
| Juiz     |                 | 20 mil reais      |
| Escrivão | Gaspar Beleágua | 8 mil+2 mil reais |

<sup>180</sup> Serviria como juiz e vereador, acumulando com as funções de feitor do rei. Em 1551 foi encarregado de coordenar o embarque de cereais do Porto para Mazagão em vários navios. AHMP – *Vereações*, liv. 18, fls. 36-37.

<sup>181</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 16, fls. 80v-81.

<sup>182</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 17, fl. 14v (documento de 9 de Fevereiro de 1549).

<sup>183</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 54, fl. 35v.

| Cargo                             | Titular                   | Mantimento        |
|-----------------------------------|---------------------------|-------------------|
| Escrivão da descarga e requeredor | Fernão da Fonseca         | 4 258 reais       |
| Feitor                            | António Leite             | 20 mil reais      |
| Pesador da balança                | Pedro Álvares             | 2 200 reais       |
| Selador dos panos                 | Cristóvão Gonçalves       | 7 mil reais       |
| Guarda e requeredor               | Gonçalo Anes              | 3 358+642 reais   |
| Homem da alfândega                | Pedro Álvares             | 4 mil reais       |
| Homem da alfândega                | Cristóvão Gonçalves       | 1 355 reais       |
| Guarda da costa em Matosinhos     | João Formoso              | 3 mil reais       |
| Porteiro                          | João de Pedreira          | 3 286 reais       |
| Procurador dos feitos             | Licenciado Francisco Dias | 3 mil+2 mil reais |
| Escrivão das sisas dos panos      | Gaspar Pinto              | 8 mil reais       |
| Escrivão                          | Gaspar de Vilas Boas      | 10 mil reais      |
| Guarda                            | Estêvão de Faria          | 2 mil reais       |
| Guarda                            | André Fernandes           | 2 mil reais       |
| Guarda                            | Francisco Fernandes       | 4 mil reais       |

Fonte: ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0009, fls. 123-123v

#### Quadro 2 – Funcionários da alfândega do Porto (1560)

Durante muito tempo, o cargo de juiz da alfândega esteve na posse da família Cernache. Nos anos anteriores a 1560 era Fernão Vaz Cernache. Cristóvão Gonçalves e Pedro Álvares acumulavam funções na instituição. Nos cargos, nota-se também a repetição no caso do escrivão da alfândega. Um deles devia desempenhar essa função junto do juiz dos feitos do mar (competência que cabia ao juiz da alfândega) como o fazia, em 1557, Diogo Martins o qual, nesse ano, tomou posse em lugar de Sebastião do Rego, falecido. No entanto, o vencimento era bastante inferior aos 10 mil aqui registados: 4 mil reais<sup>184</sup>. Quanto aos guardas, também parece haver distinções. Inscrito no quadro como guarda com mantimento de 4 mil reais, Gonçalo Anes encarregava-se dos navios que entravam na barra<sup>185</sup>.

Além dos dinheiros descritos havia a considerar ainda mais algumas verbas, tais como os 30 mil reais a João Rodrigues de Sá “de sua tença de juro que tem asemada per carta jerall na dita alfamdegua”, 12 mil, de esmola, à abadessa de Santa Clara, 15 mil “em que vão levados per orçamento os tres moyos de trigo” da tença de D. Maria Ribeira

<sup>184</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0008, fl. 69.

<sup>185</sup> Nomeado em 1551. Morador em S. João da Foz foi investido na função de guarda das naus “que entrão pella barra da dita cidade”, por renúncia de Manuel Ferreira. Vencia anualmente 3 358 reais: 2 000 como guarda dos navios e os restantes 1 358 como requeredor da alfândega. Dinheiros pagos pelos rendeiros. Em 1557 (Julho 17) recebeu um aumento de 642 reais, passando a cobrar 4 mil reais por ano. ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0008, fl. 49.

viúva de Pedro Lopes de Azevedo<sup>186</sup>. Em suma, entre salários, tenças e esmolas gastava-se uma quantia superior a 175 mil reais.

Grande parte do capital gerado na alfândega provinha do movimento geral das mercadorias transaccionadas. As receitas que entravam nos cofres régios eram orçamentadas anualmente, uma vez que, tal como acontecia com as restantes alfândegas do reino, também esta (e as de Entre Douro e Minho, Aveiro e Buarcos) era objecto de arrendamento. Nos poucos livros da Contadoria existem cópias de arrendamentos que convém estudar, por exemplo, os de 1554 a 1558 e 1559 a 1562<sup>187</sup>. Mais do que os dinheiros, elevados<sup>188</sup>, envolvidos nestas transacções (publico em baixo o gráfico relativo à evolução das sisas), distribuição das actividades e fontes de receita ou formas de pagamento, interessa arrolar os agentes envolvidos, as suas teias de relações e os seus negócios. Isso diz muito sobre a estrutura comercial da cidade e a evolução do seu comércio internacional. Homens como Miguel Gomes Bravo (rendeiro em vários contratos), Duarte Manrique, Diogo de Paz, Dinis Eanes ou Miguel Fernandes Pina, cristãos-novos, conseguiam organizar, pela via do arrendamento alfandegário, um campo de actuação vastíssimo que explica muito do poderio exercido pelas firmas com quem mantinham relações<sup>189</sup>.

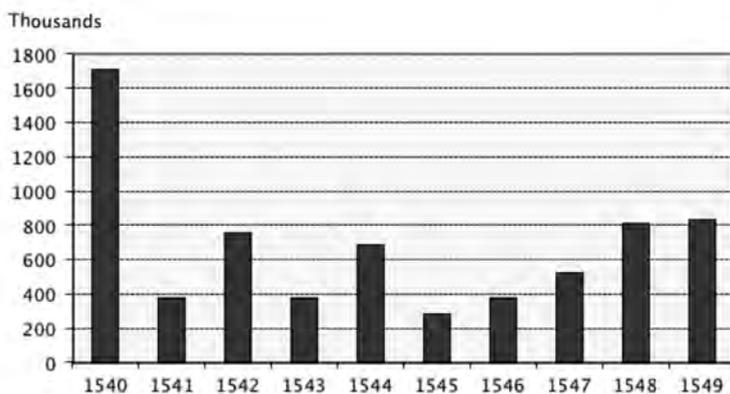


Gráfico 1 – Evolução das sisas dos panos na alfândega do porto (anos 40 do século XVI)

Embora não seja objectivo do presente estudo, diga-se que estes homens não fazem parte da elite governativa camarária. E isso podia significar vida difícil e conflitos. Embora

<sup>186</sup> Além dos 290 770 reais ao bispo e cabido da cidade “asentados por carta jerall na alfandegua” [288 mil reais de juro e 2 760 de tença] e da redízima (variável conforme o movimento do porto) de todas as mercadorias entradas na cidade. ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0009, fls 122v-123.

<sup>187</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0006, fls. 324-335v, 341-348v, respectivamente.

<sup>188</sup> No contrato de 1559-1562 os rendeiros comprometiam-se a entregar à fazenda régia trinta contos de reais.

<sup>189</sup> Colocam familiares (em 1555 Fernão Gomes, filho de Miguel Gomes Bravo, recebedor em Aveiro) ou apaniguados nos diversos postos alfandegários. Movimentam dinheiros e contactos nos centros do comércio mundial do tempo, sobretudo nos lugares de decisão flamengos ou franceses. ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fls. 76-76v.

o fenómeno de substituição ou confronto entre elites não seja de toda uma novidade, ele representou alterações de vulto no seio do tecido empresarial e mudanças profundas no desenrolar da actividade comercial-marítima. E teve influência na modificação da própria estrutura da marinha mercante local, na armação de navios, no direccionamento do tráfego e no volume de negócios. Os mesmos homens que vemos a arrendar as alfândegas encontramos-los, mais os seus familiares e associados, primeiro nas Ilhas a promover a produção de cana açucareira, pastel ou vinho, depois no Brasil a incentivar a criação de engenhos de açúcar (cujas receitas suplantarão em muito as dos panos acima vistas), em África e nas Índias de Castela a traficar escravos e a todo o tempo na França, Inglaterra ou na Flandres/Províncias Unidas a negociar todos estes produtos ou as receitas geradas na sua comercialização. A ascensão destes homens é contemporânea da multiplicação de negócios na praça portuense. A relação entre estes factores parece demasiado estreita para se poder falar em coincidências. Não se pode, para já, avançar muito mais, mas ficam aqui, diversos e complexos temas em aberto que poderão explicar algumas das diferenças entre os últimos tempos medievais e o século XVI e o papel da Alfândega como instituição através da qual os cristãos-novos actuaram. No entanto, veremos alguns exemplos destes empreendimentos globais no capítulo relativo ao negócio.

#### 14. 5. A bolsa dos mercadores

“Em 1653, os negociantes de Marselha «reclamavam um lugar que lhes sirvisse de sede e os livrasse dos incómodos que sofriam permanecendo ao longo da rua que há tanto tempo adoptaram para lugar da sua praça de negócios». E, em 1662, ei-los no rés-do-chão do pavilhão Puget, numa «grande sala que comunica por quatro portas com o cais e onde [...] de ambos os lados das portas são afixados os boletins de partida dos navios»<sup>190</sup>.

No ano de 1412, os mercadores do Porto escreviam ao rei pedindo-lhe uma casa na rua Nova pois “em todos os lugares das províncias do mundo onde ha mercadores se costumou e custuma terem hũa caza por logea em que fazem seus ajuntamentos quando querem falar sobre algũas que pertencem ao serviço de seu senhor e prol de suas mercadorias e porquanto em essa cidade não ha caza em que se possa fazer tal juntamento”, solicitavam a cedência da dita habitação, que estava devoluta pois não tinha armazém, e, por isso, era inadequada a ser moradia de gente<sup>191</sup>.

Portanto, estes mercadores sentiam, com cerca de 250 anos de antecedência, a mesma necessidade de constituírem uma bolsa que tinham os seus congéneres de Marselha. Estes dados valem o que valem. Embora haja pontos comuns em cada uma destas situações, a mesma iniciativa de mercadores necessitados de um local de reunião, a ocupação de um edifício modesto para esse efeito, e a mesma proximidade ao espaço portuário, outras coisas há que não podem ser comparáveis: as que decorrem de realidades com cronologia tão díspar.

<sup>190</sup> BRAUDEL, Fernand – *Civilização material...*, obra e tomo cit, p. 79.

<sup>191</sup> AHMP – *Livro A*, fl. 51.

Porém, penso que não se pode deixar passar em claro estas notícias. Considerando os critérios avançados por Braudel para a definição destas instituições mercantis (desde os grandes edifícios, às arcadas de praças, ruas e mercados de peixe, aí onde se reuniam mercadores, se faziam câmbios, se falava de negócios e se combinavam operações a longa distância)<sup>192</sup>, a bolsa do Porto, que responde aos tais critérios, é, sem dúvida, uma das mais antigas da Europa. E, quando aquele prestigiado autor se demora por quase duas páginas a enumerar bolsas e modestas salas de mercadores por esse mundo fora, a ausência da bolsa portuense só pode ser atribuída a lacunas da historiografia portuguesa que importa resolver.

A constituição da bolsa do Porto é, como noutros centros portuários europeus, uma forma de expressão de um grupo dominante. Incluo-a neste ponto dada a forte ligação entre os mercadores que a compõem e o mundo naval e a sua localização, a “dois passos” do cais, na rua Nova.



Foto 15 – Bolsa dos Mercadores, na rua Nova

Na bolsa admitem-se apenas aqueles que são iguais e que têm interesses comuns<sup>193</sup>. Eis um grupo fechado. Que se basta a si mesmo, desenvolve estratégias de poder sobre produtores e transportadores em ordem à prossecução dos seus próprios objectivos. Por exemplo, a relação com os mareantes exprimia a relação capitalista/assalariado e dependente, era o contrato com aquele que lhe dirigia o navio ou tinha um meio de transporte para lhe levar carga. Temos assim que a bolsa portuense do século XV era a bolsa da elite, dos principais, dos que eram grandes tanto no comércio como na própria Câmara<sup>194</sup>.

<sup>192</sup> BRAUDEL, Fernand – *Civilização material...*, obra e tomo cit, p. 78-79.

<sup>193</sup> Houve no Porto uma confraria de mercadores, com muitos cristãos-novos, de Nossa Senhora das Neves, no mosteiro de S. Domingos. Não impediu, como se vê a criação de bolsa pois a confraria não tratava de assuntos profissionais de modo formal.

<sup>194</sup> Iguais a outras elites. CRUSELLES GÓMEZ, Enrique – *Los mercaderes de València en la edad media*. Lérida: Editorial Milenio, 2001, p. 283 e seguintes, sobre estratégias de implantação – e de cerra-

Do seu funcionamento, das decisões dela emanadas e dos resultados concretos da sua actuação nada chegou até nós. Sabemos apenas onde ficava<sup>195</sup>.

Durou enquanto durou a coesão do grupo e o seu poder. Ou seja, cerca de um século. A partir dos primeiros anos Quinhentos, factores de ordem externa e interna concorreram para minar esta unidade e postura. No fundo, do que se trata, é de uma substituição de protagonistas no trato, como se viu na Alfândega. E de uma mudança na prática mercantil. Da velha bolsa dos velhos mercadores não mais se ouviu falar. No Porto do século XVI, parece não haver um espaço físico onde funcionasse uma bolsa de mercadores. O que não quer dizer que ela não existisse. Havia outros locais que a substituíam.

#### 14. 6. Depois da bolsa: os espaços dos mercadores

A alfândega, lugar de rendeiros e comerciantes, de cargas da Flandres, da Biscaia, do Brasil ou das Índias de Castela, era um barómetro do mercado, onde se tabelavam preços e onde se contratavam transacções, e constituía um dos pontos preferidos de reunião. O cais, onde se esperavam navios e se realizava o primeiro contacto com as mercadorias, era outro<sup>196</sup>. O arco de S. Domingos, para onde convergiam os novos mercadores, onde chegou a haver confraria, de onde se ia depressa a casa do notário e onde se delineavam planos, era outro ainda. Talvez o mais relevante.

Aliás, não foi por acaso que se levantaram conflitos pela posse desse espaço contíguo ao mosteiro em pleno século XVI, onde se definira a rua da Ponte de S. Domingos. Além de nos revelarem um lugar de intensa convivialidade, essas contendas transmitem a imagem de uma clara oposição entre os grupos dominantes da urbe. Sinal dos tempos: os novos mercadores, os das Congostas, rua da Ponte de S. Domingos e rua das Flores, Belmonte, ruas das Taipas e S. Miguel, adoptaram como seu este espaço, este arco, capela

---

mento – do grupo mercantil através de alianças matrimoniais e teias de relações, de amizade, e reputação, consolidadas na mercancia. Devemos reflectir sobre de onde veio a inspiração aos mercadores do Porto para a constituição da sua bolsa pois este movimento, embora sentido na Flandres (bolsa de Bruges, 1409) parece ser muito mais mediterrânico do que de outro lado qualquer. Pensemos nas *lonja* de Valência e Barcelona. GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline – *Valência, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valência: Edicions Alfons el Magnànim/Institutió Valenciana D’Estudis I Investigació, 1989 (1ª edição em língua francesa, 1986), p. 509; CARRÈRE, Claude – *Barcelone centre économique à l’époque des difficultés, 1380-1462*, vol. I. Paris. La Haye: Mouton & CO, 1967, p. 49-52. Na Cantábria, este tipo de poder regulador competia, quase em exclusivo, às irmandades marítimas. TENA GARCÍA, Maria Soledad – *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval. San Sebastián, Rentaría y Fuenterrabía (1200-1500)*. Donostia-San Sebastián: Fundação Social e Cultural Kutxa, 1997, p. 228-230 e 523 e seguintes.

<sup>195</sup> Ou nem isso. Investigações recentes de Manuel Real parecem apontar para o facto de a bolsa se ter localizado num edifício no lado oposto da rua, e não no edifício que se mostra na foto 15.

<sup>196</sup> Nos finais do século XVI, é o cais a fazer os preços dos cereais. Contratos de venda de pão mencionam que os valores se tabelam “conforme correm no cais”, consoante a falta ou abundância junto dos navios, ou se vem do mar “seco, podre ou ruim”. Por exemplo, ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 109, fls. 81v-82.

de Nossa Senhora das Neves e boticas junto a ela<sup>197</sup>, ali bem junto do velho espaço monástico onde outrora tantas vezes se acolhera a Câmara.

#### 14. 7. Tradutores

Numa cidade aberta ao tráfego internacional, as formas de entendimento com os estrangeiros eram vitais. No Porto dos séculos XV e XVI, esses recursos começaram a ser desenvolvidos através da participação de mercadores portugueses habituados a contactar com outros europeus, enquanto homens de negócios com interesses além-fronteiras. O latim terá sido a primeira forma de comunicação linguística utilizada, mas, desde muito cedo, as prolongadas estâncias em diversos portos europeus levaram ao domínio de outros idiomas vulgares. Em Quinhentos, era usual vermos a bordo de navios de pavilhão francês, inglês ou flamengo mercadores do Porto em viagem, aproveitados para a função de “línguas” nos portos nacionais. A forte itinerância mercantil facilitava este processo. Nesse século, também encontramos mercadores de fora capazes de se fazerem entender em português. Entre eles, destacavam-se os flamengos para quem o contacto com mercadores portugueses era vulgar tanto na Flandres como em Portugal, ou no Brasil, em resultado da sua presença crescente como transportadores nos portos nacionais. O estabelecimento de comunidades estrangeiras no Porto<sup>198</sup>, biscainhos peninsulares ou originários da França pirenaica, flamengos/holandeses/zelandeses de várias partes, alemães e britânicos, possibilitavam a comunicação em francês, neerlandês ou inglês. O fenómeno da comunicação com os barcos ter-se-á tornado indispensável ao longo do século XVI, a ponto de os responsáveis municipais terem tomado a seu cargo a organização de um serviço de intérpretes em 1614. Falarei deles no capítulo referente à política sanitária naval.

#### 14. 8. A estiva e a arrumação da carga nos navios

Apesar de todas as notícias sobre oferta de estruturas e serviços aos navios, a insuficiência geral de meios (somada à intenção de controlo dos custos) obrigava à participação das tripulações nas operações de carga e descarga. Contudo, havia sempre gente no cais aguardando os barcos: trabalhadores indiferenciados, *ganha-dinheiros* e outros à descarga, com os seus braços, a sua barca, as suas carretas ou as suas juntas de bois.

A alfândega recorria a eles com regularidade. Os porteiros, supervisores da descarga para efeitos fiscais, como cobrança da dízima, deveriam adiantar o pagamento de “barquas, carros, trabalhadores e arumadores”, incluindo depois esta despesa na conta dos mercadores, quando estes fossem dizimar<sup>199</sup>.

<sup>197</sup> BARROS, Amândio Jorge Morais – *Irmandades do mar*. Descrição do lugar em AFONSO, José Ferrão – *A cidade em redemoinho*. Textos do *Curso livre de urbanismo e arquitectura do centro do Porto*, edição de José Ferrão Afonso, vol. II/III. Porto: Universidade Católica Portuguesa, 2002, p. 12-13.

<sup>198</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*, vol. I. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal, 1988, p. 327-345. Nas p. 343-345 trata-se deste tema da tradução.

<sup>199</sup> Podia dar azo a especulação da parte do porteiro. Por isso se elogia a acção do já conhecido Gonçalo Pires, porteiro em 1571, o qual, por mandar as barcas às naus e navios “vir buscar o que lhe [aos

Outras vezes, as despesas com a estiva e os carretos às “logeas” ou armazéns corriam por conta da Câmara. Isso acontecia com frequência quando vinham navios carregados de cereais, atraindo-os com a oferta de condições vantajosas.

No restante, salvo exceções, esses gastos competiam aos interessados. No caso dos “arrumadores” ou “arimadores” dos navios, sabemos que em 1599, no fretamento da caravela *Nossa Senhora da Conceição*, contratada para levar madeira de canastras a Lisboa, os afretadores Pantalião Fernandes e Pedro Martins, canastreiros, estavam “obriguados a lhe darem [ao mestre Pedro Álvares o Surdo, de Leça] a dita carga a bordo da dita caravella *he hum arrimador que arrime a dita carga*” ajudado pela tripulação do navio<sup>200</sup>.

Por via de uma petição dirigida ao rei pelo porteiro Gonçalo Pires em 1571, sabemos quanto custava a estiva de mercadorias trazidas pelos navios ao Porto. No diploma está uma listagem de bens e preços do transporte até à Alfândega, rol completo das fazendas e produtos descarregados no porto.

| Descrição das cargas e meio de transporte         | Preço           |
|---|-----------------|
| Fardo grande                                      | 30 reais        |
| Os restantes                                      | Soldo à libra   |
| Barca grande de caldeiras ou marçarias            | 120 reais       |
| As restantes                                      | Soldo à libra   |
| Fardo grande de irlandas                          | 40 reais        |
| Os restantes                                      | Soldo à libra   |
| Caixa de açúcar                                   | 25 reais        |
| Cofre grande de holandas ou de coisas semelhantes | 80 reais        |
| Os mais pequenos                                  | Soldo à libra   |
| Saca grande de algodão                            | 30 reais        |
| As mais pequenas                                  | Soldo à libra   |
| Barril de fio                                     | 5 reais         |
| Os restantes                                      | Soldo à libra   |
| Barril de aceiro                                  | 6 reais/quintal |
| Barril de alcatrão                                | 12 reais        |
| Bala de papel                                     | 10 reais        |
| Carretel grande de fio                            | 30 reais        |
| Os restantes                                      | Soldo à libra   |

mercadores] nelles vem” e “ter cuidado de mandar has barquas a bordo e tomar carros”, etc. cobrava “arrazoados preços”. TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 234.

<sup>200</sup> ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 13, fl. 235.

| Descrição das cargas e meio de transporte                        | Preço               |
|--|---------------------|
| Saca grande de estopa  | 40 reais            |
| As mais pequenas   | Soldo à libra       |
| Caixão de breu das Canárias, de quintal e meio                   | 10 reais            |
| Pão de breu de 4 ou 5 @, às costas (pois não podem vir de carro) | 10 reais            |
| O restante breu, que não chegar ou passar esse peso              | Soldo à libra       |
| Couro vacuum seco  | 1 real/couro        |
| Couro vacuum verde   | 1 real e meio/couro |
| Fardo grande de courama miúda de toda a sorte                    | 30 reais            |
| Fardo grande de panos  | 30 reais            |
| Os mais pequenos, tanto courama como panos                       | Soldo à libra       |
| Quintal de ferro   | 4 reais             |
| Mós grandes, de barbeiro ou ferreiro                             | 15 reais            |
| As mais pequenas   | 12 reais            |
| Estas dizimando-se na praia                                      | 8 reais             |

Fonte: TT – *Núcleo antigo*, nº 110, fls. 234v-238

Quadro 3 – “Do que pode levar o porteiro por peça, de barca, carros, trabalhadores e arrumadores” (1571)

Estes valores devem ser confrontados com dados isolados provenientes de instituições da cidade, como a confraria de S. Pedro de Miragaia. Entre a sua documentação encontramos referências a carretos de materiais até ao hospital do Espírito Santo nos séculos XV e XVI. Entre elas verificamos que haveria, por parte dos interessados, o recurso a uma modalidade algo diferente em relação à tabela acima apresentada: em vez de se estar a pagar por peça carregada, alugava-se o meio de transporte. Em 1480, os administradores do hospital alugaram uma *azurracha* para a condução de várias mercadorias (entre elas telha fabricada em Vila Nova) entre a alfândega e Miragaia, entre este lugar e a Ribeira e ainda entre as duas margens trazendo a telha para as obras do hospício. Esta prática remete para a importância das barcas (já observada na obra do cais da Ribeira). Para mais, neste caso, obtemos a primeira notícia sobre a *azurracha*, barco tradicional do Douro, antepassado directo do rabelo. Pelo seu aluguer diário, os confrades de Miragaia gastavam 12 reais<sup>201</sup>.

O valor do transporte de materiais e o peso das despesas com ele na conta final dos mercadores<sup>202</sup> fica também demonstrado nas contas desta instituição. Em 1542, para

<sup>201</sup> APSPM – *Livro 1*, fl. 23.

<sup>202</sup> Basta pensar na quantidade de caixas de açúcar ou cargas de breu para termos uma ideia destas despesas particulares.

a construção de um “almario dentro da parede que esta no guarda roupa” do hospital foram precisas quatro pedras. Custaram 10 reais; o carroto, quinze<sup>203</sup>.

A cal era dos materiais mais transaccionados na ribeira do Porto. No ano seguinte, o provedor da confraria comprou 500 alqueires que lhe custaram 2000 reais (a 4 reais/alqueire). Pelo “careto ao espritall e aluger de sacos” gastou 250 reais<sup>204</sup>. Um último exemplo, referente ao ano de 1550: em mais uma temporada de obras no hospital foi preciso comprar mais pedra pagando-se pelo transporte em sete carros 75 reais<sup>205</sup>. Para a levar até junto da obra foram precisos dois homens, que cobraram 60 reais. Ou seja, nesta pequena amostra e, claro, dependendo das mercadorias e de outras variáveis próprias do negócio, bem como da época em que ele se processou, o custo do transporte podia representar entre 12,5 e 15% do valor total da transacção. Por isso não admira que, em 23 de Junho de 1534, Lourenço Pires, morador em Vila de Barrô, representante de Gonçalo Vaz de Lamego, exportador de vinhos, estivesse à espera de “doze pessoas pera carregar” vinte e três pipas num navio que as levaria a Lisboa<sup>206</sup>.

Falei de trabalhadores aguardando navios e uma oportunidade para venderem o seu trabalho braçal. Em 1520, a Câmara pagou dois vinténs (quarenta reais) a “dous homens que puserom louça d’Aveiro na arreia de fora da praça da Ribeira”<sup>207</sup>.

Também referi a utilização de juntas de bois. Eram úteis tanto no estaleiro, para rebocar navios para o monte ou materiais para junto da fábrica, como no porto, nas alturas de carga e descarga de encomendas volumosas e de difícil transporte até à praia. Em 12 de Outubro de 1485, as contas da edilidade registam o pagamento de 335 reais “aos boieyros que hacarretaram o trigo da caravela do Lorvaam”<sup>208</sup>.

Estas operações seriam controladas por funcionários especializados cuja intervenção, com o auxílio dos mestres e da tripulação, era vital para a segurança da embarcação, como é fácil de comprovar em episódios da *História Trágico-Marítima*: os arrumadores ou *arrimadores* das cargas, encarregados da correcta distribuição das mercadorias e do lastro pelos espaços do navio a eles destinados<sup>209</sup>.

A terminar direi uma palavra sobre o serviço de batelagem. Meio mais eficaz de ligação entre os espaços portuários do Douro, as barcas, batéis e azurrachas formigavam em redor dos navios. Repartidas entre a passagem e a carga e descarga, o transporte de oficiais camarários e particulares com mercadorias à espera, complementando os batéis de bordo, as barcas foram objecto de uma taxa de utilização elevada, comprovada pela

<sup>203</sup> APSPM – *Livro 3*, fl. 95.

<sup>204</sup> APSPM – *Livro 3*, fl. 99.

<sup>205</sup> APSPM – *Livro 3*, fl. 144.

<sup>206</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 12, fl. 255v. Em 14 de Julho vieram as pipas do terço que ele deveria meter na cidade em compensação; *Ibidem*.

<sup>207</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 12v.

<sup>208</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 1, fl. 242.

<sup>209</sup> Encontramo-los no Porto a carregar navios de cereais para Ceuta. Ver AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos*. Tomo I. Lisboa: Academia das Ciências, 1915, p. 414. John Dotson tem estudado o tema. Nos fretamentos do século XVI, base deste trabalho, fala-se na carregação de navios verificada ou supervisionada por “homens que o saibam”.

regulamentação que a Câmara lhes devotou. No tabelamento de preços de transporte em barcas de 1593, é bem patente o seu papel na actividade do porto no vai-vém de mercadorias dos navios que já aqui observámos fundeados na veia do rio. Vejamos exemplos relativos a arcos e pipas, muito movimentadas na história da cidade:

– “[...] E de cada feixe d’arquos hum real. E levando o a bordos dos navios ou de Vila Nova pera Miraguaya como pasar dos muros abaixo pella detença que fazem, real e meo por cada feixe”;

– “E de hũa pipa chea de hũa bamda pera a outra sete reais. E a bordo de qualquer navio sendo hũa os oito reais e sendo mais a cinco reais per pipa”. E de pipa vazia dous reais. E de pipa abatida hum real”;

– “Levara hum barqueiro per hum dia com sua barqua pera cima ou pera baixo ou a bordo dos navios oito vinteys ajudando os donos das mercadorias a governar a barqua e levando o barqueiro hum homem seu que o ajude levara duzentos reais por tudo;

– E avendo d’aver detença de hum dia em carregar arquos ou pipas ou outra qualquer cousa cujo preço estaa aquy limitado [passar cavalgadas, gado, carros, palha, etc.] fiquara na escolha do mercador pagar por peça ou dar os duzentos reais juntos por hum dia [...]”<sup>210</sup>.

Breves comentários. Por um lado, apesar dos cais, muita da carga e descarga era ainda “à borda da nau”, sendo obrigatório providenciar meios para lá chegar. A participação das gentes do navio na estiva poupava dinheiro. Enfim, podia ser mais vantajoso para o mercador alugar ao dia os serviços das barcas.

#### 14. 9. Vigilância comercial

Não há estatísticas nem grandes notícias sobre o contrabando na costa portuense. Apenas alusões indirectas que chegam para perceber que ele se fazia. O contrário é que seria de espantar. Regulamentos proibem os navios de fundear junto das praias, fora do percurso/canal do Douro, tanto por medida de segurança como para evitar a descarga de mercadoria longe dos olhos dos oficiais.

Isso justificava o investimento nas comunicações entre a cidade e a costa. Porém, não se sabe em pormenor como elas se processavam e a frequência com que os oficiais alfandegários e outros agentes do trato se deslocavam neste percurso.

Mas faziam-no, amiúde, com rapidez, pelo rio. A julgar pelas informações, tanto a Câmara como o despacho alfandegário e o serviço de saúde marítima recorriam muito aos batéis para vigiarem a barra e o movimento portuário. Por exemplo:

– 1555: “remeiros do batel que foram ao mar saber da sardinha que la carregavam os navios, seyscentos e oitenta reaes”<sup>211</sup>;

– 1564: “[...] Item, e os trinta mil reaes que ficão [do orçamento da alfândega] se poderão spender nas idas que hos officiaes fazem ha barra e noutras meudesas [...]”<sup>212</sup>.

<sup>210</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 31, fl. 232.

<sup>211</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 4, fl. 142.

<sup>212</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 108v.

– 1568: Ao procurador da cidade, pagamento de 100 reais “d’hir a São João com Gaspar Riscado [escrivão] em hum barquo, a fallar ao corregedor que estava laa sobre a sisa e sobre negoceos da cidade”<sup>213</sup>.

#### 14. 10. Os pilotos da barra

Aproximando-nos mais do mar vemos nascer dois serviços de extrema importância e de valorização do porto: a vigilância da barra e a pilotagem. Começemos por este.

O primeiro passo para evitar acidentes nas entradas e saídas dos portos era recorrer aos homens do mar, conhecedores da deriva das marés, preia-mar e horas aconselhadas de navegação, canais e pedras a evitar consoante os tipos de navios e as variações das condições de acolhimento conforme a época do ano e conjunturas geo-morfológicas: sendo certo que os queixumes tinham como objectivo sensibilizar o rei em matéria fiscal, em 1559 os autarcas do Porto lamentavam e justificavam a escassez de pão pela falta de navios que não vinham “por ser muyto mudada [a barra] do que sohya e não poderem no Imverno por ella entrar”<sup>214</sup>.

Essa função cabia aos pilotos práticos e era bem acolhida quando, no termo de longas viagens, os navios chegavam à barra desgastados, em vias de se perderem. Em sentido contrário, também lhes competia levar as embarcações para fora dela.

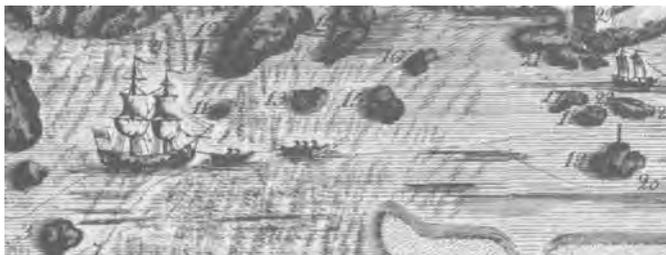


Gravura 14 – “Meter os navios dentro da barra”

O recurso a estes homens e aos seus batéis e navios de pesca usados como rebocadores, aos quais estão associadas as expressões “toagem” e “alamagem”, fazia-se em muitos portos nacionais, de longa data.

<sup>213</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 5, fl. 19v.

<sup>214</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0008, fl. 86.



Gravura 15 – Toagem de um navio na barra do Porto

Na Idade Média, havia-os em Atouguia ou Buarcos. Tornaram-se indispensáveis depois das variações morfológicas da costa resultantes de comportamentos climáticos ainda pouco conhecidos, como as alterações do nível das águas do mar<sup>215</sup>, e assoreamentos, combatidos pelos homens e instituições, significando, porém, modificações e problemas para os utentes. Os assoreamentos resultaram dos movimentos da deriva litoral e de outros episódios complexos, alguns de origem humana como os arroteamentos, traduzindo-se, neste caso, por um “aumento da mobilidade dos solos e numa acentuada erosão das vertentes”, podendo contribuir “para um transporte mais intenso de sedimentos e para incentivar processos de colmatção dos estuários e lagoas litorais que poderão tornar-se mais extensas, rectificando-se as irregularidades existentes ao longo da linha de costa que se torna rectilínea”<sup>216</sup>. Vem isto a propósito da nomeação do piloto de Atouguia por carta de D. Duarte na qual encontramos significativas menções à evolução do litoral, intervenção das autoridades e outras considerações sobre a importância do trabalho destes práticos. Passada a 11 de Junho de 1438, indica: “[...] que nos tempos pasados ao porto datouguia *sendo aberto* vijnham mujtos naujos e carregauam hi de vinhos e sal e outras mercadorias e auja mujtas barcas de pescar de que se aa terra seguja grande proueito E *despois que se çarrou darea* nom ousarom hi de vijnr os dictos naujos e barcas E esto durou grande tempo *ataa que el rrey meu senhor [...] ho começou dabrir e repayrar e correger* em tal guisa com a mercee de deus mujtas barcas de pescar e outros naujos mais grosos quando ham tormenta se colhem ao dicto porto E por os mareantes estrangeiros *nom auerem bõo conhicimento da entrada do dito porto* E nem podem a elles (*sic*) bem vijnr *sem piloto que lho mostre* se perderom hi despois desto algũuns naujos e ao diante se podem em elle perder mais”. Assim, e por serviço de Deus “é bem de nossa terra e saluamento *daquelles que no mar andam padecendo fortunas* E por os mercadores e mareantes nossos subditos e naturãães e estrangeiros que trautam suas mercadorias e víuem per o trabalho do mar quando ao sobredito porto vierem por seerem fora do dito perijgo determijnamos e hordenamos por serujço de deus e por bem cumunal de priuiliçarmos

<sup>215</sup> Ou “variações eustáticas”. ARAÚJO, Maria da Assunção – “A evolução do litoral em tempos históricos: a contribuição da Geografia Física”, in *O litoral em perspectiva histórica...*, p. 73-91, e GRANJA, Helena Maria – “Reconstituição paleoambiental da zona costeira, a norte da laguna de Aveiro, desde a Idade Média até à actualidade”, mesmo livro, p. 93-109.

<sup>216</sup> ARAÚJO Maria da Assunção – *o.c.*, p. 79-80.

e coutarmos e releuarmos de todollos encargos e serujdões nossos e do concelho assy do mar como da terra *hũa barca de pescar alta e hũu arraez della e outro homem que elle nomear*”, se andassem em permanência nesse porto de Atouguia e nos de Peniche e Porto Pim. E, no caso de um deles (arraís ou ajudante) ir à pesca o outro ficava de serviço à pilotagem em seu lugar (mas queria-se que servissem os dois em simultâneo). O privilégio dispensava-os de servir nas armadas e encargos do concelho e da requisição do (ou dos) barco(s) e aparelhos<sup>217</sup>. No caso do piloto do Mondego, a carta de nomeação foi exarada em 12 de Novembro de 1441 a favor de Estêvão Anes, de Buarcos, homem do infante D. Henrique, instituído a pedido deste, pois ele infante “lhe tijnha dado carrego de tirar seus naujos da ffoz de Mondego que hi manda carregar”. Apreciando esta experiência o regente sancionou a nomeação como piloto dessa foz dispensando-o do pagamento de peitas, fintas e outros encargos concelhios<sup>218</sup>.

No Porto, também os vemos no século XV. Carregada de cereais para Ceuta, a *nau do Porto*, de Leonel de Lima, necessitou de três batéis para ser levada a salvo fora da barra do Douro em 1441, serviço orçado em 650 reais<sup>219</sup>. Na mesma ocasião, outro navio da cidade, a nau do duque de Bragança, também para Ceuta e confirmando este porto como centro logístico à expansão norte-africana, precisou de batel para a rebocar até ao mar, trabalho que custou 250 reais. O serviço ainda não estava institucionalizado. Quem quisesse piloto tinha de o procurar, como é patente em petição de armadores da cidade, dirigida ao rei, solicitando-lhe autorização para entrarem nos barcos quando eles estivessem “sobre a barra” à espera de maré e de piloto, para lhes levar “cordas” e outros “aviamentos”<sup>220</sup>.

Durante o século XVI os pilotos da barra ganharam relevo na organização marítima da cidade. Em carta da Flandres, de 25 de Março de 1539, Manuel Cirne, feitor do rei, anunciava o envio de navios com pão para a cidade, a sofrer de fome. A última recomendação aos vereadores respeitava aos pilotos, e era expressiva: “*Item* parece me que seria bem que vossas merces provessem que ao emtrar da bara nom fosse[m] [os navios] sem pilotos de São Jo[a]m e com dous bates de toagem aly na bara pera hos ajudar e serom a minha custa por se nom perderem a mingoa. E sobre isto devem vosas mercees de mandar em São Jo[a]m e Matosynhos ter aviso que lhe dem seu recado amtes que emtrem e que nom cometam a bara sem mandado de vosas merces”<sup>221</sup>. Depois disso passam a ser

<sup>217</sup> TT – *Chancelaria de D. Duarte*, liv. 1, fl. 157v, pub. *Descobrimientos Portugueses* (documentos para a sua história publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques), vol. I. Lisboa: INIC, 1988 (*fac simile* da edição do Instituto para a Alta Cultura, 1944), p. 394-395.

<sup>218</sup> TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 2, fl. 65v, publicado nos *Descobrimientos portugueses...*, vol. I, p. 410-411 e também nos *Monumenta Henricina*, vol. VII. Coimbra: Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1965, p. 271.

<sup>219</sup> “Item bj<sup>c</sup> L<sup>ra</sup> rreaes a tres batees que poserom a dita naao fora da foz do Porto”; TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 162v, pub por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais...*, tomo I, p. 414.

<sup>220</sup> AHMP – *Livro A*, fls. 51-51v. A questão era sobre contrabando e fuga aos direitos.

<sup>221</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 14, fls. 216-216v. Carta publicada por BASTO, Artur de Magalhães – “No tempo dos feitores da Flandres”, in *Estudos portuenses*, vol. I. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1962, p. 45-48.

regra as menções aos pilotos, de S. João da Foz, ouvidos por mais do que uma vez em assuntos do mar: alterações da barra, substituição do *pinheiro da marca*<sup>222</sup> e outras.

Em época mais adiantada, Sousa e Reis refere-se ao facto de, adossado à parede oeste do farol de S. Miguel-o-Anjo, ter existido “huma caza terrea destinada para n’ella se fazer a reunião dos Pilotos da barra, quando precisavão conferenciar á cerca das entradas dos navios”<sup>223</sup>.

Pagos pela Câmara quando esta necessitava de recorrer aos seus préstimos, os pilotos eram homens de mar experimentados. Ainda não se trata do serviço de pilotagem institucionalizado pelo município. Em 1575 (30 de Março), o tesoureiro Francisco Eanes pagou 400 reais a Domingos André “marinheiro morador em Sam Joam [...] pelo trabalho que tomou em meter de dentro hum bertão com trigo demtro da barra pera ele e pera sinqo homens que forão niso”<sup>224</sup>. Os livros de saúde de 1577 avançam mais dados. O piloto chegava junto do navio com as autoridades (e os guardas-mores de saúde), subia a bordo, lançava um cabo para o batel de toagem e guiava a embarcação por si ou junto do piloto de bordo recebendo, por vezes, indicações de terra dadas por outros companheiros<sup>225</sup>. Embora a maioria dos pilotos vivesse em S. João da Foz era conveniente que houvesse outros. Porque a Foz podia estar impedida por peste – logo, incomunicável – e seria preciso encontrar noutro lado quem ajudasse. Quando perguntado quem o meteu “demtro da barra”, Domingos Pires, mestre do navio que chegou do Brasil em 13 de Dezembro daquele ano, respondeu “ho Mizericordia ho quall esta desempedido he vive em Guaia”<sup>226</sup>. Por segurança, o melhor era evitar esta subida do piloto a bordo, lançar um cabo para o rebocador e esperar que tudo corresse sem problemas<sup>227</sup>.

Aquilo que no século XV era um serviço feito a expensas de mercadores ou dos poderes locais e agraciado com privilégios particulares do rei de acordo com interesses difusos evoluiu para um ofício de carácter oficial no século XVI. Primeiro, no da Alfândega com as funções de pilotagem a somarem-se às de vigilância do trânsito por motivos fiscais e inaugurando um padrão seguido pelos séculos adiante. O serviço terá estado sempre integrado no quadro de funcionários da Alfândega. Em 1572, o rei comunicava ao contador da comarca “que eu hey por bem e me praz que Diogo Gonçalvez mestre e piloto da costa da barra da dita cidade syrva daquy em diante o officio de pilloto da dita barra e guarda dos navios que vem a allfandega della [...] e servirá asy e da maneira que

<sup>222</sup> Com os pedreiros, os pilotos (da barra e dos navios) deram opinião sobre a obra. AHMP – *Vereações*, liv. 13, fl. 39v.

<sup>223</sup> Foi substituída pela estação dos Guardas da Alfândega, edifício ainda visível pertença dos ‘pilotos’ e que adultera a traça do farol. REIS, Henrique Duarte e Sousa – *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da cidade do Porto*, vol. I (Fixação de texto, introdução, notas e índices por Maria Fernanda C. de Brito). Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1984, p. 357-358. Estas palavras foram escritas entre 1861 e 1866.

<sup>224</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 5, fl. 296.

<sup>225</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo...*, vol. I, p. 111.

<sup>226</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 54vb).

<sup>227</sup> Em 1577, o britânico Ingram Barman e o seu navegador, “pergumtados que pilloto hos metera de demtro da barra, diserão que hum barquo os toara mas que não tiverão com elle comonicação nem lhe entrarão no navio”. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 54v).

servia Bastiam Pirez seu sogro per cujo fallecimento está vago o dito officio com o qual o dito Diogo Gonçalvez terá e averá de mantimento em cada hum ano quatro mil reais que lhe são ordenados he outro tanto como tinha o dito seu sogro os quaes lhe serão paguos á custa dos rendeiros da dita alfandegua quando for arendada e quando nam há custa de minha fazenda”<sup>228</sup>.

Mas também com intervenção da Câmara. Decisiva. No último quartel do século, a pilotagem da barra tornou-se serviço permanente de interesse municipal, com remuneração “paga pelas partes” por um tabelamento de serviços por ela decidido e cujos preços os pilotos deviam acatar. O aumento do tráfego, o desconcerto na entrada de navios e questões de controlo e segurança, motivadas pela crescente instabilidade marítima e pela protecção dos navios muito carregados, despertaram o interesse municipal na criação do corpo permanente de pilotos práticos, de oito elementos. Estes garantiam à cidade uma espécie de ‘guarda avançada’ de vigilância permanente da barra, fixando-se na Foz. Introduzido na reunião de 14 de Março de 1584, o assunto foi retomado três dias depois<sup>229</sup>. Nesta altura, “asentaram que ha quanto acontecia muitas vezes perderem se muitas naos por a bara desta cidade com fazenda que pera ella vem e mantimentos por falta de pillotos e de os nam aver escolhidos por havitar a muitos inconvenientes he perquas e perdas asentaram que ouvese oito pillotos, pessoas escolhidas e espermentadas e loguo enformados escolheram ha Pero Gonçalvez Miziricordia, e o Molleiro per alcunha pilloto d’El Rei e Bastiam Pirez galleguo e Andre Pires de Perogill e Fernam Pirez galleguo e Vicente Gomez e Antonio dos Banhos e Bento Martinz e Andre Gonçallvez ho das Allgas (?) os quaes seram chamados pera lhe ser dado juramento na forma acostumada e assinaram”<sup>230</sup>. Temos um piloto matriculado nos róis régios (parece ser o principal e zelador dos interesses da Coroa), dois galegos e um castelhano de Parejil. Diga-se também, e com eventual significado no arranque da actividade, definição de competências e futura reorganização de serviços, que Diogo Gonçalves, cuja provisão régia há pouco acompanhámos, não integrava o primeiro lote de pilotos ‘municipais’. Estará, porém, na segunda lista de práticos nomeados pela Câmara em 1585.

Assim instituído, o serviço não começou bem. Primeiro, houve conflitos a dirimir com a guarnição do forte da Foz e lidar com a incompetência dos oficiais que, em nome da lei, deitavam a perder os navios. Logo em Agosto, apresentava-se nos paços do concelho o Misericórdia “e se queixou a elles juiz e vereadores que hos dias pasados entrara hũa nao do Brazill que vinha desbaratada e sem batell e que elle se foi a ella como pilloto e a metera de dentro e por vir hasi desbaratada a levara ao lugar da franquia omde costumam portar as naos que vem de fora por rezam de nam corerem periguo e se segurar a fazenda de Sua Magestade e estando asi a dita nao dentro no dicto lugar por ho capitam a ir vizitar como he custume a elle ho mandara premder he levar ha fortalleza omde ho

<sup>228</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0009, fl. 244v.

<sup>229</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 26, fl. 284v. Em *O rio e o mar na vida da cidade*, fala-se da vereação na qual a câmara escolheu “oito homens práticos para servirem de pilotos aos quais se arbitrava o salário que poderiam exigir” confundindo o ano.

<sup>230</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 26, fl. 287.

tivera prezo com ferros somente por hasi levar a dita nao ao dito lugar omde a fazenda della estava segura e se jazera homde ho capitam quer que se ponha se perdera a dita nao como se ja perderam outras [...] por se porem perto do mar”. Desta maneira, seria dificil garantir a continuidade do serviço e, portanto, havia que protestar junto do capitão, D. Luís Henriques ou, se necessário, junto do próprio rei, o que a edilidade prometeu fazer.

Resolvida a questão com os militares, os problemas passaram a ser causados pelos próprios pilotos; reunidos numa espécie de corporação, causaram transtornos, apenas resolvidos com a intervenção do poder central. De início, limitaram-se a protestar junto da Câmara, que os apoiou, contra intrusos que metiam e “botavam” navios na barra<sup>231</sup>. Ou seja, o serviço compensava e muitos queriam-no. Mais tarde conseguiram garantir o exclusivo na entrada a bordo dos navios e a vigilância do trânsito que se apresentava avante da barra. Esta insistência traduzia a vontade de monopolizar a actividade, não só por brio profissional mas também porque havia um negócio a proteger. No dia 26 de Fevereiro de 1597 publicava-se um primeiro esboço do regimento dos pilotos, interessante para vermos a evolução do seu papel. Os vereadores “asentarão com o juiz de Sam João da Foz António Rodriguez que mandase lansar pregois no dito lugar que nehũa pessoa de qualquer callidade que seja vâao a bordo de quallquer naao urca navio que vier de mar em fora a barra salvo se aparecer hũa naao hira primeiro o pilloto d’ell rei Diogo Gonçalvez e a segunda Pero Gonçalvez Olho de Comgro e a terceira Francisco Fernandez da Rebolleira todos pillotos e não consimtirão elles pillotos que nehum barco nem barca chegue a bordo das ditas naaos que de fora vierem nem nehũa pessoa chegar a falla com elles mas antes os ditos pillotos farão muita diligencia sobre a que virem meter as naaos de demtro. E toda a pessoa que o contrairo fezer pagara simcoenta cruzados pera acuzador e cativos e hum ano de degredo pera hum dos lugares d’Affrica”. Em época de muitas dificuldades de abastecimento, promete-se aos práticos mil reais por cada navio de cereais metido dentro da barra, isto “afora as suas pirotajens que tem por uzo e custume pagarem-lhe as partes”<sup>232</sup>. Uma vez garantido o monopólio, os pilotos passaram a ditar as regras. E, em resultado disso, a qualidade do serviço começou a ressentir-se. Mantendo-se entre os cinco e os dez, no início do século XVII começam a cair na Câmara diversas queixas: que os pilotos eram negligentes; que não apareciam para conduzir as naus de fora; que exorbitavam nos preços. Por causa disso, afirmava-se, havia acidentes

<sup>231</sup> 20 de Julho de 1585: “o juiz, vereadores desta cidade [man]damos as justiças de São Joham da Foz [e a] todas as mais a que esta for aprezen[tada] que fasão lansar pregois no dito lugar de Sam João que nehũa pessoa uze de pylloto da dita barra nem metão navyos naturaes nem estrangeiros de dentro da barra sallvo as pessoas conteudas neste mandado e ysto cumpryreis com pena de dez cruzados paguos da cadea honde estarão trynta dias a qual pena se poem aos pyllotos que ho tall officio tomarem contra força deste nosso mandado no quall encorreram todas as vezes que ho contrairo fizerem”. Depois a lista dos habilitados, com diferenças relativamente ao primeiro corpo: André Pires, Vicente Gomes, Cristóvão Jácome (não estava na anterior), Pedro Gonçalves Misericórdia, Diogo Gonçalves (piloto régio e também novo no grupo embora, já o vimos, fosse piloto da barra da alfândega desde 1572), Manuel Afonso (novo), Sebastião Pires galego, André Eanes (novo no grupo). Assim, em apenas um ano, quatro substituições. Ordena-se ainda que nenhum piloto “bote navyo nem barquas nem pinasas de fora da barra así de pescado como doutro qualquer mantimento ainda que venham de fora que estam na franquia” sob as mesmas penas. AHMP – *Vereações*, liv. 27, fls. 97-97v.

<sup>232</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 33, fls. 42v-43.

ou os navios desistiam de entrar e partiam rumo a outros lugares. Embora não tenha conseguido encontrar mais documentos relativos à intervenção régia neste domínio, a existência de um Piloto-mor nos séculos XVII e XVIII (e, no próprio século XVI, a presença de pilotos régios entre os nomeados pela Vereação) denuncia essa intervenção, talvez reguladora da actuação deste corpo<sup>233</sup>.

Nem todos necessitavam de piloto. Os mareantes da terra, apesar de se dizer, em inícios do século XVII, que alguns não conseguiam entrar a barra sem ajuda de práticos, e no século XVIII se proibir que entrassem sem piloto mesmo quando fossem da terra, na generalidade estavam capacitados para o fazer. Mais: mercadores e instituições de gente ligada ao mar, providenciariam meios para os seus navios entrarem em segurança, como transparece da descrição dos barcos pertencentes à confraria dos mercadores de Nossa Senhora das Neves, datada do século XVII, na qual não se percebe bem se estas embarcações a remos estavam entregues aos pilotos ou se, em resultado de alguma suspensão temporária do serviço, os substituíam mesmo: “dous fermosos bateis d’alemagem [ou seja, dois rebocadores] com doze remos de freixo d’Esturias quada hum e tres pesas de girandesas [*sic*] de fio da Torre de Mencorvo que servem pera tocar os navios que entram he saem d’esta barra, que tem doze quintaes e duas arrobas e mea, e duas ancoras de forma e hũa mesa e duas fateixas, a que estão amarrados os ditos bateis”<sup>234</sup>.

A finalizar este assunto, quatro notas breves.

Primeiro, rotina do serviço, constatável pela sucessão de nomeações de novos elementos substituindo os que morriam ou se aposentavam. Um exemplo: no dia 17 de Fevereiro de 1590 foi nomeado António Pires da Ribeira em lugar de Cristóvão Jácome, há pouco falecido. O novo piloto morava na Foz<sup>235</sup>.

Segundo, a versatilidade do serviço, que abrangia todos os navios em demanda da cidade, e, neste grupo, as urcas, familiares aos portuenses deste século. Esta polivalência dá prova da experiência dos pilotos no cargo que desempenhavam. O que teve virtudes e defeitos. Sobretudo pelo monopólio que os práticos passaram a deter, o que terá constituído, mais de uma vez, uma tentação. Provavelmente, os primeiros conflitos com os

<sup>233</sup> Notificação da câmara ao piloto António Carneiro sobre o exercício do seu ofício: que não o desempenhasse sem apresentar provisão régia – parecendo ser necessária a confirmação régia da nomeação para se dar andamento à posse final no cargo. AHMP – *Vereações*, liv. 40, fl. 194v. Para tempos posteriores Sousa Reis aponta-nos outra razão para a reforma: “[...] occasioens houve em que esta Corporação dos Pilotos o [*sic*] Praticos andou tão mal dirigida, que o Piloto mór era o Regulo de seus subordinados, aos quaes obrigava quazi a servi-lo de graça porem agora são todos regidos pelos Regimentos propriamente publicados para elles”. *Apontamentos para a verdadeira história...*, vol. I, p. 354.

<sup>234</sup> A confraria recebia ainda um vintém por cada caixa de açúcar do Brasil descarregado no porto da cidade, para manutenção desta e de outras obrigações. COUTINHO, Bernardo Xavier – “Assistência e arte na cidade do Porto...”, in *História da cidade do Porto*, direcção de Damião Peres, vol. II. Porto: Portucalense Editora, 1964. Diz que a confraria foi criada em 1516. Em 1556, como já foi referido, assina contrato com o mosteiro de S. Domingos, passando as suas reuniões a decorrer na capela adossada à parede do lado norte, junto ao arco do mosteiro.

<sup>235</sup> E foi jurado “que sirva de pilloto no dito lugar, de meter hos navios he os botar de fora he de todo o mais que pertense ao hofício de pilloto juntamente com os que já estão refeitos por esta camara e com os que ella mais fizer he ordenar e que guardara niso o serviço d’el rei nosso senhor e justiça das partes”. AHMP – *Vereações*, liv. 29, fl. 88v.

militares da fortaleza da Foz, e os mandados para a sua actividade ser controlada, poderão ter sido suscitados por suspeitas de contrabando entre eles e os mareantes. Ou, mesmo, de alguma chantagem sobre os navios visitantes, já que muitas vezes, eles seriam os únicos capacitados para os rebocar para dentro do rio.

Terceiro, a continuidade do serviço, com funções alargadas e maior exigência, nos séculos XVII e XVIII, a publicação de sucessivos regulamentos e competência dos pilotos, em especial exercendo funções nas políticas de saúde, quando integraram a orgânica (complexa) da Companhia pombalina das Vinhas do Alto Douro.

Quarto, e como considera Jacques Bernard, os pilotos da barra foram elementos destacados de uma solidariedade internacional que percorria os mares europeus. Ao colocar o seu saber ao serviço de navios de qualquer pavilhão, o piloto contribuiu decisivamente para reforçar os factores de aproximação entre mareantes de diferente nacionalidade<sup>236</sup>.

#### 14. 11. Vigilância da barra

No ponto anterior vimos como uma das razões que presidiu à criação do corpo de pilotos foi a vigilância da barra. Preocupação logo manifestada pelo governo central e serviços alfandegários para, em seguida, alastrar à Câmara. Os guardas-mores de saúde e, antes deles, os guardas do rio, participavam nesse encargo. Também se fala de *guardas da costa*, nomeados e pagos pelos serviços alfandegários.

Com uma barra bastante afastada da cidade, com os “leixões” de Matosinhos cada vez mais frequentados (estratégia dos armadores do burgo) e uma linha costeira deserta entre eles, havia que contar com o contrabando e dar-lhe combate. Uma das principais medidas foi a criação de guardas da barra e da costa e o piloto da alfândega estava incumbido de controlar os navios que se aproximavam. Não era suficiente. Houve que definir um âmbito geográfico de actuação e nomear pessoal para controlar o tráfego. Para tal, designou-se um guarda a quem competia vigiar a barra do Douro e outro para o mesmo efeito em Leixões, “para guardar a barra de Matosinhos”. Entre as nomeações registadas na Contadoria encontra-se a de António Fernandes, datada de 11 de Janeiro de 1520<sup>237</sup>. Morador no Porto, obteve o cargo como tantos outros nesta época obtiveram cargos: denunciando alguém que o servia sem habilitação para tal. De acordo com o teor do documento, a guarda “das naos e navios que vem e entram pella foz”, era assegurada por um certo “Fernando Afonso pescador morador no couto de Sam Joham da Foz averia oyto ou nove anos”, o qual servia “ho dito officio sem nossa carta”. Uma vez revelada essa situação, “per bem da qual nos ho poderíamos dar a quem nos prouvesse e ora nos querendo fazer graça e merce a Antonio Fernandez [...] o damos ora novamente daqui em diante por guarda das ditas naos e navios que polla foz da dita cidade entram [...] e aver o mantimento que avia com o dito carrego o dito Fernando Afonso”<sup>238</sup>. Quanto aos “leixões”, o documento mais antigo sobre “guardas da barra de Matosinhos” refere a nomeação de Tristão Rodrigues, moço da câmara do rei, quando Francisco Carneiro,

<sup>236</sup> *Navires et gens de mer à Bordeaux...*, cit, vol. II, p. 703.

<sup>237</sup> E registada no Porto em 30 de Julho de 1522.

<sup>238</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 174v.

criado do bispo de Lamego, primo do monarca, acabasse os dois anos que servia, ou seja, nos primeiros tempos o cargo seria a termo certo. Receberia 3 000 reais anuais e, de entrada na função pagou 1 500 reais, “de ordenado”, na chancelaria régia<sup>239</sup>. Não o terá ocupado por muito tempo. João Formoso, morador em Matosinhos sucedeu-lhe obtendo o posto através de outro motivo vulgar ao tempo: a renúncia. Neste caso, de Tristão Rodrigues, em 17 de Março de 1531. A nomeação de João Formoso ocorreu dois dias depois – indiciando venda e venalidade do cargo – e foi registada em 24. O ofício vencia “de mantimento e calças” os mesmos 3 000 reais/ano; para tomar posse, o nosso homem pagou 2 000 reais na chancelaria<sup>240</sup>.

## 15. Iniciativas de defesa do porto

Defender o porto também fez parte da política de governança/gestão. Embora o afastamento da barra e o perigo da sua travessia pudessem, por si só, funcionar como dissuasores, as autoridades sabiam que era preciso mais. Evidente no século XVI, a preocupação com a defesa do “sítio do porto” é bem mais antiga.

### 15.1. Um projecto não concretizado (?): as correntes de ferro

Em meados do século XIV, temendo-se corsários de Aragão houve indicações régias para se proteger o rio estendendo-se uma cadeia de ferro que impedisse a subida dos barcos, fixada em torres erguidas nas margens. Este modelo defensivo era conhecido em portos europeus como La Rochelle.



Foto 16 – As torres das cadeias de La Rochelle

<sup>239</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 187v.

<sup>240</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 53v. Serviu muitos anos. Em 1560 (Maio, 9) foi confirmado pela regência e foi-lhe doada a propriedade que passaria para a filha, como dote para quem com ela casasse. A 3 de Outubro de 1581, por morte de João Formoso passou para o genro Agostinho Pires (ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0009, fl. 327). Outra prática conhecida: cargo como recompensa de serviços e dote.

Em 12 de Dezembro de 1359 encontram-se pela primeira vez os representantes do Porto e de Gaia para discutir a obra, a ser feita junto da Arrábida (lado do Porto?) e Bicalho (em Gaia?<sup>241</sup>), neste caso “em huuns penedos muj boons que hj estam”. Entre os presentes estava um navegador/mercador prestigiado: Afonso Martins Alho. O início dos trabalhos marcou-se para 16 de Dezembro e convinha que começassem em simultâneo “per tal gissa que o laour duum e do outro cabo ffosse ffeito e Acabado em huum tempo por que nom prestaria Aobra duum ssem A do outro”. Contudo, Gaia não se convenceu e exigiu nova reunião.

Fosse pela previsão dos gastos e consciência da inutilidade do empreendimento, fosse por sentir que havia nele mais uma tentativa da parte do vizinho portuense de estender a sua autoridade, a verdade é que foram levantadas objecções pertinentes. Estas têm a virtude de nos alertar para a complexidade destes trabalhos, bem como para a importância dada aos pareceres dos homens do mar. A reunião fez-se no dia 14 desse mês na *areia* de Miragaia, lugar conveniente para todos: no posto de chegada das barcas vindas da outra margem. O juiz e o almoxarife de Gaia voltaram a contestar o projecto: que a torre que lhes era ordenado fazer parecia desconforme ao mandado régio e aos seus objectivos. Neste particular, “diziam que eles ffarom ja em esta rrazom com mujtos homeens boons e Anciaaons *dessobremar* e com outros da terra Eque todos diziam e acordauam que Nunca sse Aditta cadea podia teer nem manteer no ditto logo posto que hj as dittas torres ffossem ffeitas”. Para o provar, e esta informação é valiosa, estando a cadeia já feita, então que a experimentassem e decidissem em conformidade. Os do Porto duvidavam dos argumentos: “ssemelhava traspasso pera sse nom ffazer Aditta obra dassa parte”. Até porque, também eles “preguntarom meestres de Naues e outros mareantes ssabedores detal rrazom E ffoy lhjs ditto que a ditto Cadea podia hj bem seer posto que ffosse mayor e mays grossa”. Estes mestres e mareantes “sabedores” disseram mais: “que o ditto Ryo Era estreyto no ditto logar” e “sseas torres hj ffossem postas e trabuquetes em ellas que elles hj Entendem Apoer e beesteiros, que nenhuum nauyo lhjs nom poderia per hj passar”. Apesar de insistirem que a maioria dos mareantes dizia o contrário e que seria bom experimentar a cadeia, os representantes de Gaia recorreram a outros argumentos: que a sua terra era pequena, “de pouca companha e de pequenas quantias” e, se tivessem de construir a torre à sua custa, tal como estava mandado, “fficariam danados de quanto Auyam Eque nom Aueriam mantimentos”. Assim, pediam cópia da carta (de forma a fiscalizar o teor do mandado) para requerer ajuda financeira ao monarca e à própria cidade do Porto: pois “lhjs dessem Alguuns meesteiraens e pedreiros dos que Auyam na ditto Çidade com que podessem começar aditta torre Eque elles de sua parte buscariam al Allguuns outros”. O que lhes foi concedido<sup>242</sup>. Embora haja referências a

<sup>241</sup> Este topónimo não é raro. Bicalho é nome de lugar da margem direita, entre o monte da Arrábida e Nossa Senhora da Boa Viagem, muito próximo deste indicado para a torre. Cartografado no mapa de José Monteiro Salazar, *Mappa da barra da cidade do Porto, com todas as suas pedras, bancos d'areya e palmos que tem o dito rio na baixa-mar*, 1779.

<sup>242</sup> *Corpus codicum...*, vol. VI, p. 69-72.

topónimos *torre* e o *cobelo*, junto dos locais referidos neste documento<sup>243</sup>, é improvável que tal solução defensiva tenha sido posta em prática. Pelo menos, em lugar algum, a documentação fala dela.

Esta longa descrição ajuda a perceber as debilidades defensivas do porto, a aparente vulnerabilidade e a importância conferida às iniciativas locais. Assim como do seu financiamento. Apesar da carta do rei, as indicações sobre os lugares das torres, por exemplo, só podiam ter sido fornecidas por quem era da terra. Outro aspecto a ter em conta, recorrente pelo tempo fora: as questões económico-financeiras sobrepunham-se às preocupações com a segurança. Mas é atitude aparente e deve ser interpretada como demonstração de bom senso. O bom senso de quem tem um conhecimento prático e percebe que se vai gastar dinheiro em vão<sup>244</sup>. Em alternativa, apostou-se na vigilância do Douro e na colocação de uma torre (bem) equipada para impedir a aproximação de adversários. A primeira foi concretizada com a nomeação de guardas do rio e organização de um sistema de fachos e atalaias; a segunda só a partir de meados do século XVI. Interessante é a informação sobre engenhos neurobalísticos (os “trabuquetes”) entre os meios defensivos previstos.

Outra razão para a obra não se ter feito foi a conclusão da muralha, em finais do século XIV. Com ela, as medidas preventivas de defesa da cidade passaram pelo encerramento de portas e postigos durante as crises políticas ou por ocasião do recrutamento de tropas para as hostes militares da coroa, organizando-se uma escala de rondas com atenção redobrada na zona ribeirinha.

## 15.2. Fachos e atalaias

A vigilância da costa pressupunha um sistema de comunicações que, embora rudimentar, cumpria. Compunha-o um conjunto de *fachos* ou *atalaias*, postos de observação colocados junto das praias ou um pouco chegados ao interior, em arribas, promontórios ou simples elevações de onde se avistava grande extensão de mar, onde eram postados vigias encarregados de olhar o mar e fornecer indicações do número de embarcações que se aproximava da barra. A comunicação funcionava em cadeia, havendo transmissão dos sinais de um para o outro posto até chegar à cidade e, no século XVI, à fortaleza da barra, primeiro baluarte contra as investidas. Graças à localização estratégica destes engenhos era possível ganhar tempo suficiente para reunir milícias e providenciar a defesa. A pouco e pouco, desde o período medieval, a costa foi sendo pontuada com torres de vigia das quais parece persistir apenas uma, na actual Quinta do Fojo em Vila Nova de Gaia.

<sup>243</sup> GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves – *Gaia e Vila Nova na Idade Média. Arqueologia de uma área ribeirinha*. Porto: Universidade Portucalense, 1995, p. 167.

<sup>244</sup> Como acontecerá com a recusa sistemática dos mestres em colocar artilharia nos navios.



Foto 17 – Facho do Fojo (foto de Augusto Lemos)

É improvável que estivessem permanentemente providas de pessoal. Seriam abandonadas sempre que a ameaça passasse e retomadas (com algumas obras apressadas de recuperação) sempre que ela voltasse. Algumas pouco mais seriam do que modestos postos improvisados, sem grandes estruturas fixas<sup>245</sup>. Uma das primeiras notícias sobre os fachos e atalaias, a norte e a sul da entrada da barra, data de 3 de Agosto de 1484 e consiste numa carta de D. João II enviada de Setúbal, ordenando a colocação de *atalaia* em Bouças, S. Gens, “pera dar foguo que fara a atallaya que se possar em villa de comde E asy aa çidade do Porto”; ou seja, em comunicação directa com a de Vila do Conde e com a cidade do Porto. E isto “com tamtos fogos quamtos forem os naujos que a dicta atalaya vyr pera a dicta atalaya de villa de conde aver dauissar as outras [...] E os fogos que a dicta vosa atalaya hade fazer seram nesta maneira *a saber* de noute fogo e de dia fumaças E esto tamtas vezes quamtos forem os nauios que virem [...]”. Este serviço terrestre era complementado pela vigilância no mar efectuada por barcas e caravelas da faina, as quais, quando vissem inimigos, deveriam apressar-se a “dar Recado e aviso a esa villa e vos dhy a lixboa”<sup>246</sup>.

Com o reino ameaçado por corsários franceses, D. Sebastião retomou o tema no chamado *Regimento das companhias*, de 1570, no capítulo *Vigias*. Dado o contexto político-militar internacional, o serviço passava a ser permanente no Verão ou em qualquer outro tempo bonançoso. Os capitães militares e os representantes das câmaras deviam seleccionar os locais convenientes para as vigias as quais, durante o dia, deviam colocar-se “nas pontas que mais se descobrirem ao mar, e de noite nos portos, calhetas, praias

<sup>245</sup> O engenheiro Giovanni Battista Antonelli pensava nelas para guarda das costas mediterrânicas ibéricas, fazendo destas torres pequenos postos militares avançados. Numerosas nas costas valencianas nos séculos XVI e XVII tinham origem no período medievo; vigiavam ataques dos corsários muçulmanos por todo o século XVI e para além dele, sem grandes quebras, mesmo após Lepanto; desde meados do século XVII preveniam as ameaças britânica e francesa; REQUENA AMORAGA, Francisco – *La defensa de las costas valencianas en la época de los Austrias*. Alicante: Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert»/Generalitat Valenciana, Conselleria de Cultura, Educació i Ciència, 1997, especialmente p. 107 e seguintes.

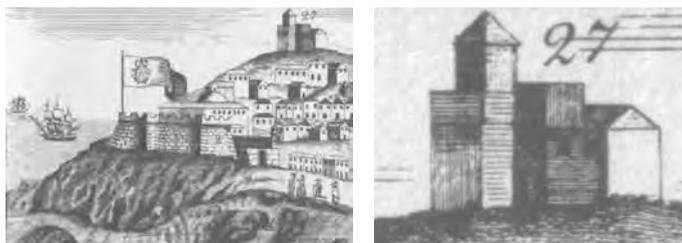
<sup>246</sup> *Livro antigo de cartas e provisões dos senhores reis D. Afonso V, D. João II e D. Manuel I do arquivo municipal do Porto* (prefácio e notas de Artur de Magalhães Basto). Porto: Câmara Municipal do Porto/Gabinete de História da Cidade, 1940, p. 119-120 e nota de Magalhães Basto a este propósito, p. 249-255.

ou pedras em que parecer que os ditos inimigos poderão desembarcar”<sup>247</sup>. A maior parte dos sítios escolhidos já havia acolhido essa função, bastando recolocá-los no activo com obras (quando as estruturas eram mais elaboradas, de tipo torre) ou mera reposição dos elementos que constituíam o facho (nas mais simples). Após a recepção da carta a cidade mandou repor os fachos. Em registo de 1571, aponta-se esta despesa: “carregou se aquy mays em receita sobre o thesoureiro Melchior Moreyra quatro mil reaes que lhe mandarão os vereadores dar per hum seu mandado em Manuell Soares [de Albergaria] recebedor da emposição pera se gastarem nos fachos que se ham de fazer na costa e outras despesas”<sup>248</sup>. Se se pretendia torná-los serviço permanente, não parece que isso tenha acontecido. Eram sempre transitórios, abandonados logo que os alarmes passassem como aliás se pode comprovar nos termos do mandado seguinte: em 1594 temia-se invasão inglesa. No dia 15 de Junho apresentou-se perante a Câmara o governador Henrique de Sousa, o qual “tinha ordem dos senhores governadores [do reino] pera se poerem fachos e vegias nos lugares maritimos deste Antre Douro e Minho *assim como dantes se costumava no tempo que a armada ingresa veio a este reino* de modo que os fachos e vegias se dara rebate huns aos outros pera que avendo algum navio na costa, de cosairos, seja a todos notorio hos navios que estiverem nas barras pera saírem dellas o fação per o cuidado que convem e os que vierem de mar em fora venhão com o risco (?) do possível”<sup>249</sup>.

Durante o dia estariam dois homens; um entrava ao amanhecer e servia até ao meio-dia e o outro desde esta hora até ao cair da noite. De noite, a vigilância fazia-se aos quartos, sendo dela encarregados três vigias. De dia ou de noite haveria sempre junto deles um arcabuz “ao menos cevado e prestes com fogo aceso para com elle darem sinal quando for necessário”<sup>250</sup>.

No mandado de 1594, além das instruções sobre o funcionamento dava-se uma lista de lugares estratégicos e indicações preciosas sobre a organização defensiva dos lugares, a cargo de funcionários locais, convocados à Câmara:

– Na Foz, Pantalião Gonçalves, juiz do lugar, devia acender os fogos na Nossa Senhora da Luz, “como dantes se costumava”. Este facho resultou em farol, surgindo como uma estrutura em pedra fixa, visível na gravura seguinte.



Gravura 16 – Farol de Nossa Senhora da Luz

<sup>247</sup> SOUSA, António Caetano de – *Provas III*, in Magalhães Basto no estudo cit, p. 249.

<sup>248</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 5, fl. 156.

<sup>249</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 32, fls. 210-211.

<sup>250</sup> SOUSA, António Caetano de – *Provas III*. Citado por Magalhães Basto no estudo referido, p. 250.

Também aparece em várias plantas dos séculos XVIII e XIX, como a de Reinaldo Oudinot (1793).

– Em Matosinhos, Francisco Afonso, juiz do lugar, colocaria o facho e vigia “na praia onde dantes se costumava”;

– O juiz de Leça, Domingos Afonso, devia mandar instalá-los no *Corpo Santo*;

– Na Maia, concelho mais extenso, o encargo cabia ao ouvidor Sebastião Afonso, que os assentaria em Lavra, Angede, Labruge, Vila Chã e Mindelo.

Os oficiais eram responsáveis pela vigilância dando juramento aos guardas e colocando nos postos gente de confiança. Também deviam instar as populações a estarem alerta e não deviam exorbitar nas convocatórias. Assim, de noite seriam feitas “sobreroladas de maneira que a costa fique bem guoardada” mas sem “avexação” e “opressão” ao povo. Como sempre, esperava-se eficácia. Conseguida desde que os fachos “comunicassem” uns com os outros, em especial com os de Vila do Conde e de Entre Douro e Minho colocados conforme a ordem do governador Henrique de Sousa.

No mesmo dia 15 de Junho ainda se apresentou Domingos André, ouvidor de Gaia, a quem foram dadas instruções para “que pusesse os fachos e vegias costumadas na costa *convem a saber* um facho ao padrão da *Pedra da Foreira* e outras nas *Pedras das Eiras*”.

Uma semana depois, o ouvidor de Azurara, Martim Vaz de Araújo, ouviu as mesmas ordens de colocação destas estruturas nos sítios “acostumados”, com muito cuidado “mas sem opressão ao povo”<sup>251</sup>.

Nos séculos XVIII e XIX estes postos ainda estavam no activo. Em Gaia havia sete fachos, desde Espinho ao “monte da Afurada”; em diversa cartografia surge, um pouco a montante do lazareto de Valdamores, a indicação de um facho, portanto dentro do rio<sup>252</sup>. Em Gondomar outros sete, do sítio do Forcado (ou Enforcado?) a Valbom, o que quer dizer que se encarregavam de vigiar quer o rio quer o interior, tal como acontecia com os do concelho de Refojos, com fachos desde o Monte de Virães até ao Monte de Frazão. Em Bouças (Matosinhos) havia seis, desde Nossa Senhora

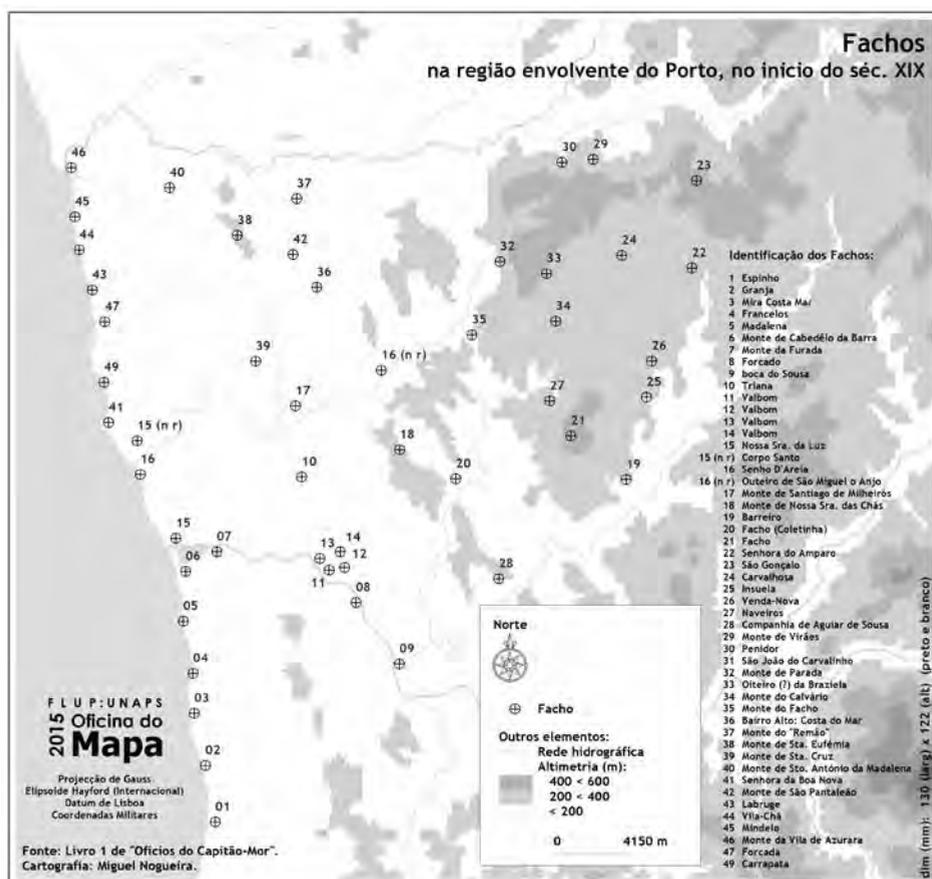


Facho do monte da Arrábida  
(foto de Augusto Lemos)

<sup>251</sup> Ver todos estes dados em AHMP – *Vereações*, liv. 33, fls. 210-212v, 217v.

<sup>252</sup> No mapa de José Monteiro Salazar (1779), assim como no de Luís Gomes de Carvalho, *Planta da foz do Douro até Quebrantoes para intelligencia do plano de melhoramento da barra do Douro* (1825), Biblioteca Pública Municipal do Porto.

da Luz (onde, mais tarde, nascerá um farol), na Foz, até ao monte de Nossa Senhora das Chás. Por fim, na Maia havia catorze, desde o lugar do Bairro Alto, na Costa do Mar, até ao da Carrapata aos Moinhos de Joane, no lugar do Cabo do Mundo. É interessante verificar o seu estado de conservação no relatório do Sargento-Mor do exército de 1801.



Mapa 2 – Fachos e Atalaias (séculos XV-XIX)

Estes fachos tiveram ainda ampla utilização durante as Guerras Peninsulares. Este sistema de vigilância era também recurso defensivo utilizado no interior, ao longo dos prováveis caminhos de invasão e, como tal, necessitados de postos de observação em caso de ataques terrestres. Volte a assinalar-se, pela importância para este estudo, que, desde Setecentos, ou ainda antes, acima do lazareto de Valdamoses, já algo distante da barra, havia um facho destinado a avisar a cidade do Porto de incursões de inimigos.

No início do século XVIII, Bluteau, baseado no referido regimento de D. Sebastião e na sua própria observação, define-os com rigor: “nas torres e atalayas o facho he hum pao alto com outro em cima atravessado, em cuja ponta está huma cadea de ferro, & no fim della, huma caldeirinha vasada, aonde se poem o fogo, quando parece o inimigo, de noyte, ou de dia, por tempo de seis mezes, que correm de Mayo até ao fim de Outubro”<sup>253</sup>.

### 15.3. Baluartes e fortalezas

A fragilidade das defesas fica patente no seguinte episódio: “estando nesta cidade auante o muro della huma nao franceza que a ella ueo com mercadorias a outaua primeira do anno de 1553 do spiritu santo entrarao pella bara hum foão de bacão biscainho com Dous naujos darmada, e ueo auante a cydade e tomou a nao franceza ao que accodio a Justica e a deixou mas todo aproueitara pouquo se tiuerão mare para se tornar a sair pella barra fora”<sup>254</sup>.

Este evento e as notícias de outros assaltos a navios e estabelecimentos atlânticos lusos – por exemplo, o ataque francês ao Funchal em 1566 – numa época de forte concorrência marítima aos interesses portugueses pelas potências do Norte, activaram um programa de defesa da costa portuguesa, fundado na construção de fortalezas artilhadas, de nova traça, para guarda das entradas de barras. No Porto, essa política começou com a construção do forte de S. João da Foz, projecto do engenheiro Simão de Ruão, datado de 1567<sup>255</sup>. João Gomes da Silva, fidalgo da casa real e encarregado das obras de fortificação da costa, de Cascais a Caminha, esteve na cidade pelo menos entre 1570 e 1571 e, sob a sua direcção, terão sido adiantados os trabalhos<sup>256</sup>. Dotado de uma guarnição, depois de 1580 constituiu um dos aspectos mais visíveis da presença filipina na cidade. Os capitães da fortaleza eram castelhanos, como Gonçalo Aires Sotelo Noboa ou Juan de Carvajal, encarregados de cumprir ordens régias, sobressaindo o bloqueio à navegação holandesa durante a Guerra dos Oitenta Anos<sup>257</sup>.

<sup>253</sup> BLUTEAU, Rafael – *Vocabulario Portuguez e Latino*, Coimbra, 1713, citado por Magalhães Basto no estudo referido, p. 250.

<sup>254</sup> DIAS, Francisco – *o.c.*, p. 46.

<sup>255</sup> BARROCA, Mário Jorge – *As fortificações do litoral portuense*, cit. Sobre a introdução da *traça italiana*, dos fortes abaluartados e de outros aspectos das políticas militares modernas ver PARKER, Geoffrey – *La revolución militar. Innovación militar y apogeo de Occidente, 1500-1800*. Madrid: Alianza Editorial, 2002 (1ª edição em inglês, 1988).

<sup>256</sup> Estas ordens em AHMP – *Provisões*, liv. 2, fls. 377 e 407.

<sup>257</sup> Em 14 de Novembro de 1598, D. Juan de Carvajal pediu emprestadas aos vereadores as carretas de artilharia grossa guardadas na fortaleza da Porta do Olival e um canhão de bronze; em 6 de Fevereiro de 1599, aos mesmos vereadores que o ajudassem a cumprir “el embargo general dellas personas, navios y asiendas delos de Olanda y Zelanda”, informando o apresamento de naus e detenção de flamengos que deviam ser metidos a remos nas galés; também exigia à câmara que não deixasse partir navios normandos sem fiança dos mestres de não irem a qualquer porto inimigo. Ver AHMP – *Vereações*, liv. 34, fls. 164, 198; liv. 35, fl. 54, entre outros.

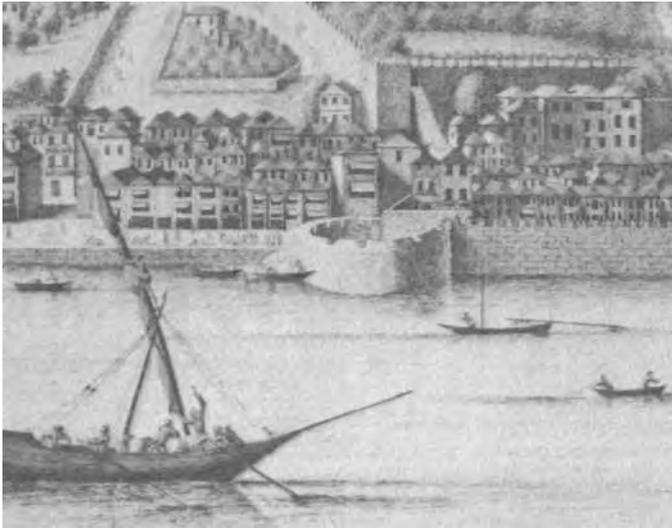


Foto 18 – Forte de S. João da Foz

Vivia-se um clima geral de perturbação marítima. A costa europeia foi pontuada por estruturas defensivas: na costa valenciana, e em geral do Mediterrâneo, mas também no Norte. Adaptaram-se velhas fortalezas e criaram-se novas; a escola italiana predominava, “fundada numa estrita aplicação da geometria e dos traços regulares, frequentemente mesmo em detrimento da adaptação das formas do conjunto à topografia”, mas a rede de fortificações em torno de La Rochelle não a seguiu preferindo colher inspiração na chamada “escola holandesa” na qual se ajustava o uso de esporões metidos no mar, fossos e baluartes, combinando-se o uso da pedra e da terra batida para absorver os impactos do fogo da artilharia inimiga<sup>258</sup>.

Depois da derrota da *Armada Invencível*, em 1588, e das redobradas ameaças à navegação e portos ibéricos, foi decidida, no Porto, a edificação de uma segunda linha defensiva junto da cidade, efectivada pela construção do baluarte de S. Filipe, em 1589, no lado poente da muralha, dominando o rio e dotado de artilharia.

<sup>258</sup> FAUCHERRE, Nicolas – “Les fortifications de La Rochelle, place de sûreté”, in *Coligny, les protestants et la mer*, Martine Acerra, Guy Martinière (coordenadores). Paris : Presses de l’Université de Paris-Sorbonne, 1997, p. 177 (o artigo entre as páginas 177 e 194).



Gravura 17 – Fortim de S. Filipe



Foto 19 – Ruína do fortim de S. Filipe

À rede de fortificações somava-se a vigilância activa, no mar, com o patrulhamento das águas a caber a caravelas e barcas de pescar, e também *barcas de vigia*, cuja tutela competiria ao município, em coordenação com os serviços do forte da barra<sup>259</sup>.

---

<sup>259</sup> 4 de Junho de 1583: provisões régias ordenando às autoridades locais que obedeçam a D. Luís Henriques, “que tem cargo da segurança dos portos de mar” e, havendo notícia de corsários, deviam trazer sempre no mar uma barca de vigia. AHMP – *Provisões*, liv. 4, fl. 52.

## 16. Projectar o porto: novas formas de intervenção política

Em certa medida complementares das intervenções anteriores decorreram, por um lado, de problemas estruturais que afectaram o movimento dos navios na entrada da barra e, por outro, da política de protecção do porto da cidade face à concorrência de outros ancoradouros.

### 16.1. A questão da barra

Entre equipamentos e serviços, como a orientação e a pilotagem, o elemento constante é a barra da cidade. Péssima, como vem nas descrições, foi causa de preocupações no decurso da História. Uma coisa parece certa, porque comprovada até aos nossos dias: pelo regime do rio, morfologia do local e modo como o Douro se encontrava com o mar, a barra não se deixava transpor com facilidade. Isso devia-se à matéria sólida aluvial “que o rio transporta e deposita na parte terminal do seu vale a jusante da Arrábida e sobretudo fora da foz, na plataforma continental, formando os bancos de areia que alteiam caprichosamente os fundos e que, depois, ao longo do ano, a ondulação marítima, segundo os ventos dominantes da época, vai remexendo, arrastando para o largo, ou para o continente, adelgaçando ou engrossando, com apoio na margem esquerda do rio, uma língua de areia que se estende para norte”, o Cabedelo<sup>260</sup>. As cheias, consoante a sua categoria – grandes ou normais – contribuíam para ampliar ou diminuir este areal.

Esta variação foi sentida desde sempre. Conjugada com os recifes à tona ou submersos e as variações de correntes fluvio-marítimas muito acentuadas, fizeram da navegação um processo delicado.

Ouçamos o testemunho de um piloto italiano: “La barra é lontana meno d’una mezza lega, pessima e difficilissima a pigliarsi per la stretezza e obliquità del Canale. A questo fine fuore della città sopra un’eminenza, che scope il mare é fabbricata una porta tonda in un quadro di muro isolato, che serve a i Piloti per pigliare il fiume com sicurezza mettendo la prua, come se dovessero entrare per mezzo della luce di quella porta”<sup>261</sup>. Canal estreito e oblíquo, dizia o piloto. “Do Cabedelo à Cantareira os barcos percorriam um verdadeiro labirinto entre os rochedos, visíveis ou submersos. Nesta curta distância os navios eram ameaçados por *vinte e seis pedras*, começando no chamado *Picão* e terminando nas *Pedras da Eira*, em frente do facho de S. Miguel ou Capela do Anjo”<sup>262</sup>.

<sup>260</sup> OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o.c.*, p. 139-141.

<sup>261</sup> *Viagem de Cosme de Médicis* (relato do piloto), in COUTINHO, B. Xavier – “Assistência e arte na cidade do Porto dos séculos XII a XV”, in *História da cidade do Porto*, dir. de Damião Peres ..., vol. I, p. 541.

<sup>262</sup> DUARTE, Luís Miguel; BARROS, Amândio Jorge Morais – *Corações aflitos: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna*, in “Douro – Estudos & Documentos”, vol. II (4). Porto: GEHVID, 1997 (2ª), p. 79. Dificuldades acrescidas com as cheias e fortes correntes ou em dias de maresia e nevoeiros, quando era impossível “furar” através da “cerração”. O nevoeiro é das principais causas de encerramento da barra duriense; idem. Também PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio Jorge Morais – *Memória do rio. Para uma história da navegação no Douro*. Porto: Edições Afrontamento/Instituto de Navegabilidade do Douro, 2001, p. 99 e seguintes. Pereira de Oliveira, sobre a barra fechada: “Conjugam-se as acções do regime do rio com as do mar na conti-

Dizia-se que cada uma delas tinha na sua conta pessoal navios afundados<sup>263</sup>.



Gravura 18 – Mapa da barra e dos seus rochedos

nua variação da topografia submersa e emersa da área da foz, interna e externamente, e tudo, de tal modo que, quer por motivos do estado do mar (agitação excessiva, rebentação violenta, temporal e turbulência complexa dos movimentos das águas, enfim, densos nevoeiros), quer pelo do rio (volume, velocidade e turbulência da corrente fluvial, conflitos de força e direcção desta com a enchente de maré em alturas especiais, marés vivas e cheias mesmo ordinárias), quer ainda por ambas as coisas ao mesmo tempo, a barra do Douro torna-se difícil ou infranqueável, mesmo com os pilotos da barra”; hoje em dia fecha, em média, 28.6 dias/ano, 21.8 por condições do mar e, normalmente de Agosto a Setembro em razão dos densos nevoeiros, 5.0 dias por efeitos da conjugação mar/rio e 1.7 rio. *O.c.*, p. 172-173.

<sup>263</sup> A descrição de Willelm Iansz Blaeuw, *Seespiegel...*, Amsterdão, 1619, mostra como era delicado o trajecto à entrada da barra: “No canto norte da barra há muitos rochedos, quase atravessados na barra. Quem quiser entrar na barra tem de fazê-lo perto do rochedo extremo, isto é contorná-lo a sul, tão perto, que é possível atirar uma pedra por cima deste último. Há uma capelinha, na ribeira norte, ao lado dum rochedo com uma cruz, e ainda uma casinha branca, mais adiante, também situada na margem norte. Alinhe estes e continue nesta direcção, até ter passado pelo castelo. Velejando de tal maneira, até nas partes menos fundas, a profundidade sempre será mais que dezassete ou dezoito pés com meia maré; e não receie encontrar uma restinga no meio da entrada da barra quando velejar mais perto da margem sul que da margem norte onde, com baixa-mar, só há, em média, onze ou doze pés de água. Uma vez à altura do castelo, vai-se directamente para o rochedo em que se encontra a cruz e contorna-se este, tão perto, que é possível tocá-lo com um gancho. Outra possibilidade para contorná-lo é velejar três ou quatro comprimentos marítimos mais para o sul, ou ao longo da margem, até atrás do rochedo com a cruz, para evitar uma restinga que se encontra ao lado do dito rochedo, mais um pouco para sul, e que está, com a baixa-mar, menos que oito pés por baixo de água. Uma vez que deixe o rochedo com a cruz atrás, continua-se no meio do rio até atingir a altura duma torre branca, alta, na margem norte. É possível ancorar aí, a quatro ou cinco *vadem* [medida flamenga equivalente a uma braça, cerca de 1.80m], ou continuar até à cidade, onde a profundidade é de três ou quatro *vadem*. Um pouco por detrás do rochedo da cruz há uma “planície” com uma profundidade de 11 pés de água, com a baixa-mar. Por isso, os navios que têm 12 pés de calado têm de esperar pela preia-mar, que provoca diariamente uma diferença de 6 pés”. Publicado por JOUKES, Veronika – *Os flamengos no noroeste de Portugal (1620-1670). Subsídios para a reconstrução da vida dos flamengos no noroeste de Portugal de 1620 até 1670*, (dissertação de mestrado apresentada à Fac. de Letras do Porto), ed. policopiada. Porto, 1999, p. CXVIII.

As repetidas notícias de naufrágios e acidentes graves, desde a Idade Média, ajudam a reforçar a imagem de uma barra temível. Por isso a Torre da Marca e Santa Catarina; por isso o farol de S. Miguel-o-Anjo; por isso os pilotos. “Por a barra seer perigosa” e em cuja entrada “perdiam seos naujos muitas vezes”, queixava-se a vereação do Porto em 1449, muitos barcos carregados de sal preferiam não arriscar e ir vendê-lo à Galiza<sup>264</sup>.

Os dados que temos para a caracterizar provêm, na maioria, de processos judiciais, petições ou queixas destinadas a fundamentar pedidos e tomadas de posição de grupos com interesses díspares, potencialmente comprometidos. A declaração acima transcrita é um bom exemplo disso. Tal como as queixas recorrentes dos burgueses do Porto, fundadas no mesmo argumento da dificuldade de entrada na barra, contra as intenções régias de aumento dos tributos sobre produtos vindos de fora<sup>265</sup>. Portanto, cautelas na interpretação porque, uma vez “conhecido com precisão o *estabelecimento do porto* – 2h e 25 minutos –, é relativamente fácil evitar os obstáculos à navegabilidade de entrada e saída do rio, se as condições do estado do mar e da barra não forem de todo proibitivas”<sup>266</sup>.

Mas as dificuldades eram inegáveis. Em 18 de Setembro de 1559, a regente D. Catarina de Áustria, concedeu por três anos a cobrança de uma imposição sobre a venda de vinhos para compensar as grandes despesas da cidade na compra de pão, carne e outros mantimentos pois, como “a barra estava muito mudada”, o movimento marítimo desviava-se. Esta medida foi renovada em 1561, pois subsistiam as condições desfavoráveis<sup>267</sup>.

Inquéritos e audição de testemunhas feitos no início do século XVII (1619) referem-se até à exaustão sobre os problemas da barra. Tentava-se então conter o aumento das sisas. Que não se mexessem pois isso garantia a continuidade da navegação rumo ao Porto. Caso contrário dava-se como certa a ruína da terra<sup>268</sup>. Podemos descobrir outro motivo nesta argumentação: o desejo de manter uma frota de tonelagem média/baixa e escusar investimentos em grandes naves.

Povoada de recifes, a barra foi objecto de intervenções apoiadas pelo poder central. Como acontecera no *Cachão da Valeira*, no alto Douro, ainda na primeira metade do século XVI<sup>269</sup>, houve iniciativas para remover obstáculos. Porém, os trabalhos, ainda sem grandes resultados, só progrediram na segunda metade do século XVII, quando Manuel de Sousa Olinda propôs uma solução para destruir os penedos, começando pelas chamadas *Lobeiras de Gaia*<sup>270</sup>.

<sup>264</sup> FERREIRA, J. A. Pinto – “*Vereações*”..., p. 412.

<sup>265</sup> PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio Jorge Morais – *o.c.*, p. 100-102.

<sup>266</sup> OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o.c.*, p. 135.

<sup>267</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fls. 86 e 209.

<sup>268</sup> AHMP – *Sisas das entradas do mar*, nº 824, fls. 25-26.

<sup>269</sup> Rui Fernandes em 1531-1532: “Esta fraga manda ora quebrar o Doutor Martim de Figueiredo a qual quebra com fogo de vinagre”; *Descrição do terreno ao redor de Lamego duas léguas*, (edição crítica de Amândio Jorge Morais Barros). Lamego: Beira-Douro, 2001, p. 95.

<sup>270</sup> REIS, Henrique Duarte e Sousa – *o.c.*, vol. I, p. 276 e seguintes. Reis descreve trabalhos e planos de melhoramentos da navegação no Douro. O projecto de Olinda foi objecto de comunicação de Helena Osswald no 23º encontro da Associação de História Económica e Social subordinada ao tema *A entrada da barra do Porto na Época Moderna*.

## 16.2. Proteger o porto da concorrência

A vitalidade de um ancoradouro residia, também, na sua capacidade de concentrar atractivos. Ficou célebre, na Idade Média, a acção dos responsáveis da urbe no desmantelamento das salinas de Bouças, conseguindo obter do poder central a garantia da centralização do trato de sal fomentando-se, a partir de então, a ligação a Aveiro, de onde, durante muito tempo, provinha o sal aqui comercializado<sup>271</sup>. No século XVI promoveu-se também a ligação ao ancoradouro, então natural, de *leixões*. Dotado de condições favoráveis acolheu uma frota local numerosa (com navios de Matosinhos e de Leça), estimulada pela cidade e seus mercadores (parceiros na exploração de naves) e dela dependente, além de receber em inúmeras ocasiões (ditadas pela impossibilidade da barra do Douro e por outras opções de carácter comercial) navios da cidade que aí se abrigavam. Ainda antes de Blaeu ter chamado a atenção para o abrigo natural proporcionado pelos *leixões* pedregosos, e muito antes de se ter decidido aí construir um porto artificial, já os homens do Porto haviam percebido as suas potencialidades, fomentando uma cabotagem feita em várias direcções e controlada pela alfândega portuense que aí instalou serviços de fiscalização do tráfego e de práticas ilícitas. Não por acaso, todas as embarcações estrangeiras eram impedidas de aí descarregar: deviam vir obrigatoriamente à “franquia” e, depois, à cidade, à alfândega<sup>272</sup>. Não por acaso, também, impedia-se a comercialização autónoma de produtos considerados essenciais: em 27 de Janeiro de 1588, comunicou-se aos juízes de Leça e de Matosinhos “que não consintão que em nenhum dos ditos lugares [...] descarreguem se mercadorias nehũas nem vinhos nem mantimentos nem pescado nem sardinha [e, recorde-se, estamos perante terras que fazem da pesca muito do seu modo de vida] nem houtra algũa cousa que venha de fora e fação todo vir a esta cidade sem se nada descarregar”<sup>273</sup>.

Devemos interpretar no mesmo sentido a intervenção do Porto no desmantelamento dos cais de um potencial concorrente: o ancoradouro fluvial de Arnelas-Carvoeiro, fomentado no século XVI pelo conde da Feira, visto como foco de atracção das barcas de Riba Douro e um perigo para a cidade, capaz de fazer diminuir o trato no seu porto. Através de proibições, ameaças de multas, inquirições de testemunhas, instalação de fiscais, queixas para a coroa, a cidade conseguiu impedir a organização deste porto, reduzindo-o a simples estação de barcas com um estaleiro de embarcações fluviais que, numa ocasião, construiu uma nau oceânica<sup>274</sup>.

No fundo, tanto a intervenção em Matosinhos como em Arnelas representaram facetas de um processo conhecido de imposição de autoridade, de monopolização e controlo da actividade, impedindo a sua afirmação como portos comerciais concorrenciais<sup>275</sup>.

<sup>271</sup> No século XVI, mestres portugueses e galegos carregavam sal no Porto garantindo o retorno à cidade. Há contratos de fretamento para transporte internacional de sal de Aveiro.

<sup>272</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 137 (documento de 28 de Novembro de 1521).

<sup>273</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 28, fl. 64v.

<sup>274</sup> O episódio com Arnelas: PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio Jorge Morais – *o.c.*, p. 64-66.

<sup>275</sup> SOUZA, Philip de – *Seafaring and civilization. Maritime perspectives on world history*. Londres: Profile Books, 2002, p. 29-30.

### 16.3. Manter um canal navegável

Insista-se na questão da iniciativa local. Foi a este nível que se lançaram, discutiram e decidiram projectos de infra-estruturas considerados de interesse para a *res publica*: molhes e cais, ordenamento territorial em função da actividade portuária e pressão sobre os poderes centrais para participarem na criação de um quadro legal e, sobretudo, financeiro (embora muito das receitas seja de origem local) que permitissem concretizar estes empreendimentos.

Por força destas intervenções, o Douro dos séculos XV e XVI começava a moldar-se de acordo com os interesses de cada grupo nele participante. A montante como a jusante do Porto, incontáveis pesqueiras, caneiros e açudes, herdados do senhorialismo medievo, tanto representavam fonte de riqueza para as populações ribeirinhas como transtornos para quem pretendia navegar o rio em segurança. Vezes sem conta derrubadas, outras tantas reconstruídas, suscitaram o primeiro debate sobre a navegabilidade do Douro. Ponteados por inúmeras estações de barcas de passagem e núcleos de transportadores, pelo rio correram gentes e mercadorias que tinham no Porto o principal centro escoador.

Que se podia dizer do porto? Que seria satisfatório se não fosse a barra: abrigado, junto a rio navegável e com profundidades aceitáveis para navios de modelo e calado variados, com areais amplos possibilitando o varadouro de embarcações e sua construção. Apresentava também espaços ribeirinhos devolutos, aptos a acolher estruturas de apoio de diferente tipo e funcionalidade. Beneficiava de um regime de marés aproveitado para a construção de diques e docas de marés (?) tanto para a construção como para a reparação. A barra impediu boas acessibilidades e condições de segurança. Ainda assim, os homens de Quinhentos souberam adaptar-se: aprenderam a conhecer o regime do porto, a guiar-se com maior segurança por entre as rochas e usaram navios de calado menor<sup>276</sup>.

Além das condições naturais, a oferta comercial, quer de mercadorias do *hinterland* ou adquiridas nos portos europeus visitados pelos seus agentes marítimos, as vias de acesso a rotas e destinos económicos interessantes, continentais e ultramarinos, atraíram agentes de navegação e empresas mercantis. Para os cativar, e aos mercadores que chegaram a constituir-se em colónias de estrangeiros, foi necessário oferecer condições logísticas de bom nível.

Persistindo em ultrapassar dificuldades políticas, financeiras e técnicas, os homens da cidade conseguiram fazer do pequeno ancoradouro medieval um porto de dimensão internacional nos séculos XVI e XVII. No fundo, a cidade, ao empenhar-se no fomento deste tipo de estruturas (e a aperfeiçoá-las) integrou-se num movimento geral de promoção dos espaços portuários, pontos-chave dos movimentos comerciais do Antigo Regime, como os descreveu Frédéric Mauro<sup>277</sup>.

<sup>276</sup> As visitas de urcas, adequadas à navegação em águas pouco profundas, mostram um porto aberto a clientela que não se afastou pelas dificuldades da barra.

<sup>277</sup> *Les ports comme entreprise économique. La dynamique socio économique*, in “Geographie du capital marchand aux Amériques”. Separata. Paris: [s/ed], 1987, p. 752-777.

## 17. Comparar serviços: o acolhimento noutros portos

Do exposto, e em jeito de comparação, interessa percorrer algumas facetas do acolhimento aos navios portuenses em portos estrangeiros.

As cartas de fretamento deixam uma ideia geral da incipiência de serviços na maioria dos portos, como falta de estruturas de atracagem fixas, sugerindo que muito do trabalho de carga e descarga (para além de muita da actividade comercial desenvolvida) dependia da tripulação do barco, dos equipamentos levados a bordo, e dos pareceres dos homens do mar, numa partilha de saberes que se destinava a garantir a segurança da embarcação.

No Funchal, por exemplo, era recorrente a referência aos batéis de terra para levar os vinhos “à borda da nau”, participando os marinheiros na arrumação das pipas<sup>278</sup>.

Nos Açores, os mestres dos navios fretados para carregar trigo deviam deslocar-se a terra para verificar as condições do cereal, levado a bordo em batéis da terra<sup>279</sup>.

Em S. Tomé, os navios levavam batéis esquifados para levar os escravos a bordo<sup>280</sup>.

Esta função dos mestres e mareantes pode ter relação com a insuficiência de serviços de pesagem e medição, ou com estratégias de poupança das despesas. No fretamento do navio *Nossa Senhora do Rosário*, a carregar cal no Mondego e a transportá-la para os Açores, refere-se que o mercador, Giraldo Vaz Soares, dará “barquo da terra pera a dicta descarregua e elle mestre sera hobryguado com a sua gente a midir ha dicta quall dentro no dicto navio em caso que se aja de midir”<sup>281</sup>.

Também na arrumação da carga. Afretada para levar quatro milheiros e meio de sal de Aveiro para os Açores em 1597, a caravela *Santo António* transportaria ainda “hum milheiro d’arquos de maneira que quareguarão ha dita caravella de modo que leve a carga com que possa navegar he fazer sua viagem [...] a quall caravella elle Joam Gomez [o seu mestre] careguara ate dizerem dous homens de mar que hesta pera navegar o quall milheiro d’arquos elle levava em sima da cuberta”<sup>282</sup>.

Uma das questões mais focadas nos fretamentos do Porto é a dos pilotos. A dois níveis: em primeiro lugar, a necessidade de os mestres incluírem nos navios pilotos que conhecessem os lugares a demandar, “pilotos suficientes para tal viagem cumprir” na fórmula dos documentos. Em segundo lugar, na contratação, nos portos visitados, de práticos. Nos Açores, para onde seguia em 1578 o navio *Santo António*, “com piloto suficiente”, e recebendo o mestre um adiantamento de 500 reais dos mercadores para “piloto e batel de toagem” em Ponta Delgada ou Angra<sup>283</sup>. Ou a caminho da ilha de Itamaracá no Brasil, onde o mestre do navio *Corpo Santo* deveria “tomar piloto em Marim” em 1577<sup>284</sup>. Ou ainda na Flandres onde existiam “pillotos de banquos e de rios” para guiarem as embarcações<sup>285</sup>.

<sup>278</sup> ADP, *Po1º*, 3ª série, liv. 26, fl. 56-63, liv. 52, fl. 128v-132, entre outros.

<sup>279</sup> ADP, *Po1º*, 3ª série, liv. 50, fl. 59v-62.

<sup>280</sup> ADP, *Po1º*, 3ª série, liv. 33, fl. 67.

<sup>281</sup> ADP, *Po1º*, 3ª série, liv. 110, fl. 77v-79v.

<sup>282</sup> ADP, *Po2º*, 1ª série, liv. 8, fl. 121-123.

<sup>283</sup> ADP, *Po1º*, 3ª série, liv. 62, fl. 42v-44v.

<sup>284</sup> ADP, *Po1º*, 3ª série, liv. 60, fl. 36v-39.

<sup>285</sup> Concretamente em 1568 no fretamento da nau *Nossa Senhora da Conceição*. ADP, *Po1º*, 3ª série, liv. 26, fl. 59-63.

## 18. Ainda a organização portuária: higiene e saúde marítimas

Trata-se de um aspecto relevante da estruturação do porto e do seu espaço: a política sanitária revela dados essenciais do movimento portuário, entradas de navios no último quartel do século XVI, seu acolhimento e adaptação da cidade aos novos tempos e a sua evolução.

### 18.1. Enunciado do tema

Parafraseando Carlo M. Cipolla, uma parte substancial deste capítulo não foi escrita por mim. Foi escrita pelos guardas-mores da saúde e pelos vereadores portuenses dos séculos XV e XVI nos relatórios sanitários das inspeções aos navios e nas deliberações aprovadas para prevenir os efeitos da doença<sup>286</sup>.

O desejo de proteger as cidades marítimas das enfermidades, se bem que se possa considerar comum a todos os ancoradouros abertos ao tráfego internacional, não foi abordado da mesma forma nem ao mesmo tempo. A tomada de atitudes oficiais sobre saúde naval foi um fenómeno urbano suscitado pelo comércio marítimo. No entanto, nem todas as cidades abertas ao mar se preocuparam com ele e, na generalidade, só a custo se pode falar em política de saúde portuária antes de finais do século XVII e quase sempre apenas no século XVIII.

Para Eloy Martín Corrales, este tema “é [...] fundamental na hora de encarar a actividade portuária” porque os homens de todas as épocas foram colocados perante uma realidade incontornável: a de que a doença, a peste, transmitia-se quase em exclusivo pela via marítima<sup>287</sup>.

Duas razões explicam atitudes tomadas: por um lado, o desastre que a enfermidade podia supor para a saúde pública; por outro, porque causava “temidas interrupções do tráfico”<sup>288</sup>. Ideias sobre o tema remetem para nova intervenção do poder local.

- Conhecemos muito mal a organização sanitária dos séculos XVI e XVII.
- Os municípios foram decisivos no desenvolvimento dessas políticas; porém a interferência municipal entrou a criação de um sistema sanitário unificado, como em ‘Espanha’<sup>289</sup>.

Isto acontecia pelas seguintes razões:

Escassa importância atribuída aos lazaretos, “peças-chave na organização preventiva sanitária de que se dotou a Europa para combater a peste”. Até ao século XVIII, verdadeiramente, não houve nenhum lazareto nos reinos de Castela e Aragão. Deste modo, “a função sanitária, tão importante na Idade Moderna, ficava ao cuidado de portos e lazare-

<sup>286</sup> *Contra un enemigo mortal e invisible*. Barcelona: Editorial Crítica, 1993, p. 11. Reune dois estudos sobre política sanitária urbana no Antigo Regime: “Miasmas y humores” (do qual adaptei a frase de abertura), p. 998 e “Los piojos y el gran duque”, p. 99-167.

<sup>287</sup> “La proyección mediterránea del sistema portuario español: siglos XVI-XVIII”, in *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XIX)*, cit, p. 147.

<sup>288</sup> Idem, *ibidem*. Também MAGALHÃES, Joaquim Romero – *O Algarve económico, 1600-1773*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993, p. 39-76.

<sup>289</sup> MARTÍN CORRALES, Eloy – *o.c.*, p. 147, nota 284.

tos de outros países”<sup>290</sup>. Mesmo quando instituídos, não eram mais do que débeis estruturas onde se completavam as “purificações” de navios e fazendas iniciadas nos lazaretos europeus considerados seguros. Isto explica o cuidado no Porto, no século XVI, com os navios vindos do reino vizinho. A cidade incluiu-se no conjunto de sítios seguros, pelo rigor das purgas e quarentenas dos barcos<sup>291</sup>;

A ideia, que talvez não seja de todo correcta, de que na Galiza, Astúrias, Cantábria e País Basco “as preocupações de índole sanitária não tiveram a intensidade” das demonstradas por portos mediterrânicos, predomina na generalidade dos estudos<sup>292</sup>.

Na mesma linha, Cipolla releva a importância dos lazaretos e o interesse das questões de saúde, no estudo das realidades portuárias. Enquadra a construção dos lazaretos de Livorno no conjunto “das maiores obras realizadas para garantir o desenvolvimento do porto”<sup>293</sup>; considera que isso “reflectia o excepcional desenvolvimento da Itália setentrional em termos de epidemiologia e saúde pública” desde meados do século XIV. A criação dos lazaretos, mais a instituição de magistraturas de saúde com amplas funções, significa passar daquilo que apelida “fase do ataque pontual e «tapa-buracos»” para fase da acção preventiva<sup>294</sup>.

Em contraste, “fora da Itália setentrional, as acções de fiscalização sanitária eram muito menos rigorosas ou até inexistentes”. Em 1602, “o Serviço de Saúde de Génova escrevia ao de Florença lamentando o pouco cuidado que se usava na cidade de Antuérpia com as mercadorias e pessoas que por ela passavam”<sup>295</sup>.

A ‘Flandres’ não era a única região considerada de risco. Os mesmos serviços italianos não confiavam na fiscalização efectuada pelos franceses e agiam em conformidade, não aceitando as cartas de saúde que os mestres apresentavam. Também não davam crédito aos ingleses, cuja nação pelo menos antes de 1518, “não conhecia precauções contra a peste”, e cujas medidas, a partir dessa data, se limitavam à aprovação de degredos e quarentenas demasiado desleixados para serem levados a sério. É que, segundo o pensa-

<sup>290</sup> O centralismo da política sanitária só ocorreu em Espanha com a dinastia *Bourbon* e nunca antes de 1714, arrancando em definitivo em 1720 com a grande peste de Marselha e criação da Suprema Junta de Sanidade do Reino para coordenar a prevenção contra o contágio; *o.c.*, p. 148. Sobre Valência, Guiral Hadziiosif nada diz sobre degredo de navios. *Valencia puerto mediterráneo en el siglo XV...*, cit. Maria Isabel Falcón Pérez, falando de “salubridade e higiene, abastecimento e evacuação de águas, obras públicas e privadas, urbanismo e tráfico”, também não refere política sanitária de acolhimento aos que vinham da costa; “Gobierno y poder municipal en las ciudades de Aragón en la Baja Edad Media”, in *Actas do XVII Congrès d’Història de la corona d’Aragó El món urbà a la corona d’Aragó del 1137 als Decrets de Nova Planta*, Barcelona – Lérida, 7-12 de Dezembro de 2000, vol. 1. Barcelona: Universidade de Barcelona, 2003, p. 59-99. A mesma lacuna: Claude Carrère-*Barcelone, centre économique à l’époque des difficultés, 1380-1462*, 2 volumes. Paris: Mouton & Co, 1967; Jacques Bernard *Navires et gens de mer a Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, 3 volumes. Paris: École Pratique des Hautes Études, 1968.

<sup>291</sup> *La proyección mediterránea*, p. 148-149.

<sup>292</sup> Medo das epidemias trazidas pelo comércio com o Levante otomano e a Berberia, onde a epidemia era endémica.

<sup>293</sup> CIPOLLA, Carlo M. – *O burocrata e o marinheiro*. Oeiras: Celta Editora, 1997, p. 23.

<sup>294</sup> *Idem* – *o.c.*, p. 23-27.

<sup>295</sup> *Idem* – *o.c.*, p. 31.

mento britânico dominante até ao século XIX, a quarentena era ineficaz, aborrecida e “um desconcerto irracional do comércio”<sup>296</sup>.

Que podemos dizer do Porto?

As preocupações com as questões de saúde marítima fizeram-se sentir muito cedo. Aparecem em documentos administrativos da Câmara pelo menos desde o século XV e na correspondência trocada com o rei.

Esta matiza a ideia de que os interesses locais colidiram com os do poder central, entravando o processo de evolução de uma política sanitária uniforme. Salvo excepções, de um modo genérico parece ter havido sintonia entre cidade e rei, entre as medidas aprovadas a nível local e as ordenadas/aconselhadas pela corte. Se a prioridade de abordagem do problema terá tido origem no Porto, não impede que, naquilo que Martín Corrales classifica como “subsistema sanitário”, não se tenha gerado um princípio de articulação entre a realidade portuária local e o poder régio interessado nela.

Se bem que ainda se continuassem a “tapar buracos”, a expressão é de Cipolla, com medidas pontuais aprovadas apenas quando os rebates de peste se manifestavam, parece verificar-se, bem cedo, a passagem para uma política de saúde marítima preventiva graças ao aparente rigor imposto pelos guardas desde a segunda metade do século XVI. Sem que possamos falar de magistraturas de saúde permanentes anteriores, a frequência com que estes problemas foram atacados desde o século XV (com denúncias e combates sistemáticos<sup>297</sup>) esboçou um *modus operandi* seguido no futuro. Cipolla<sup>298</sup> fala da maior atenção prestada pelos funcionários da saúde ao tráfego marítimo.

Por ser condicionante do tráfego marítimo, pelo interesse que tem na cidade do Porto (ver quadro em anexo sobre rebates de peste), pelo carácter precoce das preocupações sanitárias, e por estarmos bem informados sobre os procedimentos sanitários de finais da Idade Média e início da Época Moderna, estes critérios devem ser analisados como precursores de práticas depois popularizadas em portos europeus.

É provável que a quarentena portuense funcionasse como uma garantia de que os navios que aqui acostavam eram sujeitos a um controlo rigoroso e que a carta de saúde passada aos mestres seria válida nos ancoradouros preocupados com o assunto.

## 18.2. A percepção do problema

Se a cidade fazia do comércio marítimo o seu modo de vida, a prevenção contra a doença era uma das suas preocupações. ‘Encurrallada’ junto a um rio, dependendo das entradas de navios até junto dos muros, deixar circular à vontade uma embarcação vinda sabe-se lá de onde podia ser uma armadilha fatal.

<sup>296</sup> Idem – *o.c.*, p. 34.

<sup>297</sup> BASTO, Artur de Magalhães – “O Pôrto e a sua evolução sob o aspecto sanitário”, in *Conferências da Liga Portuguesa de Profilaxia Social* (3ª série). Porto: Imprensa Social, 1936, p. 4774.

<sup>298</sup> *O.c.*, p. 27.

As estruturas militares serviam funções no reconhecimento de potenciais portadores de doenças. A comunicação com os navios fazia-se através de bandeiras e as vistorias eram organizadas a partir daí<sup>299</sup>.

No século XV, as medidas tinham como alvo primeiro a navegação local, investida em funções de transporte internacional para o Norte (Flandres, França, Ilhas Britânicas, norte da Península Ibérica) e para o Sul (Mediterrâneo). Numa frase: no século XV, é a frota local quem representa maior perigo.

Na centúria seguinte, a multiplicação dos contactos internacionais reflectiu-se num rápido aumento do número de naves de diferentes pavilhões entradas na barra. O grosso do movimento de entradas e saídas da barra do Douro era assegurado por embarcações dos seguintes centros marítimos ibéricos:

Da Galiza. As pinaças e barcas – muito activas nos circuitos comerciais do noroeste português – dedicadas à pesca, ao transporte de sal e a uma intensa cabotagem que se manterá e acentuará no século XVI. Isto deve-se à função destes navios, constituídos em meios de redistribuição de mercadorias chegadas aos seus portos, protagonistas de um trânsito muito activo, oriundo dos mais enérgicos espaços marítimos europeus.

Da Biscaia<sup>300</sup>. Navegação vigorosa, de interesses diversificados. O crescimento demográfico e o arranque das construções navais no Porto produziram um aumento das necessidades de materiais originários dessa região. Os navios bascos, desde o século XIV, apresentavam-se na cidade trazendo armamento, ferro, azeite, madeiras e outras mercadorias pesadas (como as mós) e em busca dos vinhos e do pastel de tintureiro, neste caso, em função da procura dos empresários castelhanos de Burgos. Todo este tráfico será aumentado no século XVI: a oferta local foi enriquecida com a introdução de produtos coloniais, como o açúcar, e a procura de ferro e outros aprestos navais e armas também se amplia com a construção de galeões no estaleiro do Ouro.

Registe-se o aumento das presenças de navios provenientes da Flandres, França e Ilhas Britânicas. Entre eles, destaque para os flamengos e bretões. Foi o resultado da integração da economia marítima do Porto nos grandes circuitos mercantis, o intercâmbio de produtos como os têxteis, o açúcar o pastel, o sumagre e os vinhos. Implantação de agentes abastecedores de cereais e de manufacturas nos mercados europeus, como aconteceu com os grãos e lonas bretãs. Enfim, arranque da actividade transportadora flamenga, arrebatando os contratos de navegação internacionais nessa centúria, triunfo de urcas e outros cargueiros que aqui encontraram mercadorias e possibilidades de armação para o mundo ultramarino português: para o Brasil.

A atracção, ainda sobre navios suecos, dinamarqueses e alemães, entre outros, agrupados na classificação “flamengos”<sup>301</sup>. A navegação mediterrânica, uma das mais temidas do ponto de vista da saúde marítima, era menos frequente<sup>302</sup>.

<sup>299</sup> O forte da Foz (desde 1570) era o principal contacto com os navios. No baluarte sudoeste ficava o *pau da bandeira*, usado para comunicar com os barcos e orientar a pilotagem da barra; foi alçado em 1649, durante a reforma da estrutura. BARROCA, Mário Jorge – *As fortificações do litoral português...*, cit, p. 81.

<sup>300</sup> Em Quinhentos, queria dizer desde a “galiza cantábrica” até ao golfo da Biscaia.

<sup>301</sup> São quase todos neerlandeses, com bandeira de conveniência (a mais vulgar é o da cidade de Hamburgo), para furar os bloqueios ibéricos.

<sup>302</sup> Excepto alguns navios peninsulares, um de Maiorca e outro de Génova, este já em 1604.

Assim, em Quinhentos o perigo de contágio por doença vinda do mar aumentou. E daí resultou um acréscimo das preocupações com assuntos sanitários, a nível local.

### 18.3. As doenças e as primeiras formas de protecção

Desconhecemos a forma como a cidade reagiu aos conhecidos problemas que afligiram o Ocidente no século XIV, já que então se havia transformado num entreposto de trânsito internacional, mesmo que modesto, manifesto na relação que mantinha com os mercados do noroeste europeu. Porém, os dados sobre o avanço da construção da muralha (em 1348 fora concluído o troço ribeirinho) levam a pensar que, havendo esse perigo as portas e os postigos seriam encerrados, os acessos à cidade patrulhados e, no interior, as ruas entaipadas e os seus habitantes deslocados.

Uma palavra sobre as doenças mais preocupantes<sup>303</sup>. Apesar de as ocorrências de lepra continuarem a documentar-se<sup>304</sup>, o conjunto de doenças genericamente designadas *peste* constituía desde então motivo de maior alarme. O “cerramento” e guarda das portas e postigos eram usuais. Em acta camarária célebre, referente à entrega das chaves das portas e postigos das muralhas a moradores de confiança das redondezas (17 de Setembro de 1401), “porquanto nom podiam acorrer aos navios que sse desamarrauam de noyte”, vedou-se a entrada na cidade aos lázaros e a outros pobres e doentes, sob pesadas penas<sup>305</sup>.

Nos séculos XV e XVI, a peste sentiu-se com particular violência, muitas vezes e quase sempre mortífera. Entre as dezenas de rebates de peste no Porto, e em centros com quem contactava, houve dois grandes momentos de alarme, um no final da década de setenta<sup>306</sup> e o segundo, durante a chamada “peste do Atlântico”, nos últimos anos do século, os quais levaram à imposição de medidas rigorosas.

Foram preocupações que a Câmara, enquanto organismo tutelar do movimento portuário, teve de resolver.

#### 18.3.1. Técnicos de saúde

Embora as armas que a Medicina podia opor à maleita fossem, em geral, fracas, a cidade, as cidades, preocuparam-se em ter à mão homens com conhecimentos na matéria. Neste campo destacavam-se os médicos judeus, mais bem preparados do que os seus congéneres cristãos. Porém, sofriam a desconfiança e o preconceito tantas vezes manifestado de forma rude e agressiva, de comunidades demasiado nutridas no seio de uma sociedade

<sup>303</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da – *Temores do homem portuense do primeiro quartel do século XVII*. 1 – *A doença e a peste, Aspectos sanitários*, in “Revista de História”, vol. 1. Porto: Centro de História da Universidade do Porto, 1978, p. 183-244.

<sup>304</sup> Há internamentos por lepra no Porto no século XVI: em 28 de Agosto de 1549, o físico mestre João foi chamado “pera ver huas pessoas doentes do mall de que Nosso Senhor nos garde de São Lazaro”; confirmou que pelo menos o “filho do Mamão” e Manuel Lopes, da Porta do Olival, “erão corutos e doentes do dito mall de São Lazaro [...] e por a dita razão deviam ser apartados da conversação da gente”. AHMP – *Vereações*, liv. 17, fls. 78-78v.

<sup>305</sup> FERREIRA, J. A. Pinto – “*Vereações*”..., cit, p. 43-45.

<sup>306</sup> CRUZ, António – *Algumas observações sobre a vida económica e social da cidade do Porto nas vésperas de Alcácer-Quibir...*, cit, 1967.

que os via, amiúde, como os próprios causadores do aparecimento e propagação do mal, exigindo o seu afastamento e a proibição do exercício da medicina sobre cristãos<sup>307</sup>. Em Portugal, o final do século XIV representou, de certa forma, o triunfo deste modo de pensar, havendo legislação impeditiva de os físicos judeus exercerem a sua arte junto das comunidades cristãs e corregedores zelosos que a impunham, por vezes apesar dos protestos das cidades; como o Porto, que se queixava a D. Afonso IV que o corregedor de Entre Douro e Minho proibía os médicos judaicos de exercerem na cidade, o que era, segundo os procuradores, “grande agravamento porque de seu costume sempre obraram da dita sciencia na dita cidade cristãos, judeus e mouros” e com os melhores resultados possíveis<sup>308</sup>. Não admira, portanto, que haja casos documentados de médicos judeus, ou de origem judaica, a quem eram concedidas autorizações para o fazer.

Um físico competente era mais-valia que as cidades não se podiam dar ao luxo de dispensar. Em casos de necessidade ia-se longe contratar um, oferecendo-lhe condições vantajosas. Em 1391, estando o Porto sem físico, os procuradores da cidade às cortes de Coimbra tentaram persuadir Mestre Afonso de Leiria a vir instalar-se na cidade com 500 libras e casa para morar<sup>309</sup>. Houve casos idênticos com médicos cristãos, e com a intervenção do próprio rei, apoiando. Ao mesmo tempo, desenvolviam-se iniciativas de edificação e administração de hospitais/asilos, numa geografia hospitalar que se estendia do cais às portas interiores.

### 18.3.2. Instituições de acolhimento

Uma breve nota sobre hospitais e asilos. No Antigo Regime português, os termos, basicamente, eram sinónimos. Por norma, dependiam de confrarias e acolhiam, sobretudo, pobres e velhos membros de uma profissão. Integrando-se esta atitude num esquema assistencial próprio destes tempos, os hospitais reservavam espaços para acolher temporariamente viajantes necessitados de conforto. De acordo com a fórmula inserta no compromisso de um deles, o do Espírito Santo de Miragaia, acudiam a estes hospícios “pobres, estrangeiros, viajantes e piligrins”. Claro que havia cuidados a enfermos. Quando pensamos que a maior parte da população residente era constituída por idosos ou pessoas debilitadas, a doença era uma constante a que os encarregados da instituição,

<sup>307</sup> A crençence popular relacionava a entrada dos cristãos novos em Portugal no século XV com a propagação da peste, considerando-os portadores do vírus; MORENO, Humberto Baquero – *Reflexos na cidade do Porto da entrada dos conversos em Portugal nos fins do século XV*, in “Revista de História”, vol. 1. Porto: Centro de História da Faculdade de Letras, 1978, p. 11. Ideia transmitida por Rui Femandes, um cristão-novo, nos anos trinta do século XVI. Sobre a terra de Lamego considerava-a sadia, “de mui poucas febres, e de poucas maleitas; e des que os Judeos de Castella entrarão em Portugal, que então foram mui grandes pestellenças, nunca mais ouve peste”. *Descrição do terreno ao redor de Lamego duas léguas (1531-1532) ...*, cit, p. 119.

<sup>308</sup> FERRO, Maria José Pimenta – *Os Judeus em Portugal no século XIV*. Lisboa: Guimarães Editores, 1979, p. 82.

<sup>309</sup> Cristão velho. A acta (de 3 de Junho) refere que o Porto há muito que estava sem físico e era de todo o interesse contratá-lo. “*Vereações*”, *anos de 1390-1395*, edição de Artur de Magalhães Basto. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1937, p. 76. Em 27 de Janeiro do ano seguinte (p. 121) ainda não tinha chegado e estava mesmo em risco o seu ingresso, e foi activar o acordo já aprovado. Não se sabe se veio.

auxiliados pelos físicos da localidade, deveriam acorrer. Mas os hospitais – e no Porto medieval havia, pelo menos, treze – como hoje os entendemos, unidades de recepção dos doentes da urbe, rareavam. Só mesmo as leprosarias existiam como local específico de recolha de doentes. Mais tarde, essa recolha abrangeu também doentes com peste.

O internamento de doentes em unidades que hoje chamaríamos “de saúde” foi pontual, nas fases em que a doença se manifestou com mais força. Diga-se, também, e significativo para a definição dos estabelecimentos hospitalares, que quando tal acontecia, os centros de internamento estavam localizados extramuros.

Em permanência, para além do hospital de S. Lázaro existia, fora da Porta do Olivai, um hospital de empestados e, em altura de crise, havia requisição de casas, mais uma vez fora dos limites da cidade, onde eram instalados os doentes a cargo de pessoas contratadas pela Câmara. A doença era quase sempre acompanhada pela fome e foram muitas as ocasiões em que hordas de mendigos doentes e famintos ‘montaram cerco’ à cidade, engrossando a lista de pessoas necessitadas de cuidados de saúde.

Só no decurso do século XVI se estabeleceria um *hospital*: o da Misericórdia que, além do acolhimento tradicional aos “pobres e desamparados”, prestava assistência médica aos enfermos da cidade e termo desde a segunda década da centúria, altura em que começou a tomar posse de muitas das casas de assistência do burgo e contratou pessoal médico.

A rede internacional de solidariedade disponibilizada pelas misericórdias passava assim pelo Porto. E beneficiava todos aqueles que faziam da viagem o seu modo de vida. Entre 1536 e 1537 “foram não só Portugueses mas também Galegos, Castelhanos, Franceses, etc. os socorridos [...] alguns traziam carta de guia ou certidão de outras misericórdias, recomendando-os às confrarias congéneres que fossem encontrando pelo caminho”<sup>310</sup>.

#### 18.4. Prevenir o mal: as comunicações e as bandeiras

A aposta, como se disse, era na prevenção. Para ela concorria um sistema de comunicações do qual pouco sabemos, a não ser que se tratava de um serviço de correios coincidente com o que era utilizado na actividade comercial<sup>311</sup>.

As mensagens corriam por terra (recurso a postas e a troteiros) e por mar (navios mais pequenos e rápidos do tipo *barcas* e *caravelas*) e obedeciam a um sistema que funcionava em cadeia, com troteiros que percorriam os principais pontos costeiros de entrada de tráfego dando conta das notícias. Embora possa ter havido casos em que, por exem-

<sup>310</sup> BASTO, Artur de Magalhães – *História da Santa Casa da Misericórdia do Porto*, 2ª edição, vol. 1. Porto: Santa Casa da Misericórdia, 1999 (1ª edição, 1964), p. 368.

<sup>311</sup> História dos correios no arquivo de Simão Ruiz, feiras de Medina del Campo e Valladolid, com cerca de 60 mil cartas (56 721), dirigidas para todos os centros económicos da Europa, com portes, franquias (prévia de porte pago), correios urgentes, desinfecção de cartas, estafetas, carteiros, sistemas de postas, duração dos percursos postais, preços dos envios de cartas. LAPEYRE, Henri – *Une famille de marchands les Ruiz*. Paris e Bordéus: Armand Colin/Feret & Fils, 1955; SILVA, J. Gentil da – *Marchandises et finances. II. Lettres de Lisbonne, 1563-1578*. Paris: École Pratique des Hautes Études, 1959.

plo, um mensageiro do Porto chegou a entregar cartas em Lisboa, o trajecto percorrido costumava ser mais curto, com passagem de testemunho entre as cidades, contribuindo, assim, para que a nova chegasse mais longe e mais rápido<sup>312</sup>. No caso dos estafetas régios, as cartas eram entregues aos corredeiros que delas davam conta às administrações locais para se agir em conformidade.

Após recepção da notícia eram erguidas bandeiras, de saúde, para prevenir os vian-dantes de que havia doença na terra e avisar os forasteiros de que não podiam avançar sem serem vistoriados. No caso de a bandeira anunciar quarentena era proibido encetar contactos com locais, sob pena de sequestro em lugar designado até se provar que a gente que vinha “estava sã”. Eram postas em todas as entradas principais; conhecemos a “ban-deira da Porta do Olival”, de controlo do tráfego terrestre, e a de Miragaia, de aviso aos navios, ainda hoje simbolicamente representada por um estandarte em ferro, a conhecida “bandeirinha da saúde”. Junto à barra, em S. João da Foz, colocava-se uma bandeira que anunciava o estado sanitário da terra para alerta dos navios, e havia outra no degredo de Valdamores, no século XVI. Com interesse para esta matéria, havia uma bandeira em Vila Nova.

### **18.5. Prevenir o mal: as magistraturas sanitárias**

Dado importante era a nomeação de guardas. Conhecemos a evolução geral destas magistraturas sanitárias. No século XV designam-se “guardas-pestes”, fixando-se relação directa entre a peste e o cargo. Nos primeiros anos do século XVI, antes de se assentar a designação “guardas-mores de saúde”, havia os “guardas do rio”, com competência alargada: desembarques ilegais, contrabando e doença. Eram quase todos de Miragaia e da beira-rio.

Deixam de ser mencionados a partir do momento em que entram em acção os guardas-mores de saúde, com poderes estendidos à vigilância de toda a cidade. Como os guardas do rio, eram cidadãos.

Nomeados por dois meses (quase sempre prolongados, com protestos dos titulares e pedidos de substituição), era-lhes entregue a coordenação dos serviços de saúde providenciando a vigilância das entradas, escalas das patrulhas sanitárias dentro e fora da cidade, nomeação dos guardas das bandeiras e imposição de multas e outras sanções aos infractores, que podiam mesmo mandar para a cadeia em caso de desobediência.

Apesar de tudo isto, não tinham um carácter fixo. Havia nomeações quando sobre-vinham alarmes e desmobilizavam com o fim da doença. Contudo, os consecutivos reba-tes de peste conduziram ao estabelecimento de uma magistratura de saúde fixa, como direi, na qual assistiam os guardas-mores de saúde.

A responsabilidade que lhes era conferida implicava que os eleitos para este cargo fossem cidadãos, dando-se preferência aos antigos vereadores ou, mesmo, a vereadores ainda em funções, que se explica pelos poderes de excepção mencionados.

---

<sup>312</sup> Na peste de 1598 alertou-se Aveiro e Coimbra; esta avisaria Buarcos e Atouguia; entretanto, o Porto também se encarregava de fazer chegar a nova a Santarém e a Lisboa. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 40v.

## 18.6. Prevenir o mal: diagnósticos

Ao mesmo tempo, confiou-se no parecer dos físicos e assinalaram-se locais para as quarentenas, num processo que se desenvolveu nos séculos XV e XVI.

Os casos duvidosos e tratamento dos doentes dependiam dos físicos. Reforçados com oficiais congêneres de outras terras mandados pelo rei nos tempos mais difíceis, e alguns subordinados (cirurgiões e sangradores), eram pagos à custa das rendas da cidade e do erário régio.

Mestre Isidro, físico da cidade em 1512, foi chamado para comprovar a veracidade do mal que afligia D. Manuel de Vilhena quando este se apresentou no Porto com intuítos de aqui se instalar<sup>313</sup>.

Em 1575, perante o agravamento da peste, a Câmara deliberou fazer do Dr. Lopo Dias, ligado ao corpo clínico da Misericórdia<sup>314</sup>, físico principal da cidade com tença de 8 mil reais por ano e a promessa de lhe ser outorgado o privilégio de cidadão do Porto<sup>315</sup>. Ao mesmo tempo, assegurava os serviços do cirurgião Manuel da Maia, com ordenado de 5 mil reais por ano<sup>316</sup> e pouco depois os do Licenciado Tomás de Brito. A justificação para estas contratações foi o agravamento da peste, na cidade e no termo, e a necessidade de vistoriar os navios entrados no Douro. No caso de Maia foi porque a doença veio por mar num navio da Flandres ou França. Justificadas pelo “serviço da república” e alívio do trabalho de quem fora nomeado para ‘examinar’ as pessoas que vinham de fora, estas nomeações deram início a um quadro de recursos humanos que contava ainda com as diferentes graduações de guardas de saúde<sup>317</sup>.

## 18.7. Combater o mal: recursos financeiros para acudir ao termo

Falar de dinheiros é também inevitável dada a amplitude do espaço de intervenção. A cidade tinha responsabilidades sobre uma área geográfica muito povoada e flagelada pela peste. No balançar entre direitos e deveres, era da sua competência acudir aos lugares afectados com remédios, mantimentos e esmolas ou, como se diz em 1565 sobre o socorro prestado a Azurara, “assi com as mezinhas necessarias aos enfermos como com mantimentos E consolações”<sup>318</sup>.

Com as finanças locais diminuídas não era possível responder a todas as solicitações. Nos casos complexos, em que se tornava necessário mobilizar mais recursos e a actividade económica era interrompida, o rei era chamado a participar. Como durante

<sup>313</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 8, fl. 27v (acta de 1 de Setembro de 1512).

<sup>314</sup> BASTO, Artur de Magalhães – *História da Santa Casa da Misericórdia...*, cit, vol. 1, p. 474.

<sup>315</sup> O rei aprovou o ordenado mas recusou o privilégio de cidadão, “por alguns respeitos”. AHMP – *Provisões*, liv. 3, fl. 426, em BASTO, Artur de Magalhães – *o.c.*, vol. 1, p. 474. Lopo Dias também desenvolveu frutuosa actividade comercial. Documentos do início do século XVII mostram-no como mercador do Brasil e acumulador de património imobiliário.

<sup>316</sup> A gravidade da situação fez com que o monarca mandasse a ajudar o físico da corte, Jorge de Sá, “Lente da cadeira de bespora de Medicina da universidade de Coimbra”. AHMP – *Provisões*, liv. 3, fl. 426.

<sup>317</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 74v.

<sup>318</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 85.

a grande peste de 1577, quando foi preciso acorrer a Matosinhos com 500 mil reais do crescimento das sisas e da imposição dos vinhos. Ou na peste que assolou Massarelos e outros lugares vizinhos em 1582, obrigando o rei a libertar mil cruzados para o combate à doença<sup>319</sup>.

### 18.8. Em última instância, a devoção, o cordão sanitário e a fuga

A insuficiência da Medicina era, como se disse, gritante. E esse facto notava-se nas atitudes perante o alastrar da doença: o mal persistia transtornando o quotidiano da urbe e, em face deste quadro, a fé surgia como um dos últimos recursos. As vivências religiosas apareciam exacerbadas convocando-se os crentes para as manifestações, organizadas um pouco por toda a cidade.

À fé habitual da população acrescentava-se fé: multidões acorriam às igrejas e mosteiros para ouvir os sermões de pregadores contratados pela Câmara<sup>320</sup>. Celebraram-se procissões e serviços rogatórios penitenciais, saindo pelas ruas imagens devotas e milagrosas como o Crucifixo do Senhor de Além, para aplacar o mal; a imagem do Bom Jesus de Bouças, o popular Senhor de Matosinhos, visitou também a cidade, e voltou em altura de cheias e intempéries<sup>321</sup>.

Para muitos, no entanto, essas procissões, iluminadas de círios e acompanhadas de cânticos, não bastavam. Menos crédulos, e com posses, abandonavam sem hesitar a cidade. A vereação do Porto deu inúmeras provas dessa descrença fazendo-o com frequência. Os serviços alfandegários também. À vista das mortes e do agravamento da situação tratavam de requisitar casas em S. João da Foz ou em Matosinhos (estando esses lugares “desimpedidos”) e só regressavam quando as coisas acalmavam<sup>322</sup>. Por vezes, ficava-se com a sensação de uma debandada geral<sup>323</sup>.

<sup>319</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 136-137.

<sup>320</sup> Em Dezembro de 1520 as contas registam gastos com missa solene à porta da capela de S. Sebastião, com procissão e oferta das chaves da cidade, agradecendo não haver “mais guarda dos ares pestelenciaes”, por Frei João de Paredes que fez o sermão; em 21 de Outubro de 1533, gastos com o pregador Frei António de S. Francisco, 200 reais de duas pregações, uma em Nossa Senhora da Graça “por a peste que Deus nos garde” e outra em S. Francisco “por os temporaes”. AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, respectivamente, fls. 87v e 287; em 10 de Setembro de 1576, houve procissões “pera que sejam entreçedores diante de Noso Senhor pera que guarde esta cidade dos taes prigos”. AHMP – *Vereações*, liv. 25, fls. 583-583v.

<sup>321</sup> O crucifixo de Bouças veio à cidade em 1526, 1585, 1596 e 1644. De cada vez houve grandes “alvoços, extraordinários júbilos e alegrias”, vivamente descritos por NOVAIS, Pereira de – *Anacrisis historial...*, cit, vol. IV, p. 202-214.

<sup>322</sup> Exigindo aposentadoria e demorando a pagar (ou não pagando mesmo) a estadia e o gasto feito nas casas das “pobres gentes” que os acolheram, como se lê numa acta. Trata-se uma manifestação clara do domínio do burgo sobre o termo.

<sup>323</sup> Entre finais de 1508 e 1509, a Câmara esteve mais de seis meses fora, em S. João da Foz, refugiada da peste. Apenas ficaram no Porto os encarregados dos assuntos correntes; a procissão que o rei ordenou que se fizesse pela vitória das armas portuguesas em Calecute teve de ser corrida em Matosinhos “por hi estar mays gente”. Em 19 de Maio, a vereação, finalmente, regressou ao Porto; significativamente, a acta desse dia abre com um pouco habitual “*In Christo nomine*”. AHMP – *Vereações*, liv. 6, fls. 19v-54.

Quando não era a cidade a ser afectada eram os lugares vizinhos ou, como se dizia, aqueles com quem havia contacto. Nessas ocasiões montava-se guarda aos caminhos e organizavam-se cordões sanitários. Em 1577, Matosinhos foi bloqueado durante meses: segundo relatos da época, “continuamente está cercado de sesenta homens de Vigia”. Não era suficiente: “como he pouo grande E está huma legoa dessa cidade E se pode comonicar pola parte do mar E da terra será particular merçe guardarse”. As medidas podiam falhar se o desespero se instalasse: “porquanto os moradores do dito lugar erão muito pobres, E se não mantinham senão do peixe que pescavão que lhe agora ninguem compra, por estarem empedidos”. Por essa razão, “era necesario os sãos serem continuamente prouidos de mantimentos E os doentes de mezinhas porque a falta disso não fosse causa de se Irem em Nauios E por terra corromperem os lugares onde forem”<sup>324</sup>.

Se as notícias sobre os físicos e pessoal de saúde já eram normais no século XV, a sua frequência aumentou no XVI, cuidando-se de manter os cargos providos. Também se nota atenção especial com as povoações do termo, vistas como ameaças reais. Matosinhos preocupava muito pois tornara-se indispensável como apoio ao porto da cidade e a navegação era ininterrupta.

### 18.9. O perigo que vem do mar

Entre os séculos XV e XVI a evolução da política sanitária acompanhou a estruturação portuária, com a criação de equipamentos para o efeito.

O acolhimento a tripulações de fora e dos mestres dos navios, fazia-se em três modalidades:

Em estalagens. Meio mais usual para os homens do mar. Não sabemos quantas havia no Porto e como funcionavam. Sabemos, e isso é significativo, que havia estalagens nos bairros ribeirinhos, na Ribeira e na Lada, com camas, comida e bebida. Prevendo-se o aumento das entradas de navios e a necessidade de casas para se acolherem mareantes e mercadores, em 1461 (26 de Fevereiro) o rei ordenava ao tesoureiro da “obra da casa da rua Nova” que entregasse 43 mil reais ao concelho “para pagar as casas que ajustara com o Prior de Refojos de Lima, sitas junto à Praça da Ribeira, para nela fazerem estaos, de cuja quantia lhe fez mercê”<sup>325</sup>.

Em casas de conhecidos. Normal conforme se desenvolviam contactos entre mercadores. Sabemos de biscainhos estantes em moradias de portuenses antes do século XV, a quem deixam mercadoria consignada. Fernão Álvares Baldaia, comerciante, autarca e embaixador de D. Afonso V, recebeu na sua casa do Porto o rei d’armas do monarca de França, que aproveitou a estância para fretar um navio e fazer comércio. Em Quinhentos, Simão de Sousa, alcunha o Biscainho, morador ao Cais, recebia mareantes da Biscaia,

<sup>324</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 129.

<sup>325</sup> AHMP – *Livro A*, fls. 137-137v; RIBEIRO, João Pedro – “*Índice chronologico dos documentos mais notaveis que se achavão no archivo da illustrissima camara da cidade do Porto [...]*”. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1951, p. 170.

peninsular e francesa<sup>326</sup>; era mercador especializado no comércio de ferro, aço e aço, em bruto e em peças manufacturadas; Simão Vaz recebia-os de Castro Urdiales e Domingos Lopes Vitória, da Flandres e Holanda<sup>327</sup>.

Em hospitais. No do Espírito Santo de Miragaia, dos homens do mar, mestres, pilotos e marinheiros<sup>328</sup> que por mais de uma ocasião recebeu gente de mar estrangeira. Em 1526 estiveram aí recolhidos os “mestres das naos d’el rey” e o seu feitor, a quem foram dadas camas, os quais, na hora da partida, em reconhecimento da hospitalidade recebida, deixaram um donativo de 880 e 600 reais, respectivamente. Com o século XVI bem andado na Misericórdia que, nos anos de 1536-1537 prestou auxílio (entendido por cuidados de saúde) a marinheiros enfermos (?) e a estrangeiros.

Mas podia acontecer que os oficiais da saúde impedissem os mestres de “subirem acima” com os navios, mandando-os para a quarentena para o “degredo” sanitário que, a certa altura (nos últimos anos do século XVI) se tornou obrigatório.

A quarentena também variou entre os séculos XV e XVI quanto aos lugares e organização, supervisionada pela Câmara.

Para a estudar utilizarei a documentação administrativa camarária e os livros de visitas de saúde<sup>329</sup>, ambos no Arquivo Histórico.

No caso dos registos de saúde, se por um lado encontramos consagradas algumas práticas conhecidas, por outro somos levados mais vezes até junto dos navios, ouvimos falar (ou protestar ou insultar) mercadores, mestres e marinheiros, assistimos ao quotidiano das gentes do mar em quarentena, vemos em movimento a máquina da burocracia portuária e acompanhamos os problemas que ela suscita.

Há outras facetas do mundo marítimo de que nos são dadas: tipos de navios entrados na barra, seus pavilhões, composição das tripulações, familiaridade com o porto, mercadorias que transportavam e negociantes locais com quem se relacionavam, comércio a que se dedicavam, as rotas que seguiam, a duração das escalas, os percalços da navegação (e os seus motivos), etc.

Com tudo isto, o que se tentará fazer é deixar ‘falar’ os documentos, as actas da Vereação, os livros de visitas, com casos expressivos e coloridos relatos de diferentes situações vividas e soluções adoptadas na resolução de problemas.

As medidas a tomar dependiam da resposta a um inquérito aos mestres das embarcações, sob juramento, que não conhecerá substanciais alterações até aos nossos dias e que estará na origem da chamada *carta de saúde* dos navios, fundamental para a realização do trânsito marítimo internacional.

<sup>326</sup> Em 1589 Joanes de Aguirre, biscainho, dono de um navio com ferro e seu sócio, pousa na sua casa, ao Cais. Simão de Sousa reaparecerá neste trabalho e apreciaremos o seu domínio da língua francesa quando for chamado a prestar serviço como intérprete numa visita de saúde a um navio de Ruão.

<sup>327</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 102, fl. 124v, e TT – *Tribunal do Santo Ofício, Inquirição de Lisboa*, proc. 3148, respectivamente.

<sup>328</sup> Cordoeiros, calafates e alguns carpinteiros.

<sup>329</sup> Os registos dos séculos XVI e XVII foram tratados e semi-publicados por FERREIRA, J. A. Pinto – *Visitas de saúde às embarcações entradas na barra do Douro nos séculos XVI e XVII*. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1977. Aconselha-se a consulta directa da fonte dados os muitos erros de leitura e dos quadros. Para o século XVI há registos de 1577, 1578, 1597, 1598, 1599, e um único exame em 1600.

No século XVI, no Porto, o uso deste documento é conhecido; mais: é obrigatório. Chamam-lhes *certidões* e *arrecadações*. Mencionam-se as de Aveiro, Vila do Conde, Atouguia, Lisboa, e da Galiza (Baiona), parecendo que este costume era apenas seguido na Península. E nem sequer em todas as partes dela. Todavia, salvo excepções, as autoridades do Porto parecem não dar muito crédito aos documentos passados em portos fora de Portugal e às medidas sanitárias a que os navios foram submetidos – se foram – preferindo não arriscar e obrigando-os a uma quarentena prolongada no Douro.

#### **18.10. Os sintomas**

Parece haver uma relação muito estreita entre doença e clima.

As epidemias, em regra, eram precedidas de registos de tempestades fora de tempo (trovadas e grandes chuvas no verão). Os ventos eram temidos. Anunciavam-se más colheitas (as “esterilidades”) e, quando circulavam as primeiras novidades sobre doentes na cidade ou perto dela, havia quem ficasse psicologicamente afectado. Numa procissão domingo, dia 20 de Julho de 1593, “Nuno Alvarez procurador da cidade adoeceu e saio fora de seo syso livre entendimento fazendo na dicta precisom grande trovaçom com os brados que dava como homem sem syso”, ficando sem “abellidade” para desempenhar o cargo sendo necessário nomear procurador interino<sup>330</sup>.

Depois, chegavam rumores alarmantes sobre lugares afectados, barcos onde morrera gente, e a cidade preparava-se para o pior.

#### **18.11. A doença e as formas de contágio**

O mal espalhava-se muito depressa. Os contactos com os estrangeiros ou com os companheiros que vinham de fora eram temidos e restringidos. Tratava-se de realidades próprias de portos. O navio metia medo: vinha de terras enfermas, podia trazer gente doente e fazendas contaminadas. O contacto pessoal e a propagação do mal por via aérea eram as principais formas de contágio.

#### **18.12. O medo da doença**

Sobretudo da parte de quem estava e recebia notícias alarmantes sobre mortes a bordo ou nas cidades onde presumivelmente os navios andaram, pois os que circulavam sabiam o que na verdade ocorria e, no fundo, queriam é que os deixassem seguir com a sua vida.

#### **19.4. A atitude dos responsáveis camarários face à doença**

Ponto crucial, que domina todas as acções aprovadas nestes séculos. Partindo do pressuposto que a doença vinha sempre de fora, e sem argumentos médicos para lhe opôr, as autoridades sanitárias refugiaram-se “na Prudência, a virtude cardinal mais dúctil e

<sup>330</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 14, fl. 49v.

mais fácil de manejar”<sup>331</sup>. Assim, à mínima suspeita, decretavam degredo e quarentena. Não havia nada a perder. Pelo menos para a cidade.

### 19.5. O transtorno causado ao comércio marítimo

A imobilização de navios e a retenção de mercadorias (logo, paralisação forçada de capitais e interrupção do comércio), sempre sob protesto dos mercadores, eram fortes contratemplos.

Muito do comércio obedecia a ritmos experimentados. Perder tempo representava adiamentos que podiam ter consequências. A relação directa peste-quebra do comércio é conhecida<sup>332</sup>. Tomemos o exemplo da Galiza, área de significado para a mercancia do Porto, à qual era costume acorrer. Com tal regularidade que quase nos escapa que havia uma altura específica em que os negócios se agitavam: a época da *vendeia*. Pautada pela chegada dos navios ingleses (também franceses e flamengos) carregados de panos, decorria no fim do verão, em especial nos meses de Setembro e Outubro, altura em que os portos de Baiona, Vigo e Pontevedra se transformavam em encruzilhadas de navios de todas as bandeiras europeias.

Para os do Porto, era a altura de ir buscar os londres, as irlandas, as bissoatras ou os gordalates<sup>333</sup>, contratar com os bretões o envio de cereais e lonas, esperar vender o açúcar do Brasil, e ainda de contratar o envio deste e de outros produtos (por exemplo os couros, o sumagre e o pastel) em urcas flamengas que também aí se encontravam. Era negócio de muito dinheiro. E, sendo comprometido, de graves consequências, tanto para as fortunas dos mercadores como para as rendas da alfândega. Assim, valia a pena arriscar furar os bloqueios.

No final do ano de 1579 estava ainda em vigor provisão régia que proibia os contactos com aqueles portos. Estêvão Lercaro, contratador da alfândega do Porto, conseguiu obter do rei outra provisão “para os mercadores poderem ir à Galiza”, com efeitos retroactivos. A matéria inscrita neste documento permite-nos acompanhar a questão e ver o que podia acontecer em tais circunstâncias. Apesar dos entraves impostos à circulação, soubera-se no Porto que o corregedor de Viana, informado do estado sanitário da província vizinha, dera autorização a mercadores de Aveiro para passarem à Galiza. Lercaro pedia que ela fosse estendida a outros portos, visto que “hos mercadores da cidade do Porto ‘te agora não ousarão de ir a Galiza com que a alfandega dela, depois da publicação da dita provisão, não rendeo quasi nada, e se perderião [sic] mais de dous mil cruzados”. Mantendo-se em vigor, esta determinação seria ainda mais catastrófica: “e hora não indo

<sup>331</sup> Parafrazeando Giuseppe Tomasi di Lampedusa. Esta forma ‘telegráfica’ de tratar estes temas deve-se ao facto de, entretanto, eu ter publicado um livro em que os mesmos foram estudados de modo mais desenvolvido. Ver BARROS, Amândio Jorge Morais – *A morte que vinha do mar. Saúde e sanidade marítima num porto atlântico (séculos XV-XVII)*. Porto: Fronteira do Caos, 2013.

<sup>332</sup> MAGALHÃES, Joaquim Romero – *O Algarve económico, 1600-1773...*, cit, p. 51.

<sup>333</sup> FERREIRA, Ana Maria Pereira – *A importação e o comércio têxtil em Portugal no século XV (1385 a 1481)*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1983. Sobre os tecidos importados ver PEREIRA, João Cordeiro – *Para a história das alfândegas em Portugal no início do século XVI (Vila do Conde – organização e movimento)*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1983, p. 109-123.

a esta vendeia ha Galiza por ser o tempo em que vem muita quantidade de naos ingresas carregadas de roupas se perderão mais de sinquo mil cruzados, ho que he em grande perjuizo do povo, e da fazenda de Vossa Alteza e delle suplicante, por na cydade do Porto que he a segunda do reino, aver muitos mercadores que podem trazer muyta quantidade de panos como trazem cada anno”. Sabedores do atraso de muitas das decisões régias e “por não pasar ho tempo da vendeia”, os mercadores arriscaram e “forão a Galiza no fim deste mes pasado de Outubro buscar as ditas mercadorias”, o que no entender do contratador era compreensível. Por isso, pediu ao rei que “não procedesse contra elles”. Analisado o caso, o monarca atendeu o requerimento: “ei por bem e me praz que os mercadores da cidade do Porto e asy dos mays lugares d’Antre Douro e Minho aonde ouver alfandegas posão ir aos reinos de Galiza, aos lugares delle que estiverem desimpedidos do mal de peste, e vender e comprar nos dytos lugares roupa e mantimentos e outras quoaes quer cousas e trazellas a vender aos ditos lugares [...] dandolhe ho degredo que pellos officiaes das cameras dos dytos lugares for ordenado conforme as arecações que trouxerem dos dytos reinos de Galiza donde vierem e asi ei por bem que se não proceda pelas penas da dyta provisão contra os mercadores que no mes de Outubro deste anno presente foram ao dito reino não comprindo a forma della”<sup>334</sup>.

Os problemas sanitários podiam também causar transtornos aos mercadores a um nível mais particular. Colocados em degredo “com certa roupa” que haviam trazido do estrangeiro (em Dezembro de 1577), Tomás Jorge e Manuel Cardoso, mercadores e senhorios de navios, não puderam estar presentes no acto notarial no qual os seus associados passaram procuração para uma questão de seguros<sup>335</sup>.

Um porto impedido obrigava ao desvio dos navios e à descarga noutros locais. Havendo informação, este transtorno podia ser atenuado pelos mercadores: existem vários fretamentos de finais do século XVI que previam que no caso de haver peste em Lisboa, o desembarque seria feito na outra margem do Tejo, em Almada. Mas, por exemplo, os homens de negócios interessados nas fazendas que vinham do Brasil no navio de André Afonso o Ruivo, de Miragaia, tiveram dificuldades em cobrá-las por causa dos desvios que este mareante foi forçado a fazer por causa da peste de Lisboa de 1579<sup>336</sup>.

A cidade encerrava as portas aos indigentes esfomeados, “que era causa de aver muitas emfirmidades”. Mas não se podia dar ao luxo de encerrar todas. Em 23 de Abril de 1575, decidiu-se em assembleia municipal que “emquanto durar ha esterilidade deste anno has portas e postigos da cidade se fechasem de noite todas e de dia se abrisem soamente aqueles que fosem necesarios pera serviço da cidade convem a saber as quatro portas e o postigo do cais e dous na Lada e o postigo da Fonte das Vertudes nos quais [...] haveria guardas que porião os guardas moores conforme ao que fose necesario”<sup>337</sup>;

<sup>334</sup> Almeirim, 13 de Dezembro de 1579; chegou ao Porto e foi registada na alfândega em 27 de Janeiro de 1580. TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fls. 241v-243.

<sup>335</sup> Miguel Femandes, Diogo de Pina, Luís Garcês, Nicolau Lopes e os ditos Tomás Jorge e Manuel Cardoso, sobre seguro feito a António Dias e seu genro Pedro Femandes, também mercadores do Porto. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 60, fl. 175v.

<sup>336</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 68, fls. 130-130v.

<sup>337</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 74v.

## 19.6. Os procedimentos

O principal consistia em dar degredo e quarentena a navios, mercadores e fazendas. Em relação a estas, a forma de as ver libertadas era submetê-las a uma cura de sol, o assoalhamento, que abrangia todas. Essa prática foi seguida desde a Idade Média e conheceu variações quanto aos locais onde foi realizada. Decorria da visita ao navio.

Nisso estão as grandes diferenças entre as duas épocas. A visita de saúde aos navios não parece estar estruturada antes do século XVI. Havia comunicação com os que estavam à entrada da barra, impedindo-lhes a entrada ou condicionando-a, com recolhidas em certos lugares, mas só no século XVI se torna norma efectiva.

O degredo conhecerá diferentes localizações e o assoalhamento foi complementado, em diferentes casos, com a lavagem das fazendas. Também no século XVI se assiste à nomeação de guardas, dentro ou junto do navio, acompanhando o evoluir da situação e o tratamento das mercadorias.

Quanto a algumas das atitudes apontadas, tanto por mercadores como mareantes, de reacção às diferentes medidas adoptadas pelos governantes da cidade nesta matéria, estarão na origem de focos de contestação causadores dos principais problemas com que se confrontaram os oficiais da saúde urbana.

## 20. A política de saúde no século XV

### 20.1. Conhecer o problema

Como em tempo de assaltos de corsários, as mensagens chegariam à cidade por outros navios ou correios terrestres urgentes. Levado à Câmara (“que ao seu conhecimento viera”), o assunto era ali debatido. O boato reforçava sempre as notícias ou, pelo menos, carregava o quadro. A partir do momento em que se sabia de doença que podia entrar por via marítima, quase todos os navios ficavam sujeitos a vigilância apertada. Rumores sobre a morte de um mestre e alguns marinheiros (que ocorreram) apuravam o zelo dos guardas. Em 1460 (Agosto 22) dizia-se que na caravela de Estêvão Domingues morrera “hum filho de Gonçalo Domingues” e mandou-se este navio ao degredo<sup>338</sup>. O mesmo aconteceu com *o barinel de Viana*, navio do Porto, mestre João Bentes de Miragaia, vindo de Tenby, Inglaterra<sup>339</sup>, nele dizendo-se ter morrido este mestre e quatro marinheiros. Mais tarde, parece confirmar-se apenas a morte do mestre<sup>340</sup>.

### 20.2. A intervenção da Câmara

À edibilidade competia o essencial da política de saúde e as medidas eram aprovadas por ela: fecho das portas e vigilância dos lugares costeiros, degredos mais ou menos rigo-

---

<sup>338</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 235.

<sup>339</sup> A documentação situa este porto em Inglaterra. Fica em Gales.

<sup>340</sup> A Câmara nomeou mestre interino, João Ledo, de Miragaia, para conduzir a embarcação ao degredo e ter cuidado dela. Em Agosto de 1486; AHMP – *Vereações*, liv. 5, fls. 63, 65.

rosos, dias para as embarcações e a tripulação estarem apartadas e onde, procedimentos com as fazendas, penas a impor aos refractários, etc., e os pregões, recursos essenciais de comunicação das decisões do poder na cidade, nesta época.

### 20.3. Funcionários e procedimentos

A Vereação também nomeava pessoal para acompanhar as situações; destacava gente da governança aos navios, que tinha voz por ela. Os funcionários mandados a tratar dos problemas, por exemplo, a fazer a visita de saúde eram homens dos quadros, em funções. Também requisitava oficiais para os acompanhar. Junto da dita caravela de Estêvão Domingues deslocaram-se o juiz do concelho, João de Aragão, um vereador, Fernão Álvares Baldaia e um tabelião, Lourenço Anes<sup>341</sup>.

Em 1485, o mestre João Ledo foi requisitado, como disse em nota, para levar um navio impedido sendo-lhe também pedido que o guardasse e transmitisse as posturas municipais e penas para os tripulantes que o abandonassem<sup>342</sup>.

A partir de finais da década de 1470 passou a nomear funcionários – recrutados no seu seio mas com missão específica: os guardas-pestes. A primeira nomeação coincidiu com uma das presenças iniciais dos procuradores dos mesteres.

Pertenciam à elite governativa<sup>343</sup>. Em 9 de Agosto de 1494 nomearam-se João Vaz Ferraz e Pedro Gomes, dois cidadãos<sup>344</sup>; este costume manteve-se em Quinhentos.

Em 1489 (31 de Janeiro) foi aprovada a postura que criava o cargo de guarda-mor, hierarquicamente superior a todos os guardas das portas. Embora ainda não seja guarda-mor de saúde<sup>345</sup> é para esse título e função que se caminha<sup>346</sup>.

Se os vereadores da cidade investidos em funções sanitárias contavam com a ajuda de tabeliães e mestres de navios, os guardas quatrocentistas parecem já ter autonomia decisória em matéria de vigilância e coordenação. Na peste de Coimbra (1479) as atenções voltaram-se para os pontos prováveis de entrada: Ribeira e barcas de Vila Nova, Miragaia e Gaia. Os guardas-pestes teriam especial cuidado com “a porta da Ribeira e a area e barcas de Vila Nova e nom leixem pasar nem entrar na dicta cidade nemhuum omem sem lhe ser dado juramento sobre os Santos Evangelhos se veem da dicta cidade de Coimbra ou doutro alguum lugar domde morerem [...] E per esta mesma guysa se guardara a barca de Gaya a quall guardarom os moradores de Miragaya”. Esta deliberação foi

<sup>341</sup> AHMP – Vereações, liv. 3, fl. 235.

<sup>342</sup> AHMP – Vereações, liv. 5, fl. 65.

<sup>343</sup> O que é significativo. A autoridade, capacidade económica devia torná-los imunes à corrupção, e dominar as técnicas do comércio. Ainda se colhem dados úteis em SOARES, Torcato Brochado de Souza – *Subsídios para o estudo da organização municipal da cidade do Pôrto durante a Idade Média, fac simile* da 1ª edição. Barcelos, 1935, p. 163-180.

<sup>344</sup> Pedro Gomes era escrivão diante do alcaide da moeda, jurou “nos evangelhos”, e João Vaz era cavaleiro da ordem de Santiago e, nessa qualidade, jurou “em o abito que traz de Santiago”. AHMP – Vereações, liv. 6, fls. 77v, 78.

<sup>345</sup> Na mesma acta volta a chamar-se-lhe “guarda-pestes”.

<sup>346</sup> AHMP – Vereações, liv. 6, fl. 29v, 30-31.

apregoadas em cada um dos lugares<sup>347</sup>. Notícias deste tipo originavam patrulhamento das entradas, o juramento de potenciais doentes foi subalternizado pelo poder descricionário dos guardas-mores e deixou de se delegar a vigilância às pessoas de um lugar.

#### 20.4. Os lugares de degredo e os equipamentos

A purga às embarcações era feita no Cabedelo, na língua de areia à entrada da barra, margem esquerda do Douro. Aproveitavam-se as condições naturais dispensando obras. Os navios assinalados como potenciais portadores de peste eram interceptados à entrada da barra e enviados para a baía interior. Em Agosto de 1487 fala-se do lugar de S. Paio (nome da baía), onde devia ser posta a nau de João Pais, vinda de Londres, “donde morem muito da dita enfermidade”<sup>348</sup>.

As fazendas eram descarregadas e estendidas no areal, onde arejavam e curavam ao sol. Receavam-se sobretudo os têxteis, as “irlandas” e roupas em geral, “asy de mercadarya como de roupa de gente”. Trata-se de “uma medida muito prudente”<sup>349</sup>.

Em reunião municipal estabelecia-se a duração da quarentena. Era tido em conta o tempo passado no mar. Se durante a jornada não tivesse havido problemas, isso era considerado na decisão final<sup>350</sup>. Todas as resoluções eram encargo da Vereação:

– No citado caso do *barinel de Viana* (2 de Setembro de 1485) concluiu-se que ficaria no Cabedelo vinte e quatro dias, a juntar aos cinco em que estivera “sobre a barra”;

– Em 1487, ordenava-se que quem viesse de lugares impedidos só poderia entrar no Porto depois de ter cumprido trinta dias de degredo;

– Havia degredos mais curtos: em 1460, a caravela de Estêvão Domingues levou apenas quinze dias.

Portanto, quarentena de um mês para os casos graves, e metade desse tempo, ou menos, para os que não preocupavam tanto e eram ordenados quase por precaução. Se durante o tempo estipulado não houvesse problemas, a quarentena seria levantada e os mareantes autorizados a subir até à cidade ou, se fosse o caso, a recolherem-se a casa.

Não era agradável estar tanto tempo no lazareto do Cabedelo, lugar desabrigado e batido por ventanias bastante frias, tanto no Verão como no Inverno. Depois de uma

<sup>347</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 90.

<sup>348</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 5, fl. 145v. Na parte esquerda da baía em lugar da actual freguesia do Cabedelo próximo da costa e do Cabedelo existia, desde o século XIII, uma ermida, reparada em 1568. GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves – *Gaia e Vila Nova na Idade Média...*, cit, p. 165-166.

<sup>349</sup> “O «assoalhamento» de mercadorias como fazendas, tapetes, fardos de algodão e coisas do género era motivado pela possível presença de átomos miasmáticos que, segundo os médicos da época, «se pegavam» mais facilmente aos tecidos peludos do que, por exemplo, ao peixe em salmoura ou aos metais. Sabemos que os tecidos de lã, os tapetes, os trapos e, em geral, este género de mercadorias podiam facilmente albergar pulgas. A desgraça, nestes casos, é que uma pulga infectada e, portanto, portadora do bacilo da peste, pode sobreviver entre seis semanas a um ano após ter contraído a infecção”. Não era mau arejar e assoalhar estes bens. Ver CIPOLLA, Carlo M. – *o.c.*, p. 35.

<sup>350</sup> Os cinco dias que o *barinel* esteve “sobre a barra” foram creditados no período de degredo. AHMP – *Vereações*, liv. 5, fl. 65.

jornada no mar, os homens tinham ainda de suportar o desconforto de uma temporada à mercê dos elementos pois ali não era possível fazer casas para se acolherem, e dependiam dos mantimentos levados por moradores da Foz<sup>351</sup>. Não admira que sempre que possível os marinheiros fugissem ou recebessem auxílio ilegal. Se a quarentena ultrapassava o estipulado protestavam com veemência<sup>352</sup>.

Ainda neste século havia mais lugares de quarentena: Santa Catarina e Valdamoses.

Não se sabe porquê no primeiro, perto do futuro estaleiro do Ouro, nem se isso aconteceu em detrimento do Cabedelo; em seu favor, o areal localizado no sopé de Santa Catarina, hoje pouco visível, e a ilha que aí se formava, tinham a vantagem de ser abrigados e o acesso dos guardas facilitado. Mas para o efeito pretendido, manter gentes potencialmente doentes afastadas da cidade, estas vantagens representavam... desvantagens pois também não era difícil aos tripulantes sair do navio e chegar à cidade. Os degredos recaíam sobre navios pouco perigosos como a caravela de Estêvão Domingues, entrada no fim de Agosto de 1460, com a tripulação já desmobilizada, mandada quinze dias para ali. Quando as previsões eram mais pessimistas, o degredo continuava a ser feito no Cabedelo.

Colocar o degredo longe da cidade, seria a solução ideal. Mas o tempo viria a demonstrar que não era. A distância pouco contava para quem tivesse barcos e estar longe, nestes casos, era sinónimo de guardas frouxas e iludidas. Por isso ponderaram-se outras soluções: trazer o degredo para mais perto da cidade e, ao mesmo tempo, em lugar pouco perigoso. Na margem esquerda havia o sítio ideal: Valdamoses, na falda de Gaia; no dia 20 de Junho de 1430 a Câmara conseguia obter sentença contra Álvaro Gonçalves Coutinho obrigando-o a largar quinta de Valdamoses, da jurisdição do Porto, logo de posse vedada a nobres, “e na qual ele oprimia os lavradores e pescadores”<sup>353</sup>. Um bom discurso de poder, interesseiro como convinha. Em 1451, anota-se nas contas da cidade o aforamento do lugar de “Valdamoses que he da parte d’alem atraves de Maçarellos” a um João Gonçalves de Viana, morador no Porto, que pagou por ele 214 reais. Verbas da mesma natureza serão pagas no século XVI, e com isso percebemos que se tratava de um lugar de quintas<sup>354</sup>. Havia uma ermida<sup>355</sup> e o sítio adequado ao degredo: abrigado, pequena enseada, areal, espaço amplo em terra, construções aproveitadas para arrecadações e pouco distante da vista dos oficiais.

<sup>351</sup> 1487. Agosto. 04. A câmara avisou os marinheiros da nau de João Pais que só recebessem mantimentos de S. João da Foz, levados por pessoas para tal ordenadas. AHMP – *Vereações*, liv. 5, fl. 145v.

<sup>352</sup> O *barinel de Viana* esteve mais de sessenta dias no local; liv. 6, fls. 63-65, 89, etc.

<sup>353</sup> RIBEIRO, João Pedro – *o.c.*, p. 134.

<sup>354</sup> Em Setembro de 1579, Baltasar Dias pagou domínio à câmara pela compra da quinta de Valdamoses. AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 589. Já a ocupava, pelo menos, desde 1577. Esta propriedade era essencial na estrutura do degredo.

<sup>355</sup> GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves – *o.c.*, p. 166.



Gravura 19 – Localização do lazareto

S. Nicolainho, também referido, deve identificar-se com Valdamores. Fique a notícia sobre o despejo do lugar, 1479, de uma inquilina indesejada, D. Beatriz de Sousa, que nele estanciava contra os privilégios da cidade<sup>356</sup>. Em 1488, que se saiba pela primeira vez, os vereadores do Porto ordenaram aqui a recolha dos doentes. O transporte foi adjudicado a Pedro Vaz, barqueiro de Miragaia, e os cuidados dos enfermos a cargo da mulher. Tal decisão tinha antecedentes. Entre 1486 e 1487, a edilidade tentou concentrar os enfermos noutro local: a torre de Pedro do Sem, edifício ainda hoje existente, junto ao Palácio de Cristal<sup>357</sup>.



Foto 20 – A torre de Pedro do Sem

<sup>356</sup> RIBEIRO, João Pedro – *o.c.*, p. 199.

<sup>357</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 5, fls. 26-27, 162. A primeira vez que se pensou fazer da torre uma espécie de enfermaria foi em 14 de Janeiro de 1486 durante a peste na zona do Olival. O projecto seria retomado em 28 de Novembro de 1487. O edifício estava no actual recinto do Palácio de Cristal (“Avenida das Tílias”) e foi desmontado no final do século XIX, sendo levado para o local onde hoje está. PIMENTEL, Alberto – *O Porto há 30 anos*. S/l, UCE, 2011.

Começando por se constituir como acolhimento dos doentes da urbe, Valdamores tornou-se a solução ideal para acolher mareantes em quarentena. Durante o século XVI, os dois serviços coexistirão.

Se o objectivo era isolar enfermos, pois os cuidados prestados não iam muito além do fornecimento de alimentos, infusão de ervas medicinais, aplicação de unguentos e sangrias regulares, a torre de Pedro do Sem era um dos melhores espaços e nela a Câmara queria «postar camas pera os doentes e asy huuma molher que cure dos doentes e tenha carregado de curar de todos e huum crello pera os ouvir de comfissam e huum mestre pera curar delles e lhe seram dadas todas as coussas neceçareas e hum samgrador»<sup>358</sup>.

Em S. Nicolainho/Valdamores havia no início apenas duas camas e os cuidados dos internados estavam a cargo da mulher do barqueiro<sup>359</sup>. Das restantes estruturas, que incluíam botica, casas e armazéns, darei conta adiante.

### 20.5. Problemas com a execução da política de saúde marítima

A distância entre a cidade e a barra e o sistema de solidariedades entre os mareantes dificultavam a execução das políticas. Outra vez a caravela de Estêvão Domingues: entrou no Douro, teve tempo para colocar os homens em terra e só então foi mandada ao degredo, mesmo sabendo-se que “viinha de lugar d’u morriam de ar de pestenença”. Por isso, contestação. Do mestre, que começou por dizer que “nom tiinha jaa companhia dentro com que levar abaixo” e que só “refeytamente e com desonestas palavras” a foi chamar. Dos mestres e pilotos de outras naus, em especial Gabriel Gonçalves, piloto da *nau de Boiro*, que se recusou a ajudar a levá-la para o degredo<sup>360</sup>. Pelos insultos aos oficiais, Estêvão Domingues acrescentou um dia de cadeia aos quinze de degredo e um pedido de desculpas público pelas injúrias, enquanto os seus marinheiros pagaram cem reais cada e os grumetes cinquenta por terem saído do navio sem ordem. Pela negligência, Gabriel Gonçalves levou quatro dias de cárcere<sup>361</sup>.

Exemplo da dificuldade de controlo da barra é o da chegada da *nau de João Pais* em 1487. Vinha de Londres, “donde morem muito da dita enfermidade [peste]”. O mestre

<sup>358</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 5, fl. 162.

<sup>359</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 6, fls. 3-3v.

<sup>360</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 3, respectivamente, fls. 238 e 236v.

<sup>361</sup> Solidária ou por receio genuíno da doença? Os vereadores quiseram dar lições com estas condenações; de Estêvão Domingues diziam que “merecia aver pena porem viisto como he pesoa miseravel e querendo com ele husar de compaixom e nom de todo riigror por a elle ser escarmento e a outros exemplo derom lhe de pena os dyas que asy esteve na dicta caravella fora de sua casa conprindo o que lhe mandaram e em adendo aa pena que jaza huum dia na cadea e seja sem carcerajem e da cadea venha pediir perdom aos officiaes em rolaçom das palavras que dise”; Gabriel Gonçalves, piloto da *nau de Boiro* (ou do Boeiro?), começou por se desculpar dizendo que até tinha mandado chamar a casa o filho para ajudar e desistiu quando viu que se juntara gente para levar a caravela. Desconfiemos desta obediência, pois o juiz e o vereador que tratavam do caso multaram-no em mil reais e, depois, porque “foi acordado em rollaçom que a semelhavel pessoa seria moor escarmento a prisom que o dinheirro e o mandaram prender e lançar em hũa adoba de quatro ellos e jazer antre os presos em que jaz quatro dias” onde estava, haveria de dizer depois o condenado, “tam desonrrado e lançado antre os mallfetores”. AHMP – *Vereações*, liv. 3, respectivamente, fls. 238 e 236v.

conseguiu entrar, pilotado pelo pai, João Pais o Velho, que acabou multado. Desta vez, as autoridades chegaram perto do navio com rapidez mandando-o para o degredo, onde esteve meses. As mercadorias foram assoalhadas<sup>362</sup>.

Concluindo: no século XV as preocupações com a saúde marítima eram evidentes mas pontuais, em resposta a situações concretas. Os navios eram sujeitos a vistoria (antes e depois do degredo) para certificação da sanidade das pessoas.

## **21. A política de saúde no século XVI**

### **21.1. Conhecer o problema: correios, escuteiros e “pancadas” de peste**

Se o problema no século XV era, à primeira vista, com os navios nacionais, a abertura ao comércio europeu determinou a fixação de práticas e a formação de um corpo de funcionários, agentes, regulamentação e fiscalização do movimento marítimo na barra. E os homens de Quinhentos sabiam o que isso significava, como se pode ler em carta enviada do México por Beatriz de Carvallar a seu pai: “não há frota em que não dê pestilência, que na frota em que nós viemos se dizimou tanto a gente que não ficou a quarta parte da gente”<sup>363</sup>.

Vejamos alguns aspectos da evolução do processo, começando pela questão dos correios, pois a acumulação de informação era de capital importância.

No Porto dos séculos XV e XVI, a correspondência circulava a vários níveis. Ouvimos falar em missivas, cartas de aviso e comerciais gerais recebidas pelos mercadores, e em mensagens enviadas pela Câmara à Corte e vice-versa. Havia caminheiros do município ao seu serviço mas que aceitavam mensagens de particulares; conhecem-se despesas com correios e com curiosas pastas de pergaminho enceradas para proteger da chuva as cartas. Nos casos mais urgentes saíam troteiros a cavalo, utentes das mudas existentes ao longo dos percursos para garantir a rapidez do serviço.

O recurso aos vendedores ambulantes, em especial aos almocreves, também era vulgar. Assim como era vulgar a chegada das notícias por via marítima, desde os portos de escala ou dos navios com quem se cruzava, sabendo-se que quando isto acontecia era vulgar os navios “chegarem à fala”.

A informação circulava com rapidez, havendo complementaridade entre a que circulava em terra e a obtida no mar.

As questões da saúde, como as da guerra, mobilizaram os correios e aperfeiçoaram-nos. A todo o momento havia estafetas a percorrer a costa, a saber junto dos povoados marítimos dos alarmes de peste, das novidades de algum navio vindo de lugares impedidos, a transmitir aquilo que eles próprios sabiam, a vigiar as bandeiras, a inquirir sobre o movimento marítimo.

Essas movimentações variavam na distância percorrida.

---

<sup>362</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 5, fl. 145v.

<sup>363</sup> OTTE, Enrique – *Cartas privadas de emigrantes a Indias, 1540-1616*. Reimpressão. México: Fondo de Cultura Económica, 1996 (1ª edição, 1988), p. 31 e 85.

Havia deslocações constantes a Matosinhos e a Leça, a saber dos navios, da saúde das gentes, das “pancadas de peste”. Vulgar também o percurso até Azurara/ Vila do Conde, Esposende, Viana e Caminha, a Norte; a Aveiro, Coimbra e Lisboa, a Sul. Recebendo e comunicando notícias. Em Agosto de 1568, mal se soube que a peste deixara Esposende “e os mais lugares da comarca”, o Porto apressou-se a mandar cartas para os “lugares do mar” até Lisboa e a comunicar ao rei o fim do impedimento<sup>364</sup>.

Receber e levar notícias foi o que fez o caminheiro enviado em 1598 a buscar novas dos vereadores de Viana, uma carta que trazia, “reposta da que mandarão por hum caminheiro a villa de Caminha sobre o novo suceso da pancada de peste que deu nos lugares de Villa Nova da Serqueira e de Caminha e seus termos e redores e da Lagarteira e mais partes”; aliás, por estar Caminha impedida o estafeta nem sequer conseguiu passar de Viana. E as novas também não eram as melhores. Efeitos da peste do Atlântico<sup>365</sup>: “e pela carta que trouxera de ruís novas do dito soceço e pancada que dera o dito mall tinhão obrigação de loguo avizarem por hum correo as sidades e villas e lugares daqui ate Lixboa”<sup>366</sup>.

Mercadores e mestres de navios, através de correspondentes e agentes estavam bem informados e contribuíam para a acumulação de informações e sua gestão. Que se fazia também com a entrevista aos oficiais dos navios entrados. Um dos objectivos do questionário era obter novidades sanitárias das terras por onde passaram. Perguntava-se, aparentemente com naturalidade, a um mestre se sabia de alguma terra “onde se morria de peste”, sem que a afirmativa implicasse estadia no degredo.

Numa das muitas visitas que fez ao Porto, em 1597, o mestre biscainho Pedro de Arrazamono foi interpelado sobre o estado da sua terra, respondendo que “na villa de Bilbao se guardavão dos lugares de Crasto e Santo Ander, a quall villa de Bilbao estava sam do mall de peste”. Foi autorizado a descarregar na cidade<sup>367</sup>.

Anos antes, em 1578 (5 de Março), já depois de ter autorização para subir, Domingos Anes o Galego, de Matosinhos, com navio carregado de ferro e aceiro de Návia, Astúrias, foi perguntado se aí havia novas de lugares empestados. A resposta foi que não, nem em Návia nem em “Cedeira”, na Galiza, onde fizera escala<sup>368</sup>.

Por fim, em 18 de Setembro desse ano, Gregório Esteves, galego, mestre da sua pinaça, vindo de Baiona, não receou afirmar que em Padrão, Santiago e “Prova d’Arouça sofriam do mal de peste e que em Baiona havia bandeiras por causa disso”<sup>369</sup>.

Sobre gestão da informação cite-se o caso envolvendo o mercador Domingos Lopes Vitória e o procurador da cidade Francisco da Mota Rebelo<sup>370</sup>. No dia 13 de Maio de 1597 chegava a pinaça galega *Nossa Senhora da Guia*, proveniente de San Sebastián com

<sup>364</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 105.

<sup>365</sup> Iniciada por 1596, a “peste do Atlântico” teve consequências catastróficas na Cantábria, Biscaia e Andaluzia; STRADLING, Robert A – *La armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*. Madrid: Cátedra, 1992, p. 44.

<sup>366</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 40v.

<sup>367</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 17v.

<sup>368</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 69v.

<sup>369</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 86.

<sup>370</sup> Talvez episódio, mais um, da rivalidade entre a Câmara e os homens de negócios conversos, entre os quais Domingos Vitória era dos destacados.

fazendas de Vitória e de sua companhia. Entre estas, certa quantidade de papel que, garantia o mercador apresentando certidões comprovativas, vinha “de hũa logea que estava bem no meo do lugar de São Sebastião”. Quando os guardas se preparavam para libertar o papel levantou-se a voz de Francisco da Mota Rebelo: “[e por ele] foi dito aos ditos guardas mores que lhes requeria que não mandassem desembarcar o dito papell porquãoto vinha de Framça onde morião de peste e de Biscaia omde tambem avia a mesma doença [...] e que as sertidões que apresentava o mestre da pinaça erão fauçs e nom tratavão de papel”<sup>371</sup>. Questionava a origem do papel e das certidões, a legitimidade dos negócios. Tratando-se do mercador em questão e da sua rede de negócios, qualquer hipótese pode ter fundamento. E é possível que o procurador estivesse bem informado e procedesse em conformidade.

### 21.2. A intervenção da Câmara. Articulação entre serviços

O caso descrito confirma o município como coordenador da política sanitária. Os guardas-mores continuavam a pertencer à elite urbana: eram cidadãos. Com o acrescido trânsito de navios, os serviços reclamaram mais pessoal.

Primeiro, os guardas da costa, integrados na alfândega, com soldo estabelecido, desde os primeiros anos do século<sup>372</sup>.

Os guardas-mores passam a dispor de escritvães para autos, registo de ocorrências e entrega de certidões; desde 1577, ou antes, escrevem os livros de visitas.

Aos navios iam também os técnicos de saúde. O cirurgião, encarregado da primeira inspeção aos tripulantes, dava parecer sobre o seu estado fundamentando a decisão dos guardas.

Os pilotos da barra também controlavam o tráfego: eram os primeiros a receber relatórios sobre os lugares suspeitos e a cuidar de impedir entradas antes da vistoria dos guardas.

Episódios como os do século anterior passaram a ser mais raros uma vez que agora o navio era quase sempre acompanhado até à cidade para se submeter à visita.

Os guardas eram cidadãos e chegaram a ter estatuto de fidalgos. A responsabilidade do cargo e as atribuições aconselhavam-no. No fim do século XVI, por deficiente remuneração ou afazeres e obrigações prejudicadas<sup>373</sup>, houve pedidos de escusa. Viveu-se então um tempo de aparente desleixo nomeando-se gente considerada vil para o exercício do cargo.

<sup>371</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 9-10.

<sup>372</sup> Carta de D. Manuel, 11 de Janeiro de 1520: “[...] que a nos disseram ora que na nossa cidade do Porto nam ha guarda das naos e navios que vem e entram pella foz della pera dar os avisos aos renheiros quando hos hi ha e aos nosos feitores per nosa carta”; esse officio vinha sendo desempenhado, sem carta do rei, por “hum Fernando Afonso” pescador, morador no couto de S. João da Foz “averia oyto ou nove anos”, até que foi denunciado por António Fernandes, morador no Porto, investido no cargo por este documento. ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 174v. O aumento do movimento nos *leixões* obrigou também à nomeação de um guarda da barra de Matosinhos, João Formoso, em 1531. Idem, fl. 53v.

<sup>373</sup> O guarda-mor, além de coordenar a defesa contra a doença, observar o seu cumprimento, coordenar e executar as visitas de saúde aos navios, tinha de estar disponível para acorrer ao degredo logo que chamado pelos mestres. Em 26 de Setembro de 1597, o irlandês “Pedro Procell”, mestre de um navio em quarentena, mandou chamar um dos guardas-mores para lhe ser dada admissão à prática. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 20v.

Numa das últimas cartas enviadas ao Porto (5 de Setembro de 1598), Filipe II estranhava “que depois de per ordem dos governadores deste Regno Vos mandar que não obrigaseis os fidalgos nos meus liuros moradores nessa cidade a guardar as portas dellas desestistes E não quisestes mais emtender E dar ordem na guoarda della, E obrigais aos officiais mequanicos a continuarem na dita guarda sem com elles assistir nenhum dos nobres”. Isto era inaceitável, sobretudo quando “não estão desempedidos alguns lugares em que na comarca de Viana ha peste”. Assim, “Vos mando que continueis E deis toda a ordem que comuem pera que assi os nobres E çidadãos na forma que se tem dado com os do pouo igualmente guardem as portas nos dias que lhes limitardes”<sup>374</sup>.

No legado que Fernão de Azevedo deixou à Misericórdia encontramos mais dados. Na peste de 1581 (a doação foi em 22 de Março de 1590), este cidadão do Porto, com Francisco Rodrigues Freitas e Nuno Tavares, também cidadãos, foram guardas-mores<sup>375</sup>. Por mandado dos vereadores tomaram 60 mil reais “pera guastos dos enfermos que esta-vaom no degredo feridos de peste”, dinheiro que ficara de Isabel Fernandes, “per allcunha a Pernas Manquas que no dicto degredo fallecera”<sup>376</sup>. Os problemas vieram depois, quando os herdeiros reclamaram o legado e nem o facto de o próprio Fernão de Azevedo ter dado, do seu bolso, vinte mil reais adiantou<sup>377</sup>; em 1590 ainda o caso andava em tribunal. Os herdeiros exigiam à Câmara o pagamento do resto do dinheiro. Quanto aos vinte mil, Fernão de Azevedo preferiu não os cobrar da edilidade e doá-los à Misericórdia para os aplicar nos enfermos de que cuidava<sup>378</sup>.

*Ad hoc* no século XV, estes magistrados passaram a figurar no organigrama camarário de forma quase permanente desde meados do século XVI, porque os alarmes de peste eram frequentes.

Quem inicialmente não apreciou a criação desta magistratura, e suas competências, foram os rendeiros da alfândega.

Se o século XVI viu aumentar o tráfego marítimo também assistiu ao desenvolvimento do contrabando. Não era improvável que o pessoal da saúde, tendo prioridade na entrada dos navios, fechasse os olhos a certas irregularidades ou declarasse degredos injustificados. Ou então, como parece ter sido vulgar, atrasasse convenientemente a vistoria, dando tempo a que se cometessem irregularidades. Ou no próprio exercício honesto das suas funções, a coberto de normas desadequadas, negar entrada a um navio podia significar acostagem fora da vista dos oficiais e aproveitamento dessa circunstância para descarregar calma e ilegalmente fazendas.

Foi contra isto que os rendeiros se insurgiram exigindo estar presentes, no fundo, pugnando por uma articulação entre os serviços camarários e os alfandegários e, mais prosaicamente, pela suas próprias competências e interesses.

D. João III criara parte do problema ao permitir que se vedasse a entrada aos navios suspeitos de virem de lugares impedidos. “Com isso, queixava-se Estêvão Lercaro, ren-

<sup>374</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 178-179.

<sup>375</sup> Ou seja, em épocas de emergência, o número de guardas era aumentado.

<sup>376</sup> Curioso modo de financiamento do lazareto: aplicar os dinheiros de doentes internados.

<sup>377</sup> Teriam sido entregues 20 mil reais a cada um dos guardas para estes os administrarem.

<sup>378</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 97, fl. 10.

deiro da alfândega, a D. Sebastião, os navios iam fora da cidade e descarregavam sem que ninguém soubesse”. Outras vezes, tardando a visita, “nestes comenos se descarregam muyta parte das mercadorias escondidamente sem se pagarem os direitos”. O monarca decidiu: primeiro, ordenar presteza aos guardas; segundo, “quando forem visitar as taes naos e navios, não hirão sem os officaes do dito Estevão Lercaro, pera que a isso sejam presentes, e quando forem em degredo as tais mercadorias estarão com hos ditos officaes da saude os feitores do dyto Estevão Lercaro pera que olhem pelas mercadorias que se não furtem nem soneguem os dereitos dellas”<sup>379</sup>.

A visita passava a ser uma prioridade da vida portuária, não deixando de interessar à Coroa, legitimando a intromissão dos juizes de fora. Em reunião camarária de 26 de Abril de 1566, de eleição de guardas-mores de saúde “os quaes sempre são cidadãos onrados da governança”, discutia-se “que ora o juiz de fora os perturbava dizendo que tinha provisão de Sua Allteza pera ser guarda de saude e prendeo os guardas mores pollo não chamarem de modo que perturba a jurdição da cidade”<sup>380</sup>.

Não se sabe como terminou o litígio mas até final do século as coisas parecem ter acalmado, com as eleições a decorrerem sem a contestação dos juizes. Já em pleno século XVII (1618), o rei dizia à cidade que o governador da Relação, Diogo Lopes de Sousa, passaria “a entender nas Vizitas dos Nauios estrangeiros”, respondendo às dúvidas da Câmara com um firme “não uos intromettais” nesse assunto<sup>381</sup>.

Articulação dos serviços. Foi disso, no fundo, que se falou até aqui. Difícil de conseguir, pois não era simples conciliar interesses antagónicos como os que tantas vezes dividiam os mercadores e os autarcas ou o rei e a Câmara.

Isso justificava a intervenção do monarca, que podia gerar mais um foco de tensão havendo, como tantas vezes havia, um desfasamento entre a visão do problema por parte do poder central e a realidade local. Por norma, desfavorável a esta última. Num tempo em que o poder dos conselheiros cresceu muito, foi preciso porfiar para contrariar a incapacidade demonstrada por D. João III nesta matéria.

A falta de senso do monarca (ou de quem o aconselhou e ele ouviu, o que vai dar ao mesmo) manifestou-se logo na ordem transmitida ao Porto em 16 de Outubro de 1545, para “que não deixem entrar nenhum navio” de Bordéus ou de La Rochelle, lugares a braços com peste. Informado de “que em Bordeos E na rochella do Reino de França morrem de peste de que nosso senhor nos guarde”, e acreditando que “as naos e Nauios que dos dittos lugáres vem podem vir impedidos, e he necessário atalhar ao mall”, ordenava “que tenhaes mujto cuidado de saber se vem aportar ao porto dessa cidade ou ao termo della algum nauio ou gente que venha dos dittos lugares E vindo os não deixareis entrar E pera Isso poreis guardas que vos parecerem necessarias, e fareis o que se soe fazer em semelhantes Casos”<sup>382</sup>.

<sup>379</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fls. 240-241v. Este rendeiro já se havia queixado antes dos almotacés, que “vexavam” os navios e mercadores que estavam em degredo na franquia, exigindo-lhes taxas antes de os rendeiros terem subido aos barcos. Ver TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fls. 130-130v.

<sup>380</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 24, fl. 41.

<sup>381</sup> *Corpus codicum*..., cit, vol. IV, p. 36.

<sup>382</sup> *Corpus codicum*..., cit, vol. IV, p. 54.

Esta decisão foi irresponsável por vários motivos:

– Impedir a entrada de um navio na barra era fazê-lo correr riscos escusados, deixá-lo desabrigado na rada, sujeito aos elementos, a tempestades de Inverno perigosas, a golpes de mar que o podiam atirar contra aos rochedos e a perdê-los. Isso terá acontecido, pouco tempo depois desta ordem (final de Janeiro de 1546), com uma nau francesa proveniente de Olonne: “[...] vi a carta que me escrevestes em que me daes conta de Como antre os lugares de sam João da foz, e Matosinhos [a faixa costeira onde ficariam os navios obrigados a permanecer fora] deu á Costa huma Náo francesa que vinha delona com mercadoria d’Arrochella onde se diz morrerem de peste, E da diligencia que fezestes assi na guarda da fazenda que da ditta nao se salvou, como da gente que nella vinha por rezão do impedimento que trazia”. Nesta altura já se pensaria que seria bom alterar os procedimentos<sup>383</sup>;

– Impedir a entrada era também um primeiro passo para frustrar a eficácia da política de saúde. Barrando-lhes a entrada, os mestres, podendo, procuravam um lugar conveniente para descarregar, longe da vista das autoridades, comprometendo a vigilância. As queixas não tardaram. Logo em Fevereiro de 1546, o corregedor enviava ao rei um memorial dizendo “que algumas vezes acontecia irem algumas naos e navios com mercadorias aos portos da dita cidade e villas e por se ter alguma presunção de virem com algum impedimento de peste hos não querem deixar entrar nem descarregar e nas diligencias [...] para se saber se vem de lugares empedidos se tarda tanto tempo, que as mercadorias se tirão dos ditos navios e se metem dentro da dita cidade e vilas, ou pelos lugares e aldeas do termo em que ficava muyto mais impedida a terra do que seria se estivesem dentro”<sup>384</sup>;

– O mesmo corregedor lembrava que isto era um convite à fraude: “e alem diso por se sobnegarem meus direitos por asi has ditas mercadorias se tirarem furtadas por não pagarem os ditos direitos”<sup>385</sup>.

O único mérito do monarca terá sido atender estas razões e alterar a decisão. Aludia agora à urgência das visitas, e o lugar do degredo passava a estar ao critério das autoridades locais: “vos mando que tanto que alguns navios forem ter ‘halguns dos dytos portos com ho dito empedimento, logo tanto que chegarem com toda brevidade que poder ser façaes a diligencia que for necesaria pera se saber se hos ditos navios vem empedidos e quando acharem que trazem algum empedimento lhes deis seus degredos convenientes asy no tempo como lugares, e o tempo que asy estiverem nos dytos degredos ponhaes guarda e vigia sobre a companhia delles pera que se não vão as pavações [*sic*] nem metão nelas as ditas mercadorias he cousas outras que trouxerem pera não impedirem a terra onde sairem”<sup>386</sup>.

<sup>383</sup> Talvez por pressão da câmara: no fim da carta o rei já diz “que tenho uos em serviço o auiso que me escreveis E a diligencia que no ditto caso fizestes e Vos prouereis sobre a guarda dessa Cidade como vos melhor parecer, porque Eu Mandei dar disso auiso aos vereadores desta cidade [Lisboa] pera prouerem sobre a guarda delle como he necessario”. *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 62.

<sup>384</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fls. 211v-212.

<sup>385</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fls. 212-212v.

<sup>386</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fls. 212v-213. Em Almeirim, 25 de Fevereiro de 1546.

Mais avisadas parecem ser as abordagens do problema pela regência do Cardeal D. Henrique<sup>387</sup> e por D. Sebastião. Sem deixar de o acompanhar e de se pronunciar sobre ele, delegavam nos serviços locais as iniciativas para o resolver e, de qualquer forma, estas eram supervisionadas pelos juizes de fora e corregedores, que passavam a intervir nestas matérias.

Importa salientar o papel da regência. Assumindo como prioridade a protecção da navegação nacional deu relevo à informação e sua circulação pelos portos, promovendo uma política que seria prosseguida no reinado sebastianista. Vejamos exemplos:

– Em 1565, D. Henrique reconheceu os serviços prestados pela câmara do Porto no socorro a Azurara: guardas montadas e envio de mantimentos e remédios;

– Um ano depois, em Setembro, chegava carta acerca “Do Resguardo que se ha de ter nos naujos que entrarão em Aueiro por uirem apestados de Ingallaterra”. Trata-se de um documento que mostra a conexão entre os portos do noroeste português e a Inglaterra (e o porto galês de Tenby, familiar desde os tempos medievos) e o interesse na partilha de informação para prevenir casos que podiam redundar em desastres. “Soube agora, informava o Cardeal, como ao porto da dita Villa são chegadas oito Náos de pessoas nella moradoras, E outra de moradores da Villa de Viana que todas vem do Regno de Inglaterra E algumas delas do lugar de tenabim E doutros do dito Regno em que morrião de peste [...] E das nouas de outras muitas Náos e Nauios de meus naturais E Vasalos que lá ficão pera Vir, nas quoaís se deve ter muito resguardo”. Este “resguardo” ficava ao critério da cidade: “Pelo que vos encomendo muito E mando que sendo Vindas ou Vindo ao diante ao porto dessa cidade algumas Náos do dito Regno [...] acudais logo a jssso com grande diligencia E não consintais que a gente della saya em terra nem descarregue suas mercadorias saluo naquelles lugares que por Vos lhe forem asinados pera se lhe asolharem E estarem em degredo o tempo que Vos parecer [...]”<sup>388</sup>;

– Em 1568, ano em que o jovem monarca toma posse efectiva do reino, aquando da peste de Esposende aceita e agradece a forma como a cidade organizou a prevenção do contágio e as iniciativas para acudir aos doentes<sup>389</sup>;

– Sobre a rectificação do mandado joanino referente à proibição da entrada dos navios provenientes de lugares empestados, vimos já como este rei actuou a pedido dos contratadores das alfândegas, logo, não vale a pena insistir no assunto;

– Por fim, durante o grande rebate de 1577 houve correspondência entre a Corte e o Porto, demonstrando o rei estar bem informado da situação como se pode comprovar pela análise do detalhado “regimento” que enviou, aconselhando a activação de medidas preventivas e repressivas dos infractores<sup>390</sup>.

<sup>387</sup> Aspectos da governação do Cardeal em SERRÃO, Joaquim Veríssimo – “Cardeal D. Henrique”, in *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, cit, vol. III, p. 190-192 e POLÓNIA, Amélia – *D. Henrique: o cardeal-rei*. Lisboa: Temas e Debates, 2010.

<sup>388</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 94.

<sup>389</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 106. Carta de 11 de Junho.

<sup>390</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 130-132. Esta peste faz organizar em definitivo as visitas de saúde e produzir os livros que as registam.

### 21.3. Prevenir e sinalizar

Prosseguia a prevenção pela vigilância: das portas, dos caminhos, das pontes em redor, do trânsito das barcas. E, cada vez mais, do mar. Dos fachos e das atalaias olhava-se a linha de costa e as embarcações. No século XVI desenvolveu-se também um sistema de comunicação por bandeiras. Estas, junto à costa ou no interior, avisavam sobre o estado da terra e eram ponto de paragem obrigatória.

Havia uma em S. João da Foz. Em princípio, obrigaria o navio a parar e a aguardar a chegada de um piloto e reboque. E, repete-se, a situação podia complicar-se se a cor da bandeira sinalizasse peste. Em 13 de Novembro de 1577 veio uma nau francesa de Roscoff. Trazia a bordo João Luís, português, de S. João da Foz. O que veio mesmo a calhar. Com esta terra impedida, a resposta à pergunta dos guardas sobre quem os tinha “metido dentro” só poderia ser uma: ninguém, “não tomaram piloto de Sam Joham por trazerem o dito João Luis portuguez que traziam de França” e sabia qual era o canal de entrada<sup>391</sup>.

Um mês depois, situação idêntica: o inglês “Ingram Barman” e a sua companha chegaram à barra e viram a bandeira mas, ainda assim, entraram. “Perguntado que pilloto os metera de dentro da barra diserão que hum barco os toara mas que não tiveram com elle comonicação nem lhe entrarão no navio”. Mas, neste caso, os guardas não ficaram muito convencidos e enviaram-nos ao degredo até se apurar a identidade do piloto<sup>392</sup>.

A mais célebre bandeira de saúde do Porto localizava-se em Miragaia. Conheçemos o sítio onde estava implantada, o lugar da Bandeirinha, no qual existe uma bandeira de ferro que recupera a memória dos tempos em que ela tinha serventia.

Assinalava o ponto onde os navios deveriam fundear esperando visita dos guardas-mores. Se o destino fosse a quarentena tinham de rumar até à outra margem, a Valdamores, onde uma terceira bandeira sinalizava o lugar onde ficariam até serem admitidos à prática<sup>393</sup>.

Recapitulando: três bandeiras essenciais para a comunicação com os navios, implantadas em outros três pontos-chave na



Foto 21 – A Bandeirinha da saúde

<sup>391</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 1.

<sup>392</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 54v.

<sup>393</sup> Outras bandeiras: Porta do Olival (também indicava degredo, de fazendas que vinham por terra) e Vila Nova de Gaia (hoje rememorada na toponímia, a *Bandeira*, existente pelo menos desde o século XVI; 1598, Dezembro, 08: João Martinho veio de Montemor e passou por Coimbra onde se curou de uma maleita. Andava com cartas da Relação; os guardas foram ter com ele à bandeira de Vila Nova. Ver AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 61v.

estrutura sanitária, sinalizavam a doença ou o estado da terra e funcionavam como marca que não deveria ser ultrapassada até ordem em contrário.

O tráfego era, assim, mais controlado. No final da centúria, parece atribuir-se competência nesta matéria ao juiz do couto da Foz que, a pedido/mandado dos guardas fazia diligências junto de navios estacionados em sítios como a “franquia”, por exemplo, procurar o marinheiro de uma pinaça galega que fugira do degredo<sup>394</sup>.

De todos eles, o castelo da Foz chamou a si o papel mais destacado. Depois da estadia na cidade, ou no degredo, aos mestres das embarcações era passada certidão para apresentar aos serviços do forte e receber autorização de saída<sup>395</sup>.

Notava-se um aperfeiçoamento dos processos. As comunicações começavam a funcionar e a actuação dos funcionários a ser mais efectiva. À disposição dos guardas-mores havia barcas e batéis para os levar aos navios “e poderlhes falar a resguardo”, como se fez com uma pinaça e um carejão galegos<sup>396</sup>, ou com a zavra *Santana*, de Castro Urdiales, com quem os guardas falaram, “de um barco” a distância segura<sup>397</sup>.

#### 21.4. Comunicar com os navios. Os intérpretes

Quando um navio desconhecido entrava na barra era preciso comunicar com ele de viva voz. Sendo estrangeiro, podia não ser fácil. Para além das bandeiras, e ainda estamos longe de código internacional, havia quatro formas de resolver o problema:

- Primeiro, o navio trazia o seu próprio intérprete, chamado “língua”;
- Segundo, vinha a bordo um português (mercador ou marinheiro) aproveitado para o diálogo com as autoridades portuárias;
- Terceiro, guarda conhecedor da língua, pouco provável, salvo se fosse mercador experimentado no trato internacional;
- Quarto, usar um recurso próprio de uma cidade de comércio marítimo recorrendo à comunidade estrangeira residente.

Conhecemos exemplos em qualquer uma destas modalidades:

- Em 21 de Maio de 1578 chegou ao Porto o navio inglês de “Mateo Cocre” e “Artur Bermen”. A conversa com os guardas esteve a cargo deste último, escrivão da nau, pois era “língua” da mesma<sup>398</sup>;
- A presença e a experiência de mercadores e mareantes portugueses na Flandres eram aproveitadas. No dia 3 de Outubro de 1578 entrou o navio de “João Corneles”,

<sup>394</sup> Tinha a pinaça na “franquia” a carregar vinhos e viera aí ter noutro barco que tinha sido mandado ao degredo. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 5.

<sup>395</sup> Em 1597, partia da cidade a zavra *Santana*. Ao guarda João Gonçalves, “que fosse na companhia della ate o lugar de Sam João da Foz e com dous recados per escrito pera o juiz do couto e outro pera a fortelleza pera leixarem livremente passar a dita zavra”. Ver AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 7-7v.

<sup>396</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 7v.

<sup>397</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl.2v.

<sup>398</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 71.

carregado com fibras para a cordoaria do Porto. Ao inquérito sanitário responderam o mestre “he Gaspar Rodrigues [português] linguaoa que vinha no dito navio”<sup>399</sup>;

– No navio francês de Roscoff (1577) vinha um mercador da cidade, João Luís, que costumava tratar com mercadores franceses e se prontificou a ser intérprete;

– Em 1578 (12 de Setembro) chegavam à bandeira os navios de “Pedro Darys” e “Clemente Maria”, vindos da abra de Ruão. Não tinham intérprete e os guardas chamaram alguém que pudesse falar com eles: “deram juramento a Simão de Sousa, mercador morador nesta cidade pera que declarasse a linguaoa dos ditos mestres por saber fallar a linguaoa francesa”<sup>400</sup>.

Como Simão de Sousa, outros estrangeiros residentes desempenharão este cargo oficiosamente. O serviço de intérprete, segundo F. Ribeiro da Silva, deve ter sido organizado em definitivo em 1614<sup>401</sup>. Até essa altura ‘atropelavam-se’ para exercer essa função quando chegava um barco: “porque coalquer estrangeiro que se achara nesta cidade queria ser lingoa”<sup>402</sup>. A Câmara decidiu-se por três intérpretes: “um para marinheiros das línguas alemã e flamenga, outro para contacto com os ingleses e o terceiro para mediação com os franceses”<sup>403</sup>.

### 21.5. Comunicar com os navios. A visita de saúde

Ao chegarem à bandeira de saúde de Miragaia, os navios eram abordados por uma comissão sanitária: guardas-mores, médicos, escrivães e intérpretes, todos eles, a seu modo, encarregados da inspecção de saúde. No século XVI, já havia uma visita-padrão: diálogo entre as autoridades e os mestres, pilotos, um ou outro marinheiro, os escrivães e os intérpretes. Apresentava-se um questionário e procedimentos complementares, de cujo resultado dependia a decisão. Sistematizado no *Regimento do provimento de saúde*, documento de finais do século XVII:

“Como se chama? Que cargo exercita naquella embarcação? O nome della? De que Porto vem? Ou em que fez escala? Que Navios encontrou? Se communicou com alguns fazendo, ou recebendo visitas? Se baldeou a sua embarcação ou recolheu de outras, fazendas, papeis, pessoas, animaes, ou qualquer outra cousa? Com quantas pessoas partio? Quantas traz assim do serviço da embarcação, como passageiros, ou de guarnição se for de guerra; Se os recebeu todos no Porto, donde sahio, ou tomou alguns em outros? Se trazem todos os passaportes de Saude? Quantos são os enfermos? E quantos dias ha que adoecerão? Que pessoas lhe morrerão na viagem? E em que dias? E de que mal? Se os enfermos, ou defuntos padecerão alguns tumores? Em que partes? Quantos dias gastou

<sup>399</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 88.

<sup>400</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 85. Simão de Sousa, por alcunha o Biscainho, morador ao Cais, era um conhecido mercador da cidade, há muito nela radicado, dedicando-se fundamentalmente à importação de ferro e azeite da Biscaia.

<sup>401</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da – *Temores do homem portuense...*, cit, p. 213.

<sup>402</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 40, fl. 200v.

<sup>403</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da – *o.c.*, p. 213.

em viagem? As qualidades das fazendas, que traz? Em que parte as recebeu? Se nos portos, que tomou sahio em terra, ou algũa da gente que traz? Se nelles havia algum mal contagioso? Se sabe onde haja?”<sup>404</sup>.

Acompanhemos uma visita quinhentista.

Em 17 de Julho de 1578, os guardas-mores foram junto da bandeira de Miragaia para “despacharem uma nau que era chegada a dita bandeira que vinha de Frandes”. Chamaram à amurada “Guilhermo Dam mestre da nao” a quem deram juramento. Fizeram-lhe as perguntas acostumadas: de onde vinha, “quantos dias havia que partira e que portos tomaram depois que partiram”. Em resposta, “dise que ele vinha de Imves porto de Framdes he que não tomara outro porto somente Calez de França he que asy Imves como Calez he todos os mais portos daquelas partes estavão sãos he fora de todo inpedimento”. E que ele “como todas as pesoas que nela vinhom que são por todas vinte pesoas vinhom de saude [...] e que em Calez estiverom quimze dias por causa do tempo que hera contrayro”. Quanto às mercadorias, disse que trazia “barças de cousas meudas”.

Com estas declarações foi autorizado a ir até junto dos muros e a descarregar a mercadoria na alfândega para pagar os direitos devidos “he que primeiro seria visitada a nao pelos padres de São Dominguos por parte do Santo Officio”<sup>405</sup>.

Nos casos em que era fixado degredo, o navio era depois vistoriado – várias vezes no espaço de dias. Mais tarde, após inquirição junto dos guardas sobre a evolução do estado de saúde dos tripulantes, e como decorreria a cura das mercadorias, estipulava-se uma data para a saída.

No dia previsto, acompanhados pelo pessoal médico, fisico ou cirurgião, os guardas-mores mandavam vir os mareantes e faziam-nos “andar a todos passeando pela vaza”<sup>406</sup>, observavam-nos “nas virilhas e sovacos e mais partes de seus corpos”<sup>407</sup> e, achando-os “sãos, rijos e valentes”, libertavam-nos da quarentena e deixavam-nos seguir com os navios.

Os guardas-mores falavam em nome do rei. E era em seu nome que mandavam os navios ao degredo, ordenavam a cura de fazendas, impunham penas aos desobedientes e decidiam sobre a admissão à prática. Era, no fundo, reforçar um poder local com outro, porventura mais difuso, mas mais solene.

<sup>404</sup> FERREIRA, J. A. Pinto – *Visitas de saúde...*, cit, p. 37.

<sup>405</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fls. 77v-78. Antes da ida à alfândega havia esta formalidade: a visita dos padres dominicos. A sua intervenção nas visitas aos navios é conhecida. Desconfiavam dos países nórdicos – entre outros a Suécia, convertida ao protestantismo em 1529 e a Dinamarca que também o fez religião de estado em 1536 – considerando-os ameaças à ordem religiosa (não esqueçamos também que os neerlandeses adoptaram bandeiras de regiões neutras, como Hamburgo, para escapar aos bloqueios) e à vigilância apertada dos navios. A revista dominicana tinha objectivo claro: a busca de livros proibidos. Ver LEBRUN, François – *Le grand schisme*, in “Les collections de l’Histoire”, n° 17 (“Les guerres de religion”), 2000, p. 16.

<sup>406</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl.

<sup>407</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 29v.

### 21.6. O degredo. Valdamoses e outros locais

O degredo, já se percebeu, evoluiu para Valdamoses. Mobilidade conhecida noutros portos. Em Lisboa começara por ser em Belém onde, em 1494<sup>408</sup>, D. João II ordenara aos vereadores que fizessem “hũ alpendere no topo de hũus pardieiros que estam alem hũum um pouco de santa maria de belem E hũua cruz de pedra grande em hũua ponta que esta alem dos moinhos de fernam lourenço pera as naos que vierem de lugares perigosos nom pasarem da marca da cruz E pera asoelharem suas mercadarias e se recolherem neste allpendere”<sup>409</sup> passando depois para a Trafaria.

Por vezes considerava-se vantajoso dar degredo noutros lugares, em Lordelo, por exemplo, perto do estaleiro, em casos menos preocupantes, ali junto da “franquia”, quando se fazia vigilância por mera precaução. Mas houve momentos em que este lugar do Ouro era mesmo primeira opção: quando o movimento fosse grande, ‘atulhando’ um espaço pequeno com muitos navios e poucas guardas como em Valdamoses. Ou então, quando o risco de contaminação fosse elevado, comprometendo o despacho urgente. Como na grande peste de 1577-1578 que terá coincido, no Porto, com a preparação de navios e soldados para Alcácer Quibir. Nesse sentido, e concordando com uma proposta da cidade, D. Sebastião aceitou “que se deue de prouer que nenhuum Nauio a que se aia de dar degredo passe do ouro pera cima por ficarem os Nauios Impedidos de fronte de maçarellos E Gaya E do Moesteiro de Sancto Antonio por omde continuamente andão barcos E passão outros nauios E não podem ahj estar sem comonicação por que estando do Ouro pera baixo como dahj não podem passar barcos estarão os Nauios Impedidos a que se ouuer de degredo com menos prejuizo”<sup>410</sup>.

### 21.7. O equipamento de Valdamoses

As notícias quatrocentistas identificam-no como um sítio de quintas. Numa delas foi instalado o mosteiro de Santo António do Vale da Piedade (na missiva sebastianina que acabei de mencionar, o mosteiro já estava adiantado entre 1577 e 1578), um dos nomes com que se identificará a zona. O mosteiro será favorecido por mercadores do Porto; um dos mais destacados, Simão Vaz, irá escolhê-lo para última morada, sendo aí enterrado em 1600. Uma das quintas mais mencionada, dando a entender que parte dela estaria afectada, por ajuste com o proprietário, ao acolhimento dos doentes dos navios e da cidade era a de Baltasar Dias. Nas casas, armazéns, barracos e cabanas, havia camas para doentes e espaço para as mercadorias que era necessário curar. Também para os criados e os escravos encarregados de tomar conta das mercadorias dos senhores.

1577, Dezembro, 11: “e os ditos mercadores disseram que por causa da chuva que ouve os dias atras eles por não se perder a roupa ha recolheram na quinta de Baltasar Dias em hũa casa fechada”. Seria uma das dependências, pois decide-se que “a casa da quinta

<sup>408</sup> Ou 1492. A data não é segura.

<sup>409</sup> Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, *Livro 1 do provimento da saúde*, nº 11, antigo nº 76, publicado em *Descobrimientos portugueses*, vol. III, p. 459.

<sup>410</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 132.

e o hortelão dela ficassem impedidos” e os escravos que aí andavam com ela se metessem “nas cabanas” até nova ordem<sup>411</sup>.

Havia ainda terreno junto de “uns valos”, para estender roupas e fazendas.



Foto 22 – Secção do rio onde se localizaria o lazaretto de Valdamores, ou pouco mais a jusante

O caseiro, um caseiro pelo menos, colaborava na vigilância do assoalhamento, e era remunerado pelo serviço. Mas a maior parte da vigilância competia aos guardas do degredo<sup>412</sup>, colocados de forma a observar os movimentos no navio. A sua função mais evidente era vigiar a cura das fazendas em terra e ter cuidado com manifestações da doença entre os tripulantes.

Em 1573 (31 de Dezembro) Jorge Gonçalves e Adão Pereira atestavam que desde a sua chegada, Aleixo Gonçalves e os seus homens, vindos de Betanços com um navio carregado de maçã galega (haviam estado antes na Biscaia), “depois que estavam em degredo se acharão sempre bem e eles os viram velas e caixas assoalhar”<sup>413</sup>. Os mercadores podiam contratar guardas próprios para olhar pelas suas fazendas<sup>414</sup>.

Outra das suas funções era contabilizar os dias de quarentena e lembrar isso aos guardas-mores para uma avaliação final e, talvez, libertar os navios<sup>415</sup>.

Tudo isto implicava despesas. Os guardas eram pagos ao dia. A certa altura haverá tabela estabelecida (e guarda fixo?), como se comprova pela regularidade das contas de salários feitas com o “Talabarte”: em 29 de Maio de 1598 pagou-se a este guarda uma quantia não especificada, mas ficou registado que ainda se lhe deviam 3 400 reais; no dia 5 de Julho do mesmo ano, deram-lhe mais dois cruzados mas o débito subira para

<sup>411</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fls. 47-48v.

<sup>412</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 66.

<sup>413</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 61v.

<sup>414</sup> “E os donos da dita roupa poderiam ter conta com ela e olhar por ela alem de hua guarda de confiança que se poria pera olhar por a dita roupa que se não bula com ela e sera a custa dos donos da roupa”. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 9v.

<sup>415</sup> 1577, Novembro, 22: os guardas comunicaram que quatro mestres já estavam na quarentena há quinze dias. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 18v.

5 400 reais<sup>416</sup>. Assim, parece ser o município a pagar. Quanto às despesas dos homens no degredo, as maiores eram com mantimentos<sup>417</sup>.

### 21.8. A estadia no degredo

Para quem tinha de a suportar, era tudo menos agradável. Sem falar dos transtornos para os negócios, era inquietante olhar para o lado e ver gente a morrer com peste<sup>418</sup>. A convivência não deveria ser directa separando-se os que padeciam de maleitas perigosas e os que davam entrada só por precaução. Certos autos dão a entender que, quando se previa degredo curto ou se aguardava decisão das autoridades, os homens preferiam ficar no navio.

As teorias médicas dominantes exageravam o contágio, até porque muitas doenças eram erradamente diagnosticadas como peste<sup>419</sup> e, assim os oficiais de saúde viam-se colocados “na difícil posição de desconfiar de tudo”<sup>420</sup>. Dos panos, do papel, do ferro, do bacalhau e, mesmo, das velas<sup>421</sup> e do lastro. Os panos preocupavam muito. Outras mercadorias parecem ser mais pacíficas: miudezas, barbantes, barris de ferramenta e, mesmo “hum cravo” que em certa ocasião veio da Flandres *via* Galiza, e que “por vir fechado e pregado e suado e não ter cousa que fosse de suspeita”<sup>422</sup>, eram despachados sem problema. Mas os panos não. Navio que trouxesse têxteis até podia ser libertado sem grandes delongas, mas os panos ficavam.

A cura consistia na lavagem e assoalhamento; medidas empíricas que, nalguns casos, tinham virtudes e resultavam.

Nas roupas o assoalhamento era eficaz. Devia ser feito repetidamente, de modo a convencer os guardas. No geral, apesar dos aborrecimentos pela lentidão do processo, não causava problemas. Mas, quanto à lavagem, medida de resultados muito duvidosos, não se pode dizer o mesmo. Um guarda mais zeloso podia exagerar e mandar lavar tudo no rio. Tudo, incluindo o papel. Na discussão, já escutada, entre o procurador do Porto e Domingos Lopes Vitória, aquele insistia que todo o papel do mercador fosse metido no Douro para se lavar. No dia 28 de Maio de 1597, os guardas constataram que o breu, ferro, resina e mós, “por estaar[em] as mares na agoa ha muitos dias e beneficiado[s]”, já podiam ser libertados. Quando se preparavam para fazer o mesmo ao papel, o procurador, desconfiando que ele vinha de França e, além disso, em “sarpilheira e palha, que era muito prejuizo da saude desta cidade bollir se com elle”, considerou “que não era pos-

<sup>416</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 37v. Há mais dinheiros pagos a este guarda.

<sup>417</sup> A zavra *Santana* teve de se abastecer. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 7v.

<sup>418</sup> Em 13 de Novembro de 1577 foi libertado do degredo João Luís, de Leça, que aí adoecera “de hũa nacida”; esteve lá oitenta e sete dias até se ter curado e ser-lhe dada licença para poder “conversar”. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 2v.

<sup>419</sup> “Outros males, como a varíola [...] ou o tifo podiam senão confundir-se com a peste pelo menos precedê-la, fazer-lhe concorrência ou substituí-la, donde deploráveis erros de diagnóstico”. DELORT, Robert – “Que a peste seja do rato”, in *As doenças têm história*, apresentação de Jacques Le Goff, 2ª edição. Lisboa: Terramar, 1997 (1ª edição em língua francesa, 1985), p. 114-115.

<sup>420</sup> CIPOLLA, Carlo M. – *O burocrata e o marinheiro...*, cit, p. 34.

<sup>421</sup> Era obrigatório assoalhar as velas.

<sup>422</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 18v.

sível beneficiar se sem se molhar no Douro folha e folha porque o mesmo se fazia a hũa carta que vinha de terra empedida”. Como se pode perceber, o mercador não ficou nada agradado e, só depois de muitos protestos, conseguiu evitar o banho do papel, embora tivesse sido obrigado a desembarcá-lo no degredo e a mandar os seus criados beneficiá-lo da seguinte forma: “estar em resmas desapertado [...] estendido em mãos ao ar [...] todo aberto”, operação que se repetiu por várias vezes<sup>423</sup>.

O mesmo Domingos Lopes Vitória tivera problemas no mês anterior (Abril de 1597) com as mercadorias da zavra *Santana*. Dessa vez, com o bacalhau importado. Há mais de seis dias no degredo, ocupados a beneficiar ferro deste mercador, o mestre Pedro de Arrazamono e os seus homens foram interpelados pelos guardas-mores na segunda visita, pois queriam saber porque é que não tinham tratado dos quatorze quintais de breu e dos vinte quintais de bacalhau de pasta que trazia conforme lhe fora ordenado, a saber, “que todo o ferro e breu e bacalhau o botassem na agoa do dito rio Douro e bem molhado e lavado o botassem fora no monte ‘assoalhar cada pesa de per si e quãoto mais fato trouxessem”. Perante tal pretensão, que incluía também o assoalhamento do lastro do navio, o mestre desistiu do desembarque, porque “se perderia o peixe”, e preferiu levantar ferro e levar consigo carta dos dias que estivera em quarentena para apresentar em Pontevedra, para onde decidiu rumar, servindo também, porventura, os propósitos do mercador e da firma<sup>424</sup>.

Lavar, arejar e assoalhar mercadorias. Mas não apenas. Os navios também eram objecto de cuidados desse tipo.

Em 21 de Maio de 1578, os guardas-mores ordenaram degredo preventivo à nau inglesa de “Mateo Cocre” e “Artur Bermen”: as roupas seriam metidas em batéis e descarregadas em Valdamos “he a nao que estevese tres dias com as escotilhas abertas ate ver se ha allgua cousa que tolha entrarem na cidade”<sup>425</sup>. Em 1598 (8 de Junho), no despacho do navio *Nossa Senhora da Lapa* foi dito que nos trinta e dois dias que esteve no degredo (viera da Corunha vazio) o fato dos que que nele vinham fora “muitas vezes molhado e o navio muitas vezes lavado”<sup>426</sup>.

Havia outras práticas que se sabe hoje não terem qualquer valor medicinal e eram utilizadas com frequência nos lazaretos europeus nos séculos XVII e XVIII. Entre outras, defumar as cartas e lavar as moedas com vinagre. Não sei se aqui se usava a primeira (que se lavavam no rio já sabemos), mas a segunda era certo que sim. Preparada para sair em direcção a Pontevedra a zavra *Santana*, que ainda há pouco visitámos, foi dito aos homens que vigiavam a partida que “semdo caso que ajão mester allgum mantimento lho mandem dar com resguarda e ho dinheiro passado por vinagre na forma acostumbrada”<sup>427</sup>.

Portanto, estar no degredo não era fácil. Havia gente doente que convinha evitar, como Antónia Lopes, mulher de Jorge Fernandes, “que foi posta em degredo por ter

<sup>423</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 10-11v, 12v. Quanto à carta, duvido que se conseguisse ler depois de mergulhada no Douro.

<sup>424</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 2v-4v, 5-6v, 7-7v.

<sup>425</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 71v.

<sup>426</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 45v.

<sup>427</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 7v.

boubas”<sup>428</sup>. Havia cuidados a ter com os navios e com as mercadorias. Havia despesas com a estadia. Havia tentativas de subornos aos guardas para evitar cumprir ordens, e aos barqueiros que, escondidamente, baldeavam carga desviando-a do degredo<sup>429</sup>. Havia o desejo insistente de sair dali e prosseguir viagem, se possível depois de descarregar. E havia mesmo quem fugisse. Pedro de Arrazamono, da zavra *Santana* trouxera de Baiona um Gonçalo Pires, galego, vizinho de Pontevedra, marinheiro de uma pinaça que estava há dias no Douro a carregar de vinhos para a armada da Corunha. Na contagem dos homens, feita pelos guardas da saúde no dia 8 de Abril (1597), o galego ainda lá estava. Mas a 14, quando os voltaram a contar, já não o viram. Perguntado “que era feito delle”, respondeu que “nesta madrugada tomara o batell de bordo sem elles o sentirem e salltara em terra e não souberam pera omde fora e que a nado mandarão buscar o batell e que polla manhã chamarão o guarda e lhe diserão que não sabião se hiria pera hũa pinaça que estava em Sam João tomando vinhos d’ell rei”<sup>430</sup>. E havia quem tentasse iludir a vigi-lância dos muros entrando na cidade subindo por cordas, de noite<sup>431</sup>.

Em suma, esta prática podia ser ruïnosa para a economia do porto que, sob pena de ver o tráfego decair, tinha de gerir com cuidado as questões da saúde marítima. Ter um navio mais de quarenta dias no degredo implicava lidar com pressões: dos guardas da alfândega, dos vereadores e do corregedor, acenando com o argumento da cobrança dos direitos<sup>432</sup>. Pressão das mulheres e familiares dos retidos que, depois de goradas as tentativas junto dos guardas, vereadores e oficiais da Alfândega, recorriam à mediação do corregedor por vezes com bons resultados<sup>433</sup>.

Podia instalar-se o facilitismo, denunciado pelos guardas-mores. Num caso, o guarda da bandeirinha queixava-se de que os galegos com as suas pinaças, escudados em autorizações pouco claras dos vereadores, não queriam obedecer à bandeira e passavam “para cima sua via avante os muros da cidade sem terem dever com ele guoarda posto que lhe fose requerido”. E exigiam clareza: as pinaças representavam perigo ou não? Fazia-se-lhes exame ou não? “Porque doutra maneira não seria necesario aver guoarda”. Se uns passavam sem ser visitados isso dava azo a que outros quisessem o mesmo, resultando em “desordem na guoarda desta cidade”. Assim chamados à razão, os vereadores

<sup>428</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 35.

<sup>429</sup> António Jorge destacou-se nos finais da década de setenta, sendo várias vezes repreendido pelos guardas-mores. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 45.

<sup>430</sup> Começavam aqui maiores problemas para a zavra *Santana* que culminaram na desistência do mestre em continuar no degredo. Note-se a relação de proximidade entre o Porto e a Galiza sendo vulgar virem mareantes por terra ou a bordo de outras naves ter com os seus navios. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 2v, 5.

<sup>431</sup> Problema usual em alturas de rebates de peste, quando há maior cuidado no encerramento das portas da muralha. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 65.

<sup>432</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 64. Os da alfândega queixavam-se de navios com roupa há muito tempo no degredo, e “não se descaregando e himdo se por essa causa os navios que ha traziam”, perder-se-iam seis mil cruzados; Idem, fl. 14.

<sup>433</sup> Em 22 de Novembro de 1577, as mulheres de treze mestres vindos da Galiza, no degredo “passante quarenta dias” apresentaram-se junto do corregedor e pediram-lhe que levantasse a quarentena. Assim foi: a partir de 25, os mestres começaram a ser “despachados”; AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 17.

concordaram e, apesar de reconhecerem não haver “ao presente” perigo com a Galiza, mandaram lançar pregão obrigando à vistoria desses navios<sup>434</sup>.

O mesmo rigor era imposto na guarda do degredo, observação de quem lá estava e do que se fazia: que “viram a roupa ser lavada cinco vezes” e assoalhada, e a gente com ela “embrulhada” sem nada de mal acontecer, podendo ser despachada e mandada à alfândega<sup>435</sup>.

## 22. A fechar, um balanço sobre a política sanitária naval

Oitenta dias depois de terem chegado ao degredo, e de trinta dias consecutivos de assoalhamento, as roupas que em 1577 vieram da “vendeia” da Galiza, puderam, enfim, ser libertadas. Era o último acto de um programa preventivo de saúde marítima, integrado no esforço de organização do porto.

Acompanhámos ao degredo no Cabedelo, ainda no século XV, navios da cidade que vieram de Londres e foram ilegalmente rebocados para dentro da barra. Assistimos a discussões aceras entre mestres e guardas sanitários que insistiam em mandar barcos para Santa Catarina, mesmo quando a tripulação já descansava da jornada em suas casas.

Vimos o aumento do tráfego no Douro, a arribada de navios de várias bandeiras, escutámos rebates de peste e acompanhámos a transferência da quarentena das embarcações, no início dos tempos modernos, para a margem esquerda do Douro a Valdamores.

As medidas do século XV evoluíram bastante. Organizadas *ad hoc* tornaram-se permanentes no último quartel do século XVI. Conhecida desde Quatrocentos, a visita de saúde aos navios tornava-se o elemento central da prevenção.

Do seu desfecho dependia a decisão sobre degredo. Não vir da Galiza e trazer ferro ou cereais, era meio caminho para dispensa ou degredo mais curto. Vir da Galiza e trazer panos era garantia de uma temporada em Valdamores.

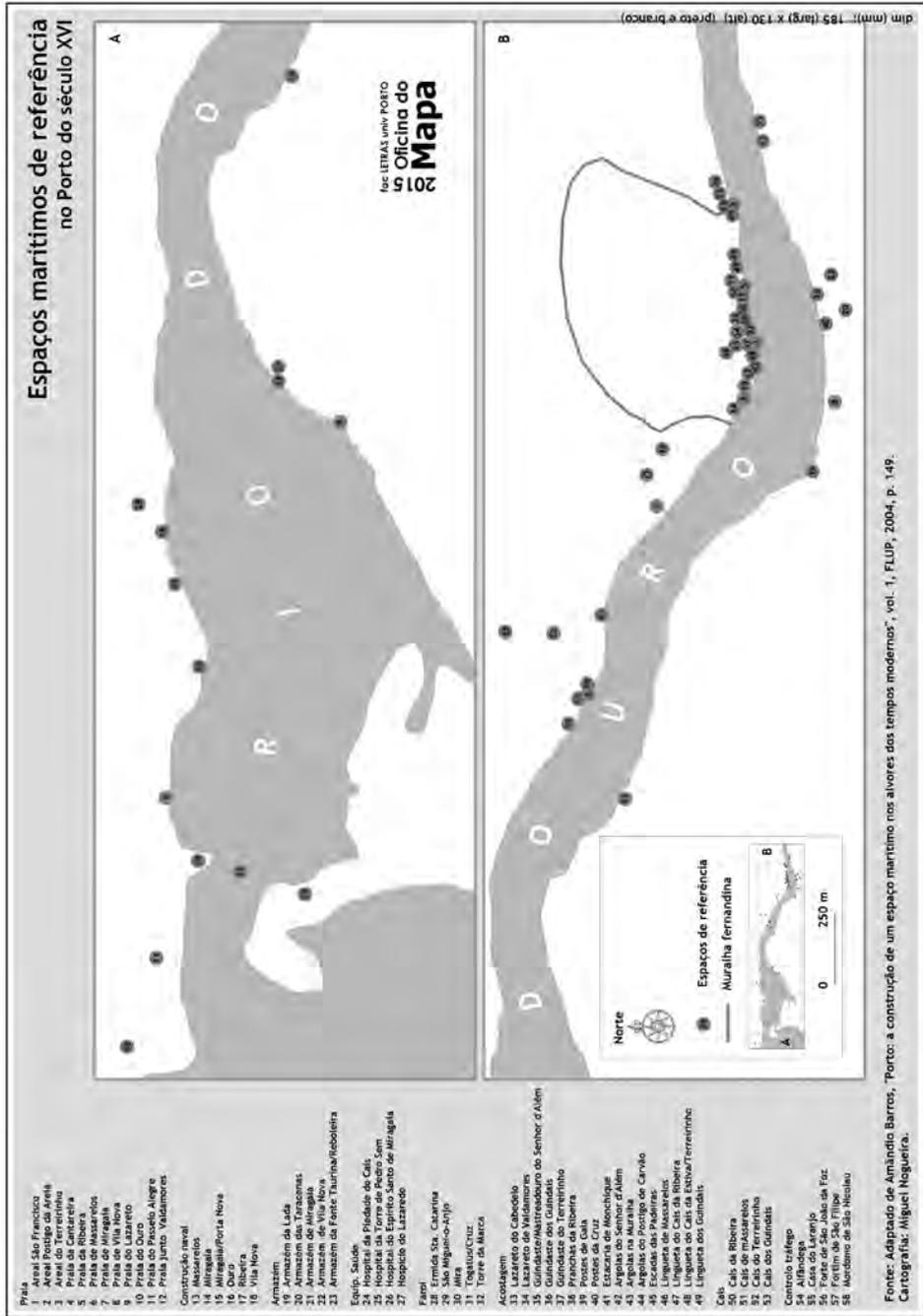
Aqui vimos gente a assoalhar panos, a estender folhas de papel pelos valos da quinta de Baltasar Dias, a molhar madeiras no Douro sob o olhar atento dos guardas. Vimos os guardas-mores, do alto da sua autoridade, em nome do rei, a prolongar a quarentena ou a libertar os marinheiros. Vimos como estes, em pleno Novembro, foram obrigados a banhar-se no Douro e a vestir roupas novas, condições essenciais para retomarem a viagem até à cidade e em direcção a suas famílias se fosse caso disso. Para os estrangeiros, esta ainda não era a altura do regresso a casa; era altura de prosseguir o negócio. De “subir acima”, até à alfândega, a descarregar, depois da última formalidade, a visita, para alguns temida, dos frades dominicanos em busca de literatura proibida.

Analisar a política sanitária deste porto é verificar uma preocupação precoce com o trânsito marítimo, potencial factor de transmissão de doenças fatais. Mas esta faceta da luta contra este “inimigo mortal e invisível” não era suficiente e, além do mais, estava condenada a ter pouco sucesso. Porque era luta com um adversário duro, ao qual se podiam opôr poucas armas. E porque se concentravam energias no combate ao mal que vinha de fora quando não se percebia que ele já estava dentro de muros, onde vivia endemicamente.

---

<sup>434</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 81v.

<sup>435</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 53v.





## Capítulo 2

### A construção de uma frota: em torno da fábrica naval

Quando compara os navios ingleses e ibéricos que se enfrentaram no Canal da Mancha em 1588, Geoffrey Parker, contrariando opiniões consagradas, considera que “tanto o navio mais velho como o mais volumoso eram ingleses, enquanto os navios de guerra mais modernos eram os galeões das esquadras portuguesas e castelhanas que, em tempos normais, vigiavam com êxito um império no qual o Sol nunca se punha”. E prossegue: “isto porque os problemas de estratégia naval que as potências ibéricas tinham que resolver no século XVI eram completamente diferentes dos que a Inglaterra enfrentava. Os países litorâneos do Mar do Norte e do Canal da Mancha, com abundantes portos de grande profundidade e integrados num teatro de operações relativamente pequeno, podiam utilizar os seus enormes e desajeitados barcos artilhados para defesa. Por seu turno, Portugal e Espanha necessitavam de navios capazes de chegar a oceanos distantes, atravessando mares extremamente perigosos, tanto para comerciar como para destruir navios de qualquer outra potência que operassem sem a sua autorização. Isso requeria navios muito versáteis, e decorreram bastantes anos até que as pequenas «caravelas» de Colombo e Vasco da Gama cedessem lugar aos navios de guerra com aptidões oceânicas, feitos propositadamente, chamados «galeões»”<sup>436</sup>.

Esta longa citação, polémica, resume um processo complexo de transformação na fábrica de embarcações que, com raízes nos últimos séculos medievais, se desenrolou no século XVI, e no qual os construtores navais portuenses tiveram papel de relevo, correspondendo a renovadas solicitações dos armadores e do poder central. Das caravelas às naus, das galés aos galeões, decorreu um largo período durante o qual evoluíram e amadureceram conhecimentos e experiências técnicas cuja concretização motivou a acumulação de meios até então inexistentes.

Deter-me-ei no exame deste processo evolutivo. Procurarei enumerar e descrever os espaços de construção de navios do Porto, as principais fases de labor dos estaleiros, em busca de linhas dominantes, momentos de expansão/contracção da produção, organização e mobilização de mão-de-obra e recursos materiais, dinamização de circuitos de comercialização das matérias-primas, identificação de mercadores e armadores, tipologias de navios e clientes, inserção desta actividade na economia local e regional, e seu significado à escala nacional e internacional.

Aludirei ao relacionamento da cidade com outros espaços e complexos económicos e geográficos no que toca às formas de aquisição de matérias-primas, no sentido de aferir o grau de autonomia, ou de dependência da actividade, e exploração dos circuitos de abastecimento.

Haverá desequilíbrios na análise de temas, resultado das limitações documentais. Respeitando a orientação geral deste estudo integrarei o caso portuense num âmbito mais vasto, nacional e externo, de evolução da construção naval.

---

<sup>436</sup> PARKER, Geoffrey – *La revolución militar...*, cit, p. 130-131.

## 1. Enquadramento do tema

Portugal não esteve sozinho no processo. Nos séculos XV e XVI assistiu-se ao desenvolvimento da construção naval por toda a Europa<sup>437</sup>. Concretizaram-se experiências que vinham sendo tentadas em várias latitudes, operando-se a síntese entre os modelos mediterrânicos e os do norte da Europa. Dela resultaram novas embarcações, verdadeiras linhagens de navios, transformando a coca em urca, e fazendo surgir a carraca, da qual a nau portuguesa virá a ser evolução aperfeiçoada. Naves de vários mastros combinavam aparelho latino e redondo e maior eficácia na navegação, dotadas de maiores castelos de popa e de proa com os quais aumentava a sua potência e capacidade de carga<sup>438</sup>, respondendo às novas necessidades do comércio a longa distância e à guerra. A exploração dos mares e a imposição do seu poderio em variados cenários marítimos reservaram-nas os portugueses à caravela e, mais tarde, à nau.

Como disse, a arte de fazer navios não era um exclusivo dos portugueses. Outros interessados no mar e nas potencialidades do comércio marítimo estudaram o problema e avançaram soluções inovadoras. Destaque para o papel dos construtores da Cantábria, espaço de contacto privilegiado com várias áreas marítimas, como o norte de Portugal, responsáveis pela introdução de melhoramentos.

Jesús María de Leizaola considera com exagero que o navio transoceânico dos grandes descobrimentos marítimos foi quase exclusiva criação basca: “Nesse barco, refere, havia três elementos essenciais: o casco, o aparelho ou velame, e o leme. Eu creio que os três foram criação dos bascos, e que esta matéria é um tema fundamental a tratar na história marítima dos bascos”<sup>439</sup>.

Céspedes del Castillo, por seu turno, considera o conjunto dos agentes do complexo marítimo-industrial biscainho decisivos na exploração dos mares e na introdução de técnicas navais; assim, “o papel das naves e pilotos bascos na exploração e no comércio do Atlântico seria cada vez mais importante até à segunda metade do século XVI”<sup>440</sup>.

Estudos mais recentes evidenciam este contributo no panorama marítimo europeu, regiões influenciadas, a formação de empresas de construção, níveis de actividade das embarcações, fazendo da Biscaia e Guipuzcoa “o principal núcleo da construção naval espanhola no século XVI”<sup>441</sup>.

<sup>437</sup> BARKER, Richard – “Construção naval”, in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses* (dir. de Luís de Albuquerque), vol. I. Lisboa: Editorial Caminho, 1994, p. 286-291.

<sup>438</sup> *Idem*. *Ibidem*.

<sup>439</sup> MARÍA DE LEIZAOLA, Jesús – *La marina civil vasca en los siglos XIII, XIV y XV*, vol. II. San Sebastián: Editorial Senda, 1988, p. 8-9. Apologética, a obra dá informações válidas sobre a evolução da marinha. A mesma capacidade de inovação cantábrica (leme de charneira) e a influência dos seus construtores navais nos domínios levantinos castelhanos após a conquista de Sevilha é assinalada por GODINHO, Vitorino Magalhães – “O Mediterrâneo no horizonte dos europeus do Atlântico”, in *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar, séculos XIII-XVIII*. Lisboa: Difel, 1990, p. 184.

<sup>440</sup> CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo – *La exploración del Atlántico*. Madrid: Editorial Mapfre, 1991, p. 129.

<sup>441</sup> BARKHAM, Michael – *La construcción naval en Zumaia, (1560-1600). Estructura y organización de una industria capitalista mercantil*, in “Itsasoa”, tomo 3. San Sebastián: Editorial Etor, 1984, p. 211. Ver os artigos publicados em “Itsas. Memoria”, vol. II (*La construcción naval en el País Vasco*). Donostia-San Sebastián: Museu Naval/Diputación Foral de Gipuzcoa, 1996.

O tempo era também de articulação com as regiões setentrionais do continente<sup>442</sup>, com o aproveitamento sistemático de condições naturais favoráveis pois, como lembra Michel Mollat, “a Europa do Norte e do Noroeste fornecia à construção naval, com uma abundância desconhecida nas margens mediterrânicas, madeiras de carvalho para as quilhas, os pinheiros escandinavos próprios para a mastreação, resina, o seu sucedâneo necessário à calafetagem, o cânhamo e o linho para o velame e a cordoaria”<sup>443</sup>. Abastecendo a construção naval local, estes materiais em breve estarão acessíveis em todas as ribeiras europeias alimentando lucrativo trato internacional.

## 2. A marinha mercante como recurso nacional estratégico

Nos finais da Idade Média e século XVI, a estratégia de afirmação do poder da Coroa portuguesa nas suas “conquistas” ultramarinas e a inserção da sua economia no mundo de então obrigaram a um investimento forte no fomento da marinha – mercante e militar, durante muito tempo indissociáveis: “neste processo, uma indústria se configura fundamental: a construção naval”<sup>444</sup>.

Com uma história secular de melhoramentos e aperfeiçoamentos, a arte de fazer navios em Portugal foi impulsionada em Quinhentos, tanto por iniciativa dos portos como resultado de leis e alvarás régios aprovados para responder às especificidades do perfil das frotas dos diferentes ancoradouros nacionais.

Estas iniciativas legislativas inserem-se também num movimento conhecido na Europa marítima: “os seus eventuais traços de originalidade perdem-se no confronto com acções similares e contemporâneas desencadeadas em outros reinos europeus, em Castela e, um pouco mais tarde, ainda antes dos Actos de Navegação, em Inglaterra”<sup>445</sup> e das Províncias Unidas, cujas companhias se preocuparam em garantir protecção eficaz das suas frotas contra a concorrência.

Refém de contextos económicos, pressões de grupos mercantis e armadores a eles ligados, concorrência externa e visão política dos governantes (ou ausência dela), a legislação náutica interessou aos agentes do Porto.

Iniciarei a sua análise por uma breve descrição do marco legislativo desde finais da Idade Média e prosseguirei com a evolução dos estaleiros entre o ocaso do período medievo e o início da Época Moderna.

## 3. Intervenção do poder central sobre o sector

No período cronológico deste trabalho, a marinha foi um imprescindível instrumento económico e político. A teia de rotas e redes comerciais tecida desde finais da

<sup>442</sup> Por exemplo, nos “domínios” da Hansa. MARQUES, A. H. de Oliveira – *Hansa e Portugal na Idade Média*, 2ª edição corrigida e aumentada. Lisboa: Editorial Presença, 1993 (1ª edição, 1959), p. 54-56 e a bibliografia aí indicada.

<sup>443</sup> MOLLAT, Michel – *A Europa e o mar*. Lisboa: Editorial Presença, 1995, p. 72-73.

<sup>444</sup> COSTA, Leonor – “A construção naval”, in *História de Portugal*, dir. de José Mattoso, Terceiro volume (coord. Joaquim Romero Magalhães). S/l: Círculo de Leitores, 1993, p. 293.

<sup>445</sup> Idem, *ibidem*.

Idade Média representava um desafio para as coroas e era básico obter uma posição forte nos circuitos com o duplo objectivo de os dominar ou permanecer neles sem ser dominado. Neste cenário concorrencial, a marinha mercante desenvolveu características para se impor. Número, volumetria, versatilidade e armamento, entre outras. As frotas compostas por maior número de unidades, de grande porte, tecnicamente evoluídas e dotadas de meios dissuasores de potenciais adversários, tinham o sucesso garantido. Contudo, reunir tudo isto numa só armada e mantê-lo em dia era tarefa difícil. Num reino não tão pequeno como se diz mas pouco povoado e urbanizado, não abundavam recursos financeiros e humanos que o pudessem garantir. Ainda assim, durante algum tempo, e graças à acção dos governantes, agentes políticos e comunidades locais, no século XV, foi possível estar na vanguarda do processo de formação de forças navais, mercantes e militares, inédito na história europeia<sup>446</sup>.

Antes da análise da legislação régia (e como ela foi acolhida no Porto), digo que o período em estudo é crítico e complexo na evolução marítima da Europa.

Crítico, pois estamos em pleno processo de transição entre a marinha de características medievais e a marinha moderna, coexistindo e interagindo, durante muito tempo, matrizes arcaicas e evoluídas<sup>447</sup>. Complexo, pois não é possível separar práticas de construção, legislação sobre navios, constituição de corpos técnicos, estímulos internos e externos de conjunturas económicas, políticas ou militares, com os seus ritmos e exigências, próprias do processo de construção do Estado Moderno. Nem à forma como eles se adaptaram, e foram adaptados, às necessidades e características de cada porto.

Os esforços de construção naval contaram com a intervenção decisiva da Coroa, quer apoiando o labor dos estaleiros pela concessão de benefícios aos armadores na forma de isenções e, depois, prémios pela construção de naves, quer ela própria investindo na aquisição de navios. Os incentivos e subsídios surgiam como prova do reconhecimento da prioridade do investimento num sector sobre o qual passara a assentar parte considerável da estratégia de afirmação política e económica do poder central.

Destinados aos mercados, os navios eram potenciais instrumentos do rei, requisitando-os quando deles tinha necessidade, o que acontecia com frequência, numa altura em que o mar começava a ser arena onde se decidia muito do jogo político-diplomático. Neste sentido, ganha relevo a questão militar. Os navios mercantes integravam o conjunto de recursos bélicos à disposição do rei, apesar da relutância com que os armadores

---

<sup>446</sup> Na criação de esquadras militares permanentes. Opinião de especialistas de história náutica e sintetizada por GLETE, Jan – *Warfare at sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2000, p. 76-89. Sobre as origens da marinha de guerra portuguesa, MARQUES, A. H. de Oliveira – *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*. Lisboa: Editorial Presença, 1987, p. 358-364. O autor relembra as principais fases do processo, desde a chegada dos genoveses (1317) até ao século de Quatrocentos, aludindo à organização naval, tipos de navios, introdução da artilharia e composição das frotas medievais nos diferentes teatros de operações.

<sup>447</sup> Apoiar-me-ei nas sínteses de ROSE, Susan – *Medieval naval warfare, 1000-1500...*, cit. e GLETE, Jan – *Warfare at sea...*, cit. Ver também BURLET, René – “L'évolution des navires au siècle de Coligny”, in *Coligny, les protestants et la mer...*, cit, p. 53-61, este repassando os últimos tempos das galés europeias e o triunfo dos galeões.

cediam os seus barcos<sup>448</sup> ultrapassando-se o problema com alguma habilidade e capacidade de calendarização, conciliando actividades comerciais e militares<sup>449</sup>. Durante muito tempo, as frotas de guerra seriam em geral constituídas por cargueiros adaptados<sup>450</sup>.

Ainda para além de 1500, com excepção das galés, em vias de se tornarem obsoletas no Atlântico<sup>451</sup>, havia poucas diferenças estruturais entre navios envolvidos em expedições bélicas e embarcações empregadas no comércio.

Navios houve que, durante a sua vida útil, desempenharam as duas funções em várias ocasiões e, de acordo com Susan Rose, na época medieva é difícil isolar elementos pertencentes exclusivamente a uma categoria ou a outra<sup>452</sup>.

Na Idade Média houve como que uma partilha de responsabilidades navais entre os armadores e o rei. Partilha necessária, entre os detentores dos meios de transporte e o poder político, numa altura em que a Europa atlântica mal despertava para o fenómeno marítimo. Mas já havia quem vislumbrasse na esfera naval um instrumento de guerra poderoso, capaz de influenciar os destinos dos reinos, e merecedor de atenção.

No século XV, em Inglaterra, Sir John Fortscue demonstrava-o afirmando: “o rei deve ter sempre feitos alguns navios grandes e fortes, capazes de derrotar uma armada quando nenhuma armada adversária estiver no mar, pois quando estiver será tarde demais para mandar fazer navios”<sup>453</sup>. Porém, manter uma armada não era fácil. Se, nesta altura, dificilmente podemos falar em exército permanente<sup>454</sup>, muito menos conseguimos esten-

<sup>448</sup> Evidente na Idade Média, quando os incentivos régios não eram tão abrangentes. À medida que foram ampliados com a concessão de prémios, foi introduzida com clareza a contrapartida do serviço régio (“navios sempre prestes para o nosso serviço”) e os armadores sabiam com o que contar.

<sup>449</sup> No dia 9 de Agosto de 1476, Álvaro Martins e Martim Afonso, mercadores do Porto, obtiveram licença régia para levar os seus navios a carregar sal em Aveiro conquanto voltassem a tempo de integrar a armada que Fernão Coutinho preparava para uma acção na Galiza. AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 79v.

<sup>450</sup> Composição da armada que Filipe II enviou em 1588 à conquista da Inglaterra: dos 137 participantes apenas 24 eram navios de guerra, contra 34 mercantes armados, 41 navios de abastecimento e 38 embarcações auxiliares. CASADO SOTO, José Luis – “Flota atlántica y tecnología naval hispana en tiempos de Felipe II”, in *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Actas do Congresso Internacional, tomo II (“Monarquía. Recursos, organización y estrategias”). S/I: Sociedade Estatal Lisboa '98, p. 345-346 e quadros (359-361). Por seu turno, os ingleses tinham nos navios privados armados um dos maiores trunfos: “os cerca de cem navios de guerra ingleses eram maioritariamente mercantes armados e incluíam um grande número de vasos privados”. SOUZA, Philip de – *Seafaring and civilization...*, cit, p. 20-23.

<sup>451</sup> Navios, no entanto, retomados em ocasiões, com eficácia; face aos êxitos das galés no Mediterrâneo (a maior batalha de galés, Lepanto, travou-se quando o navio já era uma recordação nas águas do Norte), D. Luís de Requesens, sucessor do duque de Alba à frente da marinha espanhola, fomentou a construção de galés propondo-as como meio de defesa no norte da Europa. Embora de sucesso limitado, o projecto foi reconvertido nos últimos anos do século XVI e início do século XVII. E, nesta altura, antes da ascensão das fragatas, o corpo de galés fundeado em Dunquerque obteve resultados positivos na oposição ao avanço da marinha holandesa (tomada de Ostende em 1604) e no lançamento de ataques contra a armada britânica, ao ponto de, em 1600, a própria rainha Isabel I financiar a construção de quatro galés inglesas. STRADLING, Robert A. – *o.c.*, p. 28, 35-40.

<sup>452</sup> *O.c.*, p. 1.

<sup>453</sup> ROSE, Susan – *o.c.*, p. 2.

<sup>454</sup> Exército permanente e profissional, no Ocidente, só no final do século XV começa a ser organizado, e muito timidamente. MONTEIRO, João Gouveia – *A guerra em Portugal nos finais da Idade Média*. Lisboa: Editorial Notícias, 1998, p. 27.

der essa noção à marinha de guerra<sup>455</sup>, e isso explica a relação entre o rei e os armadores, a legislação aprovada e os incentivos a grupos de investidores em navios atendendo a objectivos que combinassem aspectos de natureza comercial e militar.

Crescia o número de unidades afectadas ao comércio e, com elas, reforçavam-se os contingentes militares navais e a presença em rotas movimentadas, exercendo-se sobre a navegação acções de patrulhamento e, mesmo, de agressão em caso de acções de corso; incrementava-se o trato, em função do qual aumentaria a riqueza dos súbditos e a possibilidade de se encontrarem apoios financeiros para custear empresas bélicas, expansionistas ou defensivas. Há ainda a considerar a evolução da técnica construtiva e a introdução de armamento de fogo nas embarcações<sup>456</sup>, progressos decisivos para alterar o conceito de guerra no mar.

Estudos recentes evidenciam o papel precursor de Portugal na promoção do sector marítimo e de políticas/critérios navais que o consolidaram. A operacionalidade das forças navais, o estabelecimento de verdadeiras frotas militares fixas em diversos pontos do império<sup>457</sup>, a capacidade de inovação no desenho das embarcações e introdução sistemática de artilharia, a formação de quadros burocráticos dirigentes, resultaram de medidas pensadas e aprovadas desde finais da Idade Média envolvendo no processo uma comunidade alargada cujo dinamismo concorrerá para a consolidação de um centro de poder e de coordenação: Lisboa<sup>458</sup>.

<sup>455</sup> Embora forçando a nota sobre a facilidade de recrutamento de forças armadas terrestres (um bando de camponeses armados com machados, foices e enxadas podia ser rapidamente mobilizado e enviado para o combate!), Susan Rose considera complicada a formação de uma armada, que implicava o emprego de meios financeiros e técnicos consideráveis, imobilizados em períodos de paz, a conservação dos navios (bastante dispendiosa), o pagamento de soldos aos marinheiros, a compra de armas para os equipar e a organização de uma burocracia destinada a geri-la continuamente; *o.c.*, p. 1-2.

<sup>456</sup> J. Glete considera a construção naval o sector tecnológico de ponta entre 1500 e 1650. Mais: o domínio da tecnologia e da competência estratégica desempenharam um papel decisivo na consolidação do Estado Moderno (a partir do momento em que os estados europeus foram capazes de desenhar, construir e manter navios de guerra, fazer deles armas fiáveis e “baratas”, manter tripulações eficientes e conduzir ao combate, para longe das suas águas territoriais, frotas inteiras); *o.c.*, p. 62-63.

<sup>457</sup> No norte de África onde, a partir de Ceuta, há “a formação do embrião de um exército permanente” (complementado pela criação de uma força naval) e, no início do século XVI, no Índico; a citação sobre Ceuta em DUARTE, Luís Miguel – “Regresso a Ceuta”, in *Portugallo mediterraneo*, (a cura di Luís Adão da Fonseca e Maria Eugenia Cadeddu). Cagliari: Consiglio Nazionale delle Ricerche/Istituto Sui Rapporti Italo-Iberici, 2001, p. 127. Para o Índico ver Jan Glete, que tenho vindo a citar, p. 76 e seguintes. De assinalar o trabalho pioneiro de SILVA, Maria Fernanda Espinosa Gomes da – “Da actividade marítima portuguesa na primeira dinastia”, in *Escritos históricos*. Porto: Porto Editora, 1972, p. 37-133.

<sup>458</sup> Esta “cultura marítima” portuguesa conhece um pico entre meados do século XV e primeira metade do século XVI. G. Modelsky e W. R. Thompson: as condições reunidas durante esse período fizeram de Portugal “a autêntica potência naval «do mundo», enquanto a Espanha se limitou a ser um dos «fracassados aspirantes» ao título”. *Seapower in global politics, 1494-1993*. Londres, 1988, p. 62-63, 151-157, 174-175, cit. por STRADLING, Robert A. – *o.c.*, p. 30.

### 3.1. Incentivos régios à construção naval

Passemos em revista alguma legislação aprovada desde o século XIV.

Na sequência de medidas que culminaram na chamada “companhia das naus” (1380), D. Fernando, a pedido dos mercadores do Porto, outorgou em 21 de Março de 1381 “algumas graças e merções a todos aquelles que quizerem fazer ou comprar naues ou bayxees tylhados de cijnquenta tonees acima”. Atente-se na referência à tonelagem dos navios (a mesma indicada por Fernão Lopes sobre a formação da companhia<sup>459</sup>), cuja elevação estaria nos propósitos do monarca, bem como a ampliação do seu número, através da construção ou da compra, prática recorrente no futuro. Os privilégios concedidos (precisando matéria contida na “hordinhaçom das Naaos”) elevaram o estatuto social dos destinatários, os mercadores construtores de barcos. São os seguintes:

- “Nom tenham caualllos”;
- Não “seruam per mar nem per terra com os concelhos onde forem moradores nem sem elles, saluo se for com onosso corpo”;
- Não paguem “em fintas e talhas nem em sisas que seiam lançadas per nós, nem per os concelhos”<sup>460</sup>.

O navio era, assim, não apenas um meio de acumulação de riqueza, mas também via de promoção social. No entanto, para ser efectivo, esse estatuto deveria ser reconhecido e respeitado pelos funcionários do poder central, agentes do fisco, e isso nem sempre acontecia: “Ehora alguuns mercadores e vizjnhos moradores em essa Cidade que os ditos nauyos teem se nos agrauarom dizendo que quando acontece que uaão ou mandam comprar suas mercadaryas e outrossy vjnhos e auer depeso per algumas partes dos nossos Reynos, que lhes vaão em alguuns logares contra os ditos priuilegios”. Note-se a preocupação do rei em transferir para os próprios homens de negócios a responsabilidade pela aplicação dos diplomas aprovados: “Epor quanto nós auendo por nosso serujço fazemos lopo martijnz e gonçallo pirez canellas, mercadores moradores na dita Cidade, veedores e executores desse priuilegio e dehuma hordinaçom e companhia que auemos feita em rrazom dos ditos nauyos”<sup>461</sup>.

Finalmente, e considerando o património inicial da “companha”, registre-se a partilha dos assuntos marítimos entre o rei e os armadores dado que o próprio D. Fernando determinou “que as suas naaos que eram doze, entrassem em esta companhia, e que nom fossem de mayor comdiçom que os outros navios de seu senhorio; mas que nos fretamentos, e mareantes, e nos aparelhos, e em todallas outras cousas, fossem jullgadas come se todas fossem de pessoa dhuuma comdiçom”<sup>462</sup>.

<sup>459</sup> *Crónica de D. Fernando*, cap. XCI. Porto: Livraria Civilização, 1986, p. 245.

<sup>460</sup> Ressalvam-se as “aduas dos muros onde forem moradores”.

<sup>461</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. I, p. 116-117.

<sup>462</sup> LOPES, Fernão – *o.c.*, capítulo XCI, p. 248. Repare-se na informação sobre a frota régia, constituída por, pelo menos, doze naus, numa altura em que os reis europeus ou não a tinham, ou a tinham muito mais reduzida ou alugavam navios. Falta uma revisão do reinado de D. Fernando e do seu alcance no arranque da marinha nacional, tanto através dos incentivos sistemáticos concedidos à

O foral da alfândega do Porto (1410) atribuía isenções de dízimas mas condicionava-as à obrigatoriedade da construção (ou reparação) no prazo de um ano<sup>463</sup>. Embora não se limite a tonelagem dos navios beneficiários destas franquias, a alusão a navios que “passem o mar despanha”, demonstra que se destinavam a embarcações e comerciantes envolvidos em tratos a longa distância.

No fim de Novembro de 1439 foram aprovadas isenções de dízimas na aquisição de mastros e vergas, dispendiosos e difíceis de conseguir na totalidade nos mercados nacionais. Abrangiam tanto os comprados no reino como fora dele<sup>464</sup>.

Em 1459 voltamos a ter notícias sobre a importação de aprestos. Foram os procuradores do Porto a levantar a questão em cortes pedindo a rectificação de diplomas anteriores, como o foral da Alfândega. Pretendiam um alargamento do prazo de um ano concedido para as obras no estaleiro. Queixavam-se de “que per uezes acontece que posto que em algũua uiajem traguam os aparelhos possa (*sic*) de dous e trees [anos] hj nom podem ajuntar o djnheiro pera o fazer e algũuas vezes se os outros ham mester tomam Nos pera lhe darem outros E uos os tomaees algũuas vezes e porque desto lhes pedem dizima E sisa E por ello os nõ querem trazer nem as dictas nããos Nem sse fazem”. Estas objecções, resultantes da experiência comercial, foram tidas por pertinentes aprovando-se a dilatação do prazo das obras para três anos<sup>465</sup>.

Meses depois, o rei voltou ao assunto precisando os termos das isenções, de novo instado pelos armadores portuenses, ficando, deste modo, a sensação de serem muitas vezes os sectores locais a influenciar a política central. A queixa (contra os rendeiros das dízimas) foi apresentada na forma de um discurso estratégico, de transferência motivacional, destinado a deixar bem claro que o principal interessado na questão era o próprio

---

construção (e na atenção dada às opiniões do grupo mercantil sobre o assunto) como medidas aprovadas em sectores importantes da organização marítima (arrolamento de recursos navais, seguros, mutualidades, fretamentos, etc.).

<sup>463</sup> “[...] Outro sy quando algũu trouuer bordalha das partes de frança ou dJnraterra ou djrlanda pera fazer nauyo ou nauyos que pasem o mar despanha ou pera Refazimento deles que seia scripta no ljuro do nosso almazem quanta he E o nome desse que a trouuer E ponha penhor pela dizima E sse dhi ataa hũu ano poser no estaleyro o nauyo que ha de fazer ou Renouar ou adubar Mandamos que lhe seia entregue esse penhor que poser polla dizima dessa bordalha sem pagando della dizima E sse nom poser no estaleyro nem começar de Renouar o dicto nauyo ou nauyos ataa o dicto ano mandamos que pague a dizima dessa bordalha e torne lhe seu penhor”. Há mais determinações sobre a importação de aparelhos, vergas, mastros e alcatrão, sujeitos ao mesmo regime. TT – *Gavetas*, gaveta XI, maço 10, doc. 4, publicado em *Descobrimientos Portugueses...*, cit, vol. I, p. 225-226.

<sup>464</sup> AHMP – *Livro A*, fl. 132.

<sup>465</sup> “[...] diz El Rey que lhe praz que trazendo os ditos aparelhos pera fazer seu propio naujo nõ paguem delles dizima com tanto que o comece fazer do dia que a dicta çidade chegarem ataa trees annos”. TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 36, fl. 190, extractado em *Descobrimientos Portugueses...*, cit, suplemento ao vol. I, p. 580. Os aprestos, quando comprados no estrangeiro eram trazidos pelos próprios, na previsão da construção de um novo barco ou na reparação do existente; conheciam os apertos financeiros que podiam atrasar os projectos; o adiamento destes poderia também ocorrer por indisponibilidade do estaleiro (trabalho a mais) ou motivado pela requisição dos materiais para obras prioritárias (por exemplo, para os navios do rei como claramente se diz). Os alealdamentos da redízima durante o século XVI demonstram que podia decorrer mais de um ano entre a inscrição nos livros e a chegada dos aparelhos. Exemplo: materiais para o navio de João Álvares, de Miragaia, alealdados em 1572, apenas chegaram um ano depois. Ver ADP – *Cabido*, liv. 106, fl. 28.

governante, responsabilizando-o pela diminuição da construção de barcos, e, com isso por uma eventual quebra das receitas da sua fazenda. Lembravam-lhe “que sempre na dicta çidade foy he he custume que dos mastos vergas E aparelhos que tragam pera fazer ou correger naos E naujos numca pagarem dejzima ca se a de pagar ouuesem amte traziriam o djnheiro dello em panos pera loguo venderem E empregarem que trazer o masto que Jaz quatro ou b anos que nõ ham delle djnheiro E per causa de os asi acharem delles per compra e delles enprestados se fazem mujtas naos e nauíos que posto que percamos [o rei] cinco ou seis coroas que averiamos de dezíma de hũu mastro acalleamos na dizima das naos que por caussa dello se fazem tres e quatro mjll dobras”. Além disso, continuavam, se esses mastros e vergas deviam ser inscritos e avaliados nos livros e não o eram, a culpa era dos escrivães do fisco “que vãão aas naos e buscam quamto acham E screpuem que asy stpreuerem os ditos mastos que he cousa que se nõ pode esconder”. Por fim, consideravam que, se não pagavam dízima é porque nunca a haviam pago, caso contrário, insistem, “nõ avería hy o dijzimo das naos que hy ha”. O discurso colheu: “e desy por ser aazo de se fazerem mais naos e naujios”, o rei concordou “que daqui en diamte de todollos mastos e vergas que nosos naturaes trouerem davante o porto da dicta çidade nõ paguem nehũa dijzima”<sup>466</sup>.

Antes de prosseguir com outras providências régias farei uma pequena reflexão em jeito de balanço provisório.

Algumas foram motivadas pela nova realidade geo-estratégica na política portuguesa a partir da segunda década de Quatrocentos, orientada para o norte de África e implantação no Atlântico, com a ocupação e a valorização económica dos arquipélagos da Madeira e dos Açores. A instalação de guarnições militares em Ceuta e, depois, em Alcácer-Ceguer, Azila, Tãnger e Mazagão resultou na criação de rotas regulares a partir de portos como Lisboa, Porto e entrepostos algarvios. A eficácia do abastecimento e da exploração dependeram de igual eficácia dos meios de transporte e da sua capacidade de carga. Assim, os incentivos ao aumento da tonelagem e à participação dos mercadores seriam inspirados por estas necessidades, visíveis na ocupação (por vezes, mesmo, sobreocupação) dos estaleiros em vésperas de viagens dos navios rumo a Ceuta (por exemplo), com cargas de cereais. O norte de África surgiria como mais um laboratório, agora de experiências no campo da construção naval, desenvolvendo-se a apetência por navios mercantes de certa grandeza.

A aprovação de novas medidas de apoio à construção naval no final do ano de 1474 (24 de Dezembro) representava uma nova fase na atitude política face à marinha,

<sup>466</sup> Os outros aparelhos continuavam sujeitos ao estipulado no foral da Alfândega. *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, p. 568-569. O argumento da prosperidade comercial como estímulo para a construção de naus integrará o discurso político do Porto, sendo alargado o seu alcance a todos os profissionais da construção naval (e, segundo os dirigentes, afectados caso essas condições de desenvolvimento não fossem asseguradas); em 1466, a justificação para os pedidos de limitação da actividade dos mercadores estrangeiros, “por que sse a tall mall sse desse lugar a çidade seria em todo despouorada e nosos direitos [do rei] annullados por que em ella nom sse fariam naos como nom achassem as mercadorias e acariçadas as naos nom aviriam em ella marinheyros nem carpimteiros nem firreiros nem mesteirall nemhũu nem manteriam em ella Cassas [...] E que nosso Regno ficaria desnobreçido em tempo de neçessidade nom teriamos naos nem outras vellas”. *Descobrimientos Portugueses*, vol. III, p. 53.

coincidente com o início da intervenção do futuro rei D. João II nos assuntos navais. A publicação de um detalhado regimento, precursor de disposições seguidas no século XVI, respondia ao desejo de dotação do sector com meios de resposta às novas solicitações.

A noção de que se aproximava uma fase decisiva no aproveitamento dos recursos marítimos determinou o estabelecimento de um período de dez anos para ampliação da frota, com prioridade para o aumento do porte dos navios: “que qualquer noso natural que ao presente faz naoo [...] que seja de cem tonees sob o primeiro tilhado e d’y pera cima, aja tamtas coroas quantas toneladas levar debaixo do primeiro tilhado, segundo dantes era ordenado, e per aquela maneira paguados: soomente acrecentamos ora que onde por cada tonellada avyam hũa coroa ajam daquy em diante duas coroas, a razam de cento e vinte reis cada coroa”. Caso de realçar, levantaram-se velhas banalidades medievas e concederam-se facilidades a quem pretendesse cortar madeira nas matas do rei, da rainha, do príncipe, dos infantes “e quaesquer outras pesoas asy eclesiasticas como seculares”, as quais matas “por esta presente desencoutamos e avemos por desencoutadas [...] posto que tenham doações nem privilegyos pera as nam poderem cortar, queremos e mandamos que todas as madeiras pera liaçam que ouverem mester pera fazimento das ditas naos, as posam livremente cortar e tirar e aver das ditas matas, sem paguarem por ela dinheiro alguum”. Talvez se possam interpretar estas ordens como uma tentativa de submissão de interesses particulares ao bem comum e serviço da Coroa, anulando-se privilégios individuais<sup>467</sup>. E a legislação torna-se ainda mais abrangente.

Neste diploma inscreviam-se também os artigos isentos de impostos, entendendo-se, desde então, que a artilharia e a pólvora faziam parte integrante do armamento das embarcações: “queremos e mandamos que todos aqueles que ora fazem, e fezerem daquy em diante novamente as ditas naos, nam paguem dizima nem portagem de nenhuns tavoados, madeiras, liança, aparelhos, fio lavrado nem por lavar<sup>468</sup>, breu, resina, estopa, ferro, pregadura, e qualquer pano pera vellas, anchoras, bonbardas, polvora, mastos, vergas, lanças d’armas, gurguzes, e quaesquer outras cousas que sejam necessarias pera fazimento das ditas naos, ora as mandem vyr de fora de nosos regnos, ora de demtro deles<sup>469</sup>. Por fim, as autoridades portuárias deviam disponibilizar meios de transporte<sup>470</sup>

<sup>467</sup> Atitude que se coaduna mais com a personalidade do Príncipe Perfeito do que com a do pai, em nome do qual, como é evidente, foi publicado o alvará. Ainda sobre a madeira diz-se que não podendo os donos das naus “aver algũs paos de pinho que lhe pera elas serem necessarios, por seus donos dos ditos pynheiros lhos nom quererem vender, ou pedirem tam grande preço que nam seja rezam, em tal caso venham ou enviem a nós os que as ditas naos fezerem, e nós lhe proveremos em como ajam os ditos pynheiros pollo que valerem”.

<sup>468</sup> Importante a informação sobre o fio para os cabos, decidindo-se “que nos nom paguem daquy em diante os cinquenta reaes por quimtal de fio, que ata ora nos pagavam na sisa do aver de peso, posto que os donos das naos o hyão comprar fora da cidade de Lixboa, paguavam a nos do cordoajamento dele cinquenta reaes por quimtal”.

<sup>469</sup> Contudo (e com a intenção de acelerar o processo), as isenções só eram válidas se a nau começasse a ser feita no prazo de um ano.

<sup>470</sup> Caravela como embarcação auxiliar: “Item que lhes dem caravelas e barcas e batees que necessarios sejam pera carreto das ditas madeiras, e tavoados e liame, e pera qualquer outra cousa ao fazimento delas compridoura, asy e com tanta deligencia como se fosem dadas pera cousa de noso proprio serviço, paguando-lhes eles seus fretes, segundo merecerem”.

e arrolar “carpenteiros, fragueiros, calafates, ferradores, ferreiros, torneiros, cavilhadores, que lhes necesarios forem pera fazimento das ditas naaos [...] posto que em outras obras lavrem que de navios nom sejam”<sup>471</sup>.

O advento da rota do Cabo e as perspectivas de uma política comercial em larga escala motivaram alterações ao regime em vigor visando o aumento da tonelagem. O *Regimento da Fazenda* manuelino (de 17 de Outubro de 1516) introduz as seguintes alterações:

– Os prémios pecuniários passaram a ser outorgados aos navios de porte igual ou superior a 130 toneladas (construídos ou comprados);

– E abrangiam vários escalões: 40 mil reais (100 cruzados) para os barcos com 130 toneladas; prémio adicional de 200 reais (meio cruzado) por tonelada entre as 130 e 300 toneladas; 400 reais (um cruzado) para cada tonelada a mais das 300<sup>472</sup>.

De uma forma geral, estes parâmetros permanecerão inalterados até 1571, quando D. Sebastião aprovou novo regimento, alargando a concessão do prémio. A conjuntura era outra. Com a concorrência nos mares ao rubro, as dificuldades dos armadores nacionais, a pressão decorrente da urgência em reorganizar os efectivos navais, a necessidade de adaptar a marinha aos novos tempos e fazer dela um eficaz instrumento de defesa das rotas a custo mantidas em regime de monopólio (contestado), a mais do que provável incapacidade (financeira) da Coroa e dos armadores em manterem embarcações de grande tonelagem, alteraram-se premissas até então orientadoras da política naval<sup>473</sup>.

O prémio concedido aos construtores passou a contemplar mais navios, fixando-se as sessenta toneladas como limite mínimo para o cobrar. Os capítulos nono a décimo primeiro da lei “feita no ano de quinhentos e setenta e hum”, destinados a todos os que construísem navios em Lisboa e noutros estaleiros do reino, das Ilhas<sup>474</sup> e do Brasil, trasladados nos livros da alfândega do Porto, determinavam o regime de atribuição do subsídio<sup>475</sup>:

<sup>471</sup> AHMP – *Pergaminhos*, liv. 5, doc. 26, *Livro A*, fl. 226v-227, publicado nos *Descobrimientos Portugueses*, vol. III, p. 156-157.

<sup>472</sup> A confirmação destas tonelagens seria feita em Lisboa. SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho e – *Systema de leys ou collecção de regimentos reaes*. Lisboa, 1783, tomo I, p. 137, cit. por COSTA, Leonor – *Naus e galeões na ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais: Patrimonia Historica, 1997, p. 30-31 e POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, dissertação de doutoramento policopiada, vol. I. Porto: Faculdade de Letras, 1999, vol. I, p. 354.

<sup>473</sup> Como no caso de D. Fernando creio que se impõe a revisão historiográfica do tempo de D. Sebastião e da sua política naval. Sobre o aproveitamento da marinha portuguesa, do seu equipamento e saberes pela Espanha, ver STRADLING, Robert A. – *o.c.*, p. 28 (considerando que a colaboração com Portugal, antes e depois de 1580, foi causa do atraso espanhol na construção de galeões). A mesma opinião é apresentada por GOODMAN, David – *o.c.*, p. 24. Ao considerar que, depois das campanhas mediterrânicas (à base de galés) que culminaram em Lepanto (1572), se constatou que no Atlântico havia que desenvolver outra tecnologia baseada nos galeões “a costa norte de Espanha converteu-se, desde a década de 1580, em centro de construção de galeões”, (p. 21), embora quer a Galiza, quer as Astúrias não tenham apresentado o dinamismo construtivo de outros centros, como o Entre Douro e Minho (p. 128), confirma a modernidade da política sebastianista.

<sup>474</sup> Com excepção da ilha da Madeira, onde era proibida a construção de navios “pelo perjuizo que se sege, de se cortarem as madeiras de que na ilha ha muita falta”, para alimentar os engenhos de açúcar.

<sup>475</sup> Os valores do prémio diferem, sendo os mais elevados concedidos aos armadores de Lisboa, e os mais baixos aos do Brasil “porquanto devem um so direito”.

- Navio de sessenta toneladas, 24 mil reais;
- Daí para cima, até às 400 toneladas, acrescentar-se-iam 24 mil reais por cada sessenta toneladas<sup>476</sup>.

Era tida em conta a eventual dificuldade dos interessados em conseguirem o capital inicial para a construção, sendo o dinheiro adiantado pelos oficiais do almoxarifado, organismo que tutelava a fábrica, mediante a entrega de fianças e sob certas condições<sup>477</sup>. Em contrapartida, este regimento alterava matéria antes aprovada sobre as isenções de dízimas nas alfândegas, agora revogadas. Desde então, porque se faz “merce em dinheiro pera ajuda do pagamento dos dyreitos nas cousas que elles lhes forem necessarias, não devem ser escusos de pagarem direitos das tais cousas em minhas alfandegas, quando de fora as mandarem trazer posto que ate hora as não pagassem de todas ou de algũas dellas, porque doutra maneira seria averem-nos duas vezes”<sup>478</sup>.

A escolha das sessenta toneladas não era aleatória. Os capítulos referidos integram um diploma mais amplo, a “lei de comho haão de ir armados os navios que destes reinos navegão”. Apesar de se impor o uso de artilharia a todos os navios com mais de vinte e cinco toneladas (consoante a carga que levavam e a rota seguida), parece haver maior preocupação com os vasos de tonelagem igual ou superior a sessenta tonéis, porventura considerando-os de porte médio e usados em viagens de longo curso<sup>479</sup>. Parece haver

<sup>476</sup> Ao navio com 150 toneladas, porte corrente no Porto, seria concedido um subsídio de sessenta mil reais. Em contrapartida, navios do mesmo porte mas construídos em Lisboa, beneficiavam de 75 mil reais de prémio (30 mil fixos, desde que tivessem as mesmas 60 toneladas, acrescidos de outro tanto por cada 60 toneladas). Noutra versão do regimento, regista-se apenas que são atribuídos 500 reais por tonelada até às 150, e 250 reais/tonelada aos que se compreendem entre as 150 e 400 toneladas, o que resulta nos valores atribuídos apenas a Lisboa (que, dado o detalhe dos capítulos da alfândega portuense, possivelmente não abrangeria todo o reino. *Leys e provisões que el rei Dom Sebastião nosso senhor fez...*, cit, publicado por FERREIRA, J. A. Pinto – *Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino, no séc. de Quinhentos*, in “Boletim da Câmara Municipal do Porto”, vol. XXX (1967), p. 331-392, p. 347-348.

<sup>477</sup> Diz o capítulo 11: “E pera que as pesoas que quizerem fazer navios, tenham com que o comecem a fazer e se escusom com iso hos modos que atégora tinham de averem as cousas necessarias pera elles e á perda e opressão que niso recebião, ei por bem, que ho que montar na merce que lhe faço, pera ajuda do pagamento dos direitos [...] se lhe dee e page adiantada, declarando [...] aos executores, feitores e almoxarifes, em cujo almoxarifado os fizerem [em Lisboa seria o provedor dos armazenés régios], o porte de que ouverem de ser pera que a ese respeito lhes pagem o que montar na merce de dinheiro que lhes faço pera ajuda do pagamento dos direitos, hos quais lho pagarão logo, dando primeiro fiança depositaria, de que o oficial que o pagamento ouver de fazer seja contente, por que se obrige a fazer o tal navio, *convém a saber*: ho que for de porte de sesenta, ate cem toneladas dentro em oito meses, que começaram do dia que lhe o dinheiro for paguo em diante, e de cem toneladas pera syma dentro em hum anno [...]”. Não o fazendo, ou fazendo-o menor devolvia o dinheiro na totalidade ou em parte. Se fosse maior, receberia algo mais.

<sup>478</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 266v-269.

<sup>479</sup> *Ibidem*, fl. 266v. Visível nas diferenças de armamento imposto nos navios, estando os de 60 toneladas mais próximos dos de porte superior: “E nos navios de vintecino até sessenta toneladas traram huma roqueira, hum passamuros e tres berços, hum quintal de poluora, dez lanças ou piques, e quatro arcabuzes aparelhados. E de sessenta até cem toneladas, huma roqueira, dous passamuros, e seis berços, hum quintal e meio de poluora, vinte lanças ou piques, e seis arcabuzes aparelhados. E nos que forem de cento até cento e cincoenta toneladas traram duas roqueiras, dous passamuros, seis berços, e dous quintais de poluora, dez lanças, e doze piques, e oito arcabuzes aparelhados [...]”. *Leys e provisões que el rei Dom Sebastião nosso senhor fez...*, cit, publicado por FERREIRA, J. A. Pinto – *o.c.*, p. 337-338.

também uma relação directa com o porte dos navios e novos conceitos de navegação defensiva, procurando escapar aos corsários recorrendo a navios mais leves, ágeis e rápidos<sup>480</sup>. Ao insistir no armamento com artilharia, e fazendo incidir os incentivos nas tonelagens médias, até às 400, o rei contribuiu para o refinamento de um modelo de navio moderno e versátil: o galeão.

Dois séculos mediarão entre a aprovação dos estatutos da “companhia das naus” e a “lei das sessenta toneladas”. Durante esse tempo, as sucessivas medidas aprovadas pelo poder central, a pedido dos armadores ou da sua própria iniciativa, antecipando soluções e respondendo aos desafios da concorrência, mobilizaram as ribeiras nacionais, a actividade dos estaleiros, atraíram investimentos e geraram linhas de comércio internacional. Modernizar a marinha portuguesa, militar e mercante evidenciou as seguintes atitudes:

- Superação. Da escassez de recursos (em especial demográficos e financeiros), constatando-se que, apesar das deficiências estruturais, foi desenvolvido um esforço naval que procurou (por vezes com sucesso) formar, ampliar e manter armadas para a Índia, navios para o Brasil e Índias de Castela, e navegação continental de cabotagem de significado económico, impossível de quantificar, assegurando relações com portos nacionais e extensões de médio e longo raio ao norte da Europa, sul da Península, ao norte de África e ao Mediterrâneo ocidental;

- Renovação. Das frotas, dos efectivos afectados ao tráfego mercantil ou militar, da multiplicação dos centros de produção de navios. Proteger a marinha com benefícios e incentivando a construção naval representava um investimento na manutenção de um nível de qualidade de meios de transporte satisfatório com o investimento em novos efectivos e a substituição de outros, desgastados, perdidos em naufrágios ou apresados por corsários;

- Inovação. Da arquitectura naval, com o desenvolvimento de modelos modernos, adaptados às circunstâncias, durante cerca de dois séculos, e que resultaram tanto do contacto com outras realidades marítimas como da capacidade criativa dos nossos técnicos; dos sistemas de armamento e uso da artilharia, que inspiraram modificações na estrutura e desenho das embarcações, soluções que guindaram o galeão ao estatuto de navio preferido na guerra marítima, embora com potencialidades no comércio;

- Competência. Dos técnicos e mareantes nacionais, herdeiros de uma tradição secular reconhecida e aproveitada por marinhas de outros ‘estados’<sup>481</sup>.

Superação, renovação, inovação e competência são substantivos com uma carga (positiva) muito forte, e devem ser usados com cuidado sob pena de se perder a noção de conjunto, de contextualização, de percepção de outras realidades onde os mesmos sintomas possam ter ocorrido. É que não podemos ignorar o reverso da medalha. Durante largo tempo do período que nos ocupa, Portugal esteve na vanguarda do movimento.

<sup>480</sup> Relação notada na correspondência trocada com a cidade relativa ao aumento do corsarismo. Ver *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 114-115. Porém, o uso de caravelas, abundante nos últimos anos do século XVI, também pode ser resultante da constatação das suas qualidades de navegação em portos de pouca profundidade e difíceis, e da adequação dos custos aos recursos de maior número de armadores.

<sup>481</sup> Há casos documentados de náuticos do Porto ao serviço de marinhas estrangeiras.

Mas não se manteve nesse lugar. Nas últimas décadas de Quinhentos, o quadro alterou-se e, em vez da modernidade, sobreveio a estagnação, uma eventual (e discutível) decadência, e Portugal terá sido desalojado da vanguarda tecnológica e, de protagonista, terá passado a actor secundário. Possa este livro contribuir com explicações para este fenómeno de aparente regressão. Ou então, para o relativizar.

### **3.2. O impacte da legislação naval sobre o sector empresarial portuense**

Um dado parece desde logo evidente: uma vez que as medidas aprovadas se encontram em cartórios da cidade quer dizer que elas tinham interesse para os armadores locais. Na maior parte dos casos, a cópia dos diplomas era solicitada por oficiais da alfândega ou armadores junto da administração central. Esse interesse revelava-se também na postura dos agentes locais, jogando influências, avançando com argumentos sólidos resultantes da experiência adquirida em anos de navegação e solicitando, em cortes e junto do próprio monarca, a aprovação de medidas em seu particular proveito que acabaram por tornar-se regulamentares a nível nacional. Isso explica-se pelo peso marítimo deste porto, a extensão do seu corpo de náuticos e a capacidade de representação dos mercadores, numa altura em que a amplitude do comércio marítimo e as receitas por ele geradas franqueavam o acesso destes homens aos corredores do poder.

Esta intervenção parece ter sido activa na Idade Média. Percebe-se nas medidas aprovadas até D. João II.

Até finais do século XV, os construtores navais portuenses procuraram tirar partido de tais iniciativas, comprovando-se isso pela composição da frota da cidade, dominada por naus, navios modernos, de superior volumetria.

Um documento de 1520<sup>482</sup> avança dados interessantes sobre a tonelagem e a adequação dos armadores portuenses aos parâmetros definidos pelos mandados régios. Foi escrito apenas quatro anos depois de o regimento de D. Manuel ter sido publicado. Uma vez que não indica elementos sobre a idade das embarcações calculo que a maior parte teria sido construída antes, logo uma boa radiografia da marinha portuense dos primeiros anos da centúria. Dos vinte e um navios contabilizados, oito têm entre 100 e 150 toneladas. Considerando os anteriores regulamentos, aprovados em 1474 em benefício dos armadores com navios de cem ou mais tonéis, quer isto dizer que 38% da frota do Porto auferia dos benefícios pecuniários instituídos pela Coroa.

A partir desta altura, e até à década de 1530, parece haver estagnação e provável diminuição da tonelagem média.

Começemos pelos assentos de navios nos livros de contas da Câmara, fonte documental fundamental para avaliarmos a laboração dos estaleiros: poucos e ambíguos nas receitas que apresentam (permanecendo a dúvida se se trata de quantia total ou da metade da verba paga pelos armadores), impedem que se estabeleça sem reticências uma relação directa entre a factura cobrada e a tonelagem da embarcação. Listagens como esta, com

---

<sup>482</sup> TT – *Gavetas*, gaveta XV, maço 14, documento 13, (*“Rol dos navios que ha na cidade do Porto, Sam João da Foz e Maçarelos”*).

indicadores sobre o volume dos navios, são raras. Há uma de 1552, efectuada na sequência de inquéritos junto de náuticos em vários portos nortenhos por ocasião das ameaças de ataques de corsários franceses e destinada a proibir a navegação para o “ponente”<sup>483</sup>, e outra realizada no Douro entre 1558 e 1559, impondo a vistoria aos navios preparados para sair com o objectivo de se saber se cumpriam o alvará sobre a obrigatoriedade de inclusão de artilharia<sup>484</sup>.

Feitas em momentos distintos, com dados concretos sobre os navios, permitem análise concisa. Além delas, os registos de avarias da feitoria portuguesa de Antuérpia contêm dados valiosos sobre o mesmo assunto<sup>485</sup>.

Por outro lado, atente-se no seguinte: das 1 122 menções a navios do Porto e seu termo por mim recolhidas<sup>486</sup> apenas setenta e oito (cerca de 6.95%) referem a tonelagem, ainda assim encontrando-se entre elas expressões tão vagas como navio “grande”, “pequeno” e “nau grande e poderosa”, ou difíceis de avaliar como “navio de porte de 1 100 peças de figo”<sup>487</sup>.

Apesar destas lacunas, parece ter havido uma certa estagnação na tonelagem até à década de trinta. Assentos de construção existem apenas três, datados de 1522, todos do mesmo valor, 200 reais, correspondentes a navios que rondariam as oitenta toneladas, logo não abrangidos pelos prémios à construção.

A partir dos anos trinta assinala-se uma retoma<sup>488</sup>, acompanhada por um crescimento da tonelagem. Ultrapassou-se várias vezes o limite das 150 toneladas, fabricando-se naves oscilando entre as 156<sup>489</sup> e as 200 toneladas. Este movimento persistirá pelo menos até meados da centúria: entre 1558 e 1559 estavam no Douro seis embarcações com mais de 100 toneladas<sup>490</sup>.

<sup>483</sup> AZEVEDO, Pedro de – *A marinha mercante do norte de Portugal em 1552*, in “Archivo Historico Portuguez”, vol II. Lisboa, 1904, p. 251-253.

<sup>484</sup> AHMP – *Livro do despacho das naos e navios que forem desta cidade que ham de hir armados, 1557-1559* que passarei a citar pela cota arquivística, liv. 422.

<sup>485</sup> Parciais, pois nem todos elegiam esse destino; e, sobretudo, porque a informação que guardam incide no período de 1535 a 1551, escasseando desde então. Os resultados finais podem ser adulterados pela repetição de navios. TT – *Feitoria portuguesa de Antuérpia*, liv. 1 (especialmente este). Utilizei os dados recolhidos por POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, p. 365 e seguintes e, da mesma Autora, *O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas. Embarcações e náuticos*, in “Revista da Faculdade de Letras, III série, vol. I. Porto, 2000, p. 30-40, 49-50.

<sup>486</sup> Não se trata de outros tantos navios. São 1 122 referências a navios da cidade e termo, e alguns aparecem várias vezes ao longo do tempo. O maior número de informações sobre a tonelagem é da primeira metade do século.

<sup>487</sup> O navio *Santo António*, de António Pires, de Massarelos, em 1575. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 52, fl. 41.

<sup>488</sup> Consulte-se o gráfico 3.

<sup>489</sup> “E uma pipa”, ou seja, um pouco mais de meia tonelada. Contudo, na certidão de arqueação diz-se que na primeira coberta o navio continha setenta e cinco toneladas e uma pipa e na segunda oitenta e uma e uma pipa, o que daria 256 toneladas e duas pipas. Registo citado por COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 65.

<sup>490</sup> Possivelmente são oito, pois duas naus (de que não se indica a tonelagem) levam artilharia em quantidade suficiente para serem integradas neste intervalo; AHMP – liv. 422, fls. 22v-23 e 26v-27. Antes, entre 1545 e 1551, aportaram a Antuérpia navios do Porto e de Leça na ordem das 200 toneladas. POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, cit, vol. I, p. 372.

Com exemplos individualizados, e com números, avaliemos o significado destas cifras, lembrando que até 1571, os navios com 130 toneladas cobravam na fazenda real um subsídio de 100 cruzados, acrescido de meio cruzado por tonelada até às 300 e de um cruzado daí para cima também por tonelada. Pelo seu navio de 156 toneladas e uma pipa, João de Aguiar e Afonso Luís Mestrinho, moradores na cidade, terão recebido uma quantia a rondar os 45 300 reais. Já Fernão Vaz Cernache cobrou apenas o mínimo, cem cruzados (ou seja, 40 mil reais), pelo seu galeão *Espírito Santo*, de 130 toneladas, em 1558<sup>491</sup>. No mesmo ano, Gonçalo Pires amortizou o investimento feito na construção da nau *Espírito Santo*, de 150 toneladas, pela qual tinha o direito de receber o prémio de 44 mil reais. Por seu turno, os armadores das embarcações de 200 toneladas rumadas à Flandres em meados do século receberam somas a rondar os 54 mil reais. O maior negócio, contudo, coube a Francisco da Rua e João de Deus, que investiram, em 1533, na construção de uma nau de 550 toneladas. Tendo em conta os incentivos receberam pela empreitada uma verba a rondar os 174 mil reais. Além disso, trataram logo de a vender ao próprio rei que lhes concedia o subsídio, amealhando um pecúlio considerável, embora desconhecamos o montante gasto na fábrica da embarcação. Em 1537, este navio estava ao serviço da Coroa, pronto para rumar à Índia<sup>492</sup>.

Apesar desta aparente adesão (até 1558 há, pelo menos, doze casos de navios de 150 e mais toneladas), na frota portuense dominavam as unidades de menor porte, entre as setenta e as cem toneladas<sup>493</sup>. O risco do investimento e o aumento dos custos de produção dos navios<sup>494</sup> pesavam nesta opção. Por isso se percebem os incentivos do regimento de Outubro de 1571, pelo qual D. Sebastião, “por folgar de fazer mais mercê a meus vasallos [...], pera que aja maior numero de nauios”, estendia os prémios a mais armadores, subsidiando embarcações a partir das sessenta toneladas<sup>495</sup>.

<sup>491</sup> AHMP – liv. 422, fl. 19.

<sup>492</sup> A citada “nau do Porto de El-Rei”; COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 140. Esta nau está num rol de navios preparados para rumar à Índia em 1537, esperando vaga nos estaleiros lisboetas, e junto de outros dois navios portuenses. TT – *Gavetas*, gaveta XV, maço 18, doc. 13.

<sup>493</sup> Na análise da frota tentarei descortinar as razões destas opções. Ainda em relação a ela há um facto para o qual não consigo encontrar explicação: o de existirem vários navios de 120 toneladas (em 1568 há um que, inclusivamente, tem 123 toneladas); isto é, barcos que, por apenas 10 toneladas, ou menos, na sua arqueação não recebem o prémio. Não se percebe, pois os eventuais acréscimos no custo da empreitada seriam compensados pelo dinheiro a haver da Coroa.

<sup>494</sup> O preço das embarcações chegou a triplicar no último quartel do século XVI. COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 182-185.

<sup>495</sup> Responde a preocupações da época: uma motivação do regimento era incrementar o equipamento militar a bordo, pois o pagamento do prémio deveria ser feito preferencialmente em armas ou, não as havendo, em aprestos: “E pera mais breue despacho e auimento das partes, ordeno e mando, que o que lhes montar auer de suas arqueações per este Regimento se lhes pague: s. aos que se fizerem no rio da cidade de Lisboa, no meu Almazem, em artelharia, poluora, e armas, por mandado do Prouedor delle, sem mais outra prouisam minha, nem dos Veadores de minha fazenda [...]. E nam auendo artelharia, poluora, nem armas, quando se ouuer de pagar ás partes a arqueaçam em dinheiro conforme ao dito Regimento, querendo antes tomar seu pagamento em ancoras, vellas, e enxarceas, ou outras cousas, de que tuerem necessidade, se lhe daram, auendoas no Almazem, e nam sendo necessarias pera minhas armadas”; *Leyes e provisões que el rei Dom Sebastião nosso senhor fez...*, cit, publicado por FERREIRA, J. A. Pinto – *o.c.*, p. 345.

A partir de então tornava-se urgente persuadir os agentes marítimos das vantagens da nova legislação e da importância do investimento em navios. Logo em 6 de Fevereiro de 1572, o rei escreveu de Almeirim à câmara do Porto, “encomendando e mandando” aos responsáveis para que, sem demora, “façais chamar aa camara as pessoas que virdes que poderão fazer algumas naos e navios e com elles pratiqueis as causas e rezões que me moveram a fazer este regimento, persuadindo os que queiram fazer os mais navios que poderem, porque alem de lhes a elles vir bem, me averei por muito servido das pessoas que os fizerem”<sup>496</sup>. Possivelmente já pensava no transporte de tropas para os seus empreendimentos norte-africanos.

No capítulo 3 publico gráficos dos níveis de laboração dos estaleiros. Remetendo para a sua consulta, verifica-se a possibilidade de ter havido uma quebra superior a 50% no número de unidades feitas de raiz. Apesar disso, há sinais de que, em certos momentos, com a animação de tráficos (como o do escravos na década de oitenta), aumentou a construção. Em 1584, e destinados ao tráfico de escravos, fala-se de dois navios novos, a nau *Nossa Senhora da Batalha* e o navio *Espírito Santo*, prestes a rumar a Angola e S. Tomé, “arqueados em toneladas com certidão dos Contos”<sup>497</sup>. Os exemplos individuais valem o que valem mas diga-se que além destes dois casos, encontra-se, em 1576, “uma nau grande e poderosa” a dirigir um pequeno comboio de navios do Porto rumo ao Brasil<sup>498</sup>; em 1588 uma caravela, a *S. Vicente*, de oitenta toneladas na Galiza<sup>499</sup>; e em 1595 cresciam nos estaleiros um galeão e um patacho com mais de setenta toneladas, encomenda do balio de Leça<sup>500</sup>.

Este progresso da construção traduz-se na introdução do serviço de arqueação na cidade no século XVI<sup>501</sup> ajudando-nos a perceber algo mais sobre a tonelagem; como constatou Pimentel Barata, “nenhum documento português alude a qualquer método de cálculo da tonelagem, com excepção do método imaginado pelo P<sup>e</sup> Fernando Oliveira, descrito na *Ars Nautica* e na *Fabrica das Naos*, método este puramente teórico e só aplicável ao navio que o autor toma para exemplo”<sup>502</sup>.

Nas vistorias feitas aos navios (1558 e 1559), havia oficiais habilitados a determinar a tonelagem de acordo com os parâmetros definidos pela Coroa<sup>503</sup>. A arqueação

<sup>496</sup> AHMP – *Provisões*, liv. 2, fl. 408.

<sup>497</sup> Respectivamente, ADP – *Po 1<sup>o</sup>*, 3<sup>a</sup> série, liv. 74, fl. 65 e liv. 75, fl. 47.

<sup>498</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 494.

<sup>499</sup> Estava em Vigo, Teys, regressada do Brasil, e foi construída cinco anos antes. Informação em SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – *La Coruña durante el reinado de Felipe II*. Corunha: Editorial da Diputación Provincial, 1989, p. 211.

<sup>500</sup> ADP – *Po 1<sup>o</sup>*, 3<sup>a</sup> série, liv. 106, fl. 145v.

<sup>501</sup> E Viana, Aveiro, Lisboa, Lagos, Portimão, Lisboa. COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 62-65.

<sup>502</sup> BARATA, João da Gama Pimentel – “O traçado das naus e galeões portugueses de 1550-1580 a 1640”, in *Estudos de arqueologia naval...*, cit, vol. I, p. 160; ver, do mesmo investigador, “A *Ars Nautica*, do P<sup>e</sup> Fernando Oliveira. Enciclopédia de conhecimentos marítimos e primeiro tratado científico de construção naval (1570)”, in *Estudos de arqueologia naval...*, cit, vol. II, p. 145-146 aludindo às semelhanças com o método veneziano, usando arcos de tonéis, pipas e quartos como medidas de capacidade; cita documento da TT – *Corpo Cronológico*, parte I, maço 215, documento 47, de 1538 (trata-se de uma certidão de arqueação feita na ribeira de Lisboa).

<sup>503</sup> AHMP – liv. 422.

foi parte principal pois da avaliação dos peritos dependeu a obrigatoriedade ou isenção da inclusão de artilharia. Estes subiam a bordo, viam as características da nave, carga, destino e tripulação, desciam às cobertas, conferiam a carregação, pesando-a se necessário, e proferiam o juízo acerca do porte do navio<sup>504</sup>. Documentada antes<sup>505</sup>, pelo menos desde 1567, a arqueação, mesmo para efeitos de cobrança do prémio era efectuada na cidade, acompanhada pela Contadoria, que passava comprovativo. No regimento desse ano, determinava-se: “E os nauios, que se fizerem fora do rio da dita cidade de Lisboa, se fará o pagamento do que montar auer em suas arqueações, no Almojarifado da comarca dos lugares, onde os fizerem, sendo primeiro arqueados per ordem da pessoa, que no tal lugar tiuer cargo de os visitar e prouer [...] se fará conforme ao Regimento, e pelo modo, em que se fazem na cidade de Lisboa pelos officiais do meu Almazem: do qual se enuiará o treslado assinado pelo Prouedor delle, aos lugares de porto de mar de meus reinos e senhorios, e Ilhas, onde se costumão fazer os taes nauios, e se registará nos liuros das Camaras de cada lugar, para se fazerem as arqueações [...], e assi lhes enuiará as vitolas do modo, em que se ham de fazer”<sup>506</sup>. Exemplo desta prática pode detectar-se no fretamento do navio *Espírito Santo* preparado para rumar a S. Tomé e Angola, em 1584, a buscar escravos que haveria de descarregar no Brasil, “ho qual navio hera arqueado em tonelladas de que se apresentara certidaom dos contos desta cidade do Porto”<sup>507</sup>.

Estanislau de Barros fala de “livros de registos das embarcações e das suas arqueações” em Lisboa<sup>508</sup>, como haveria no Porto. Leonor Costa descreve as condições em que se lavravam estas certidões, a propósito do fretamento de navios para o serviço das armadas do norte de África com vista ao pagamento do frete por tonelada, do subsídio atribuído aos navios com mais de 130 toneladas e do pedido de uma segunda arqueação pelos officiais da ribeira<sup>509</sup>. Documentos do Porto sobre dois navios flamengos mostram outra variante: avaliação da tonelagem com vista ao controlo de exportações e cobrança de direitos. A arqueação foi feita pelo patrão dos carpinteiros, acompanhado por homens do mar entendidos, ajuramentados por tabelião, que lavrava o parecer. Deste modo: “termo do juramento dos arqueadores que declararão as tonelladas da urca Unicornio. Aos biii dias do mes de Fevereiro do ano de mil bc RLbii anos nesta cidade do Porto nas pousadas de mim escripvão parecerão Joam Amdre mestre de carpintaria e juiz do officio da carpintaria

<sup>504</sup> AHMP – liv. 422.

<sup>505</sup> Dois exemplos na vistoria aos navios de 1558 e 1559: 13 de Maio de 1558, inspecção da caravela *Fiéis de Deus*: o oficial encarregado “mandou loguo vir perante si vir [*sic*] Cristovam Diaz mestre dos carpinteiros que tem carguo de arquear as naos e navios nesta cidade”, que o fez acompanhado por Gonçalo Dias [Pontê], homem do mar conhecido. 6 de Julho, visita ao navio *Conceição*, “Andre Afonso cidadão [...] e Pedr’Eanes mareante” avaliaram-na em 50 toneladas (falam especialmente da relação navio/carga) “e isto deziam asi entenderem por ser pesos que o entendião e virem por seus olhos”. AHMP – liv. 422, respectivamente, fls. 21-21v e 22-22v.

<sup>506</sup> *Leys e provisões que el rei Dom Sebastião nosso senhor fez...*, publicado por FERREIRA, J. A. Pinto – *Certas providências régias...*, cit, p. 345.

<sup>507</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 75, fl. 47.

<sup>508</sup> *Traçado e construção das naus portuguesas dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Imprensa da Armada, 1933, p. 13.

<sup>509</sup> *O.c.*, p. 61.

e Pero Allvares e Manuell Carneiro mareantes moradores em Miragaia e declararão per juramento dos Santos Avanjelhos que por mim escriptão lhe foi dado que a urca per nome Unicornio que elles forão ver e medirão, que ao cais estava cargada d'asucres e pao tinha doze remos<sup>510</sup> e meo por sima da cuberta e quatro de largo na maior largura ao pee do masto e que a dita urca levava da dita primeira cuberta pera baixo oitenta tonelladas pouco mais ou menos e isto lhes parecia pelo juramento que lhe fora dado e asinarão<sup>511</sup>.

Comparados com autos estudados por aquela investigadora, arqueação de um navio em Viana feita no dia 8 de Agosto de 1514, assemelham-se no recurso a “espertos” ligados à construção naval (mestres carpinteiros), uso do rumo como medida linear, e pequenas diferenças: como submúltiplo do rumo utilizou-se em Viana o tonel ou pipa, enquanto no Porto se usou o palmo<sup>512</sup>.

O contrato de construção do patacho do balio de Leça mostra semelhanças na designação da capacidade de carga, respectivamente, “[...] levava da dita primeira cuberta pera baixo oitenta tonelladas [...]” e “[...] setenta e simquo tonelladas [...]”, percebendo-se informação concreta sobre a carga útil e não a arqueação bruta.

Olhando para o que já escrevi sobre a arqueação e para o que se sabe, em Portugal e no estrangeiro sobre a tonelagem seria pouco prudente envolver-me nessa discussão tendo tão poucos elementos disponíveis para falar dela. Apesar disso, os fretamentos portuenses parecem resolver, de forma simples, parte da questão, fazendo equivaler a tonelada de carga a duas pipas de vinho. Aqui a pipa levava 550 litros e, como se sabe, não ia totalmente cheia<sup>513</sup>. Logo, a tonelada dos navios era 1000 kg, pouco mais ou menos<sup>514</sup>.

#### 4. Porto, cidade naval, cidade de construção naval

Observado o enquadramento legislativo e a resposta local aos incentivos do poder central, é tempo de verificarmos a evolução ocorrida neste porto.

<sup>510</sup> Por *rumo*, medida linear usada na antiga construção naval.

<sup>511</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 33, fl. 37. Segundo caso: “Declaração das tonelladas que leva a urca Sam Sebastião que cargou por conta de Francisco Nunes Xamenes; aos dez dias do mes de Fevereiro do ano de mill e quinhentos e novemta e sete anos nesta cidade do Porto nas pouzadas de mim escriptam parecerão Joam Andre mestre de carpentaria e Domingos Jorge pilloto e Balltazar Afonso outrosi pilloto os quais per juramento dos Santos Avanjelhos que por mim escriptão lhe foi dado declararão que elles virão a urca per nome Sam Sebastião que ao caeis esta cargada d'asucres e pao e outras mercadorias pera Framdes per conta de Francisco Nunes Xamenes e a midirão e acharão ter de comprido omze remos pela cuberta e de larguo na maior largura quatro remos (*sic*) e dous pallmos e que levaria setenta e simquo tonelladas pouco mais ou menos e isto lhe pareasia pelo juramento que jurado tinhão e asinarão. Gaspar Collaço ho escrepvi”. Idem, fl. 38v.

<sup>512</sup> Excepção; como nos outros lugares usava-se a pipa ou o tonel.

<sup>513</sup> Por precaução. Estando cheias, em caso de acidente afundariam; para o evitar não eram atestadas pois o ar que permanecia no interior fazia com boiassem. Trata-se de uma prática ancestral usada no transporte de vinhos no Douro e no mar, motivando, em certa medida, uma legislação sobre salvados que vem desde os tempos medievos.

<sup>514</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fl. 104-107, liv. 31, 63v-68v. Neste último diz-se que noventa pipas equivalem a 50 toneladas sendo, portanto, o desvio, mínimo. Fala-se, como é evidente, de medidas de capacidade – lógico para navios e carga.

Fontes narrativas atestam a importância naval do Porto. Viajantes estrangeiros deixaram-se impressionar pelo grande número de navios atracados junto aos muros. Leão de Rosmital e Jerónimo Münzer, no século XV, Jacopo Ciuti, ecónomo de Cosme de Médicis, e Domenico Laffi, no século XVII, legaram-nos descrições de interesse para o tema.

Dado à estampa, após ter estado dado como perdido há cerca de três séculos, o *dossier* cartográfico de Pedro Teixeira Albernaz, 1634, permite visualizar o alcance da construção naval na representação de vários pontos ribeirinhos ligados à produção de navios, destacados no texto da descrição<sup>515</sup>.



Gravura 20 – O Porto no Atlas de Pedro Teixeira

Estes e mais testemunhos dão-nos uma visão sintética do panorama comercial da cidade e da sua estreita relação com a indústria de construção naval, instrumento vital ao serviço do corpo mercantil desde a Idade Média.

Nas cortes de Elvas de 1361, falou-se dos muitos navios que havia no Porto. Proteger e fomentar a marinha eram assuntos da agenda política. Os procuradores da cidade fizeram-se ouvir para transmitir a D. Pedro protestos dos mercadores contra a cedência dos direitos de ancoragem ao Almirante. De acordo com a estrutura dos discursos em cortes, os argumentos sobre os quais fundavam as queixas vêm pela voz do próprio monarca, atendendo as reclamações e corrigindo a decisão: “Outrossy diziades que fora

<sup>515</sup> *El atlas del rey planeta...*, cit.

mjnha mercee d entregar ao meu almjrante que ouuese hũa dobra de cada huũ naujo grande E mea dobra dos outros naujos mais pequenos e que esto era grande agrauamento aos dessa cidade porque auja mais naues e naujos que em todo o meu senhorio e que este encargo recodia sobre os mercadores e mercadorias [já muito penalizados “por as guerras de frança e de jngraterra”] porque os meestres dariam mais caros os fretes [...]”<sup>516</sup>. O argumento de que no Porto havia mais navios do que em qualquer outro lugar do reino pode ser exagerado. Mas não é contestado. A economia portuguesa ligava-se, cada vez mais, ao mar, à salicultura, à indústria da pesca e, sobretudo, ao comércio marítimo<sup>517</sup>. O Porto, desde cedo polarizador de uma região vinculada a qualquer um destes sectores, liderava este movimento a norte e tinha força para reclamar nos termos acima descritos. E o monarca, aparentemente, não deixava de o reconhecer.

Quem também o notou foi Fernão Lopes quando descreveu o assentamento da cidade, introduzindo notas sobre a construção naval. Relatando a entrada de D. João I, em plena guerra com Castela, fá-lo da seguinte forma: “Esta çidade he situada jumto com ho rio que chamão Doiro, no qual se fazem muitas e boas naoos e outros navios, maes que em lugar que no reino aja. Hee muy profundo este rio que vay açerqua dela, de guisa que de seus bordos da naoo poẽ pramcha em terra quando querẽ para ir demtro, aqueles a que aprouguer de o fazer”<sup>518</sup>.

Atentemos na passagem relativa à construção naval. Fazer naus não era obra para qualquer estaleiro. Tratava-se de uma ‘máquina’ complexa e cara, e, com excepções, difícil de conseguir. Relatório de Cà Masser dirigido à Senhoria de Veneza em 1506: “as naus na sua maioria vêm de Biscaia e Flandres, e muitas poucas se fazem cá; e essas poucas, no Porto”<sup>519</sup>. Se em relação às narrativas de viajantes, petições de cortes ou passagens de crónicas a atitude avisada é tomá-las com reservas, aqui o caso é diferente. Cà Masser era agente comercial de um dos estados mais poderosos da Europa<sup>520</sup>, a acompanhar em Portugal um momento decisivo, delicado para a história comercial da sua república. Avaliar vantagens e conhecer as fragilidades da concorrência eram assuntos demasiado importantes para serem descurados. Arrolar meios de transporte e sua disponibilidade apareciam, assim, como prioridades. Por isso, e descontando o facto de haver outros lugares capazes de as fornecer – Lisboa e centros algarvios – podemos dar crédito a esta

<sup>516</sup> *Cortes portuguesas. Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*, ed. de A. H. de Oliveira Marques e Nuno José Pizarro Pinto Dias). Lisboa: INIC, 1986, p. 110.

<sup>517</sup> GODINHO, Vitorino Magalhães – “A evolução dos complexos histórico-geográficos”, in *Ensaaios II, sobre História de Portugal*, 2ª ed., correcta e aumentada. Lisboa: Sá da Costa, 1978, p. 20.

<sup>518</sup> LOPES, Fernão – *Crónica de D. João I*, II volume, cap. VIII. Porto: Livraria Civilização, 1983, p. 19. Fernão Lopes escreveu a crónica na década de 40 do século XV e creio que apresenta uma realidade que conhecia. Sobre a natureza dos textos ver REBELO, Luís de Sousa – *A concepção do poder em Fernão Lopes. S/I* [Lisboa]: Livros Horizonte, 1983.

<sup>519</sup> *Relazione de Lunardo da Chá Masser*, 1506, ed. de PERAGALLO, Prospero – *Carta de el-rei D. Manuel ao Rei Cathólico, e em apêndice a Relação de Chá Masser*. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1892, p. 10, cit. por BARATA, João da Gama Pimentel – “Os navios”, in *Estudos de arqueologia naval*, vol. I. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989, p. 206.

<sup>520</sup> GODINHO, Vitorino Magalhães – *Os descobrimentos e a economia mundial*, 2ª ed. correcta e ampliada, vols. 3 e 4. Lisboa: Editorial Presença, 1983, respectivamente p. 73 e 78.

informação pois ela coincide com dados sobre a frota do Porto, à qual os estaleiros forneciam principalmente naus<sup>521</sup>.

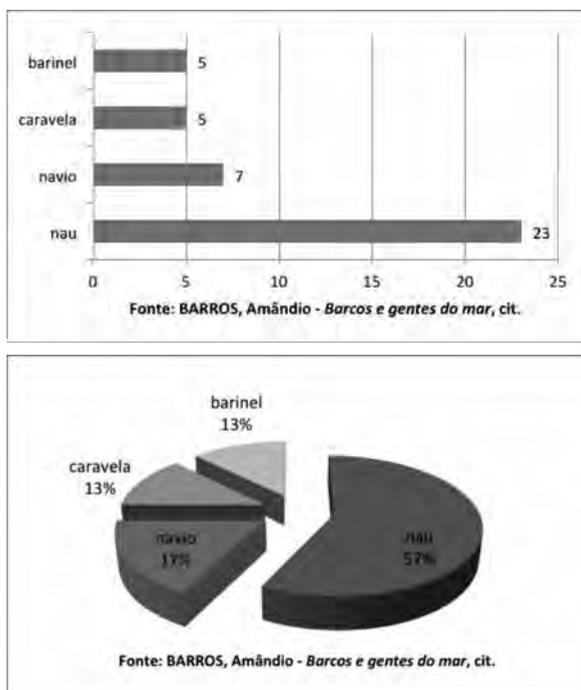


Gráfico 2 – Embarcações do Porto, segunda metade do século XV

Saliente-se a maioria de naus (57%), facto explicado pela estrutura do comércio marítimo da cidade, de forte dimensão transportadora, internacional, e requerendo embarcações volumosas, e os navios, com 17%. Dada a cronologia e os desenvolvimentos ocorridos pouco depois – abastecimento da frota régia, a armada de Vasco da Gama e entrega de navios para a *rota do Cabo* – considero que as podemos já identificar, em linhas gerais, com as naus de Quinhentos embora com diferenças na volumetria.

Quanto às caravelas, que Pimentel Barata considera terem sido desenvolvidas por construtores navais do Norte de Portugal<sup>522</sup>, tinham uma expressão menor (como os barinéis, com 13%), talvez porque, nessa altura, o maior índice de investimento fosse

<sup>521</sup> BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos e gentes do mar do Porto (séculos XIV-XVI)*, in “Revista da Faculdade de Letras-História”, II série, vol. XIV. Porto: Faculdade de Letras, 1997, p. 187-191 e 220-223.

<sup>522</sup> “A caravela portuguesa e a descoberta da América”, in *Estudos de arqueologia naval*, vol. II. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989, p. 88. A intensidade de contactos com a Flandres, faz com que João Afonso e outros carpinteiros portugueses que trabalharam anos em estaleiros flamengos – fabricando caravelas e “uma grande nave” – sejam oriundos desta região. PAVIOT, Jacques – “Les relations économiques entre le Portugal et la Flandre au XV<sup>e</sup> siècle”, in *Actas do Congresso Internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”*, vol. III. Porto: Universidade do Porto/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1989, p. 536.

canalizado para o trato internacional, ficando os navios mais pequenos para a cabotagem de curta e média distância, e para a pesca<sup>523</sup>. Logo, ignorados pela documentação. Os livros da confraria de Miragaia, ao contrário do que seria de esperar (basta ver as confrarias galegas, cantábricas e guipuzcoanas), não tratam questões navais, nem laborais, nem desenvolvem as características dos navios dos confrades. Limitam-se a indicá-los. Com contagem tão reduzida, os navios mais pequenos, empenhados no abastecimento do burgo, escapam a uma contabilização que importaria conhecer.

#### 4.1. Espaços, saberes e conjunturas

Fabricar um navio de madeira para o manter na água o máximo de tempo possível, era tarefa apenas ao alcance de hábeis artesãos e exigia espaços adequados para se fazer bem. Nenhuma frota e nenhum navio podiam estar demoradamente no mar dispensando estruturas de acolhimento, de simples planos inclinados nas margens a docas mais elaboradas, onde pudessem ser reparados<sup>524</sup>. Percebendo as potencialidades da marinha, os poderes, centrais, senhoriais ou municipais providenciaram terrenos mais ou menos organizados para o fazer de modo sistemático, apesar do grande investimento requerido e da falta de dinheiro para o suprir, que era causa do bloqueio da actividade de muitos estaleiros<sup>525</sup>.

Outros factores e condicionalismos internos: o ritmo de construção naval e a notoriedade dos estaleiros estavam subordinados à vitalidade económica do porto, à emigração e ao lançamento de políticas por parte do governo central com efeitos na definição do seu estatuto.

Já vimos como os primeiros tempos de Quinhentos foram difíceis para a cidade: arredada da rota do Cabo, com dificuldades em manter-se no activo, os seus comerciantes sofreram ainda com a instabilidade das rotas mais percorridas, infestadas de corsários franceses. As perdas, às vezes espectaculares, de fazendas e embarcações foram sentidas<sup>526</sup>. Difícilmente os navios perdidos eram repostos à frota pois não havia capitais para investir.

<sup>523</sup> Junte-se aos modelos indicados as barcas. O gráfico representa dados relativos ao século XV; a caravela estará sempre presente na frota do Porto, cumprindo importantes funções no século XVI.

<sup>524</sup> ROSE, Susan – *Medieval naval warfare, 1000-1500...*, cit, p. 6.

<sup>525</sup> Problema não exclusivo dos estados ibéricos. A falta de dinheiro sentiu-se por todo o lado, mesmo nos casos em que estava em curso uma ascensão marítima fortíssima (como na Holanda e Inglaterra do século XVII). GOODMAN, David – *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*. Barcelona: Edições Península, 2001 (1ª edição em inglês, 1997). Escassez financeira capaz de paralisar estaleiros a meio da construção de galeões, como em Bilbao em 1598 (p. 188), ou comprometer o desenvolvimento da marinha inglesa no século XVII (p. 52) é tema com que nos cruzamos um pouco por todo a obra.

<sup>526</sup> Carta da Vereação do Porto ao rei, de 21 de Outubro de 1551: “Em este mes d’Agosto que ora pasou do presente ano vindo em Canal hūas xbii urquas as tomou hūa armada de ell rei de França em hūa das quaes vinham de Frandes mercadorias que traziam seus e de partes desta cidade empregados em mercadarias vinte mil cruzados: a qual fazenda se diiz ora estar descarregada em o porto de Ruão; e alem desta fazenda acima dita tomarom mais duas urquas que yão de Lixboa pera Frandes em que yão pera laa dous mercadores desta cidade aos quaes levarom em dinheiro outo mil cruzados”. TT – *Corpo Cronológico*, parte I, maço, 70, doc. 113. Os confrontos entre Portugal e a França no século XVI, em FERREIRA, Ana Maria Pereira – *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*. Redondo: Patrimonia Historica, 1995.

Por seu turno a emigração, que passava pela Índia, Extremo-Oriente, Brasil e Índias de Castela tendia a tornar-se permanente. E pergunta-se: quando vemos (em procurações, cobranças e quitações) entre os contingentes carpinteiros navais, calafates e cordoeiros, até que ponto estas saídas afectaram os estaleiros? É difícil responder. Podemos apenas imaginar que os quadros de pessoal reagiriam mal à partida de profissionais que demoravam muitos anos a preparar e necessitavam de formar outros. Ou não, pois o modo como os estaleiros continuavam a produzir navios faz pensar que tinham boa capacidade de recuperação.

A saída de especialistas fazia-se também em direcção a centros mais próximos. Com a abertura da rota do Cabo, D. Manuel envidou esforços para concentrar os técnicos mais competentes em Lisboa. E veio encontrá-los aqui. “Na origem desse corpo de peritos, escreve Leonor Costa, esteve a acção do Estado, na medida em que logo em 1503 se transferia do Porto para Lisboa o mestre de carpintaria e arqueador Afonso Vaz, ordem que denuncia o propósito de promover a construção em Lisboa”<sup>527</sup>. Mobilização não apenas para Lisboa. Quando Filipe II fomentou a construção naval na Galiza com fins militares e desenvolveu o arsenal de El Ferrol, no extremo norte da Península, caminho da Corunha, foram para lá atraídos carpinteiros e calafates do Porto<sup>528</sup>. Eis um assunto a explorar: o do contributo da mão-de-obra especializada portuense na construção desta base naval galega antes do seu apogeu, no século XVIII<sup>529</sup>.

Algumas destas considerações carecem de explicações mais alongadas. Procurarei fazê-lo nos pontos que se seguem<sup>530</sup>.

## 5. A terminologia: taracenas e estaleiros

Os documentos aludem a taracenas, estaleiros, montes, mastreadouros, areias e armazéns, relacionando-os com a construção de navios. Quando surgem isolados torna-se difícil perceber com exactidão onde estavam e como funcionavam. Em segundo lugar, a frequente ambiguidade dos registos torna-se problemática: se para o tesoureiro da Câmara era fácil achar o “navio que se faz junto do navio do Boquiqua”<sup>531</sup>, para nós

<sup>527</sup> COSTA, Leonor – *Naus e galeões na ribeira de Lisboa...*, cit, p. 54.

<sup>528</sup> ADP – *Registos paroquiais. Miragaia*, liv. 1, fl. 211v, notícia de três mortos, um mareante, um calafate e um bombeiro; e registos recorrentes de mareantes da cidade falecidos na armada aí instalada. SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – *Galicia en el camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648*. Corunha: Edicions do Castro, 1996, p. 67, valoriza as levadas de carpinteiros do Entre Douro e Minho na constituição deste estaleiro naval militar galego. Ver também OLIVEIRA, Aurélio de – “Do Porto a Pontevedra (XIII-XVII) (Os tratos marítimos do noroeste peninsular. Do Porto à Galiza e a Pontevedra) (Séc. XIII-XVII)”, in *Actas do simpósio de história marítima do século XIII ao XVI Pontevedra e o Mar*, coordenador Francisco Calo Lourido. Pontevedra: Concelho de Pontevedra, 2003, p. 132.

<sup>529</sup> José Merino, em estudo sobre o estaleiro, ao contrário dos investigadores da nota anterior, quase nada diz sobre estas origens. Ver “La città e l’arsenale di El Ferrol nel XVIII secolo”, in *Arsenali e città nell’Occidente europeo*, obra dirigida por Ennio Concina. Sardenha: La Nuova Italia Scientifica, 1987, p. 175-188.

<sup>530</sup> Este esquema reproduz proposta de ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes – *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*. Donostia-S. Sebastian: Departamento de Economía y Turismo, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997.

<sup>531</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 197.

é impossível. Em terceiro, o cuidado na interpretação das referências. Houve estaleiros que funcionaram durante algum tempo num lugar e, a certa altura, foram deslocados para outro e afectados a outra actividade ou deixaram de trabalhar de forma organizada, embora a documentação continue a referi-los. Portanto, cautelas para não incluirmos no rol estruturas já encerradas.

Durante a Idade Média houve estaleiros nas proximidades da Ribeira (desactivados antes do século XV) e em Miragaia, na margem direita do rio. Na outra banda, ficavam os de Quebrantões e talvez fosse possível reparar barcos em Vila Nova. No século XVI temos notícias da construção de navios nos seguintes locais: no ‘complexo’ de Miragaia, em Massarelos, Ouro e em Quebrantões.

Antes de os visitarmos detenhamo-nos na questão das taracenas observando o vocabulário pois ele ajuda a perceber a função e a evolução dos espaços<sup>532</sup>.

Ao descrever a implantação dos estaleiros da Ribeira das Naus em Lisboa, Leonor Costa descobre os seus antecedentes nas “Teracenas” medievais, estruturas militares onde se fabricavam galés, superintendidas pelo Almirante, e com armazéns para guarda dos aprestos navais<sup>533</sup> e das próprias embarcações, recolhidas durante a paragem do Inverno.

A terminologia castelhana é clara quanto à distinção entre “taracenas” (atarazanas) e “estaleiros” (astilleros). Tratava-se, no primeiro caso, de instalações cobertas onde se construíam, reparavam e guardavam barcos; no segundo, a construção de naves era feita a céu aberto, em terrenos preparados para o efeito<sup>534</sup>. A documentação do Porto confirma esta distinção.

No século XVI, Fernando Oliveira dedica às taracenas o capítulo sétimo da sua *Arte da guerra do mar*. Entre as funções (militares) que lhes atribui destacam-se:

1. O abrigo e manutenção dos navios, “que nas taracenas haia nauios feytos e pres-tes, que em breue possam acodir aos sobresaltos supitos, conformes ao mar e guerra”;
2. A capacidade de os construir, “e alem disso, pera fazer outros se forem necessarios haveraa nas taracenas madeyra, e todos os achegos, como sam pregadura, breu, estopa e quaesquer outros segundo costume dos navios e terras, como seuo betume, e chumbo”;
3. A guarda e armazenagem dos materiais de construção e manutenção, como “ancoras, remos, lemes, e mastos [...] em abastança porque sã cousas que se gastam e ham se meter cada dia de novo”, bem como as peças mais usuais de equipamento;
4. Por fim, “as taracenas deuem estar prouidas de todas as cousas necessarias pera a fabrica dos nauios, não somente das matereas e partes dessa fabrica, mas tambem dos ins-

<sup>532</sup> ROSE, Susan – *o.c.*, p. 6-23, balanço das políticas de construção naval de estados medievos e administração dos espaços construtivos.

<sup>533</sup> COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 253-256.

<sup>534</sup> FERNANDEZ IZQUIERDO, Francisco – “Astilleros e construcción naval en la España anterior a la Ilustración”, in *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 1. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1987, p. 42. Casado Soto abordou o tema, tendo em conta a realidade portuguesa, em “Construcción naval en Portugal nos séculos XV e XVI”, *Simposio de Historia Marítima do Século XII ao XVI*, Pontevedra e o Mar, Pazo da Cultura de Pontevedra, 29 de Novembro e 1 de Dezembro de 2001. Retoma ideias do estudo *Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna. Ensayo de aproximación*, in *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*..., cit, p. 239.

trumentos com que se ha de fabricar, digo aquelles que os officiaes nam acostumão trazer nem podem, como sam cabrestantes, cadernaes, rodas, carretes, e outros semelhantes<sup>535</sup>.

Se no período medieval a construção de navios ainda predominava na definição de taracena, associando os cobertos onde se guardavam as galés e aprestos e os anexos onde se construía (ao ar livre?), à medida que nos aproximamos do século XVI ela foi-se esbatendo e a palavra designava, sobretudo, arsenais militares. Aliás, já no vocabulário tardomedieval nem sequer se restringia a realidades marítimas<sup>536</sup>. Posteriormente, a linguagem militar adopta as expressões *trem* e *arsenal* para identificar estes complexos<sup>537</sup>.

Em seguida, irei passar revista aos espaços de construção naval do Porto, mostrar momentos emblemáticos da sua história e dados sobre a produção de navios.



Mapa 3 – Espaços de construção naval no Porto (séculos XIV-XVI)

<sup>535</sup> OLIVEIRA, Fernando – *Arte da guerra do mar. S/I* [Lisboa]: Arquivo Histórico da Marinha, 1937, p. 31-32.

<sup>536</sup> “Não só se deu, antigamente, o nome de tarecena, taracena, tercena ou tercenas ao Arsenal, em que se construía e guardavam os armamentos navais, e tudo o que era pertença da marinha; igualmente se chamaram assim os armazéns e arsenais, ou parques, em que, no interior da monarquia, se faziam depósitos de munições de guerra. No [ano] de 1488, el-rei D. João II fez prover e reparar as fronteiras [...] «E pera repairo, e açamento das ditas artelharias, na Comarca da Beira mandou novamente fazer a tarecena da villa de Pinhel, em que as ditas cousas estavam [...]»”. VITERBO, Joaquim de Santa Rosa de – *Elucidário das palavras, termos, e frases, que em Portugal antigamente se usáão e que hoje regularmente se ignorão*, vol. II. Porto: Livraria Civilização, 1962, p. 579. Sobre a problemática em torno da taracena, embora interpretando este meu trabalho de forma demasiado literal, ver o valioso estudo de PEDROSA, Fernando Gomes – *As tercenas medievais e a terçanabal do Infante D. Henrique*. Lisboa: Academia de Marinha, 2013.

<sup>537</sup> “Almazens de retem dos armamentos navaes, muniçoens, abastecimentos d’artelharia, polvora, salitre e tambem aquelles destinados para deposito de mantimentos, a cujas cazas todas nós agora chamamos *Trens* e *Arcenaes* e n’esses tempos se intitulavão *Tarecenas*, *Taracenas* e *Tercenas*, como as que El Rei D. João 2º [como vimos na nota anterior] mandou fundar nas fronteiras do Reino, para provimento do seu Exercito em 1488”. REIS, Henrique Duarte e Sousa – *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da cidade do Porto...*, cit, vol. I, p. 316. ACERRA, Martine – “Gli arsenali francesi nel Seicento e nel Settecento”, in *Arsenali e città nell’Occidente europeo...*, cit, p. 134.

## 6. As taracenas medievais do Porto

As taracenas mais antigas do Porto, entendidas como local combinando a construção naval (antes de mais, de galés) e armazém de recolha dos navios quando invernavam, situavam-se na embocadura do Rio de Vila. Eram as chamadas *taracenas da Ribeira*. Propriedade da Coroa, construía e aparelhavam as galés do rei e navios da cidade<sup>538</sup>. Em 1390 era seu almoxarife Afonso Giraldes<sup>539</sup>, e escrivão João Esteves<sup>540</sup>.

Os reis dotaram estas taracenas de privilégios facilitando e regulando a construção e o apresto dos navios, e prolongando a dominação exercida pela cidade sobre o termo: lavradores, moleiros e pastores das terras circundantes eram obrigados a trazer carradas de tojo para os fornos do biscoito e da obra de ferro, farinhas e carnes para os navios, mediante compensação. Porém, a coroa era má pagadora. As mercadorias eram entregues e os donos não viam a cor do dinheiro. Pior: traziam as cargas e ficavam com as bestas apreendidas<sup>541</sup>. Em 1390, concluída a construção de navios, Afonso Giraldes viu-se perante a contestação dos lavradores e a sua recusa em vir às taracenas sem lhes pagarem<sup>542</sup>.

No organigrama, além do almoxarife e do escrivão havia um vedor, um alcaide e um patrão das galés do rei, os guardas e o remolar<sup>543</sup>.

Os cargos de alcaide e de patrão das galés tornar-se-ão apenas nominais (com o fim da esquadra de navios de remo), mas continuarão a franquear acesso a privilégios cobiçados: em 1440, quando foi preciso substituir o patrão das galés Fernão Rodrigues, falecido na expedição a Tãnger, o regente D. Pedro designou para o cargo João de Braga, a instância do infante D. Henrique<sup>544</sup>; em 1442, na hora de nomear alcaide, o mesmo D. Pedro fê-lo em favor de Afonso Gil, criado do fidalgo Leonel de Lima, que por ele o

<sup>538</sup> CRUZ, António – *O Porto na génese dos descobrimentos*, in “Studium Generale”, vol. VII (Número especial dedicado ao Infante D. Henrique). Porto: Centro de Estudos Humanísticos, 1960, p. 25-27; *O Porto nas navegações e na expansão...*, cit, p. 30-31; “Os privilégios dos calafates do Porto”, in *O Porto e os descobrimentos*, Ciclo de Estudos Comemorativos. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1972, p. 152, no qual identifica, sem indicar fontes, um corpo de calafates antes de 1413.

<sup>539</sup> AHMP – *Livro A*, fl. 172, cit. por CRUZ, António – *O Porto na génese...*, cit., p. 26.

<sup>540</sup> AHMP – *Pergaminhos*, liv. 1, doc. 2, cit. por BASTO, Artur de Magalhães – “*Vereações*”, *anos de 1390-1395...*, cit, p. 409.

<sup>541</sup> Em 5 de Novembro de 1385, o rei recebeu queixas de moleiros: vinham à cidade trazer a farinha para o biscoito dos navios e tomavam-lhes os animais e mandou “que nenhum não seja tão ousado que daqui em diante tome nem mande tomar as ditas bestas aos ditos moleiros”; AHMP – *Livro Grande*, fl. 45, e CRUZ, António – *O Porto na génese...*, cit, p. 26.

<sup>542</sup> AHMP – *Livro A*, fl. 172. Os trabalhadores também eram abrangidos por regalias e isenções: dispensa de aposentadoria nas suas casas e terras, caso dos geirões de Gaia, que “serviam de cada dia continuamente nas taracenas”. AHMP – *Livro Grande*, fl. 50.

<sup>543</sup> Isto é, supervisor da feitura de remos. Novembro de 1449, a João Martins “remolar novo da nossa taracena da cidade do Porto”, isenção de encargos do concelho e só ser chamado ao serviço do rei quando ordenado pelo mestre dos carpinteiros. O posto, ligado aos serviços de carpintaria, não se restringia à confecção de remos para as galés; os navios de vela também os incluíam, mantendo na sua estrutura suportes para serem colocados. TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 150.

<sup>544</sup> *Monumenta Henricina*, vol. VII, p. 163. Os Braga formarão uma ‘dinastia’ de funcionários da administração portuária e indústria de construção naval no Porto no século XV e primeiros anos do século XVI.

pediu<sup>545</sup>; enfim, em 1509, a Vereação mobilizava-se na defesa do velho privilégio contra a residência dos nobres para impedir o Conde da Feira de viver na cidade por ter obtido do rei o ofício de vedor das taracenas<sup>546</sup>.

Em meados do século XV, as taracenas da Ribeira já não tinham expressão que justificasse a ocupação desse lugar. Para o comércio a Ribeira era o seu coração. Frente às muralhas, cuja edificação terá apressado a perda de importância das taracenas ao cortar-lhes um acesso directo ao rio, postavam-se os navios e a maior parte da carga era descarregada no areal aí formado e logo distribuída. Em todas as aberturas da muralha havia pranchas para serventia da estiva. Preparava-se a edificação de um cais fixo a revolução do espaço contíguo. Qualquer entrave era um transtorno e significava prejuízos para as contas do concelho<sup>547</sup>.

Atendendo ao relato de Fernando Oliveira, as taracenas ocupavam uma área considerável. As do Porto distribuam-se por várias casas e, pelo menos, um armazém. Mantinham-se à custa de grande movimento e desassossegavam a vizinhança. Em termos militares, não era aconselhável conservá-las num local quase sempre ‘entupido’ pela carga e descarga de navios, compra e venda de fazendas, trânsito de carros e de pessoas. Sendo preciso acudir aos “sobresaltos supitos” referidos por Oliveira, não é de crer que as embarcações fossem colocadas na água a tempo de fazerem qualquer coisa.

Se em 1390 as recordações da guerra eram recentes, em meados do século XV o cenário era mais desanuviado e as preocupações voltadas para outros assuntos, de feição mais pacífica.

Depois de Afonso Giraldes não terão sido feitas mais obras naquele espaço. No dia 16 de Março de 1449, a Câmara aprovou petições a enviar ao rei. Uma delas era esclarecedora: “Item que nos faça mercee de huma loja que esta a Fonte d’Ourina em que Joham Soarez tinha sall em que soya d’estar almazem da taracena e agora he dello escussada porque na taraçana nom ha coussa para guardar pois hi nom ha galee nem navio e posto que o hi ouvesse na taraçana ha cassas em que se bem pode guardar. E se a sua senhoria

<sup>545</sup> Além de gente colocada em lugares de interesse (nas taracenas), Leonel de Lima, senhor de Vila Nova de Cerveira, tinha no Porto duas naus, uma caravela e um barinel; BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos e gentes...*, cit, p. 211. DUARTE, Luís Miguel – *Leonel de Lima: o bando e o barco*, separata da “Revista Portuguesa de História”, t. XXXI, Vol. I, 1996, p. 371-392.

<sup>546</sup> “E que os senhores fidalgos e senhores da callidade do dicto Comde [da Feira] nam aviam de viver na dicta cidade posto que tivesem o oficio de vedor das taracenas”. Para tal, moveram um feito contra ele, no qual chegaram a mandar fazer inquirição de testemunhas; AHMP – *Vereações*, liv. 9, fl. 56.

<sup>547</sup> O tema comércio marítimo do Porto em Trezentos e sua estruturação em volta da Ribeira é-nos contado no conflito entre o Concelho e Cabido, com sentença régia em 13 de Maio de 1316: “Outrossy diziam [os homens da Câmara] que os agrauauam [os oficiais do Bispo e Cabido] embargandolhes e tapandolhes os rressyos [ainda não havia muralha junto ao rio] da Ribeyra hu carregam os barcos que vão para frança e hu descarregam os Baixees que tragem amadeyra e offerro e opescado [...]”. No dia 20 de Junho, o meirinho-mor de Entre Douro e Minho, Gomes Martins, com “muitos homens do dito concelho, uns de bestas e outros a pee” meteu-os na posse dos rossios que diziam ser seus: “Item os meteu em posse de huma vehella que taparom ante sanicollao, que vijnha sayr juso aa Rua publica da Ribeyra. Item os meteu em posse de humas casas de perestevvez de barçellos em quanto diziam que se estendera fora pollo Resyo. E das outras casas que per essa Ribeyra som, quanto sse estenderom fora pollo Resyo dessa Ribeira, aly hu descarregam as barcas e os baixees”. *Corpus Codicum*, vol. I, p. 59.

nolla nom quiser dar ao menos faça-nos mercee por anos para poermos nella o pesso da cidade”<sup>548</sup>.

Recapitulando: taracenas, propriedade do rei, com estruturas cobertas, militares, para guardar galés e outros navios usados na guerra medieval (e fazê-los, nos espaços contíguos), localizadas entre a embocadura do Rio de Vila e a rua da Fonte d’Ourina, talvez no actual Largo do Terreiro. Em meados do século XV, já não cumpriam as funções para que haviam sido concebidas estando um dos principais edifícios tomado para armazém de sal. A redução da sua importância é ainda visível no emagrecimento da pauta de pessoal aconselhado pelo rei ao licenciado João Dias, juiz da Alfândega, em 1535: “por que tenho enformação que muytas pessoas na cidade do Porto tem mantimentos de mim, e são desnecessarios, e me não sirvem como são homens que servem nas tarecenas [...] vos mando que tomeis enformação disso e mo escrevaeis muy declaradamente, declarando quaes sam autos e necessarios pera me servirem, e quaes não, pera nisso prover”<sup>549</sup>. Por último, o subaproveitamento do espaço e a necessidade de criar estruturas complementares ao tráfico comercial levou a Câmara a pedi-lo ao rei e a instalar aí a casa do “aver de peso”<sup>550</sup>.

Entre finais do século XV e primeiras décadas do século XVI transferiram-se os seus serviços, distribuindo-os pelas duas margens. A recolha das galés, fornos do biscoito, abate de gado e arranjo das carnes passaram para Vila Nova. A construção de navios passou para as proximidades da Porta Nova e Miragaia.



Gravura 21 – O areal de Miragaia (século XVIII)

A taracena continuava a ter armazéns e a construção de navios fazia-se ao ar livre, nos “ressios” anexos. Aquilo que em 1449 aparecia como novidade, a saber, armazéns utilizados para guardar sal, passa a regra em Quinhentos. Providenciar o desembarque do

<sup>548</sup> FERREIRA, J. A. Pinto – “*Vereações*” (1401-1449)..., cit, p. 417.

<sup>549</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110 (*Livro do registo del Rei nosso senhor, das cartas e alvarás*), fl. 92. Apesar deste ‘downsizing’, no século XVI ainda se nomeavam guardas das taracenas.

<sup>550</sup> Em 1534 derime-se demanda entre o concelho e João Álvares Beleagua: “queria fazer huas casas na praça da casa do peso no cays”. Veja-se AHMP – *Vereações*, liv. 11, fl. 247.

sal, alojá-lo e distribuí-lo para a salga de carnes das armadas, preenchiam boa parte do trabalho do almoxarife e dos seus homens<sup>551</sup>.

As dúvidas, já o disse, prendem-se com o lugar de construção naval, o “chão das taracenas”, entre finais do século XV e princípio do século XVI. A requalificação urbana operada em Quatrocentos com a abertura da rua Nova e a edificação da Porta Nova ou Nobre, com acesso desimpedido ao arrabalde de Miragaia, criou uma via estruturante e um foco de urbanismo junto à porta, para onde foram deslocadas várias actividades<sup>552</sup>. Entre elas, a construção naval e profissões a ela ligadas. Talvez numa primeira fase o sítio da fábrica de navios estivesse próximo dos Banhos, junto à Porta Nova, e só depois fosse transferido em definitivo para Miragaia. Por saturação do espaço, os tanoeiros tentaram conseguir na Câmara o arrendamento do terreno das taracenas. Mas a última palavra era do rei, que pediu detalhes: “[...] fuy emformado como vos queries dar huum chão e resio que estaa defromte das taracenas da dita cidade a teneiros pera em ele fazerem vimiall temdo as ditas taracenas muyta necesidade do dito resyo pera o despejo delas e maneo das naos que se hy fazem; e porque eu quero saber a causa que pera iso temdes vos mamdo que nom façaes ennovaçam alguua sobre yso e screpvei-me a causa que temdes pera aforardes o dito resyo pois sempre foy serventia das ditas taracenas e eu proverei niso como ouver por meu serviço. Fernão da Costa a fez em Evora a xbiii dias d’Agosto de mil b<sup>c</sup> xxxbi. Rey”. E recusou: “[...] o meu comtador desa cidade me enviou hua inquiriçam que per meu mandado tirou sobre o resio das taracenas della que vos queres emprazar a teneiros per a qual inquiriçam se mostra o dito resio ser das ditas taracenas e pera serviço e maneo das naos que se em ele fazem e nom ser da cidade e pelo qual eu ey por meu serviço que o dito resio se nom empraze nem se de a nenhuua pessoa e fique sempre desacupado pera o serviço das ditas taracenas e portamto vos mando que o nom dees nem emprazes a nenhuua pessoa pois nom pertemce aa dita cidade por que asy o ey por bem. Fernam da Costa a fez em Evora a xiiii dias d’Outubro de 1536. Rey”<sup>553</sup>. O monarca andava avisado: há alguns anos, duas lojas onde se guardavam coisas da taracena tinham sido aforadas mas quando era preciso usá-las o foreiro não as cedia e o almoxarife era obrigado a gastar dinheiro desnecessário, alugando outras<sup>554</sup>.

<sup>551</sup> Dois exemplos: “Item aos bi dias d’Outubro de mil b<sup>c</sup> Riiii<sup>o</sup> anos veo a esta cidade Ballasar Rodriguez morador em Esposende com hum navio de sall; mostrou requadaçam de quatro milheiros de sall o quall sall he pera as taracenas d’El Rei noso senhor per as carnes de suas armadas que recebeo Gaspar Nunez [Barreto] allmoxarife”; “Item ao primeiro dia do mes de Julho de mil bc Rix veo Gaspar Pirez mestre morador em Esposende com hum navio cargado de sall d’Aveiro; hamostrou recadaçam de cinco milheiros de sall e jurou que mais não trazia o quall sall he pera as terecenas d’El Rei noso senhor da dita cidade per as carnes de Sua Alteza de que não paga cousa alguua”. AHMP – *Livro da imposição do sal*, respectivamente, fls. 57 e 113.

<sup>552</sup> Importância económica da “porta” na estruturação (“zoneamento”) da cidade medieval em MUMFORD, Lewis – *A cidade na História, suas origens, transformações e perspectivas*, 4ª edição. S. Paulo: Martins Fontes, 1998 (1ª edição em inglês, 1961), p. 331-332.

<sup>553</sup> AHMP – *Livro 1 de Próprias*, respectivamente, fls. 270 e 250.

<sup>554</sup> Os problemas com este inquilino começaram em 1535: “Porquanto Christovam Leitão tem por condição de hum aforamento de cassas do meu almazem que lhe foram aforadas, que de duas logeas pera se recolherem cousas das minhas Terrecenas e Almazeins; e soube hora que has não daa, que se alugam logeas pera isso; vos fareis requerimento ha sua molher por elle ser absente que has dee

O problema ficava assim adiado, mas em breve o município não deixaria de intervir naquele local, o que tem significado; pode querer dizer que a construção naval passara, cada vez mais, a ser assunto municipal, embora articulado com o poder central.

## 7. Estaleiros de Vila Nova

Em Vila Nova e arrabaldes há uma longa tradição na arte da construção naval. Como acontecia na margem direita, o leito do rio formava areais amplos para receber instalações apropriadas e abundavam terrenos para edifícios de apoio.

*Quebrantões*, as *taracenas*, a *ribeira de Vila Nova*, são designações de outros tantos locais ao serviço dos navios do rei e dos armadores locais durante séculos.

Também no domínio da construção naval houve complementaridade entre o Porto e Gaia; porém faltam dados para estabelecer uma cronologia, traçar um quadro de actividade dos estaleiros ou sequer localizá-los com rigor.

Os mais antigos estaleiros terão sido em Quebrantões<sup>555</sup>, a montante de Vila Nova. Mas quanto a documentos, só existem para o último quartel do século XV.

Em Vila Nova, voltadas para a frente ribeirinha do Porto, situavam-se as “taracenas”. Há autores que fazem remontar a sua existência ao século XII, no entanto, sem qualquer base documental<sup>556</sup>, que só existe no século XVI. No rol dos carpinteiros da ribeira<sup>557</sup>, cinco pertencem ao “título de Villa Nova”; entre eles, conta-se um Diogo Afonso, morador “junto do ribeiro da taracena”<sup>558</sup>. “Em 1620, chamavam-lhes *tarracenas del-Rey*. Em 1703 eram ainda *terasenas de sua Magestade*. Em 1760, um alvará régio doa

---

segundo forma do seu aforamento; e não has querendo dar mandareis fazer auto diso, que enviareis ha minha fazenda”. TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 90v, transcrito em *A alfândega do Porto e o despacho aduaneiro*, catálogo da Exposição organizada pelo Arquivo Histórico Municipal do Porto. Porto: Casa do Infante, 1990, p. 88. Cristóvão Leitão era homem conhecido: em 1522 foi vereador. Ver MACHADO, Maria de Fátima Pereira – *O Porto de D. Manuel I a D. João III (1518-1530)*, dissertação de mestrado policopiada. Porto: Faculdade de Letras, 1997, p. 160.

<sup>555</sup> LEÃO, Manuel – *A construção naval nos séculos XVII e XVIII*. Separata do “Boletim Cultural Amigos de Gaia”, 1995, p. 3.

<sup>556</sup> MACHADO, José Pedro – *Vocabulário português de origem árabe*. Lisboa: Editorial Notícias, 1991, p. 123, cit. por GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves – *Gaia e Vila Nova na Idade Média...*, cit. p. 161. No século XIV as taracenas de Gaia saem nas Vereações: questão sobre vinhos metidos no Porto sem alvará dos vereadores. Fala do nosso conhecido Afonso Giralde, almoxarife das taracenas: “E o dito Gil paez [guarda dos vinhos da Porta da Ribeira] pello dito Juramento disse que Affonso Giral almoxarife das taracenas de villa noua da par de gaya de quantos vinhos aujam nunca guanhau aluara nem huum dos uereadores da dita Cidade pera que os metesse [...]”. Cit. por BASTO, Artur de Magalhães – *o.c.*, p. 169. Passagem confusa, pode referir-se à origem dos vinhos – em Vila Nova havia armazéns de vinhos – e não à localização das taracenas (nem à morada do oficial que vivia no Porto “junto com o muro a par da porta da ribeira”; *Idem*. *Ibidem*, p. 228). Mas fica a dúvida. Dúvida grande pois, com excepção deste trecho não há, até ao século XVI, outro texto que fale das taracenas de Vila Nova. A reforçá-las note-se que o documento da fundação do mosteiro de Corpus Christi (1345), erguido junto ao local onde teriam existido, não lhes faz qualquer menção (GUIMARÃES, Gonçalves – *o.c.*, p. 161-162).

<sup>557</sup> Por volta de 1502.

<sup>558</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 194v.

o terreno das taracenas ao brigadeiro João de Almada. No século XVII, identificava-se a Quinta das Taracenas, junto ao mosteiro de Corpus Christi. Em 1661, Manuel Teixeira da Costa vendeu-a para ir para o Brasil<sup>559</sup>.

Foram descritas pelo Licenciado Francisco Dias, procurador do rei no século XVI: “da banda de ujlla noua estão humas outo casas armadas sobre arcos, muito compridas: afirmase que se fizerão paraliç se meterem gales em tempo do Inuerno e bem parece ser pera ese efeito; e por que isto he muito antigo serue agora huma parte dellas para se matarem e fazerem as carnes dellrej para suas armadas”<sup>560</sup>. Volta o problema da terminologia. A descrição de Francisco Dias coloca a tónica em duas importantes funções atribuídas por Fernandez Izquierdo e Casado Soto às taracenas: guarda de navios frágeis e caros, as galés, nas invernações, e abastecimento dos efectivos navais da Coroa. Com a guarda das farinhas e a cozedura do biscoito seriam as principais ocupações das taracenas vilanovenses.

A construção naval – o Licenciado nem sequer fala dela – só em época mais tardia se realizou em contínuo na praia da ribeira de Vila Nova (sem isso significar que fosse na taracena). Nunca antes da segunda metade do século XVI, e desde então, mesmo assim, talvez apenas de forma esporádica até ao final da centúria. Senão repare-se: quando o rei encomendou navios aos estaleiros do Douro, eles foram feitos ou em Miragaia, como em 1496 (só um exemplo), ou em Quebrantões, em vários momentos entre finais do século XV e primeiros anos do seguinte. Dispondo o monarca de taracenas em Vila Nova e considerando que elas fabricariam navios talvez não se justificasse mandá-los fazer em Quebrantões, local algo afastado. Mais: em toda a documentação por mim estudada só uma embarcação foi dada como feita em Vila Nova em todo o século XVI<sup>561</sup>. No exercício fiscal de 1509-1510, “recebeo o tesoureiro [da Câmara] do navio de Joham Ribeiro que se fez em Villa Nova cem reaes”<sup>562</sup>. De resto, difícil de explicar pois participa-nos a construção de um navio do outro lado do rio, avençada pela Câmara, com cobrança de assento de ocupação do terreno. Se não é uma ‘apropriação’ ocasional deste espaço, pouco provável, é erro do escrivão que queria dizer Miragaia.

Mas é possível terem-se feito ali navios. Desde logo, pelas citadas nomeações de carpinteiros. De Vila Nova, como disse, foram nomeados cinco<sup>563</sup>. Acresce não haver registo sistemático de contratos de construção naval no século XVI<sup>564</sup> e vários navios eram encomendados verbalmente, sem exigência de escritura pública. Em 1587, a Câmara regulamentou o trabalho na construção naval do Porto e arredores comunicando as decisões não só aos construtores da margem direita (fala-se em Miragaia e Massarelos) mas tam-

<sup>559</sup> LEÃO, Manuel – *o.c.* p. 6.

<sup>560</sup> DIAS, Francisco – *Memórias quincentistas dum procurador del-rei no Porto...*, cit, p. 127.

<sup>561</sup> Consulte-se o quadro número 3 a).

<sup>562</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 2, fl. 217.

<sup>563</sup> A saber: Diogo Afonso, morador ao ribeiro da taracena; Fernão Vaz da Prevenda; João Fernandes do Ribeiro; Aparício Eanes; João Pires; Afonso Luís. Decerto estes artífices estavam nomeados em Vila Nova e trabalhavam no Porto como indicia o preenchimento de um lugar que vagou, de um destes carpinteiros, por um de S. João da Foz.

<sup>564</sup> Só encontrei um, que tratarei adiante mais em detalhe.

bém aos de Vila Nova. Enfim, olhando para a numerosa e variada produção desta ribeira no século XVII (vinte e quatro embarcações<sup>565</sup>), é improvável ter essa capacidade surgido do nada. E isto é que me parece significativo. O desenvolvimento de uma estrutura de construção voltada incisivamente para o serviço da Coroa, no Ouro, desde a segunda metade do século XVI terá suscitado a criação de outra para satisfazer os interesses dos armadores locais, apesar de se saber da aceitação da construção de mercantes pelo Ouro. Todavia, a sobrecarga de serviço, em muitas ocasiões, acelerou transferências. As praias de Vila Nova, destino de caminhos vindos das zonas madeireiras da Feira, foram eleitas para cumprir essa função.



Foto 23 – Actuais estaleiros da Cruz, em Vila Nova de Gaia

## 8. Estaleiros de Quebrantões

Continuemos pela margem esquerda e façamos uma breve incursão a Quebrantões. No sopé do monte do mesmo nome, junto ao Douro, a montante da ermida de S. Nicolau, foi o mais antigo estaleiro deste lado do rio<sup>566</sup>. A única notícia sobre o seu labor é valiosa. Mostra um estaleiro em plena actividade nos primeiros anos do século XVI, usado pelo rei para construir navios e apto a fabricar naus da *carreira da Índia*. Reforça a improbabilidade de os estaleiros de Vila Nova terem trabalhado em pleno neste século pois revela a preferência por este espaço e despesas com o deslocamento das madeiras desde Vila Nova. Provavelmente, e tendo em conta o facto de se tratar de notícia isolada, sem qualquer repetição no futuro, é possível que este estaleiro tenha funcionado, nesta ocasião, por sobrecarga do estaleiro de Miragaia, também ocupado na altura com obras para a *carreira da Índia*. Quebrantões tinha um areal amplo que podia cumprir a função, bastando para isso deslocar para ali alguns carpinteiros e oficiais. Trata-se de uma carta de quitação referente a D. Manuel. Nela se regista ter-se tirado “conta a Gomez Paiz, cavaleiro de nosa casaa e da ordem de Cristos e cydadam ã nosa cydade do Porto, do dinheiro que reço beo pera fazimento das duas naos que por bem do comtrato, que em a

<sup>565</sup> LEÃO, Manuel – *o.c.*, p. 25-26.

<sup>566</sup> Dou a palavra a Manuel Leão: “O estaleiro mais antigo desta margem, referido em documentos oficiais, é o de Quebrantões. Na chancelaria de D. João II (cito de memória), há um documento louvando os homens da cidade por terem mandado construir um barco em Quebrantões, em boas condições de qualidade e preço”; *o.c.*, p. 3.

nosa Fazenda fez Diogo de Bastamente [*sic*] e Maria Alvarez sua molher, na dita cydade do Porto fez. E por arrecadaçam de sua comta, que se mostra ele ter recebidos 1 023:000 reaes, a saber: ho 1 008:000 rs. pera o fazimento das ditas naos, os 808:000 rs. por quatro adições de Dioguo de Paz, allmoxarife da cidade do Porto, e os 200:000 rs. do Allmoxarifado de Pomte de Lymaa; e os 15:000 rs. do dito Allmoxarifado de Pomte de Lyma, pera mudamças das madeiras e tavoados, que se levaram de Vila Novaa a Quebramtoes omde se fizeram as ditas naos. Dos quaes 1 023:000 rs. nos deu boa comta [...]”<sup>567</sup>. Aspectos a reter: primeiro, esta encomenda não foi a primeira feita à cidade<sup>568</sup>, enquadrando-se num período de afã construtivo motivado pela procura da *carreira da Índia*. Diogo de Bustamante, o contratador, era conhecido na cidade: escudeiro do rei, vivia desde finais do século XV em casas-torre da Câmara junto ao rio de Vila, próximo da Ribeira<sup>569</sup>, o último paço residencial a ser erguido no burgo, por cuja posse manteve diferendo com a edilidade em 1508 e nesse ano resolvido, quando desempenhava funções no município calhando-lhe tratar do abastecimento de carne<sup>570</sup>; em 1488 fora recebedor das sisas dos vinhos; o seu nome denuncia origem estrangeira; terá vindo para Portugal pelas mãos do então poderoso João Galvão, de cuja protecção beneficiou quando os seus serviços lhe trouxeram problemas com a lei, obtendo carta de perdão de D. João II, em 1487, quando terá mudado para o Porto, designado como “criado do arcebispo Dom Johão Galvam”; liga-se à construção naval pelo menos desde 1511 dizendo-se ser “mestre de fazer naus das taracenas do Porto”<sup>571</sup>. Interessa ainda anotar o custo de duas naus, 1023000 reais, para cuja despesa contribuíram os almoxarifados do Porto e de Ponte de Lima<sup>572</sup>, o armazena-

<sup>567</sup> FREIRE, Anselmo Bramcamp – *Cartas de quitação del Rei D. Manuel*, in “Arquivo Histórico Portu-guez”, vol. IX. Lisboa, 1914, p. 164. Ver também carta de quitação de 23 de Junho de 1523, onde a verba de 808 mil reais entregue por Diogo de Paz, almoxarife do Porto “em quatro adições” é referida, publicada na mesma obra e volume, p. 463.

<sup>568</sup> TT – *Chancelaria de D. Manuel*, liv. 5, fl. 18.

<sup>569</sup> AFONSO, José Ferrão – *A rua das Flores no século XVI. Elementos para a história urbana do Porto quinhentista*. Porto: Publicações da Faculdade de Arquitectura, 2000, p. 55.

<sup>570</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 9, fls. 19v, 33v, 52, 53.

<sup>571</sup> Sobre Diogo de Bustamante, FERRÃO, José Afonso – *o.c.*, p. 60 e 155. Caso típico de um “homem de mão” acostado a poderoso senhor servindo-o para lá da legalidade. Bustamante terá estado implicado num “arroido” em Coimbra envolvendo outros da mesma casa: “Diogo Gonçallvez, cavaleiro, criado do Arçabispo Dom Joham Galvam, morador na cidade de Coimbra, nos enviou dizer [a D. João II] que a elle culparom na tirada de huum Garcia Gomez, escudeiro do dito arcebispo, que fora na morte de huum Joham de Freitas, dizendo que o dito arcebispo, sendo bispo da dita cidade, o mandara matar per o dito Garcia Gomez e outros”. *Documentos inéditos de Marrocos, chancelaria de D. João II*, (dir. de P. M. Laranjo Coelho), vol. I. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1943, p. 337. Ao contrário de muitos congéneres, Bustamante sobreviveu à sua vida “aventureira” e ao seu “patrono” e teve reforma dourada no Porto. A sua mulher, Maria Álvares, também se fazia notar, com papel de relevo no ‘eterno’ conflito entre a Câmara e as regateiras com apelação à corte. Na carta régia diz-se que a dita Maria Álvares “há Vinte annos que he rendeira da nossa dizima E sisa do pescado da dita cidade E assi he regateira cadima, E que posto que lhe muitas Vezes fosse defeso que não regatasse em nenhuum pescado, somente Vendesse o que ouesses das ditas nossas rendas de Sisa E dizima o que ella nom quis ate ora fazer, nem dá por penas que lhe por jssó sam postas pelos offiçiais da cidade o que faz em fauor de nossos offiçiais etra”. *Corpus Codicum*, vol. IV, p. 194-195.

<sup>572</sup> No início do século XVI era habitual a saída de madeiras pelo almoxarifado de Ponte de Lima, trazidas em navios de Esposende e Fão. AMÂNDIO, Bernardino – *Mareantes dos “portos marítimos da*

mento da madeira nas taracenas de Vila Nova, provavelmente vinda das terras da Feira, ou mesmo de Ponte de Lima, e seu transporte para Quebrantões, que custaram 15 000 reais.

### 8.1. O “emastreadoiro” de S. Nicolau

Perto daqui, e servindo todos os estaleiros das redondezas havia um pequeno porto, junto de uma enseada no monte de S. Nicolau ou da Meijoeira, “ao qual se tinha acesso através do *Caminho que vae de Villa Nova para São Nicolao*”<sup>573</sup>, onde estava cais hoje destruído<sup>574</sup>. A abundância e fama das suas águas – vendidas pelos aguadeiros de Gaia e do Porto até ao século XX – tornaram-no procurado pelos navios, como abrigo e aguada e, importante, ali eram aparelhados os mastros dos navios, com montagem de um guindaste. Tudo isto nos é mostrado numa das muitas petições das gentes de Vila Nova, Gaia e Porto contra o mosteiro da Serra e medo da transferência da ermida de S. Nicolau, em 1553: “Junto da dita Irmida esta huma fonte de muita aguoa, e muito singular, a qual em nhum tempo seca, e quando ahi seca nesta terra, que secão as fontes, como acontece muitas vezes, e aconteceo este anno passado de mil quinhentos cincoenta e dous, a vão desta Cidade em barcos buscar aguoa aa dita fonte, e dahi se provee muita parte da Cidade, e assi o lugar de Villanova, e cercandose da maneira que os Padres querem, não poderá o povo gozar da dita aguoa [...]”.

E além disso pegado com a Irmida fica hum porto que está em huma enseada, e de toda aquella banda do Rio para baixo, como para cima, não há porto, nem honde huma barca, nem barco possa portar, por ser tudo roxa talhada.

E acontece muitas vezes haver tormenta no Rio em tanta maneira, que as barcas e os barcos se acolhem ali, não havendo aquelle porto se perderião, e se chove a gente se acolhe à Irmida, e a um alpendre que tem e ahi se salvão de muitos dezastres, que podião acontecer, e de noite também se acolhem ali por tempo de encurro, e descuro acodem ao lume que sempre tem a Irmida, que alumia o Senhor [tradição que ainda hoje se mantém] em maneira que hé muito necessário estar o dito porto Livre, e também quando a tormenta e tempestade não abranda, ficam ali os barcos, e a gente se vai por terra ao Lugar de Villanova, por o caminho que ahi há o que tudo os Padres querem tomar.

E tambem ha ahi tempos em que as barcas, por correr muita aguoa, não podem passar por ali para cima senão a sirga, e há necessário estar livre aquelle passo para hirem por ali sirgando; e estando tapado se não pode fazer, nem menos acontecendo algum dezastre a huma barca, como cada dia acontece, que quebre hum remo; ou cousa que seja necessário hir a Villanova buscar ferramenta, ou pregadura, não terão caminho por onde la poder hir [...].

*provincia do Minho”, séculos XVI a XIX. Os estaleiros de Portugal em 1860-1865.* Viana do Castelo: Edição dos “Amigos do Mar”, 1998, p. 20 e seguintes. Refere, p. 25, a saída de Lisboa, em 1515, de uma armada de navios daqueles portos que levava uma vila de madeira para edificação da fortaleza de S. João de Mamora no norte de África.

<sup>573</sup> GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves – *o.c.*, p. 168-169.

<sup>574</sup> FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e; GONÇALVES, A. Nogueira – *O mosteiro da Serra do Pilar. Vila Nova de Gaia: Câmara Municipal/Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia*, 1984.

E além disso está ali um guindastre em que se emmastream as Naus [...]”<sup>575</sup>.

A polémica prosseguiria com reuniões da Vereação do Porto<sup>576</sup> e de vizinhos<sup>577</sup> e, com maior ou menor contestação, a mudança fez-se, talvez cortando o caminho para montante e comprometendo o futuro dos estaleiros de Quebrantões<sup>578</sup>.

Quanto aos engenhos de erguer e colocar mastros nos navios é provável que por aqui tivessem continuado mais algum tempo. Não sei se o desenvolvimento de um novo estaleiro no Ouro, com a consequente quebra de Miragaia (analisada adiante) terá acarretado diminuição da actividade deste espaço. No entanto, essa quebra, a ter existido, foi colmatada com o desenvolvimento, nos séculos XVII e XVIII, da construção naval em Vila Nova – embora em Seiscentos ainda se fabricassem navios em Miragaia usando os mesmos serviços. Em 15 de Setembro de 1737 ainda se falava da colocação de mastros vindos de Riba Douro no navio de “grande calado” *Nossa Senhora do Carmo*, operação feita nesse mesmo local<sup>579</sup>.

## 9. Novamente a margem direita: os estaleiros de Miragaia

Regressemos à margem direita e a Miragaia, expressão máxima da construção naval do Porto nos finais da Idade Média e início da Época Moderna.

Irei examinar as suas origens e enquadrar a actividade de acordo com o tipo de procura, o modo como se formou uma comunidade profissional em torno dos estaleiros, os indícios de saturação do espaço e as primeiras intenções de deslocamento da construção naval para mais perto da Foz. Analisarei ainda o significado da implantação e da organização do estaleiro em época tão remota pela comparação com outras realidades portuárias, nacionais e internacionais. No interior das instalações, inspecionarei equipamentos e o seu funcionamento e terei em conta a questão complicada dos ritmos de produção de navios e clientela.

### 9.1. Razões da promoção dos estaleiros de Miragaia

Por meados do século XV, a construção naval foi-se deslocando para a banda oeste da cidade, em resultado da evolução urbana. Tornava-se um incómodo manter no ‘centro’

<sup>575</sup> TT – *Incorporação de 1912 – Mosteiro da Serra*, cod. n. 2, fls. 44 e 167, pub, em parte, por FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e – *A ermida de S. Nicolau. Um pleito curioso no século XVI*, in “Gaya”, vol. V (*Actas do 1º Congresso Internacional sobre o Rio Douro*, 25 de Abril a 2 de Maio de 1986). Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia, 1987, p. 133-134.

<sup>576</sup> Em 14 de Janeiro de 1553, com a mesma informação de o lugar “ser resio da cidade e masteadoiro de naaos”. AHMP – *Vereações*, liv. 19, fl. 20v.

<sup>577</sup> Em 20 de Janeiro de 1553 os vizinhos de Santa Marinha designaram procuradores para se oporem à mudança da ermida “do dicto lugar em que esta ora em muito bom lugar omde estaa d’antygamente e em lugar de muita devosam”. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 7, fl. 235.

<sup>578</sup> Ficou apenas a menção ao cais, subsistente no século XIX quando se voltou a circular com desembarço “depois de aberto o caminho, que ainda ha bem poucos annos se abrio pelas fraldas do monte da Serra, começa [sic] os caes em Quebrantõens seguindo ate ao estaleiro de Villa nova” e prolongando-se até ao sítio do Cavaco. REIS, Henrique Duarte e Sousa – *o.c.*, vol. I, p. 267-268.

<sup>579</sup> ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 262, fl. 108v.

da cidade uma estrutura dilatada, espalhada por várias casas, armazéns e barracões, e pautada por um movimento intenso, perturbador dos serviços por aí instalados. Nessas circunstâncias convinha transferir a fábrica de navios para um local organizado e isso justificou o interesse sobre o arrabalde de Miragaia. Num espaço europeu com o qual o Porto contactava, a Hansa, havia evolução idêntica em curso, no mesmo período: “todos os arsenais [...] estavam instalados fora dos muros medievais das cidades, mas muito próximos deles”<sup>580</sup>. Como em Miragaia (foto 24).

Os primeiros navios aqui feitos eram para a faina fluvial e marítima. Adiante, os estaleiros foram redimensionados: primeiro, para responder aos interesses no transporte dos armadores do arrabalde e logo para fornecer navios à armada real. Com o século XVI adiantado, os novos rumos comerciais da cidade reflectiram-se num renovado impulso à fábrica de navios. Acrescente-se o interesse nestes estaleiros dos armadores das vizinhanças, Matosinhos e Leça por si ou em associação com investidores do Porto.

A procura de embarcações dependeu de muitos factores e obedeceu a ritmos diferentes conforme as conjunturas. Mais uma vez faltam-nos dados sólidos para podermos traçar linhas evolutivas. Por exemplo, a pouca informação sobre a tonelagem não permite perceber se os oito navios em construção ou em manutenção entre 1509 e 1510 eram embarcações para o tráfego internacional ou navios de cabotagem, ou se houve reconversão da frota e estreitamento dos horizontes comerciais.

Descobrem-se, no entanto, os contornos genéricos. Como linhas de força, assinala-se a forte solicitação durante o século XV, com origem na própria cidade, então dedicada ao transporte internacional; um período de indefinição (estagnação?) correspondente às primeiras décadas do século XVI quando os estaleiros viram compensadas eventuais quebras com encomendas régias; retoma em meados deste século com a recuperação da iniciativa local envolvida em novos empreendimentos no Atlântico.

Até finais de Quinhentos, já com parte substancial da construção a decorrer nos estaleiros do Ouro, em Sobreiras, haverá outras oscilações e reajustamentos decorrentes da evolução dos negócios ultramarinos num processo com perfis semelhantes aos do início da centúria: o maior esforço construtivo foi dedicado ao fornecimento da armada real, com um pico de actividade na centúria seguinte, entre 1630-1635, quando já estamos mais bem servidos de documentos<sup>581</sup>.

Em Miragaia planificou-se o aproveitamento de um local naturalmente dotado para a actividade, graças à praia fluvial, seccionada pelos dois braços do Rio Frio que aí desaguava, e capacitada para acolher os equipamentos indispensáveis à construção de navios e ao seu aparelhamento.

O estaleiro representava um atractivo na zona. O terreno livre do arrabalde foi logo preenchido. Acompanhando os mareantes vieram mesterais ligados à construção naval:

<sup>580</sup> ELLMERS, Detlev – “Gli arsenali delle città anseatiche”, in *Arsenali e città nell’Occidente europeo...*, cit, p. 200.

<sup>581</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo...*, cit, vol. I, p. 213. Esta panorâmica geral vale para todos os estaleiros da cidade e não só para Miragaia. Os navios construídos entre 1630 e 1635 cresceram quase na sua totalidade nos estaleiros do Ouro.

carpinteiros, calafates e cordoeiros, agrupados numa confraria (de S. Pedro de Miragaia), responsáveis pela expansão do lugar<sup>582</sup>.

Na Calçada da Esperança funcionava a cordoaria<sup>583</sup>, ao pé do estaleiro, dirigindo o essencial do seu labor para a produção de cordoalha.

A área da Porta Nova, dentro e fora dela, foi tomada pelos tanoeiros. A sua arte, ligada à vida marítima e mercantil conheceu assinalável desenvolvimento entre os séculos XV e XVI coincidindo com o aumento da importância do trato de vinhos no comércio do Porto<sup>584</sup>. Entre as madeiras a curar para as embarcações e os assentos de aduela, não havia por onde circular. Quem quisesse ir aos navios levar ou trazer mercadorias não podia. Em 1548, a Câmara iniciava o processo de ordenamento do local envolvendo-se numa tarefa complicada e inglória, que ainda prosseguia, sem dar mostras de resolução, ao findar o primeiro quartel do século XVII.

Levado à Vereação em 9 de Junho, revela-nos o incremento dos estaleiros, parte da superfície ocupada por eles, a animação em torno dos navios, a construção de estruturas de desembarque e, claro, a importância da tanoaria. Mais ainda. Nesta tentativa de ordenamento esteve a génese de um processo de transferência da construção naval, primeiro afastando-a das imediações da muralha e mais tarde deslocando-a para o Ouro, tentando-se fazer de Miragaia mais um local de carga e descarga do que de construção de navios: “E asy foy dado conta a elles cidadãos que ora se fezera a Porta Nova hũa defesa de fora da porta pera ho rio pera se poderem desembarcar as mercadorias [...] que as pessoas da cidade traziam pera suas casas que até’gora estava todo tão acupado com madeiras de navios que se ali fazem e asi doutros que nom podia nehũa pessoa descarregar”. Com isso, o concelho tinha “mandado poer padrões pera que debaixo delles se não podese poer nehũa cousa que acupase a dita desembarquaçam e asi se aviam de poer outros ate o poente que vam da Fonte do Touro pera que a rua ficase larga”; sujeitava-se à decisão dos vereadores a colocação dos novos marcos e a proibição de se fazerem navios “da banda de fora dos dictos padroes antes fazer-se desocupado pera no dicto lugar honde se ora fazem os navios se poerem as madeiras e arquos e mollas dos tanoeiros pera despejo da dicta rua”. A decisão foi unânime: que se colocassem “ate a dicta porta e asi se nom consentise se fazerem navios no dicto lugar porquanto pejavam a dicta saida da dicta Porta Nova sendo hũa das principaes quando a dicta cidade vem e mandaram que fosse logo apregoado que daqui por diante nehum fosse tam ousado de poer nehũa madeira no dicto resio que vay da dicta Porta Nova pera o Douro nem pedra nem nehũa outra cousa que acupe a dicta serventia nem yso mesmo fação navios nem caravellas nem barquas no

<sup>582</sup> Encheu-se de habitações; em 1533 retomou-se o “regimento de Miragaia”, de 1491, perante evidentes indícios de desenvolvimento, evitando a construção desenfreada e o perigo de incêndios. AHMP – *Vereações*, liv. 11, fls. 145-145v.

<sup>583</sup> Chamada *Cordoaria de Baixo* ou *Cordoaria Velha* quando o trabalho dos cordoeiros passou maioritariamente para o Campo do Olival.

<sup>584</sup> Alain Cabantous faz corresponder a “especialização” do porto ao tipo de recipientes mais produzidos; *Dix mille marins face à l’océan*. Paris: Éditions Publisud, 1991, p. 105.

dicto risio ate a dicta parte que vem da Fonte do Touro”<sup>585</sup>. O problema, porém, subsistia em 1625<sup>586</sup>.

Estes processos ocorreram em portos da Península durante os séculos XVI e XVII: de um lado, valorização dos arrabaldes através de um devir mercantil impossível de prosperar dentro dos limites de velhas cidades amuralhadas<sup>587</sup>; de outro, a distribuição funcional dos espaços, com a preocupação de deslocar do interior da cidade para os arrabaldes actividades perigosas, por exemplo, as que envolviam fogo como a tanoaria ou a construção naval<sup>588</sup>.

## 9.2. Organização dos estaleiros de Miragaia: estruturas e serviços

Se a tónica dos problemas era colocada nas redondezas da Porta Nova, a construção e reparação de navios estendia-se, desde o século XV, por todo o areal, pelo menos da Porta Nova à Fonte da Colher (ainda existente em frente da actual *Alfândega*), a meio da praia.

Olhando para outros centros, portugueses e ibéricos e mesmo de fora da Península, penso estarmos perante uma organização portuária evoluída. Em Lisboa como em Ragusa, a separação das operações de carga e descarga das de construção naval e estaleiros só se fez no século XVI<sup>589</sup>.

A evolução de Lisboa ajusta-se à da generalidade dos portos ibéricos. De acordo com Casado Soto, “não parece que se possa falar com muita propriedade de estaleiros estáveis até bem entrado o século XVI”<sup>590</sup>. A *Ribeira das Naus* estruturou-se no início desta centúria.

<sup>585</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 16, fls. 51v-52. Pregão de 16 desse mês, “a Porta Nova da bamda de fora [e] de demtro”. Idem, fl. 53. Encontro nesta deliberação a origem dos célebres arcos (um dos sinónimos que se pode atribuir à palavra “padrão”) de Miragaia.

<sup>586</sup> “[...] A ocupação do areal em frente à Porta Nova mais as madeiras, enxárcia e apetrechos dificultava a passagem de pessoas, impedia o trabalho dos tanoeiros e prejudicava o livre-trânsito de coches e carros que iam e vinham da cidade. Por isso, em 1625, a Câmara tentou disciplinar a construção naval, proibindo que alguém aí armasse sem sua prévia licença”. SILVA, Francisco Ribeiro da – *o.c.*, p. 214.

<sup>587</sup> RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio – “La evolución de los puertos españoles en la Edad Moderna”, in *Puertos Españoles en la Historia* (catálogo da Exposição). Madrid: Ministério de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente/CEHOPU, 1994, p. 66. Ver a gravura do Porto, de Pedro Teixeira, 1634, onde é nítida a expansão dos espaços de ancoragem na cidade.

<sup>588</sup> E aliviar a pressão demográfica no interior dos muros. Para Bilbao, ver MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Sergio – *Bilbao nacimiento de un emporio*, in “Litoral Atlántico”, 3 (*Villas al mar*), Cantábria (Nóia): Asociación Tajamar, 2001, p. 77.

<sup>589</sup> Antonio di Vittorio sobre a república de Ragusa: processo “que culmina em 1525 com a transferência de taracenas, antes integradas no porto, para a cidade de Gruz, onde ocupariam uma área de 500-600m”; “Del Adriático al Atlántico: intereses y orientación de la marina ragusea en la Edad Moderna”, in *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, Antonio Malpica Cuello (editor). Granada: La Nao, 2001, p. 183. Luciana Gatti sobre Génova, na Idade Média: “o *Arsenale* era um mero espaço físico e não uma organização”; *L’Arsenale e le galee: pratiche di costruzione tecnico a Genova tra Medioevo ed Eta Moderna*. Génova: “Quaderno del Centro di Studi sulla Storia della Tecnica” sel Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1990, p. 15-24.

<sup>590</sup> Logo, ainda não estavam apartados do porto comercial; CASADO SOTO, José Luis – *Astilleros y arsenales...*, cit, p. 239.

Os equipamentos documentados em Miragaia mostram como o estaleiro estava consolidado. Entre estes, destacam-se a *fossa*, as covas e o *monte*.

A primeira já existia em 1432. Estrutura fixa, algo complexa, com muro erguido a expensas da Câmara. Esta empreitada foi ordenada em 12 de Abril, quando o Douro trazia água suficiente para tornar eficaz a utilização da fossa onde haviam entrado dois navios: “[...] foy acordado que se fizesse hũa parede na fossa em que se corregeo a naao de Fernao de Saa e a d’Aires Gomez e que se faça da parte de cima a parede e que os que queresem hi poer algũa naao ou navyo que se avenha com a cidade e lhe de algũa”<sup>591</sup>. A 19 também entrou o de João de Ponte, regressado de um combate com o corsário galego Gonçalo Correia, e reparado, mas não se sabe se usou a fossa<sup>592</sup>.

Era usada na maior parte dos estaleiros quando não havia inclinação suficiente para o “bota-fora”, isto é, fazer deslizar os navios pelas rampas de madeira até à água, portanto, auxiliar na manobra de reposição do navio na água<sup>593</sup>. Talvez fosse usada como uma espécie de rudimentar ‘doca seca’ (há notícias da construção de uma parede mas isso pode não querer dizer nada) única em Portugal neste período, como a do estaleiro inglês de Portsmouth em meados do século XVI<sup>594</sup>.

Facilitava o trabalho dos artífices nas obras mortas das embarcações. Na fossa, com o navio na água que a enchia e a maior parte do casco mergulhado era ocasião de se executarem operações que “pelo incremento do peso ou pela altura do centro de gravidade, não é aconselhável realizar em terra: acabamento da parte não submersa do casco – «obra morta» – e superestruturas, lastrado, instalação da árvore e outras partes da armação, etc.”<sup>595</sup>. Tinha significativa taxa de ocupação e era usada no conserto de embarcações após navegações complicadas. Segundo se pode entender pelas Vereações do século XV a principal razão de ser da sua existência era no âmbito da reparação de navios e não no da construção. Dado o regime do rio podia-se pensar numa *doca de marés*, com utilidade na construção permitindo a criação de uma zona de entrada do navio, como a existente em La Rochelle: com a diferença de marés de vários metros permitia construção/reparação,

<sup>591</sup> MACHADO, João; DUARTE, Luís Miguel – “*Vereações*” (1431-1432). *Livro 1*. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal, 1985, p. 100.

<sup>592</sup> “Todos juntamente derom lugar a Joham de Ponte que posse[sse] o seu navio a correger em Miragaia e que desse ao Concelho cem Reaes brancos e o mais lhe quitarom por que o a cidade achou bem diligente na goarda das naaos a que ora a cidade mandou em a Galiza gardar de Gonçalo Correia”. MACHADO, João; DUARTE, Luís Miguel – *o.c.*, p. 104.

<sup>593</sup> “Quando a distância da rampa de botadura à água é grande – ou pouca a inclinação do terreno – cavar fossos que levem a água ao pé dela”. *Puertos españoles en la historia...*, cit, p. 171.

<sup>594</sup> BARKER, Richard – *Of caravels, tides and water...*, cit. por COSTA, Leonor – *Naus e galeões...*, cit, p. 260-261. Deve ter raízes medievais, semelhante nos procedimentos com as menções portuenses quatrocentistas: “em Maio de 1212 o xerife de Hampshire recebeu ordens do rei para construir um bom e forte muro à volta daquilo que se chamava uma *esclusa* para proteger os navios reais em Portsmouth. Não é claro o que é que se entende por isso. A palavra é normalmente usada como dique ou comporta, levantando-se a possibilidade de haver então em Portsmouth uma doca fechada com uma comporta que controlava a entrada e saída de navios (neste caso, sobretudo galés)”; apesar das reservas, “não só é muito cedo para a construção deste tipo de doca seca” este facto poderá ser encarado pois “não é muito nítido o porquê da necessidade de um tal equipamento em Portsmouth onde, em qualquer fase da maré, havia águas profundas para a ancoragem”; ROSE, Susan – *o.c.*, p. 12.

<sup>595</sup> *Puertos españoles en la historia...*, cit., p. 171.

em fossa, da totalidade do navio<sup>596</sup>. Seja como for é mais um elemento a destacar na organização portuária do Porto tardo-medieval pois não se encontram notícias de semelhante estrutura no panorama portuário ocidental. É uma pista de investigação, embora difícil de seguir.

Para a construção de embarcações, trabalhos adicionais preparavam o terreno quando houvesse maior movimento (à chegada dos navios da Flandres, por exemplo), criando espaços para outros navios: abertura de novas covas e instalação de planos de querenagem. A fossa foi deslocada com a construção do baluarte defensivo de S. Filipe no areal, nas proximidades da Porta Nova, em 1589<sup>597</sup>. Com esta obra, a construção naval passou para lá da Fonte do Touro podendo ter sido feita episodicamente em qualquer lugar até Monchique. Junto da fonte documenta-se, em 1548, uma “barreira”, entendida como dique ou estacada, talvez para auxílio da construção<sup>598</sup>.



Foto 24 – Praia de Miragaia junto ao fortim de S. Filipe

Antes de prosseguir com a descrição de técnicas, e a propósito desta foto (do tempo da revolução ribeirinha com a construção da nova alfândega), detenhamo-nos num documento de 1629 revelador das alterações morfológicas do lugar e dos projectos da Câmara.

<sup>596</sup> Devo a António Sousa, dos estaleiros da Cruz, os esclarecimentos sobre estas matérias. E ao Comandante Ferdinando Simões as dúvidas quanto à existência (muito improvável) de tal equipamento.

<sup>597</sup> AHMP – *Livro do cofre das fortificações*. Despesas com a obra da torre, transporte de materiais, gastos com salários dos trabalhadores, etc.

<sup>598</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 3, fl. 32v.

Uma sentença sobre pleito entre Gonçalo Gonçalves, armador, e a Câmara; esta impedia-lhe a construção de uma caravela junto à Porta Nova tendo ele já preparado o terreno e colocado as madeiras. A edilidade negava a licença alegando o transtorno causado ao trânsito de coches e carros (ver gravura 22) e ao labor dos tanoeiros. Em compensação oferecia-lhe a “praia do rego [a do rio Frio?], mais espaçosa e menos prejudicial” pois “neste mesmo lugar haomde ho suplicante agora queria fazer esta fabriqua ordenava a camara mandar fazer hum caez cuja obra amdava jaa em preguam que hera pobillico lugar e era muito nessessaria esta obra fazer nelle que havia de ficar perpetuo e não se empedir por esta fabricaçam quando ho supllicante tinha tam larguo lugoar pera fazer ha nao na dita praia com menos prejuizo”. Nem sequer se entendia, a não ser por má fé (e “por ser inimigo capital dos vizinhos de Miragaia”), a pretensão de a fazer “aquém do rego da Fonte do Touro” pois era lugar tão pequeno que, se ali se armasse navio, com ele e com a madeira ficaria tomada toda a serventia não só de coches e carros mas também de gente, principalmente da que corria à passagem das quinze ou vinte barcas que andavam no rio, “e particollarmente querendo ho comde d’Atouguia desembarcar alli ho não podera fazer senão por sima da madeira por não poder chegar o coche ao desembarquadouro”. Também insistia na vantagem de o navio ser feito noutros sítios “como era Massarelos, no Ouro e em Villa Nova” e no facto de o cais estar mais do que projectado<sup>599</sup>. E, basta ver a gravura, em breve concluído.



Gravura 22 – Modificações no areal de Miragaia

As covas, repetidamente mencionadas no século XVI, eram fundamentais no estaleiro, imprescindíveis no processo de construção do navio e no auxílio do labor de car-

<sup>599</sup> AHMP – *Sentenças*, liv. 3, fls. 248-257. É provável que tenha sido a citada visita do Conde de Atouguia – e os transtornos para desembarcar – a despoletar este mandado. Mas as menções ao facto de ser este construtor, por si, a preparar o terreno parecem comprovar que o estaleiro já não era ali permanente, o que coincide com a transferência do estaleiro para o Ouro.

pinteiros e calafates no casco. Fosse para construir um navio ou para o reparar era preciso criar condições para o trabalho dos artífices no fundo da embarcação, dando aos carpinteiros e calafates acesso livre à quilha e à estrutura inferior do forro do navio. Isso conseguia-se com a abertura de valas no areal sobre as quais assentava um estrado em madeira, a *malha reticulada*, espécie de estrado aberto, também designado plano de querenagem, estendendo-se até à água, em cima do qual o navio ia crescendo e assentava até chegar a altura de ser lançado à água; por esse motivo também se chamava rampa de botadura.

Como se tratava de uma construção extensa, profunda e difícil de concretizar no terreno tornou-se fixa, sendo apenas ajustada (alargada ou prolongada) conforme o navio a ela entregue.



Foto 25 – Planos de querenagem nos extintos estaleiros do Ouro

A acumulação de referências às covas no final de Quinhentos explica-se quer pela expansão da construção naval, quer pela dispersão da mesma e encomendas do poder central.

Condicionada pela falta de espaço, ou pela conveniência do carpinteiro a construção passou a ocupar todos os pontos favoráveis da orla ribeirinha nos quais se fazia a mesma preparação do terreno, com abertura de covas, e adaptações para fins específicos como o calafeto da embarcação. A ocupação de um dado local apropriado, ocasional, era permitida; contudo, os donos dos navios e os mestres construtores deviam deixar o terreno conforme o haviam encontrado antes de fazer o navio. Isso quase nunca acontecia. Saíam as embarcações e ficavam as covas. A prática da construção episódica, conhecida do Mediterrâneo ao Norte da Europa<sup>600</sup>, foi combatida, sem grande sucesso, pela Câmara

<sup>600</sup> GATTI, Luciana – *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*. Génova: Brigati Glauco, 1999, p. 29, considerando que uma grande fatia da construção naval nesta república italiana se fazia assim.

com a aprovação de posturas como esta de 1586: “toda a pessoa que fezer navios, naos, barcas [em Miragaia, Massarelos e Vila Nova] tanto que o botarem a agoa dentro de tres dias tapem as covas em que os fizerem para que fique tudo igual e a prumo sob pena de mil reais da cadeia”<sup>601</sup>. Um ano depois era obrigada a repetir a ameaça<sup>602</sup>.

Possíveis explicações para estes avisos: ordenamento do espaço, protecção do trânsito ribeirinho, para a praia e acesso ao rio, porque cada cova, diz a experiência dos actuais carpinteiros do estaleiro da Cruz, era aberta para um trabalho específico e não voltava a ser utilizada, ou porque, como em Vila do Conde, depois de feitos os navios, os espaços eram recuperados para outras funções públicas<sup>603</sup>, e ainda por questões de segurança da zona ribeirinha.

No grupo das zonas onde se pretende disciplinar esta prática está incluído o areal de Miragaia. Isto quer significar que, no último quartel da centúria, este espaço que até aqui era o grande estaleiro da cidade, servia agora essa função apenas secundariamente, pois já se evidenciava o Ouro, como atrás referi.

Fossa, covas. E monte. Em 1448, revela-se a sua existência e a sua serventia. No dia 9 de Outubro, os vereadores “sendo asy Juntos derom lecença aos senhorios do naujo de Rogo [...] que jha posessem no monte em mjragaya com tanto que pagasse o que for Justo segundo as outras”<sup>604</sup>. Em 1450 estava lá o navio de Martim Vaz. Pagou taxa de 200 reais<sup>605</sup>. Dois anos depois, em 1452, precisa-se melhor a localização: “em Miragaia, junto aa Porta Nova”, ou seja, junto da fossa, para onde foi levado de novo o navio de Martim Vaz. Pôr um navio em monte era operação complicada (apesar de usual), logo cara. Com mais dois anos de viagens no activo, aquele navio estava velho e a precisar de conserto e os trabalhos devem ter sido mais profundos; dessa vez, pagou 400 reais<sup>606</sup>.

Como o nome indica era local elevado, em zona propícia no areal, útil se fosse preciso *virar de querená*, isto é, inclinar o navio “por meio de aparelhos apropriados, sucessivamente a um e outro bordo, a fim de lhe beneficiar as obras vivas”<sup>607</sup>. O navio era adornado e amarrado e, desde sempre, com o convés voltado para terra. Usada nos estaleiros portugueses era técnica generalizada em todo o mundo marítimo devido às especificidades da fábrica dos navios, em madeira, sujeitos a grande desgaste apenas minorado pela constante calafetagem da estrutura.

<sup>601</sup> AHMP – *Acórdãos ou posturas*, liv. 3, fl. 128.

<sup>602</sup> AHMP – *Acórdãos ou posturas*, liv. 1, fl. 43v.

<sup>603</sup> POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, cit, vol. I, p. 296. Note-se a semelhança da postura vilacondense, de 1550: “[...] quallquer pessoa que fiser naos barcos navynos nesta vylla tanto que os tyrarem logo no dito dia ate o outro tapem as covas e as ygoallem bem so pena de dozentos reaes pra o conceelho e catyvos”.

<sup>604</sup> FERREIRA, J. A. Pinto – “*Vereações*”, *anos de 1401-1449...*, cit, p. 355.

<sup>605</sup> AHMP – *Cofre dos bens do conceelho*, liv. 1, fl. 20.

<sup>606</sup> Isto é, mais do que pagaria pela taxa de ocupação do estaleiro se quisesse construir um navio novo. AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 218v.

<sup>607</sup> LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente (Comandantes) – *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual*, 3ª edição. Lisboa: Centro de Estudos Históricos e Cartografia Antiga/Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 441.

### 9.3. Gestão dos estaleiros e taxas de laboração: os assentos

Aferir os níveis de trabalho depende da quantidade e qualidade das fontes. Para Miragaia há algumas mas insuficientes para organizar um mapa estatístico. Vejamos o que se sabe.

A fonte onde se esperaria encontrar mais averbamentos é a dos livros chamados do *Cofre dos bens do concelho*, contendo receitas e despesas de cada exercício fiscal. A Câmara tinha papel activo na administração dos estaleiros e cobrava taxas, designadas *assentos dos navios*, dos mestres e armadores.

Os livros andavam nas mãos do tesoureiro, encarregado da cobrança, e sobreviveram poucos. Para o século XV, restam dois<sup>608</sup>. Quanto ao século XVI, apenas cinco (Livros 2 a 6): o Livro 2, na sua maioria relativo ao século XV, guarda a contabilidade de 1509-1510<sup>609</sup>; o Livro 3 regista contas dos anos de 1520, 1521, 1522 (neste ano, com assentos de navios) e 1538 (com assentos de navios); o Livro 4, com dados de 1547, 1548 (incluindo registos de 1543 e 1544), 1555, 1558 (com assentos de navios), 1561 e 1565 (os dois com assentos de navios); o Livro 5 conserva informações de 1568, 1569, 1571 (estes dois com assentos de navios) e 1575; enfim, o Livro 6, com dados de 1579 e 1595.

Em síntese, temos apenas informes sobre vinte anos num século. A ausência de assentos de navios em certos anos (nove em vinte de contabilidade organizada), pode ser entendida como inexistência de embarcações a fazer ou a reparar, mas nem sempre deve ser interpretada assim. Havendo atraso na cobrança das taxas, o dinheiro só entraria nas contas do ano (ou anos) seguinte(s); noutros casos, a cobrança poderia ter sido feita mas, por conveniência do tesoureiro (e este muitas vezes tinha de entrar com dinheiros pessoais para equilibrar contas urgentes) passar para exercícios financeiros posteriores<sup>610</sup>.

Outra entidade com interferência na gestão dos estaleiros de Miragaia era a confraria de S. Pedro, a favor de quem revertia metade do rendimento dos assentos. Mas, para este assunto, os seus papéis não nos servem de nada. Se havia registos de cobrança detalhados<sup>611</sup>, não chegaram até nós. O dinheiro apurado, em poder do provedor, entrava no balanço final da administração confraternal<sup>612</sup>, sem qualquer especificação quanto à

<sup>608</sup> GONÇALVES, Iria – *As finanças municipais do Porto na segunda metade do século XV*. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal do Porto, 1987. Gestão municipal dos anos 1450-51, 1461-62, 1462-63 (truncado, só com as receitas), 1474-75, 1482-83, 1485-86, 1491-92, 1493-94, 1496-97. Para o estudo do mundo naval é preciso consultar a fonte; os dados sobre os navios não estão detalhados neste excelente trabalho que, de resto, não tinha como objectivo essa análise particular.

<sup>609</sup> Em parte analisado por FERREIRA, Ana Maria – *Algumas despesas do município portuense no início do século XVI*, in “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, 2ª série, vol. 3/4 (1985-1986), p. 169-179.

<sup>610</sup> Exemplos: AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fls. 304v-305, verbas de navios por cobrar. Idem, liv. 4, fls. 72v-73 (anos de 1547-1548), dinheiros (não de navios) de 1544-45.

<sup>611</sup> 31 de Dezembro de 1536 diz-se em folha de receitas: certos dinheiros “foram carregados na conta de Gonçalo Anes Boquiqua, provedor que foi dos assentos”. APSPM – liv. 2, fl. 163

<sup>612</sup> Até final do século XV, o balanço era anual, correspondendo ao mandato dos oficiais. Na segunda década do século XVI, este (e a apresentação de contas) passa a bienal. BARROS, Amândio Jorge Morais – *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV*, dissertação de mestrado polico-piada, vol. I. Porto: Faculdade de Letras, 1991, p. 92.

sua proveniência. A única exceção a esta regra ocorreu em 1536, quando se registou renderem os assentos 1340 reais<sup>613</sup>; um dos anos não cobertos pelos registos municipais.

Os armadores pagavam duplicado: ao rei e ao concelho, embora em modalidades diferentes. Em carta de D. Manuel (31 de Maio de 1520) dirigida a Álvaro de Braga “noso ofeial e escrivão d’alfandegua e almoxarifado da cidade do Porto”, definia-se o preço dos manifestos de mercadorias dispensadas de dízima para o rei, entre os quais se contavam os registos de “naos, navios, caravelas que se fazem novas”; estas embarcações construídas eram agrupadas em duas categorias, “grandes e pequenas”, pagando os donos ao escrivão, respectivamente, cem e cinquenta reais: “de cada nao, navio redondo, sem reais; de caravela, navio, barca, pinasa, caravelão, sincoenta reais”<sup>614</sup>. Esta seria uma das fontes que gostaríamos de possuir; porém, não se conhece nenhum livro de assentos da alfândega. Estamos muito melhor informados sobre os assentos pagos ao concelho.

Variavam de acordo com a tonelagem, com o tipo de navio e, como disse, se fosse construção ou reparação. Só abrangiam as embarcações de particulares, pois o rei não pagava pelas suas.

Como Iria Gonçalves constatou pode-se detectar relação entre os montantes e o porte dos navios. Pela construção pagava-se uma taxa que variava entre os 100 (barcos pequenos, caravelas até 25 toneladas) e os 400 reais (naus e navios de 180 toneladas para cima)<sup>615</sup>. Quanto às reparações, oscilavam entre os trinta reais (“do navio pequeno que se corregeo” em 1509-10) e os sessenta (mesmo quando o navio era “renovado casy todo”, como aconteceu em 1490-91)<sup>616</sup>. Tratava-se apenas de uma taxa por utilização do espaço do estaleiro. Pela “areia”. Pouco sabemos quanto aos preços das reparações/construções dos navios e quem os arrecadava (o carpinteiro, oficiais e trabalhadores – provavelmente dinheiro distribuído pelo carpinteiro, da quantia que cobrava aos armadores); quanto aos materiais para a reparação/construção, eles ficavam a cargo do armador, embora pudessem ser comprados (em seu nome) pelo carpinteiro, caso das madeiras. O contrato do patacho do Balio de Leça, a que já aludi, esclarece alguns pontos destes procedimentos. Ou o seguinte: antes de 1584, Maria Pires, de Miragaia, dona de parte de uma nau chegada do Brasil, entregou ao sócio 22 461 reais “pera despesas e concerto da dicta nao pera tornar outra vez pera o dicto Brasill”. As despesas corriam a meias e a reparação atingiu cerca de 45 000 reais, valor que se pode considerar elevado<sup>617</sup>.

Os primeiros assentos datam de 1450, no mais antigo livro de contas da Câmara. Ainda não se menciona, como no futuro, a entrega de metade do dinheiro à confraria dos mareantes, na dotação de renda ao seu hospital do Espírito Santo.

<sup>613</sup> APSPM – liv. 2, fl. 163.

<sup>614</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 154v. Mais um privilégio real concedido a Álvaro de Braga (a receita dos assentos ampliava o seu “selario”) ainda resultante da sua participação na viagem de Vasco da Gama à Índia, na sequência da qual foi investido em vários cargos: em 1501 carta de privilegiado, para si, seu filho mais velho e filhos varões dele descendentes; no ano seguinte carta de escrivão da alfândega e almoxarifado. Carta de privilegiado em TT – *Leitura Nova. Além Douro*, liv. 1, fl. 229. Ver VITERBO, Sousa – *o.c.*, p. 98-99.

<sup>615</sup> GONÇALVES, Iria – *As finanças...*, cit, p. 44-45.

<sup>616</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, respectivamente, liv. 2, fl. 217 e 24.

<sup>617</sup> ADP – *Po1º*, 3ª série, liv. 76, fl. 133.

A cobrança prosseguiu nos mesmos moldes e ‘tabela’ no século XVI, e só foi alterada em 1614.

Apesar de as contas poderem transitar para outros anos, a recolha dos assentos foi efectiva; numa ocasião registou-se: “hum homem de Lisboa” mandou fazer uma caravela “de que ha de pagar C<sup>o</sup> L reais”<sup>618</sup>.

Não sendo elevados (juízo relativo pois era mais uma despesa a onerar um serviço já de si caro<sup>619</sup>) e desde meados do século XV partilhados, a receita não era grande. A maior foi alcançada em 1538-39 com cerca de 6000 reais repartidos entre a Câmara e a confraria<sup>620</sup>. Em 1536, a confraria cobrou 2680 reais<sup>621</sup>. À distância, o ano fiscal de 1509-10, com um total de 1130 reais a dividir pelos mesmos<sup>622</sup>. No restante, repito, muito menos, na ordem das poucas centenas de reais.

Os protocolos notariais aqui não ajudam. Se à partida pensássemos descobrir uma série de contratos de construção ficaríamos desiludidos. Para todo o século XVI são globalmente inexistentes. Apenas encontrei um<sup>623</sup>. Isso explica-se porque boa parte dos acordos eram combinados por palavra, sem recurso a tabelião<sup>624</sup>. Ainda assim, embora à custa de muito trabalho (irrealizável individualmente para cronologias posteriores ao século XVI), colhem-se pistas sobre navios recém construídos ou a reparar em escrituras de tipo fretamentos, procurações e testamentos, etc., ajudando a compor o quadro.

O mesmo tipo de problemas nos livros da *redízima* do Cabido. Feitos para registo dos dinheiros da cobrança do 1% da dízima de todas as mercadorias chegadas à alfândega por contrato entre o rei e o bispo no início do século XV, além de lacunares quase nunca disponibilizam informação sobre o destino dos materiais para a construção naval. Salvo excepções, só com um trabalho insano de cruzamento de dados e de deduções nem sempre seguras podemos obter resultados<sup>625</sup>.

A documentação alfandegária é desoladora. Um livro, na Torre do Tombo (*Núcleo Antigo*, nº 110), e três da *Contadoria da comarca do Porto*, no Arquivo Distrital da cidade. Salvo indicações pontuais e indirectas não são de grande utilidade nesta matéria. O que ganhamos em legislação e mandados régios, num ou noutro processo de carácter comercial, regulamentos sobre navegação, carga e descarga e cobrança de direitos perdemos em dados sobre construção naval. Que existiriam. No regimento de Diogo Fernandes

<sup>618</sup> Em 1493-94. AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 2, fl. 81.

<sup>619</sup> Assento barato mas serviço caro. Ver o caso referido da nau de Maria Pires. ADP – *Po 1º*, 3ª série, livro 76, fl. 133.

<sup>620</sup> Caso excepcional. AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fls. 197, 304v-305.

<sup>621</sup> APSPM – liv. 2, fl. 163.

<sup>622</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 2, fl. 217.

<sup>623</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 106, fl. 145v: contrato entre o balio de Leça e Pedro Franco, carpinteiro da Ribeira para fazer um patacho. Observando outros centros, a inexistência de registos não surpreende. Assim é em Vila do Conde e em Lisboa. Respectivamente, POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 293 e FREIRE, Leonor Costa – *o.c.*, p. 109.

<sup>624</sup> Mais uma vez, como em Vila do Conde. POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 293. E Vila Nova no século XVII. LEÃO, Manuel – *o.c.*, p. 27.

<sup>625</sup> Para este estudo interessam só os primeiros oito livros, de 1573, 1574, 1578, 1579, 1584, 1585, 1586 (apenas um pequeno caderno) e 1591. ADP – *Cabido*, livros 106 a 113. Gráficos 3 a 6.

das Póvoas, provedor das alfândegas de Entre Douro e Minho, Aveiro e Buarcos, o capítulo XLV “manda que daqui em diante todas as pessoas que as fizeram [“naos, navios e caravellas” no Porto, S. João da Foz e Matosinhos] venhão a dita alfandega escrevellas, e declarem ao juiz e officiaes de que tonelladas são e de quantas cubertas e os nomes dellas. E pera isso se fara hum livro contado e asinado pello juiz com seu ensarramento no cabo de quantas folhas tem, em que assentarão as ditas naos, navios e caravellas com a dita declaraçam, e os nomes de seus donos”<sup>626</sup>.

Por fim, a documentação régia. Interessaria conhecer os autos de arqueação dos navios pois indicavam o lugar da sua construção e a tonelagem<sup>627</sup>. Porém, o remanescente destas certidões, com outras notícias úteis tais como as das requisições de navios para o serviço da Coroa, estarão ‘perdidos’ entre essa enorme massa chamada *Corpo Cronológico* e noutros cartórios, impossíveis de tratar em profundidade. Assim, limitei-me a recolher elementos sobre o Porto em trabalhos publicados com base nesses documentos.

Recordemos: as naus dominavam na frota da cidade nos finais da Idade Média seguindo-se-lhes, à distância, as caravelas e navios pequenos. A primeira grande época de produção naval durou até aos últimos anos do século XV<sup>628</sup> na qual, a par da construção de navios novos, a taxa de ocupação dos estaleiros aumentou com a entrada de outros para reparar.

Sobre a fábrica de navios novos cite-se o de Salvador Eanes, mestre e armador de Miragaia. Em 1454 tinha sociedade com mareantes e mercadores; explorava uma nau recém construída e significativamente baptizada *nau Nova*, na qual andava como mestre<sup>629</sup>. Em 1461, a mesma parceria ampliou a frota, juntando-lhe uma caravela “que se fez aa Porta Nova”<sup>630</sup>.

Em 1489 fez-se uma “nau grande”. D. João II deu-lhe o trato exclusivo de couros para venda no estrangeiro, em época de restrições colocadas ao negócio<sup>631</sup>.

Numa segunda fase, as encomendas régias. Passe a dificuldade em determinar a quem pertencia a “nau grande”, as encomendas da coroa a Miragaia cresceram e solidificaram a sua actividade.

Os contratos régios podem interpretar-se como reconhecimento da modernidade destes estaleiros, aptos a fazer navios de pequeno calado, caravelas, e navios mais volu-

<sup>626</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 69. Não há qualquer rasto desse livro.

<sup>627</sup> Variável desde a Idade Média, mas sempre acima das 130 toneladas até 1571, altura em que D. Sebastião o alargou a navios com mais de 60 toneladas. Encontrei registos de arqueação de navios estrangeiros – urcas – nas Vereações.

<sup>628</sup> As embarcações do século XV em BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos e gentes...*, cit, p. 222-223. Se entre meados do século e a década de 70 são referenciados, em média, quatro navios por ano, a partir daí só um ou dois (há um ano, 1485, com três navios). No início do século XVI o labor era ainda elevado, combinando procura privada e régia. Mas não conhecemos a natureza dos pedidos, especificações (calado) dos navios, para afastar a impressão geral de decadência da marinha portuense, atestada por outra documentação.

<sup>629</sup> Respectivamente, AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 1, fl. 67, e BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos e gentes...*, cit, p. 220.

<sup>630</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 1, fl. 67.

<sup>631</sup> *Livro antigo de cartas e provisões...*, cit, p. 133. Falarei da tonelagem na análise da frota do Porto. A construção desta nau é também referenciada em OLIVEIRA, Aurélio de – *Nos rumos da modernidade*. Porto: Faculdade de Letras, 1999, p. 207.

mosos, acima das 180 toneladas, essenciais para enfrentar as novas etapas da Expansão. D. João II, interessado em Miragaia e em Quebrantões, reconheceu-a<sup>632</sup>. O seu sucessor, D. Manuel, também.

À Coroa interessava ter no Porto estaleiros capazes de lhe assegurar a construção e o apresto de navios. Para fornecer a armada em vias de criação e cumprir missões, a requisição e preparação de navios continuava a ser função dos oficiais régios, como no século XV<sup>633</sup>.

A encomenda mais mediática aos nossos olhos terá sido a dos navios que primeiramente foram à Índia sob o comando de Vasco da Gama. Para os estaleiros, porém, foi só mais um pedido de um dos melhores clientes. Ainda assim, fica como um momento marcante na sua história, e deve ser realçado.

A expedição teve anos de preparação. Desde a de Bartolomeu Dias, que abriu o caminho, passaram quase nove anos durante os quais houve ajustamentos diplomáticos, mudança de rei e colocação efectiva em prática do projecto<sup>634</sup>. Sobre este é pouco conhecida a participação do Porto e esta ocorreu num dos momentos mais cruciais: a construção dos navios. A documentação é esclarecedora.

A pequena armada, de três ou quatro navios, combinava embarcações novas e usadas. A *Bérrio* terá sido comprada um mercador<sup>635</sup>, a *S. Gabriel* e a *S. Rafael* eram novas e foram aqui feitas<sup>636</sup>. Sobre o tipo<sup>637</sup>, os documentos repartem-se entre *navios* e *naus*<sup>638</sup>.

<sup>632</sup> D. João II esteve na cidade entre Dezembro de 1483 e Janeiro de 1484 e viu os estaleiros a acabar uma nau para o duque de Bragança; o rei requisitou-a para transporte de cantaria lavrada no Porto para o calcetamento da rua Nova de Lisboa. GONÇALVES, Iria – “Uma realização urbanística medieval: o calcetamento da rua Nova de Lisboa”, in *Um olhar sobre a cidade medieval*. Cascais: Patrimonia Historica, 1996, p. 127-128. Aumento da tonelagem neste reinado em OLIVEIRA, Aurélio de – *Nos rumos da modernidade...*, cit, p. 206-209.

<sup>633</sup> TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 162v, publicado por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais...*, cit, tomo I, p. 414.

<sup>634</sup> Iniciados com D. João II, os preparativos atrasaram com a sua morte, por motivos políticos e tempo de acumulação de meios científicos úteis ao projecto: composição das tábuas astronómicas dos anos de 1497-1500 para a navegação austral do Gama, a cargo de Abraão Zacuto. MARQUES, Alfredo Pinheiro – *Vida e obra do “Príncipe Perfeito” Dom João II*. Figueira da Foz–Mira: Centro de Estudos do Mar/Câmara Municipal de Mira, 1997, p. 131.

<sup>635</sup> FONSECA, Luís Adão da – *Vasco da Gama. O homem, a viagem, a época*. Lisboa: Comissariado da Exposição Mundial de Lisboa de 1998, 1998, p. 86. Indicações sobre a expedição, p. 85 e seguintes.

<sup>636</sup> BARROS, Amândio Jorge Morais – *A construção naval portuense nas vésperas da viagem de Vasco da Gama à Índia*, in *Um mercador e autarca dos séculos XV-XVI: o arquivo de João Martins Ferreira*. Catálogo da exposição comemorativa da classificação do Porto como Património Cultural da Humanidade. Porto: Arquivo Histórico Municipal, 1996, p. 42-43; Idem – *Barcos e gentes...*, cit, p. 209; COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 343.

<sup>637</sup> C. A. Encarnação Gomes apresentou ao IV Simpósio de História Marítima (1996), Academia da Marinha, um trabalho sugestivamente intitulado *A viagem de Vasco da Gama: algumas improváveis certezas* onde colocava em dúvida que os navios usados nesta expedição fossem naus. Ver *IV Simpósio de história marítima A Viagem de Vasco da Gama*. Lisboa: Academia da Marinha, 2002, p. 215-225. Revisão da matéria em BARROS, Amândio – “O Porto e a construção dos navios de Vasco da Gama”, in *Estudos de Homenagem ao Professor Doutor José Marques*, vol. I. Porto: Faculdade de Letras, 2006. p.131-141.

<sup>638</sup> 9 de Julho de 1496, carta de D. Manuel ao concelho do Porto: “[...] hordenamos de mandar fazer nesa çidade Dous nauios de que Demos o carreguo a Joham de ffigueiroo [...]”, *Livro antigo de cartas e provisões...*, cit., p. 105. 14 de Julho de 1496, carta de quitação régia a João Martins Ferreira, rece-

Embora se insista na designação *nau*, a indefinição sobre o modelo dos navios *S. Gabriel* e *S. Rafael* mantém-se, mas conhecemos a capacidade de construção de naus pelo Porto. Depois destes primeiros navios que passaram o Cabo rumo à Índia, os estaleiros de Miragaia serão chamados a construir outros<sup>639</sup>.

A fábrica destas embarcações interessava muito ao rei e este, desde Lisboa, colocou no terreno agentes encarregados da logística. “Por asy comprir muyto a noso seruiço”, expressão corrente no tempo, começava a carta enviada para o Porto a João de Figueiró, encarregando-o de dirigir a construção das embarcações; Bartolomeu Dias, em Lisboa, ficava responsável pelo avitualhamento “dos navios que vam pera descobrir”<sup>640</sup>.

Todo o sigilo em redor desta obra – duvidoso – sairia gorado com as movimentações de homens e materiais em direcção à praia fluvial, comentários e especulações enquanto os barcos cresciam na areia.

Nestes primeiros tempos da Rota do Cabo, Miragaia beneficiava da procura régia. Quase se pode dizer que se tratava de um estaleiro para o rei enquanto este não apostou na grande ‘empresa estatal’ da Ribeira das Naus<sup>641</sup>.

Tão relevante foi o encargo que o mesmo D. Manuel mandou aos estaleiros entre 1504 e 1506: nada mais, nada menos do que quatro naus e três caravelas. Dessa vez, a empreitada foi confiada a André Afonso, escudeiro, cidadão do Porto, que acertou contas em 1508, “do dinheiro e cousas que recebeo pera o fazimento das primeiras tres naos Sam Vicente e Sam Grauiel e Sam Rafel, que por nosso mandado teue careguo de fazer na dita cidade o anno pasado de mil e quinhentos e quatro e bem assi de todo dinheiro e cousas que recebeo pera fazymto da nao Sam Joham e tres carauellas, Sam Simão, Sam

---

bedor no Porto dos dinheiros para a armada da Graciosa: “[...] e somente lhe ficaram por despender duzentos trinta e nove reaes os quaes loguo entregou a Joham de Figueiro morador em a dicta cidade do Porto pera despesa do fazimento dos navios que ora mandamos fazer na dicta cidade”; AHMP – *Pergaminhos*, nº 782 (COL-P/B240). 2 de Outubro de 1496, Livro da receita e despesa de Heitor Garcia: compra de fio em Santarém “[...] e mamdallo a cidade do Porto a Joham de Fygeyroot que tem carregio do fazimento dos navios [...] e adiante: “[...] dozemtos noventa huum quintaes e huua arrova e quatro libras a Joham de Figueiro feitor das naos novas que se fezerom no Porto [...]”, TT – *Fundo Antigo*, nº 749 (*Livro de receitas e despesas de Heitor Garcia*), pub. por CUNHA, Maria Cristina – “A compra de fio para as naus. O Livro de receitas e despesas de Heitor Garcia (1496-1497)”, in *Actas do Congresso Internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”...*, cit, vol. III, respectivamente, p. 499 e 522. 1496-97, contas da Câmara do Porto: “coregymento do Postigo de Álvaro Gonçalves da Maia [...] por boa servyntyta das naos que se orra fazem d’El Rey nosso senhor”, AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 2, fl. 152. 7 de Janeiro de 1498, quitação régia a Rui Fernandes de Almada, recebedor dos empréstimos e pedidos dos judeus da comarca de Lisboa: “[...] ficaram por despender 9:055 reaes e meo, os quaes entregou a Eitor Garcia, recebedor dos dinheiros que se fezerom para a despesa das naos que se fezerom no Porto”, TT – *Chancelaria de D. Manuel*, liv. 31, fl. 60 e também *Leitura Nova. Estremadura*, liv. 1, fl. 136v.

<sup>639</sup> Neste assunto adopto a opinião de DOMINGUES, Francisco Contente – *Os navios de Cabral*, in “Oceanos”, nº 39 (O achamento do Brasil), Julho-Setembro de 1999, p. 75, afirmando que eram navio tipo nau, diferindo das naus que conhemos em Quinhentos na volumetria, sendo estas mais pequenas.

<sup>640</sup> OLIVEIRA, Aurélio de – *Nos caminhos do Atlântico (1400-1500)*. Braga: Edição do Autor, 1999, p. 182-189.

<sup>641</sup> Para além do estudo citado ver de Leonor Costa – *Aspectos empresariais da construção naval no século XVI: o caso da Ribeira das Naus de Lisboa*, in “Análise Social”, vol. XXXI (136-137), 1996 (2º-3º), 295-312.

Bras e o Salvador [...] que também por nosso mandado fez na dita cidade o anno de mil quinhentos e seis”. Merecem atenção alguns dados da carta de quitação. Desde logo, os nomes de duas naus, S. Gabriel e S. Rafael, retomando-se as invocações utilizadas nos navios de Vasco da Gama em 1496-97. E os preços, “dous contos e seis centos e satenta e cinco mil e oyto centos e sasenta e seis rs” para as primeiras três naus; e “dous contos e sete centos e quarenta e sete mil e quatro centos e dez rs” para a nau S. João e as três caravelas<sup>642</sup>, dando ideia da movimentação de capitais nestas obras de construção naval, o seu significado na economia do estaleiro e as consequências da sua perda – quando a fábrica de navios passou para a Ribeira de Lisboa.

Eis como o Porto participou nos primeiros passos da *Rota do Cabo*. Fabricando navios a um ritmo nunca antes visto.

| Data | Modelo   | Nome do navio         | Responsável                     | Obs.                 |
|------|----------|-----------------------|---------------------------------|----------------------|
| 1496 | Nau      | <i>S. Gabriel</i>     | Supervisão de João de Figueiró  |                      |
| 1496 | Nau      | <i>S. Rafael</i>      | Supervisão de João de Figueiró  |                      |
| 1497 | Nau      | <i>Flor de la Mar</i> |                                 |                      |
| 1497 | Nau      | <i>Cirne</i>          |                                 |                      |
| 1497 | Caravela | não identificada      |                                 |                      |
| 1499 | Nau      | <i>S. Mateus</i>      |                                 |                      |
| 1501 | Nau      | <i>S. Pedro</i>       |                                 | antes desta data     |
| 1501 | Nau      | <i>Leitoa</i>         |                                 |                      |
| 1501 | Nau      |                       |                                 | Contador da Madeira  |
| 1504 | Nau      | <i>S. Vicente</i>     | Contrato de André Afonso        |                      |
| 1504 | Nau      | <i>S. Gabriel</i>     | Contrato de André Afonso        |                      |
| 1504 | Nau      | <i>S. Rafael</i>      | Contrato de André Afonso        |                      |
| 1506 | Nau      | <i>S. João</i>        | Contrato de André Afonso        |                      |
| 1506 | Caravela | <i>S. Simão</i>       | Contrato de André Afonso        |                      |
| 1506 | Caravela | <i>S. Brás</i>        | Contrato de André Afonso        |                      |
| 1506 | Caravela | <i>O Salvador</i>     | Contrato de André Afonso        |                      |
| 1506 | Navio    | não identificada      |                                 |                      |
| 1511 | Nau      | não identificada      | Contrato de Diogo de Bustamante | feita em Quebrantões |
| 1511 | Nau      | não identificada      | Contrato de Diogo de Bustamante | feita em Quebrantões |

Fontes: TT – *Chancelaria de D. Manuel*, liv. 1, fl. 28v; liv. 5, fl. 18; liv. 14, fl. 28v; liv. 30, fl. 91v, 122; AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, livros 2-5; Sousa Viterbo – *Trabalhos náuticos...*, II, 4-5; Gaspar Correia – *Lendas...* I, 1, 269, 271, 3, 660, e as notas de rodapé que em seguida se apresentam

Quadro 3a – Navios construídos no Porto para fornecimento da Carreira da Índia (1496-1511)

<sup>642</sup> Mais uma “villa de madeira”, elementos pré-fabricados, aparelhados para a construção de casas, no norte de África (também para fortalezas e navios). TT – *Chancelaria de D. Manuel*, liv. 5, fl. 18, em VITERBO, Sousa – *Trabalhos náuticos dos portugueses, séculos XVI e XVII*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 386-388.

Por estes dados percebe-se a minha afirmação sobre a encomenda dos navios de Vasco da Gama: a primeira de muitas. O quadro mostra como as obras foram contínuas, numa complementaridade, de assinalar, com a Ribeira das Naus de Lisboa, centro nevrálgico deste sistema, em fase de instalação. E percebe-se, também, que outros navios, não menos emblemáticos da *Carreira*, foram erguidos em Miragaia: como a *Flor de la Mar*, que começou por navegar para a Índia em 1502, na segunda armada de Vasco da Gama, e para onde regressou em 1505 na expedição de D. Francisco de Almeida, passando depois a estar ao serviço da armada da Índia até ao seu naufrágio, em 1511, quando nela seguia Afonso de Albuquerque<sup>643</sup>. Quanto à *Cirne*, que teria o mesmo porte da anterior, decerto ligada à família do futuro feitor da Flandres, Manuel Cirne, natural do Porto, sabe-se que partiu para a Índia, em 1506, e por lá ficou até ser desmantelada em 1512 ou 1513<sup>644</sup>. Se nos dermos ao trabalho de ver a documentação sobre o Oriente, como os *Comentários do grande Afonso de Albuquerque*, parece que os navios foram aqui fabricados à medida da armada de que este governador da Índia se serviu nas conquistas de Ormuz e Goa, e noutras missões que protagonizou, nas quais pelo menos a *Cirne* e a *Flor de la Mar* foram presenças constantes<sup>645</sup>. Da mesma altura – e provavelmente incorporando expedições como a de 1506 onde estiveram as anteriores – uma das *Leitoas* mencionadas nos róis de navios da *Rota do Cabo* foi, como se vê, aqui construída<sup>646</sup>.

Um último aspecto a considerar diz respeito às caravelas fabricadas para o serviço régio na armada oriental. Trata-se das conhecidas *caravelas redondas*, de aumentada tonelagem, e adequadas à guerra no mar<sup>647</sup>, que estão na linha de uma tradição construtiva iniciada pelos estaleiros do Porto ainda no século XV, embora aqui para fins comerciais. Ao contrário das velhas caravelas medievais, navios revolucionários cuja primeira referência histórica surge no foral de Vila Nova de Gaia<sup>648</sup>, estas eram predominantemente propulsionadas por aparelho redondo, não arqueavam menos de oitenta toneladas e encontravam-se ainda no século XVI – houve inclusive um recrudescimento da sua produção nas últimas décadas de Quinhentos – a fazer regularmente a rota do Brasil.

<sup>643</sup> Ver a história deste navio, que seria de 400 tonéis, em FONSECA, Quirino – *Os Portugueses no Mar*, cit., p. 227-230. Importa também perceber uma questão importante, no entanto fora do âmbito deste estudo: a dos comandos deste e de outros navios, que nos dá indicações sobre o envolvimento – pelo menos em meios humanos e hierarquias de comando – de outros portos no trato indiano e nas expedições organizadas. Um dos capitães desta nau, a partir de 1506, foi João da Nova, um galego cuja família há muito tempo estava radicada na cidade do Porto. Há outros casos idênticos.

<sup>644</sup> Idem, p. 182-184.

<sup>645</sup> Entre muitas outras referências, ver [Brás de Albuquerque] – *Comentários de Afonso de Albuquerque*. 5ª edição conforme à 2ª edição, de 1576, com prefácio de Joaquim Veríssimo Serrão. Tomo I (parte II, cap. XXI). Lisboa: IN-CM, 1973, p. 123-124.

<sup>646</sup> Idem, p. 219-220.

<sup>647</sup> Sobre as características destas embarcações, e dos navios aqui referidos em geral, ver DOMINGUES, Francisco Contente – *Os navios de Cabral*, in “Oceanos”, nº 39 (O achamento do Brasil), Julho-Setembro de 1999, p. 70-80.

<sup>648</sup> De 1255. Sobre a caravela e o seu significado na náutica das Descobertas, assim como dos navios aqui referidos, ver BARRETO, Luís Filipe – *Os navios dos Descobrimentos*. S/l: Direcção dos Serviços de Filatelia/Correios de Portugal, 1991.

O Porto voltará a laborar em força para a Coroa noutro contexto, o da produção de galeões, desde D. Sebastião, sobretudo durante a dinastia filipina e ainda para lá da Restauração. Porém, mais do que produção de navios para a Rota do Cabo, a cidade contribuirá com embarcações para a Armada, tema ainda longe de estudado.

A participação da cidade e termo na Expansão prosseguiu, entretanto, contribuindo com logística, fornecimento de vinho, carne e biscoito às armadas e materiais de construção naval.

Se a procura régia era dominante, os armadores privados, locais e de fora, continuaram a pedir navios para responder a exigências da expansão e do comércio. Logo em 1501, Afonso Martins Tibão e Afonso Leitão, mercadores de Lisboa (mas o segundo de origem portuense), mandaram fazer uma nau com 226 toneladas. Depois decidiram mandá-la para o Oriente e solicitaram vitualhas à câmara do Porto no âmbito da exploração livre da rota do Cabo.

Em 1508, Francisco Álvares, fidalgo da casa real, contador da Ilha da Madeira, morador no Porto, contratou os serviços do estaleiro para lhe fazerem uma nau de 180 toneladas que, tal como a anterior, foi arqueada em Lisboa<sup>649</sup>.

Entre 1509-1510, a clientela de Miragaia voltava a integrar armadores do Porto e redondezas, como Leça. A contabilidade camarária regista um bom ano de actividade, com oito navios, dos quais sete foram construídos de novo e um reparado, um “navio pequeno que se coregeo”<sup>650</sup>. Os maiores assentos, dos navios de João Anes de Leça e de João de Couros, valiam 150 reais. Os restantes (excepção ao pequeno navio que pagou trinta reais) cem reais. Fazendo corresponder o calado dos navios e o custo dos assentos na segunda metade do século XV estas embarcações não deveriam atingir as 40 toneladas. Já os de 150 150 reais, não ultrapassariam as 80 toneladas<sup>651</sup>; houve diminuição da tonelagem?

Até aos anos trinta, os estaleiros terão sentido os efeitos da estagnação entrevista na documentação. Mas, a partir dessa altura parece iniciar-se um processo de recomposição da marinha mercante, com o ritmo de construção a acelerar.

Francisco da Rua e João de Deus, mercadores da cidade, começaram por mandar fazer, em 1533, uma nau de 550 toneladas. Procuraram explorar incentivos e lucrar com a armada da Coroa: mal a viram concluída trataram de a vender ao rei apesar de nesta altura este, a conselho dos “espertos”, direccionar a sua preferência para navios mais pequenos; no entanto, não hesitou em comprá-la<sup>652</sup>.

Os indícios de recuperação vieram a confirmar-se. E os estaleiros responderam à altura às novas exigências de navios (mas não daquele porte). Só no ano fiscal de 1538-1539, o tesoureiro da Câmara registou assentos de 20 embarcações (nas quais se inclui uma galé e um batel, nestes casos navios ornamentais usados por personalidades prestigiadas em trânsito pelo Porto para as receber condignamente). Predominavam os navios

<sup>649</sup> COSTA, Leonor – *Naus e galeões...*, cit., p. 31.

<sup>650</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 2, fl. 217.

<sup>651</sup> A correspondência entre valores dos assentos e tonelagem dos navios em GONÇALVES, Iria – *As finanças...*, cit, p. 45.

<sup>652</sup> Em 1537 ainda estava ao serviço do monarca; chamavam-lhe *nau do Porto, d'El Rei*. COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 140.

e as naus, os modelos mais fabricados juntamente com as caravelas e as barcas. Quase em exclusivo destinados a armadores da cidade, pagavam assentos algo elevados, na ordem dos 200 a 400 reais, correspondentes a um deslocamento entre os 150 e os 200 tonéis<sup>653</sup>.

Até à década de sessenta, a cidade viu reposta a oferta de meios de transporte marítimo com origem nestes estaleiros, mas em breve estas estruturas passariam para os novos estaleiros de Lordelo (Ouro). A construção manteve-se a um nível estável. Vivia-se uma das fases de maior desenvolvimento económico do burgo.

A partir daqui, avolumam-se os problemas tornando-se difícil distinguir entre os navios feitos em Miragaia e os fabricados nos novos estaleiros. E noutros areais do Douro.

Em 1558 documenta-se pela primeira vez (embora bem conhecido) a construção de um galeão, modelo consagrado na segunda metade desse século criando a reputação dos estaleiros do Ouro, em directa ligação com as encomendas régias. Entretanto, ainda predominavam as formas tradicionais: nau, navio e caravela.

Gostaria de ter mais respostas para esclarecer as dúvidas acerca da evolução da arte no último quarto do século XVI. Que afectam não só a história da construção em Miragaia mas também dos restantes estaleiros. A falta de documentos (apesar de contarmos com mais dois cartórios notariais) impede-nos de ir mais além de impressões gerais no estudo da construção naval. As mesmas impressões gerais a que os próprios contemporâneos não conseguiam escapar: em 1614, numa avaliação das receitas da Câmara, sobre os navios construídos em Miragaia diz-se “nam saber ao certo a quantidade de navios que se armaram porque as vesses em hu ano levam muitos e as vesses hum soo ou nenhum”<sup>654</sup>.

Com os dados recolhidos construí um quadro da actividade. Incompleto, é certo, insuficiente, sem dúvida, mas, para já, o único disponível. Impõe-se uma primeira leitura para tentarmos perceber a evolução deste estaleiro até final da centúria.

Como disse, em meados da década de trinta começam a repor-se efectivos de transporte marítimo, num movimento continuado até finais da década de 1560. Nessa altura, e por toda a década seguinte viveu-se o período áureo da laboração.

Do estaleiro saíam naus e navios em maioria, embora se fizessem e reparassem modelos tradicionais, como caravelas e barcas, ou ‘modernos’, como os galeões. Também patachos e zavras. Depois os números baixam, diminuem os assentos, e isso pode significar a secundarização deste espaço.

Nos últimos anos da centúria, embora as naus e os navios continuem a ser em maior número, sem falar nos galeões aumentam as cifras relativas às caravelas e constrói-se pelo menos um patacho e uma zavra.

Tendo sempre em mente que o número de documentos está longe de ser satisfatório, a leitura simplificada dos dados finiseculares pode ser a seguinte:

<sup>653</sup> Parece-me algo elevado embora confirmado no período 1545-1551 quando os registos de avarias de Antuérpia falam de navios do Porto com 200t (movimento perceptível de aumento da tonelagem desde meados do século). AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 304v. Tonelagens em Antuérpia: POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 372 (quadro 33), e *O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas...*, cit, p. 30-40, 49-50.

<sup>654</sup> AHMP – *Tombo velho*, tomo I, fl. 137, em SILVA, Francisco Ribeiro da – *o.c.*, vol. I, p. 214.

– Primeira constatação: quebra na actividade do estaleiro de Miragaia pelas razões já apontadas;

– Segunda constatação: reconversão da frota introduzindo/difundindo modelos como o patacho, ‘recuperação’ de outros, como a caravela, e adopção de navios por imitação (da esquadra galega por exemplo), como a zavra;

– Terceira e última constatação, decorrente da anterior: diminuição da tonelagem da frota mercante do Porto.

A impressão geral confirma esta leitura, e a realidade não andarà longe dela. Ter navios pequenos podia ser uma opção deliberada e resultar bem; o uso de navios ligeiros compensava em certas rotas. Por exemplo, ainda nos primeiros anos do século XVI, Francisco Rodrigues, piloto da carreira da Guiné e da Índia, pretendia comprar para o secretário António Carneiro, capitão da ilha do Príncipe, um navio de armador do Porto, de setenta toneladas, ”o quall he muito bom nauio de vella, segundo o que tenho sabido, e por ser muito bem feito tall deue ser”<sup>655</sup>.

Compensava em certas rotas e adequava-se à dimensão de certos portos, ultrapassando limitações tais como a morfologia do espaço, profundidade das águas, estorvos à navegação. Também à capacidade económica dos senhorios e dos interessados no transporte. Diversos autores, na esteira de Jacques Bernad<sup>656</sup>, têm aprofundado este estudo.

As explicações, complexas, encontram-se noutros lugares. Por exemplo, na evolução do comércio do Porto e nas suas condicionantes, de natureza e alcance diversos: políticos, militares, sociais, financeiros, geomorfológicos (recorde-se o assoreamento da barra), variáveis conforme as conjunturas. Recorrer a um modelo de navios, em detrimento de outros era consequência e resposta adequada a cada um desses ‘tempos’<sup>657</sup>.

Antes de abandonarmos os estaleiros de Miragaia, dediquemos um último olhar aos espaços de construção. Na maior parte das vezes, não se especificava o local dos trabalhos optando-se pela generalidade, por exemplo, “navio que se fez (ou faz) em Miragaia”, embora com excepções indicativas dos pontos mais laboriosos: navio que se fez à Fonte do Touro<sup>658</sup>, navio que se fez à Fonte da Colher<sup>659</sup> ou navio “que se fez ao Rio Frio”<sup>660</sup>. Nestas duas últimas junta-se à localização a informação de se tratar do sítio onde os

<sup>655</sup> TT – *Cartas missivas*, maço 4, nº 279, em VITERBO, Sousa – *o.c.*, p. 307-308. Era um dos quatro navios nessa rota ao serviço do secretário; SÁ-NOGUEIRA, Isabel Bettencourt de; SÁ-NOGUEIRA, Bernardo de – “A ilha do Príncipe no 1º quartel do século XVI: administração e comércio”, in *Actas do Congresso Internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”...*, cit, vol. III, p. 81-115.

<sup>656</sup> *Navires et gens de mer à Bordeaux*. 3 volumes. Paris: S.E.V.P.E.N., 1968.

<sup>657</sup> Conclusão da tese de Leonor Costa – *O transporte no Atlântico: as frotas do açúcar (1580-1663)*, dactilografado, Lisboa, 2000. Estratégias de armação em finais da centúria passaram pela diminuição da tonelagem e “recuperação” de modelos como a caravela; ver caso do Porto no meu “Pelo mar do mundo inteiro. (Rumos da navegação da navegação portuense”, 1598-1600), in *Actas do Congresso Internacional “Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI”*, tomo VI. S/I: Sociedad Estatal Lisboa 98, 1998, p. 278-282.

<sup>658</sup> De Afonso Anes, construído em 1520. AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 12v.

<sup>659</sup> O de Gonçalo Gonçalves, em 1565. AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 4, fl. 346.

<sup>660</sup> O *Nossa Senhora da Ajuda*, de António Ramos e parceiros, antes de 1575. ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 2, fl. 152.

donos dos navios moravam e isso somado a dados sobre o acompanhamento dos trabalhos, mostra a preferência pelo fabrico dos navios próximo do domicílio, facilitando a supervisão da obra.

Em meados do século XVI, a importância de Miragaia decaía. Como acontecera com as taracenas da Ribeira, o movimento comercial reclamava mais espaço. No final dos anos cinquenta, textos localizam o “porto da cidade” em Miragaia e listam navios aí ancorados. No século XVII, uma parte do areal desapareceu com a edificação de um cais, há muito projectado<sup>661</sup>.

Este declínio também pode ter tido raiz na própria construção naval. Falo da especialização e fabrico sistemático de galeões de grande porte, com mais de 500 toneladas<sup>662</sup> e de maneo complicado, cuja construção se tornaria difícil no velho estaleiro. Os galeões exigiam mais espaço, na margem e no próprio rio, do que aqueles disponibilizados pelo Douro no troço sobranceiro à muralha. Em Lordelo do Ouro, próximo da foz, onde o rio é mais largo, os carpinteiros descobriram potencialidades que interessava explorar. Em meados do século, já aí se faziam navios, para os armadores da cidade e para a Coroa, a principal interessada naquele modelo de navio. É para lá que vamos agora.

## 10. Os estaleiros do Ouro

“Abaixo do monte de Santa Catarina de Monte Sinai [...] há, naquele vale, um lugar que chamam o Ouro [...] por onde passa um arroio que desce daqueles montes [...] e é voz corrente que levava muitos grãos desse metal, por cuja causa veio a ter a povoação o nome que hoje tem”<sup>663</sup>.

Escrita em 1690, esta passagem fala de um pequeno povoado, próximo do rio Douro, atravessado por um pequeno regato; a construção naval motivaria o seu crescimento. Localizado entre a Arrábida e S. João da Foz era atravessado por um pontão, a chamada *Ponte Escura*, à beira rio, assim conhecida “pela sombra das muitas arvores, que bordão os terrenos atravessados pelo rio nascido em hum *Olho Marinho* [...] cujas agoas se incorporão no Douro”<sup>664</sup>.

### 10.1. Nas origens dos estaleiros do Ouro

A origem do Ouro encontra-se na faina marítima e no contrabando. Apenas breves notas para trazer à cena o estaleiro. Lugar isolado, a distância segura da cidade, onde acostavam navios. A margem, livre de intervenção humana digna de registo apresentava um areal espaçoso. Nos finais do século XIV, os marinheiros do Porto pediram a

<sup>661</sup> Mas ordenado pelo governador da cidade D. Sancho Manuel, conde de Vila Flor, apenas em 30 de Junho de 1685. REIS, Henrique Duarte e Sousa – *o.c.*, vol. I, p. 281.

<sup>662</sup> No final de Quinhentos, e encomendas régias; até então os galeões documentados, não apenas no Porto, raramente passavam os 150 tonéis.

<sup>663</sup> NOVAIS, Manuel Pereira de – *Anacrisis historial*, vol. II. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1913, p. 218-219. O autor, como sabemos, escreve em castelhano.

<sup>664</sup> REIS, Henrique Duarte e Sousa – *Apontamentos para a verdadeira história...*, cit., vol. I, p. 287-288.

D. João I um pardieiro, alcandorado num outeiro, onde queriam fazer ermida dedicada a Santa Catarina, foco de religiosidade dos homens do mar. Sob a protecção da Santa e da sombra do arvoredo, muitos descarregaram ilegalmente peixe, vinhos, cereais, sumagre e outras mercadorias, aliviando os direitos aduaneiros, prática documentada em várias denúncias junto dos vereadores.

Ligada ao Ouro e a Lordelo anda a lenda da armada de Ceuta. Como é timbre das lendas marítimas portuenses, volta a falar-se do infante D. Henrique, do trabalho que ele teve na organização da armada e do vínculo deste lugar aos navios que nela foram. Nada disso é verdade. Lordelo, como aqui se descreveu, era ermo apenas pontuado por algumas cabanas de pescadores ou nem isso. Toda a logística da frota de 1415 foi reunida na área portuária da cidade, junto à muralha, e em frente a ela ancoraram os navios onde embarcaram as tropas e o armamento transportado para o norte de África. A relação de Lordelo com este facto nasceu muito depois e a lenda só emergiu dado o grande impacte que o estaleiro dos galeões viria na história naval portuense.

Ocasionalmente, o sítio foi afectado, como vimos, a degredo naval.

Em 1511, os pescadores já habitavam o lugar e eram em número suficiente para que se justificasse a repartição e disputa das dízimas (nova e velha)<sup>665</sup>.

Descrições do Ouro, como a registada na abertura deste ponto, deixam entrever virtualidades logo aproveitadas no estaleiro. Havia duas fontes, um areal, uma inclinação da margem apta à instalação de rampas, e o lugar era rodeado por matas de onde se colhia algum tabuado para a fábrica naval. Beneficiava ainda da largura do Douro, ideal para a manobra e navegação dos veleiros mais ponderosos.

Não se sabe em concreto desde quando se organizaram estes estaleiros nem quando nele se começaram a fazer navios. Pelos anos de 1540, ou na década seguinte, estaria em curso a transferência da construção naval de Miragaia para aqui. Em 10 de Fevereiro de 1569, uma carta régia menciona o aparelhamento de barcos de grande porte<sup>666</sup>.

Em 1577 relatam-se as peripécias de um acrescido movimento marítimo, com navios ancorados perto do estaleiro impedindo o trânsito fluente pelo canal navegável em direcção à foz<sup>667</sup>. Em 1586, quando a Câmara pretendeu multar quem deixasse covas abertas, em Miragaia, Massarelos ou Vila Nova, o Ouro já albergava o principal estaleiro.

<sup>665</sup> “Dom Manuel etc. A quamtos esta nosa carta virem fazemos saber que pero françisco nos dise como no Ryo do doiro Junto da nosa çidade do porto ao pee do monte de sancta catherjna honde se chama o Rio do ouro se fezera de poucos annos pera qua hüua pouoaçam de pescadores donde nos pertemçia aver a dizima noua e velha e que nos fezeramos merçee a lopo de Robres caualeiro da nosa casa da dizima noua do dito lugar e que a velha leuaua e arrecadaua afonso gonçalluez prior da Jgreja de lordelo dizendo que pertemçe aa dita jgreja e que porquanto a dita dizima velha pertemçia a nos e nam aa dita jgreja nos pedia que lhe fezemos (*sic*) dela merçee”. O rei acedeu, à condição, exigindo intervenção do corregedor, com encargo de ouvir as razões do prior da igreja. TT – *Chancelaria de D. Manuel*, liv. 8, fls. 8-8v, publicado na colectânea documental *História florestal, aquícola e cinegética*, direcção e selecção C. M. L. Baeta Neves, vol. IV (1495-1521). Lisboa: Ministério da Agricultura, Florestas e Alimentação/Secretaria de Estado das Florestas/Direcção-Geral das Florestas, 1983, p. 255-256.

<sup>666</sup> REIS, Henrique Duarte e Sousa – *o.c.*, vol. I, p. 318.

<sup>667</sup> AHMP – *Provisões*, liv. 3, fl. 23.

Justificações adicionais para a escolha da localização deste novo estaleiro, talvez a redefinição de funções do espaço ribeirinho junto à cidade e, tal como no fim da Idade Média, pressão para retirar a construção naval da nova zona portuária<sup>668</sup>; por outro lado, a existência de abundantes matas em redor, facilitando a entrega de madeiras.

## 10.2. A consolidação do estaleiro: as encomendas de galeões

A sua fortuna ficou garantida quando a Coroa nele promoveu a construção de navios de guerra. O rol apresentado desde a década de setenta impressiona: construção de um galeão e de uma caravela para o rei em 1576<sup>669</sup>; fabrico do galeão *S. Pantalião*, em 1580<sup>670</sup>, mais o *S. Pedro* e “outro galeão que se lá fica fazendo”. Estes três últimos tinham 520 toneladas<sup>671</sup>. Por 1585, quando se começaria a equacionar a invasão da Inglaterra, Filipe II reforçou a frota de galeões com novas unidades. Ao Ouro chegaram nesse anos pedidos de galeões e navios auxiliares: zavras, patachos e caravelas<sup>672</sup>. Depois dessa data, e em época de reorganização da armada castelhano-portuguesa, as encomendas régias culminaram na construção de oito galeões, quatro zavras e uma caravela, em 1595<sup>673</sup>. Não seriam as últimas.

Dito isto, a procura liderada pelos contratadores parece ter sido decisiva para o triunfo dos estaleiros. Mateus Folgueira, mercador e empresário de construção naval vilacondense, homem de mão de redes de negócios do Porto e Lisboa, geriu vários contratos de navios, movimentando mão-de-obra especializada, volumosos capitais e fornecimentos de matérias-primas. Parte da empreitada de 1585 foi da sua responsabilidade, renovando a participação em 1586, 1595 e 1597<sup>674</sup>. Giraldo Vaz Soares, Diogo Pereira e Domingos Lopes Vitória, negociantes de grosso trato do Porto, arcaram com o essencial do financiamento deste programa naval.

E, quanto ao século XVI, pouco mais podemos dizer com segurança. A falta de um estudo sobre o estaleiro<sup>675</sup> não deixa perceber a sua consolidação nem outros aspectos

<sup>668</sup> No entanto, a tendência para se fazerem navios nos areais, nas duas margens, continuou nos séculos XVII e XVIII. Ver LEÃO, Manuel – *A construção naval...*, cit.

<sup>669</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 509.

<sup>670</sup> COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 172.

<sup>671</sup> Biblioteca Nacional de Lisboa – Reservados, cod. 637 (*Memorial de várias cousas importantes*), fl. 43 e idem – Reservados, cod. 2257 (*Livro náutico*), fl. 41v, em DOMINGUES, Francisco Contento – *Os navios da expansão. O Livro da fabrica das naos de Fernando Oliveira e a arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, edição policopiada, vol. II. Lisboa, 2000, p. 443, 467-468.

<sup>672</sup> POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, cit, vol. I, p. 312 (nota 63) e 345.

<sup>673</sup> POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. II, p. 41.

<sup>674</sup> Idem. *Ibidem*.

<sup>675</sup> Falando da capela de Nossa Senhora da Ajuda, de fundação seiscentista, “a dois passos da muito velha e trabalhosa Ribeira das Naus” do Ouro, Coutinho Lanhoso alimenta a lenda remontando a actividade dos estaleiros à fábrica de alguns navios que foram descercar Lisboa durante o interregno de 1383-85. E que depois ela prosseguiu contribuindo com navios para as armadas de Ceuta, Tãnger, Alcácer Ceguer e Arzila, tudo sem qualquer suporte documental. Cf. “Nossa Senhora protectora dos mareantes do velho burgo do Porto”, in *O rio e o mar na vida da cidade...*, cit, p. 251. Trabalho, no entanto, valioso, como listagem das capelas marianas e sua relação com os homens do rio e do mar do Porto e arredores.

essenciais: como se organizou e motivos da sua localização; quadro inicial de oficiais, número e proveniência; investidores e capitais. As próprias listagens de carpinteiros da ribeira, nomeações e substituições, não ajudam: datam de início do século e prosseguem até à segunda metade do mesmo, parecendo ser só referentes a Miragaia e sem se saber quando estes oficiais foram deslocados para o Ouro. Contudo, algumas ideias gerais:

- Que a consolidação ocorreu nas últimas décadas do século XVI quando foram erguidas estruturas de apoio: escadarias, atacadas, envasaduras e rampas de lançamento, armazéns, muros e paredões, para facilitar o manuseio dos navios<sup>676</sup>;

- Que um serviço de transporte de madeiras em barcas foi organizado para alimentar o estaleiro<sup>677</sup>;

- Que se formou um corpo de funcionários, construtores, obreiros, serradores, oficiais encarregados de gerir a condução das madeiras e o seu corte, e deve ter saído do contingente de pessoal dos estaleiros de Miragaia<sup>678</sup>;

- Que desde a década de 1590, no processo de reorganização das forças navais ibéricas, as encomendas de galeões, patachos, caravelas, zavras e fragatas para a Armada fizeram dele um estaleiro especializado na construção de navios de guerra.

A Ribeira do Ouro representou uma nova fase na construção naval portuense. Com menos reservas podemos usar a expressão ‘indústria naval’ para designar a actividade intensa e estruturada, ocupando um número elevado de carpinteiros e calafates, o fabrico de naves com mais de 500 toneladas, exigência de capitais, linhas de abastecimento de matérias-primas, com destaque para a madeira, e ascendendo ao estatuto de estaleiro de nível nacional. Absorveu recursos e congregou esforços consideráveis suplantando espaços construtivos, como Miragaia, na cidade, e Vila do Conde, na vizinhança, desde então secundarizados.

A promoção de um grande estaleiro como este não surgiu do nada. Arrancando no tempo de D. Sebastião ganhou maior relevo durante a União Ibérica. Foi gizado na corte e resultante da análise das condições logísticas e humanas disponíveis<sup>679</sup>. Conhece-se idêntica movimentação no País Basco, onde houve grande investimento. Sem surpresa, as duas regiões há muito estavam unidas por interesses comuns, complementares, concretizados por mar, da responsabilidade de companhias comerciais portuenses, testemunhado na redízima pelo movimento de importação de aprestos – onde detectamos embarcações bascas trazendo ferro e azeite em quantidades nunca vistas – e por contratos notariais.

<sup>676</sup> No século XIX, Sousa Reis, *o.c.*, vol. I, p. 194, 300, 313, descreve estas estruturas, lamentando o seu estado de degradação. Hoje lamentamos o seu desaparecimento.

<sup>677</sup> Em 1635 chegava à Câmara uma missiva da corte madrilena, com o seguinte conteúdo: “Juiz Vreadores, e Procurador da Camara da Comarca da Cidade do Porto. Eu ElRey uos emuiio muito saudar. O Doctor Lourenço Coelho Leitão me deu conta de como uos auieis disposto adar duzentos mil reis pera as barcas das madeiras como ja fizestes os dous annos passados. Epareceome agradeceruolo por esta carta, e dizeruos que me he presente ozello de meu seruisso com que obrais nas materias delle, e do bem commum como esta o he, e os dittos duzentos mil reis hey por bem que se uos leuem encontra por esta carta sem ser necessario outro despacho”. *Corpus codicum...*, cit, vol. V, p. 55.

<sup>678</sup> Em 1599, “Pedro Gonçalves, marinheiro, morador no Ouro termo de Matozinhos”, parente de Pedro Dias, piloto, morador em Miragaia. ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 13, fl. 42v.

<sup>679</sup> Espaços fornecedores de madeiras, alfândegas menos saturadas onde chegavam matérias-primas regularmente e oficiais (carpinteiros, calafates, cordoeiros) experimentados.

Lourdes Odriozola fala de um processo de recuperação dos estaleiros da Biscaia nos anos 1580, consolidando-se até 1640, intimamente ligado à política da Coroa de fomento e protecção das fábricas navais peninsulares, reactivadas como manufacturas de grandes navios para o serviço da Coroa<sup>680</sup>.

Este movimento extravasava os limites da Península: em todo o mundo marítimo europeu houve necessidade de reorganizar estaleiros e arsenais, proceder a transferências em busca de melhor operacionalidade dos portos, e investir capitais nestes trabalhos, justificados pela importância do transporte marítimo e da guerra naval no concerto das nações do Antigo Regime<sup>681</sup>.

Finalizemos a primeira visita ao Ouro. As informações sobre ele são muito mais seguras para o século XVII, mas ultrapassam o âmbito cronológico deste trabalho<sup>682</sup> e portanto deixo apenas breves apontamentos.

“Um quarto de légua ao ponente desta cidade, escreveu Pedro Teixeira em 1634, em igual distância dela e do castelo dito de S. João da Foz, tem um estaleiro onde fabricam muitos navios de grande porte”<sup>683</sup>.



Gravura 23 – Estaleiro do Ouro no Atlas de Pedro Teixeira (1634)

Durante a União Dinástica e depois de 1640 formou-se um quadro de oficiais, concederam-se privilégios e estreitou-se a ligação com a Coroa e a autoridade militar (criação do Arsenal e Trem da Marinha em frente ao estaleiro), embora, ainda em 1695, o Senado da Câmara tivesse a prerrogativa de nomear o feitor dos estaleiros (competindo ao rei a designação do almoxarife e do mestre e patrão dos mesmos)<sup>684</sup>. Manuel Fernandes, autor

<sup>680</sup> ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes – *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. Donostia-S. Sebastián: Departamento de Economía y Turismo, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002, p. 185.

<sup>681</sup> *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, dir. Ennio Concina..., citada.

<sup>682</sup> RAU, Virginia – “Achegas para o estudo da construção naval durante os séculos XVII e XVIII na ribeira do Ouro – Porto”, in *Estudos sobre história económica e social do Antigo Regime*. Lisboa: Editorial Presença, 1984, p. 269-284.

<sup>683</sup> *El atlas del rey planeta...*, cit., fol. 47r. O cartógrafo já nem sequer se refere a Miragaia.

<sup>684</sup> REIS, Henrique Duarte e Sousa – *o.c.*, vol. I, p. 314-315, 318. Mestre e patrão dos estaleiros: provimento de António Manuel, para o lugar de seu falecido tio Bento Francisco, com quem aprendera a

das *Traças de Carpintaria*, terá pontificado neste estaleiro. Aumentou o ritmo de construção de navios, de tonelagem pouco usual na cidade. Em 1632, fizeram-se: um navio de 1000 toneladas; um de 800 e dois de 500 para 600 toneladas. Os dois primeiros eram um problema, pois a barra não comportava unidades tão grandes. Recorreu-se a uma prática corrente no Porto desde o século XVI: os navios eram começados e, quando estivessem em condições de navegar, seguiriam para Lisboa para acabar<sup>685</sup>.

Assim, o estaleiro funcionava em pleno em meados do século XVII; “num período em que na Ribeira das Naus [de Lisboa] se laborava já com menos intensidade do que no decurso do século XVI, enquanto que, ao invés, a Ribeira do Ouro era recomendada até pelos mais directos conselheiros régios”, como se comprova do parecer do Conselho Ultramarino, de 1640, apontando que “não haveria melhores galeões para a armada do que os que se faziam na cidade do Porto”<sup>686</sup>. Tese recente, de Augusto Salgado, trabalho de grande valor baseado em documentação castelhana, comprova esta espécie de nova orientação filipina em direcção aos estaleiros do Ouro, atribuindo-lhes sucessivos contratos de construção de galeões, por intermédio dos contratadores, e expedindo numerosa correspondência sobre as obras que aqui se realizavam<sup>687</sup>.

## 11. Outros estaleiros

Nos pontos precedentes falei de espaços organizados, com oficiais, mestres carpinteiros, calafates e mão-de-obra auxiliar, e estruturas materiais disponíveis para fabricar e reparar navios. Mencionei posturas de 1586 e 1587 regulamentando o trabalho e aludindo a mais lugares de construção: Massarelos, S. João da Foz ou Vila Nova, este já analisado.

Darei conta de dados dispersos que indicam ou indiciam a utilização de outros locais de construção naval, no Douro e fora dele.

Não é correcto dizer que estes lugares eram estaleiros navais. A expansão da actividade marítima para longe da cidade criou agrupamentos de náuticos necessitados de meios de transporte, experientes e capacitados para saber com precisão qual o tipo de navio pretendido, como deveria ser feito, como conseguiam com relativa facilidade os materiais para a sua fábrica e como tinham próximo de si oficiais para lhes fazer a obra. Como os navios poderiam ser construídos em pequenos areais e porque havia relativa liberdade para ocupar o espaço desejado, multiplicavam-se, assim, os lugares ribeirinhos onde a fábrica acontecia, bastando para o efeito pequenos trabalhos de preparação do terreno. “Construção episódica”, difícil de contabilizar mas decerto relevante, notada em Génova por Luciana Gatti.

---

arte, em 1666. TT – *Chancelaria de D. Afonso VI, Doações*, liv. 28, fl. 198, transcrito por VITERBO, Sousa – *o.c.*, p. 420-421.

<sup>685</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da – *o.c.*, vol. I, p. 217.

<sup>686</sup> POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 332. O parecer dos conselheiros, citado por esta autora, está no Arquivo Histórico Ultramarino – *Conselho Ultramarino*, cód. 30, fls. 106v-107.

<sup>687</sup> SALGADO, Augusto António Alves – *Portugal e o Atlântico. Organização militar e acções navais durante o período Filipino (1580-1640)*. Lisboa: Faculdade de Letras, 2009.

Apesar de estruturas rudimentares e provisórias, manterei o termo estaleiro para as designar, como o faz a documentação. Estamos mal informados sobre eles.

### 11.1. Massarelos

Lugar incluído no rol de sítios ribeirinhos onde foram lançados pregões lembrando a obrigatoriedade de se taparem as covas de construção em 1586 e 1587.

Só encontrei referências tardias a obras de navios: uma nau e um navio e, talvez, a renovação de uma barca grande usada para transporte de pedra em obras públicas. Nos dois primeiros casos, estas construções foram ordenadas por dois armadores ou mestres ali moradores. São os seguintes:

– Em 1579 aponta-se o seguinte manifesto na redízima: “deu Manuel Fernandez da nau nova que se faz em Maçarelos de hum allealdamento de tavoado, breu e estopa, dozentos setenta reas”<sup>688</sup>;

– No testamento de Gonçalo Fernandes Boyeiro, 20 de Fevereiro de 1599, diz-se “que elle tinha contas com seu genro Pero Gonçallvez morador no dito lugar de Maçarellos e com Domynguos Martinz gemro do dito Pero Gonçallvez e com Fernaom Luis filho delle testador e com Manuell Gonçallvez casado com hũa neta delle testador todos moradores no dito luguar de Maçarellos sobre hum navyo que todos faziaom no dito luguar de Maçarellos has quaes nam heram acabadas; e a conta do quarto que elle testador tem no dito navyo tem dado allgum dinheiro de que elle testador tem diso feito lenbrança em seu livro de memorya”<sup>689</sup>;

– Por fim, a barca foi reparada durante as obras do cais da Ribeira, em finais do século XVI.

Pode ter existido aqui um espaço minimamente organizado para a construção naval desde meados do século, pois quando se indica a morada de Gonçalo Anes, moleiro, diz-se que habitava “à ribeira de Massarelos”, expressão quase sempre reservada a tais estruturas<sup>690</sup>. Não surpreende; a acumulação de mestres e homens do mar neste sítio, e a multiplicação de navios oceânicos aqui ‘matriculados’, assim o fazem crer.

### 11.2. O estaleiro da “Foz”

Hesitei muito em colocar aqui este ponto e ainda mais em dar-lhe este título. Embora o lugar não seja mencionado nos avisos sobre as covas encontra-se no regimento do provedor das alfândegas Diogo Fernandes das Póvoas, onde se diz que no Porto, S. João da Foz e Matosinhos se fazem “muitas naos, navios e caravellas”.

Apesar de ter detectado apenas um caso, ele expõe um género de situação recorrente, e era serviço oferecido pelos portos: a assistência a navios em viagem danificados por “casos fortuitos”. Mesmo quando se tratava de casos fictícios.

---

<sup>688</sup> ADP – *Cabido*, liv. 109, fl. 81.

<sup>689</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 117, fl. 59.

<sup>690</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 13, fl. 39.

No dia 8 de Julho de 1585, franqueava a barra do Douro o navio de Gaspar Nunes de Miragaia. Mas, alega-se, não por vontade do mestre. Fretado por um mercador de Ponte de Lima, dirigia-se a Viana quando, “com tempo” e um “masto quebrado”, foi forçado a entrar. Trazia quinze moios de trigo e trinta de centeio. Eis a razão porque o mestre não desejava fazer esta ‘escala’, mesmo sendo natural da terra. Os cereais eram mercadoria ambicionada no Porto. Debatendo-se com sucessivos problemas de abastecimento, os fiscais não hesitavam em apreender todo o grão encontrado nos navios. E o que se temia veio a acontecer. Antes de sequer pensar arranjar o navio para prosseguir caminho, Gaspar Nunes recebeu a visita dos almotacés que “ho compellerão subir para cima” e descarregar o pão.

Tirando as alegações das partes, nada mais se diz sobre a reparação do navio. Isso explica as minhas suspeitas e dúvidas na hora de falar neste ‘estaleiro’. Quando os navios, por necessidade ou “caso fortuito”, passavam a barra e não pretendiam ir à cidade ficavam na “franquia”, junto à Foz, mas é difícil dizer seja o que for sobre reparações. Estas podiam ser feitas no Ouro, logo adiante. Quando Gaspar Nunes entrou, os estaleiros estavam ocupados a trabalhar para o rei mas isso talvez não impedisse um serviço rápido, consertando ou substituindo o mastro. Mas o registo haveria de fazer menção ao estaleiro. Resta uma terceira hipótese: a de o navio ter entrado deliberadamente e preparar-se uma operação de contrabando, baldeando parte da mercadoria<sup>691</sup>.

### 11.3. O estaleiro de Arnelas

Na margem esquerda do Douro, localizado entre Gramido e o Carvoeiro, a cerca de doze quilómetros a montante do Porto, Arnelas, povoado ribeirinho da jurisdição do Conde da Feira foi sempre um ponto de barcas de passagem e assim se manteve pelos séculos fora. Tinha praia fluvial e um local de acostagem para as barcas. Quando se fala dele, no século XVI, classifica-se como “porto”.

A nota sobre a construção naval neste lugar encontra-se numa carta de fretamento. No dia 4 de Junho de 1565, Francisco de Oliveira, “mestre e em parte senhorio da naao que Deus salve e goarde chamada o Esprito Santo”, afreta esta embarcação, “que ora esta no esteleyro jaa facta no porto do dicto lugar d’Arnellas”, a mercadores do Porto, para o Brasil<sup>692</sup>. Prova o que já se escreveu mais de uma vez: havendo gente capaz, o navio podia ser feito onde calhasse.

### 11.4. Os estaleiros de Matosinhos e Leça

A cidade do Porto encontrou nestas duas povoações da foz do rio Leça um complemento do seu próprio trânsito portuário, transformando-as em anteportos. Habitadas por uma população repartida entre a faina pesqueira e o comércio marítimo, esperaríamos topar nelas com estaleiros navais. Tal não acontece para o século XVI e, quando se

<sup>691</sup> Mal sucedida, como vimos. O proprietário do cereal acaba por aceitar pagar direitos e deixá-lo na cidade. ADP – *Cabido*, liv. 111, fls. 16v-17.

<sup>692</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 20, fl. 176.

fazia, a construção parece ser *ad hoc*. Desde a Idade Média, os donos de navios de Leça e de Matosinhos vinham aos estaleiros do Porto para os construir ou reparar. Encontrei três informações sobre construção naval nesses lugares:

– A primeira, de 1465, refere uma caravela construída em Matosinhos para o senhor da terra, Fernão Coutinho, donatário da Maia, de cujas propriedades saiu a madeira. Fala-se ainda de outras embarcações construídas a mandado do mesmo senhor da Maia, para a “ida de Alcácer”, mas talvez tenham sido feitas no Porto<sup>693</sup>.

– A segunda, genérica, de 1542, denuncia a venda ilegal de navios construídos no Porto e lugares ao redor, incluindo nestes Matosinhos: naus, navios e caravelas<sup>694</sup>.

– A última, datada de 1582 fala de pesca e da necessidade de haver em Leça dois carpinteiros para assistir aos mais de “setenta barcos” que serviam na faina pesqueira<sup>695</sup>.

Controlados pelo patrão da ribeira do Porto, não consta que estes carpinteiros de Matosinhos e de Leça pudessem expandir a sua actividade ao ponto de fornecerem serviços interessantes aos armadores de navios de alto bordo. Uma parte deles integrará o conjunto dos oficiais do quadro de pessoal do Ouro.

## 12. Articulação com outros estaleiros

As vicissitudes de uma viagem marítima implicavam, às vezes, reparações nos navios. A bibliografia e a documentação informam-nos da presença de navios do Porto em variados portos e a existência de dinheiros desta cidade financiando empresas de construção noutros espaços. A relação com esses portos extravasava a questão da construção naval e articulação inter-estaleiros, funcionando mais como colaboração inter-portuária.

### 12.1. Estaleiros de Vila do Conde-Azurara

O estudo de Amélia Polónia retrata a vitalidade da ribeira de Vila do Conde desde a Idade Média<sup>696</sup>. A proximidade suscitaria relações entre o Porto e a vila condal. No entanto, estas, fortes em domínios comerciais e uso de embarcações nas diferentes rotas, nas ligações familiares e empresariais entre mercadores, bem como no estabelecimento de correntes de troca de artigos variados (compra de panos de treu), passavam despercebidas na utilização recíproca dos estaleiros<sup>697</sup>.

<sup>693</sup> BASTO, Artur de Magalhães – “Façanhas dos Coutinhos”, in *Livro antigo de cartas e provisões...*, cit., p. 156.

<sup>694</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 69.

<sup>695</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0009, fl. 324.

<sup>696</sup> *O.c.*, p. 291 e seguintes.

<sup>697</sup> Em 1598 e 1600, dois navios mercantes do Porto zarparam do rio Ave: navio *Nossa Senhora da Boa Viagem*, de S. João da Foz, e caravela homónima, de Massarelos. ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 10, fl. 15v, e liv. 15, fl. 121. Não usaram estaleiro. Da primeira embarcação, fretada para S. Miguel, Açores, refere-se mesmo: “E declararão elles partes que posto que atras digua que o dito navio partira do rio de Villa do Conde homde ora esta pode hir por Aveiro a consertar o dito navio he tomar carga pera ha dita ilha [...]”. ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 10, fl. 17v (sublinhado meu).

Quando existiu, a procura de serviços (não tanto por armadores de Vila do Conde mas sim por contratadores) resultou dos ajustes com a Coroa, explicando-se pela maior capacidade de botação dos estaleiros da cidade, maior disponibilidade de materiais e maior rapidez na entrega dos navios, em certa medida devido ao facto de haver um corpo de funcionários mais vasto a trabalhar na arte.

Entre 1585 e 1617, contratadores de Vila do Conde com sócios no Porto ordenaram a construção de navios para a armada régia no Ouro. Mateus Folgueira<sup>698</sup>, que trabalhava para a rede de Simão Vaz<sup>699</sup>, registou a empreitada de “certos galeões” em 1585; no ano seguinte ordenou a construção de outros. Mais tarde, em 1595, ele e outros de Vila do Conde e do Porto, encomendaram oito galeões e quatro zavras, “no Porto e noutros lugares”. Em 1606, três contratadores de Vila do Conde fizeram vários. Em 1617, outros sete tinham a fazer no Ouro seis naus<sup>700</sup>.

A maior ligação decorria da supervisão que a Contadoria do Porto exercia sobre os estaleiros de Vila do Conde e de Azurara na distribuição de carpinteiros da ribeira.

Tal como os de Matosinhos e Leça, carpinteiros vilacondenses (e de Azurara e de outros ancoradouros nortenhos) trabalharão nos estaleiros do Ouro.

## 12.2. Estaleiros de Aveiro

A relação com Aveiro, neste domínio, assemelha-se à desenvolvida com Vila do Conde. Com produção própria, não se encontram notícias de aveirenses a recorrer aos estaleiros do Douro. Mas, em sentido contrário há um caso de 1587, mostrando uma prática habitual: a formação de parcerias de exploração de navios por armadores de diferentes localidades, neste caso de Aveiro e do Porto, servindo-se dos estaleiros da vila para o fabrico de embarcações. A iniciativa partiu de um mareante aveirense mandando fazer um navio na sua terra e recebendo sócios mercadores portuenses: a nau *Nossa Senhora da Légua*; João da Costa, mestre e piloto de Aveiro tinha nela um quarto e mercadores do Porto “tinham parte”, e ali estava “acabada de todo pera botar ao mar”<sup>701</sup>.

<sup>698</sup> Amélia Polónia fala de dinheiro com origem nas casas comerciais do Porto financiando matérias-primas para a construção naval em Vila do Conde. Em 1595, Manuel Folgueira recebeu de Giraldo Soares, cidadão do Porto, cem mil reais para trazer em trato de mercadorias por um ano. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 106, fl. 27.

<sup>699</sup> BARROS, Amândio Jorge Morais – “Ports and commercial networks. A comparative approach of the Atlantic and the Indian Ocean trading networks in the 16th and 17th centuries”, in *Vanguards of globalisation*, coordenado e organizado por Rila Mukherjee, cap. 16. Delhi, Primus Books, 2013, p. 321-351.

<sup>700</sup> A opção Porto pelos contratadores (e listas de navios) em POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 345, e vol. II, p. 41 (apêndice A. 15).

<sup>701</sup> ADP – *Po 1º*, liv. 88, fl. 67v. A actividade no estaleiro de Aveiro seria intensa e qualificada. Em 1552, construção ou reparação de nove barcos de uma ou mais cobertas (naus, navios e caravelas). Exemplos: João Miguel, armador local, tinha “hum navio de duas cubertas no estaleiro meio carafetado có seu irmão Migel Fernandez que leuara cem toneis”; e “a mulher de Joam Afomso viuua hũa carauela no estaleiro ia tauoada de lx toneis”. AZEVEDO Pedro de – *A marinha mercante do norte de Portugal em 1552...*, cit, p. 251-253.

Outra articulação resulta do facto de a alfândega da vila se encontrar anexa ao arrendamento das alfândegas de Entre Douro e Minho, detendo a Contadoria do Porto jurisdição sobre ela, arbitrando questões (de construção naval) envolvendo pagamentos de taxas interessantes à contabilidade da instituição, ou fazer jurisprudência. Como numa sentença régia de 1511 (contrato do ano anterior) em caso opondo o rendeiro das sisas a Rodrigo Álvares, carpinteiro de navios, morador em Sá, Aveiro, a Brás Vicente, de Sesimbra, pela empreitada de um navio.

Interessante para o conhecimento do mecanismo das empreitadas e de aspectos legais regulamentadores da construção naval, foi remetida para o Porto, registada nos livros e usada como normativa a seguir pelos tribunais em casos semelhantes<sup>702</sup>.

### 12.3. Estaleiros do Mondego

Desde a Idade Média, a relação entre o Porto e o Mondego, assim designado nos documentos<sup>703</sup>, manteve-se a nível elevado. Os registos da redizima, para dar só um exemplo, estão inundados de referências a barcas da cidade ou “do Mondego”, carregadas de materiais de construção, cal, e louça para refinação de açúcar, num movimento quase diário.

A notícia sobre construção naval indica-nos a utilização dos estaleiros aí implantados por conveniência comercial. Em 1596, o navio *Nossa Senhora do Rosário*, mestre e senhorio Fernão Luís, de Massarelos, comprometeu-se “a fazer a sua custa hua cuberta no dito navio e carafeta-la” nos “estaleiros do Mondego”, para bem acondicionar a carga de 150 moios de cal que levava para a Ilha Terceira<sup>704</sup>. Exemplo da versatilidade da construção naval e dos construtores navais: adequação do navio à mercadoria que pretendia transportar. E estaleiros, mesmo que rudimentares, associados a concorridos portos de saída de mercadorias.

### 12.4. Estaleiro de Viana

O comércio com o porto vianense foi fortíssimo, no século XVI, aprofundando relações fundadas na Idade Média.

No referente à construção naval, apenas breves notas. Em visita ao alto Minho, em 1502 (18 de Setembro, Valença), D. Manuel procurou estimular a construção naval vianense ampliando o existente estaleiro, ‘atravancado’ junto à igreja do arrabalde das Atafonas, “descontra a villa de Ponte de Lima” esperando “que ele muito cresça, em povoação e tráfego dos ditos navios, e que “nunca em tempo algum nelle se faça casa nem orta”. Cento e trinta anos depois, Pedro Teixeira Albernaz, escreveu no seu Atlas: “Es la villa de Viana de los mejores lugares que España tiene en su costa por su grande población, sitio y trato. Fabrican en su puerto muchos navios y a llegado a echar a la mar este lugar duzientos navios para diferentes partes, de donde bienen cargados de munchas mercancias que le an enriquecido”. Apesar destas referências, e porventura por

---

<sup>702</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fls. 152-153v.

<sup>703</sup> Integrando navios e mestres de locais como Buarcos, Figueira ou Montemor-o-Velho.

<sup>704</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 110, fls. 77v-78v.

causa da falta de madeira, a fábrica de navios, mesmo de pequeno porte, não terá conhecido grande desenvolvimento. Manuel Fernandes Moreira afirma: “só a partir de meados de seiscentos aparecem, em Viana, mestres de construção de navios”, coincidindo com o que afirma Teixeira Albernaz. Deste modo, os armadores da vila, numerosos e activos, por exemplo no trato brasileiro, recorriam com frequência a estaleiros estrangeiros. Um dos fornecedores de navios era o Porto<sup>705</sup>. Nos finais da centúria, um poderoso armador ‘portuense’, o Balio de Leça, tinha em permanência pelo menos um galeão em Viana.

### 12.5. Estaleiro de Lisboa

Fora do Douro, Lisboa era o estaleiro mais frequentado pelos navios do Porto. Era inevitável. Organizado como estaleiro nacional, com uma estrutura de dimensão muito superior a qualquer outro, no número de artífices, na quantidade de serviços oferecidos, laboratório de experiências e executor da política régia no domínio da arquitectura naval, a Ribeira das Naus atraía embarcações de todo o reino.

Fomentar a construção de navios de grande tonelagem constituiu uma das matrizes da política régia desde o final da Idade Média. Todavia, poucos portos conseguiam manter embarcações de elevado deslocamento. Recordem-se as palavras de Armindo de Sousa sobre a costa. “Os Portugueses, escreveu, fugiam do litoral, embora gostassem de ter acesso a ele. Não há nenhuma grande cidade em cima das ondas. Lisboa, Coimbra, Porto e Silves eram cidades fluviais”<sup>706</sup>. E, continua, com excepção da zona compreendida entre Caminha e Aveiro, tudo o mais eram “praias e arribas desertas”<sup>707</sup>. A generalidade das povoações portuárias defrontava-se com problemas de assoreamento das barras, a pouca profundidade dos rios e a falta de espaço para a instalação de estaleiros fabricantes de embarcações de grande porte. Lisboa comportava o único estuário capaz de receber sem qualquer limitação navios de grande calado.

O alargamento da política de prémios e o controlo dos efectivos navais funcionaram, em larga medida, graças aos técnicos estantes em Lisboa, encarregados de certificar a tonelagem de todos os navios candidatos. Além disso, sendo Lisboa porta de chegada de uma enorme diversidade de mercadorias de variada proveniência, aí se encontrava o maior sortido de materiais de construção à disposição dos armadores de todo o Reino.

Em síntese, recorria-se aos técnicos e estruturas da ribeira lisboeta para arquear o navio nos serviços oficiais com vista à requisição do prémio competente, completar o

<sup>705</sup> MOREIRA, Manuel António Fernandes – *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos...*, cit, p. 28. A inexistência de carpinteiros de navios em Viana deve ser matizada. Para 1514, Leonor Costa fala de “Bartolomeu Rodrigues – «mestre de fazer navios» – e de António Gonçalves «ambos carpenteiros da ribeyra moradores na dita villa»”, a avaliar a tonelagem de uma embarcação que foi necessário arquear. Ver TT – *Corpo cronológico*, parte II, maço 50, documento 45, em COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 63. As notas sobre Viana e a construção naval em BARROS, Amândio Jorge Morais – “A memória marítima de Viana”, in *História do Navio-Hospital Gil Eannes*. Viana: Fundação Gil Eannes/ Quatenaire Portugal, 2014, p. 56-85.

<sup>706</sup> 1325-1480, in *História de Portugal* (dir. de José Mattoso), segundo volume (“A monarquia feudal, 1096-1480”). S/l: Círculo de Leitores, 1993, p. 349.

<sup>707</sup> Idem. *Ibidem*.

aparelhamento de barcos e ajustá-los a qualquer regulamento de navegação aprovado, como por exemplo, a obrigatoriedade de o navio ir armado.

Como se verificou na primeira parte deste estudo, relativa à geo-morfologia do porto e barra e perfil hidrográfico do rio, a barra do Douro foi sempre um obstáculo complicado de vencer. A estreiteza do canal navegável, correntes fortes e incertas, acumulação de areias e pouca profundidade, muitas rochas a escassos metros da superfície, condicionavam o porte dos navios. Estes, pouco ultrapassavam as 300, 400 toneladas e, em média, orçavam entre as 100 e as 200. Todo o navio que ultrapassasse aquelas cifras era rebocado para Lisboa, a concluir. Neste caso, aponta-se o calado dos navios e a impossibilidade da barra em contê-los como motivo para os levar a Lisboa<sup>708</sup>, mas essa, como já foi dito, era uma prática conhecida durante o século XVI e não motivada apenas pelo tamanho dos navios.

Permita-se a descrição mais alongada de um bom exemplo. Na década de 1580, Filipe II encomendou galeões aos estaleiros do Porto. No relatório do supervisor da empreitada, a articulação entre os serviços dos estaleiros do Porto e de Lisboa era notada:

“o galeão st. pantaleão que veo do porto tem por fazer o seguinte. tem por fazer a tolda, coxias castelo, chapiteo, e aposturagem e virotagem, mesas, e cintas de fora e alcaixas e varandas [...]. O galeão st. pedro que veo do porto esta da mesma maneira [...]. Fazem outro galeão no porto do mesmo porte e contrato [520 toneladas] e tem recebidos os ditos dous terços o qual dizem estar cheo de madeira somente a daver o mesmo forro por conta da fazenda de Sua Magestade [...]”<sup>709</sup>.

Concretizemos melhor esta prática. Os navios, mesmo sem constrangimentos de calado, seguiam muitas vezes para Lisboa. No dia 21 de Julho de 1558 estava ancorada no rio Douro, junto ao Postigo do Pereira, a nau *Espírito Santo*, mestre e senhorio Gonçalo Pires, do Porto. Perante as autoridades portuárias o mestre declarou que a nau “seria pouco mais ou menos de cento e cinquenta toneladas e hia a Lisboa para se laa acabar d’aparelhar [...] e hia asi ora desaparelhada por hir na companhia d’armada d’El Rei que estava no porto desta cidade”<sup>710</sup>.

<sup>708</sup> Navios mandados fazer em 1632. Encarregado da encomenda, o Conde de Miranda recebeu do rei o seguinte conselho: “e ainda que nesse porto não se podem acabar navios tão grandes como são os primeiros [os de 1 000 e 800 toneladas, pois fizeram-se mais dois entre 500 e 600], se poderão começar aí e levar a acabar em Lisboa com as madeiras que ouverem mister como se fez a capitaina que se perdeu na costa de França [...]”, em SILVA, Francisco Ribeiro da – *o.c.*, vol. I, p. 217.

<sup>709</sup> Biblioteca Nacional de Lisboa – Reservados, cód. 637 (*Memorial de várias cousas importantes*), fl. 43 e idem – Reservados, códice 2257 (*Livro Náutico*), fl. 41v, em DOMINGUES, Francisco Contente – *Os navios da expansão...*, cit, vol. II, p. 443, 467-468.

<sup>710</sup> AHMP – *Livro do despacho das naos e navios que forem desta cidade que ham de hir armados, 1557-1559*, fls. 24-24v, que tenho vindo a citar pela cota arquivística nº 422. Este documento foi publicado por FERREIRA, J. A. Pinto – *Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino, no séc. de Quinhentos...*, cit, p. 331-392. Transcrição inadmissível, cheia de erros paleográficos (alguns deles inexplicáveis) alterando o sentido de frases e passagens; recorri ao documento original. A prática da ida a Lisboa para completar o navio não era exclusiva do Porto. Contrato de construção naval em Vila do Conde, de 1568: “[...] e asi fara o batel conforme a nao he asi fara o gaviete e mastos daqui pera Lixboa”. POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. II, p. 411.

Razões deste comportamento:

– Primeiro, em função do serviço da Coroa. A instalação de praças-fortes no norte de África e o início da exploração da rota do Cabo geraram correntes de abastecimento às guarnições e comunidades instaladas além-mar. Lisboa coordenava esse fluxo através das Casas de Ceuta, de Arguim e depois da Mina e da Índia<sup>711</sup>. Em todos os ancoradouros eram requisitados navios (pouco adiantando os protestos dos armadores) para levar mercadorias e tropas a esses presídios. Concentravam-se em Lisboa onde carregavam (ou completavam a carga), entregando-se aos serviços do estaleiro para manutenção. Embora estes apenamentos recaíssem sobre embarcações já prontas, isso não deixava de implicar trabalhos nos estaleiros de Lisboa. Requisitados para a armada, ou armadas saídas do Tejo em 1538, rumo à Índia, os navios *Boquiqua* e *Cício* ou *Cicião*, do Porto, foram sujeitos a obras de reparação e calafeto na Ribeira das Naus antes de partir;

– Segundo, por causa das políticas de inclusão de artilharia a bordo, consoante a tonelagem e as rotas<sup>712</sup>. Não sendo difícil adquirir peças no Porto há notícias sobre a sua aquisição em Lisboa, equipando-se aí o barco do zero, ou completando a artilharia; e seria lógico concluir os trabalhos ajustando o aparelhamento do navio consoante a quantidade e o tipo de material bélico metido a bordo. A nau *Espírito Santo*, entre outras coisas, ia a Lisboa “tomar sua artilharia”; a nau *Conceição*, mestre João Fernandes, a caminho da Terra Nova, em 6 de Março de 1558, levava um quintal de pólvora “atee Lisboa” onde, depois de descarregar a carga que levava para os armazéns do rei, meteria mais munição e artilharia para precaver a segurança do barco em tão arriscada expedição. Sebastião Luís, morador em Miragaia, mestre do galeão *Espírito Santo*, de Fernão Vaz Cernache, a caminho de Lisboa ou Setúbal antes de rumar também à Terra Nova, declarou em 7 de Março que levava “dous passamuros, duas roqueiras grossas, hum meo fallcam e cinco berços que são dez pesas e isto ate Lisboa porque laa hade tomar a mais artilharia”<sup>713</sup>;

– Terceiro, porque no caso dos navios superiores a 130 toneladas (até 1571) e sessenta toneladas (desde aquela data), os armadores embora o pudessem fazer no Porto (a partir deste último ano), poderiam, em razão de interesses comerciais, preferir levar as suas embarcações a Lisboa a arquear para aí receberem o competente prémio outorgado pelo rei. Esse prémio, caso o desejassem, poderia ser satisfeito “em artilharia, poluora, e armas” e, não as havendo disponíveis, “em ancoras, vellas, e enxarceas, ou outras cousas de que tiuerem necessidade”<sup>714</sup>;

– O quarto, e último, ponto requer mais explicações. Lisboa tinha um peso muito expressivo, vital mesmo, no comércio marítimo portuense, sendo um destino incontornável para os mercadores e homens do mar, chegando a determinar rotas e destinos aos

<sup>711</sup> Também os do Brasil, em época mais adiantada.

<sup>712</sup> Publicados, em parte, por FERREIRA, J. A. Pinto – *Certas providências...*, cit.

<sup>713</sup> AHMP – liv. 422, respectivamente, fls. 24v, 17v-18, 19-19v.

<sup>714</sup> *Leys e provisões que el rei Dom Sebastião nosso senhor fez depois que começou a governar*, impresso em Lisboa em 1570 e reeditado em Coimbra em 1816, publicado por FERREIRA, J. A. Pinto – *o.c.*, p. 345.

navios portuenses, contratados para irem carregar materiais como fio para cordoalha ou breu para a calafetagem a portos andaluzes, com mandado do feitor régio aí estabelecido<sup>715</sup>.

Também no porto do Tejo encontravam negócios variados. Muitos seguiam para lá afretados, com objectivos bem definidos, mas outros iam sem qualquer negócio assinado, em busca de clientes.

Voltemos aos navios prestes a sair da cidade entre 1558 e 1559. Gonçalo Dias Ponte, mestre e senhorio da nau *Jesus* disse, em 15 de Julho de 1559, que ia “para a cidade de Lisboa affretar laa a dicta nao”; João Fernandes, mestre e senhorio da nau *S. João*, foi mais expressivo: em 17 de Julho declarou que “hía ora pera Lisboa fretar sua nao e que laa avia de meter na dicta nao mais jente e mais armas pera onde quer que o Noso Senhor levase”<sup>716</sup>.

Destinos e cargas transportadas implicavam ajustamentos na arquitectura da embarcação feitos no porto de origem ou em Lisboa. Ir para S. Tomé ou para o Brasil, ou mesmo para a Índia (e navios do Porto chegaram a fazê-lo) era diferente de rumar à Flandres ou ao Mediterrâneo, requerendo cuidados especiais com o material e preparação dos navios, chegando estes a ficar numa espécie de ‘lista de espera’ para serem colocados em monte ou em “pendores” para calafetar e reparar de carpintaria. Nalgumas rotas, em determinadas épocas do ano predominam os ventos de popa, noutras de proa ou de bordo, que deviam ser aproveitados ou vencidos com o pano adequado.

Era habitual mandar fazer estâbulos para animais, escadas de acesso ou cabines para passageiros, e requerer a calafetagem de uma coberta ou retirar outra, tirar o navio a monte e dar-lhe querena como em qualquer escala, adaptar os mastros e as vergas a determinado velame, mudar esse mesmo velame, etc.

Os navios de primeira viagem, não tendo negócio em perspectiva (excepção) e o destino fosse Lisboa à procura de frete, guardavam eventuais modificações para as fazer na Ribeira das Naus.

Terminemos com uma descrição sumária de quatro casos elucidativos: um referente ao século XV e os outros ao XVI, de obras em navios no Porto e em Lisboa.

Entre 1451 e 1456 a nau *Ferreira*, do Porto e mais navios da idade fizeram várias vezes a viagem entre Lisboa e Ceuta, por conta do rei; em 1451 aquela nau transportou o Conde de Odemira (em 1451) quando este lá foi cumprir uma comissão de serviço. Navio de bom porte (só nesta ocasião foram contratadas “cento e oitenta e cinco tonelladas que a dita nao foy fretada ao traves [ou seja, na totalidade] pera levar o dito conde de Mira a Cepta”), teve de ser sujeito a obras de estaleiro. Nas contas de Gonçalo Pacheco, tesoureiro da casa de Ceuta, pode verificar-se que andaram vinte e um calafates e sete carpinteiros de roda dele, preparando-o para a expedição<sup>717</sup>.

<sup>715</sup> COSTA, Leonor – *Naus e galeões...*, cit, p. 338-339, 356 (neste caso, navios de Matosinhos e de Leça).

<sup>716</sup> AHMP – liv. 422, respectivamente, fls. 23 e 24.

<sup>717</sup> “Item deu e despemdeo dous mil quinhentos e trinta e dous reaes em compra de quatorze duzias e mea desteiras e por vinte e tres uaras de castanho e por doze duzias destiba e por cem pregos e por biijo arrobos de pez e por quinze pedras destopa e por dez canadas dazeite e por outras cousas necessarias [parte destas coisas, ou a totalidade gastas nesta nau]. E a vinte e hũ callafates que callafetaram e

Em 12 de Setembro de 1537, as já conhecidas naus de Gonçalo Anes Boquiqua e de Afonso Luís o Cício aguardavam vez ancoradas em Lisboa, para se “averem de coreger de marés e pendores”<sup>718</sup>.

No dia 14 de Julho de 1575, foi contratado no Porto o fretamento, para o Brasil, da nau *Santo António*, mestre e senhorio João André, morador em Miragaia. A nau encontrava-se “surta no ryo da cidade de Lisboa”. Diga-se de passagem que o mestre estava no Porto. Tratava-se de um navio de bom porte pois, apenas neste contrato, determinava-se que o mestre trouxesse 120 toneladas de mercadoria. De caminho, carregaria escravos em Cabo Verde. Permaneceria ainda durante algum tempo em Lisboa, pois estipulava-se que os fretadores “lhe declaram hum mes antes que parta do dicto Lisboa que mercadorias lhe asy daram”. Por fim, informação de grande interesse, diz-se “que elle mestre sera hobriguado antes de se partir da dicta cidade de Lisboa ha fazer ha dicta nao em nao redonda”<sup>719</sup>.

O caso mais evidente de transformação de um navio ocorreu no Porto (em Miragaia), em 1570, quando os jesuítas do padre Inácio de Azevedo fretaram metade da nau *Santiago* para os levar ao Brasil. Negociando com o senhorio e o capitão da nau, Inácio de Azevedo pretendeu transformar a embarcação num colégio e convento. Ocupando toda a área entre o mastro grande e a popa, Azevedo mandou construir um compartimento em madeira e transformou-o numa cozinha, oferecendo os seus serviços a todo o navio; ordenou também aos carpinteiros a construção de um dormitório com câmaras em cada bordo. Do mastro ao compartimento maior junto do leme um longo corredor foi organizado em refeitório (nas horas da comida) e sala de estudo (nas horas das lições) no qual foi colocada uma longa mesa de uma só tábua elevada por um mecanismo de polés e cordas sempre que aquela secção fosse reclamada para o serviço do navio. Neste compartimento colocaram um sino – para anunciar as horas das refeições e do estudo –, arrumaram as coisas do convento e destinaram oficiais para o seu próprio serviço: mor-domo, cozinheiro, curador, enfermeiro, farmacêutico e sacristão, para além de um pintor, carpinteiro e alfaiate encarregados de mobilizar os restantes irmãos no trabalho do arranjo e confecção de velas<sup>720</sup>.

---

brearom o telhado da naao Ferreira que levou o conde dOdemira a Cepta as quaes cousas loguo foram gastadas no que dito he e mais cinco arrovos de pez. Item deu novecentos e sasenta e oyto reaes em compra de doze caibros e por seis varas de paoo de castanho grandes e por cento e trez pregos contares [e] por vinte e cinco pregos de camme e por cento e cincoenta pregos de telhado e por duzentas de meo telhado e por cem pregos de seetia e a sete carpinteiros que andaram a fazer as escadas na naao Ferreira em que foy o dito conde pera as escadas dos cavallos que foram na dita naoo”. Na mesma altura foram arranjados e calafetados os navios de Pedro Rodrigues (caravela), Egas Gonçalves e de Leonel de Lima, todas embarcações do Porto. TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 1, fl. 78, publicado por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais...*, cit, tomo II, 1934, p. 342-364.

<sup>718</sup> TT – *Gavetas*, gaveta XV, maço 18, documento 13, publicado em *As gavetas da Torre do Tombo*, vol. V. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1965, p. 179-182. Novos, construídos nesse ano em Miragaia, com 150 toneladas e em Lisboa para arquear com vista à cobrança do prémio.

<sup>719</sup> Isto quer dizer que a nau podia arvorar predominantemente pano latino? ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 52, fls. 128v-130v.

<sup>720</sup> “Relaçam da gloriosa morte do Padre Inacio de Azeuedo da Companhia de Jesu e seus companheyros que foram mortos pelos hereges no anno de 1570 indo pera o Brasil”, in *Memorial de várias cartas e cousas da edificação dos da Companhia de Jesus*, ed. José Pinto. Porto: Marânus, 1942, p. 213-217.

## 12.6. Estaleiros fora de Portugal

A fragilidade das embarcações e as características da navegação eram aspectos a ter em conta na hora de avaliar o desgaste do navio e proceder a reparações. O casco de madeira, sujeito a toda a sorte de acidentes e o tipo de navegação sobre águas de diferentes temperaturas e épocas do ano aceleravam a deterioração do material, agravada quando o navio já tinha em cima algumas temporadas de serviço ou recebera madeiras indevida ou insuficientemente tratadas.

Eleitos como dois dos principais destinos da mercancia portuense, o Brasil e a Flandres deviam disponibilizar serviços de apoio aos navios que neles aportavam<sup>721</sup>.

A organização dos espaços de construção naval nos territórios americanos dos reinos ibéricos foi tardia. Até Seiscentos, pouco mais do que a simples manutenção poderia aí ser feita. E, à semelhança da Europa também aqui a logística naval funcionou como factor de promoção. Cartajena, na *Terra Firme*, passou a funcionar como porto de inverno para os navios da frota de *La Guardia* da carreira das Índias (a da prata do Peru) quando, na primeira metade do século XVII, se converteu em *porto de carenado* ou *de querenagem*<sup>722</sup>.

Sabemos como a construção naval no Brasil era de alto nível no século XVIII<sup>723</sup>. Mas durante o século XVI, “multiplicaram-se também as tentativas de construção [...] – Baía, Rio, Paraíba e Maranhão –, bem sucedidas depois da Restauração”<sup>724</sup>. Com os dados dos notariais do Porto sabemos da existência de uma “ribeira” no Brasil no final dos anos de 1560, coordenando a construção no Rio de Janeiro e Espírito Santo, com alguma organização, originada no Porto, pois o patrão dela, Gonçalo Dinis, era natural desta cidade<sup>725</sup>. Também no Atlântico houve incentivos da Coroa à construção naval (abrangendo o Brasil e as Ilhas)<sup>726</sup>.

<sup>721</sup> Também noutros espaços – o Mediterrâneo. Nos utentes do porto e arsenal de Pisa nos séculos XV e XVI havia portugueses. ANGIOLINI, Franco – “L'arsenale di Pisa fra politica ed economia: continuità e mutamenti (secoli XV-XVI)”, in *Arsenali e città...*, cit, p. 69.

<sup>722</sup> PHILLIPS, Carla Rahn – *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*. Madrid: Alianza Editorial, 1991 (1ª edição em inglês, 1986), p. 30.

<sup>723</sup> Muitos navios da *Carreira da Índia* foram aí fabricados e tal prática era aconselhada por especialistas navais e autoridades indianas: “os navios que duram mais tempo na Índia são os construídos no Brasil, porque o calor não pode penetrar neles”. Note-se, ainda, a estreita ligação entre o Brasil e o Porto: “Não creio, diz o vice-rei, que houvesse qualquer dificuldade em encontrar no Porto navios convenientes que pudessem ser utilizados na carreira da Índia, porque na maioria eles eram construídos no Brasil”. BOXER, Charles R. – *O império colonial português (1415-1825)*, 2ª edição. Lisboa: Edições 70, 1981, p. 208.

<sup>724</sup> AZEVEDO, Maria Antonieta Soares de – “Armadas do Brasil”, in *Dicionário de História de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, vol. I. Porto: Livraria Figueirinhas, 1984, p. 187.

<sup>725</sup> “Gonçalo Dinis, patrão da ribeira do Rio de Janeiro e da ribeira do Espírito Santo que he nas partes do Brasyll”. Voltou algum tempo ao Porto; em 10 de Outubro de 1570 foi feito procurador de Margarida Fernandes, viúva de Pedro Eanes, mestre e piloto, para receber “da mão do senhor Mem de Saa”, “certa soma de pao do Brasyll que foy prometido ao dicto [...] seu marido”. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 36, fl. 88.

<sup>726</sup> Diploma de 1561. TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 267.

Quanto à Flandres, dotada de boas infraestruturas portuárias, é significativo o fretamento para o Brasil da nau *Nossa Senhora da Conceição*, mestre Salvador Gonçalves de Matosinhos, em 21 de Agosto de 1568, estipulando-se que o pagamento de parte do valor acordado seria efectuado “do dia que chegar avante a *querena* de Inveres a quinze dias primeiros seguintes”<sup>727</sup>.

Tudo isto não quer dizer que os armadores do Porto tenham recorrido a outros centros de construção para mandar fazer navios. Arquearam navios em Lisboa e repararam-nos em muitas viagens. Como todos quantos andavam no mar. Resta a possibilidade de alguns terem sido comprados noutros portos nacionais, ultramarinos e, mesmo, no estrangeiro, pois essa era também uma prática usual no universo marítimo europeu. Todos, desde os particulares ao rei, aproveitavam vendas de ocasião para adquirir navios. Analisarei o comércio de embarcações noutro capítulo.

### 13. De regresso ao Porto: assistência aos navios estrangeiros

Merece menção a prestação de serviços de assistência às embarcações em trânsito, nacionais ou estrangeiras. No século XV deram entrada em Miragaia baixéis atacados por corsários para reparação, pagando o serviço prestado na íntegra ou aliviado com um desconto do município quando estavam ao seu serviço. A urgência podia, no entanto, apañhar desprevenidos (leia-se, sem dinheiro vivo) os responsáveis pelo navio. Atendendo a essas situações aprovaram-se, desde a Idade Média, regulamentos concedendo facilidades comerciais evitando-se entraves à prática mercantil. Em 1533 tresladou-se nos livros da alfândega a confirmação de um dos capítulos do seu regimento (de 1410) autorizando os mestres, do reino e estrangeiros, a vender panos, tendo necessidade de aprovisionar ou reparar a embarcação (fala-se em madeira), pagando apenas a dízima da venda<sup>728</sup>.

### 14. Nota sobre a propriedade e financiamento dos estaleiros do Porto

O local reservado à construção naval integrava-se no complexo mais vasto do porto. Distribuíam-se desde a cidade até próximo da foz, com prolongamentos a Leça e Matosinhos, oferecendo assistência técnica diversificada. Várias entidades tinham interesse nos serviços, sobrepondo-se ou complementando-se diferentes poderes. Que se exerciam sobre o espaço: impondo a sua presença na aprovação de normativa de funcionamento e responsabilização pela eficácia; definindo tutela e regulamentação dos serviços; enfim, participando na partilha de rendimentos e despesas correntes ou extraordinárias.

Detecta-se uma actuação sistemática do município, desde a intervenção no espaço à organização e fiscalização das obras navais. Esta interferência era acompanhada por igual interesse do poder central, cada vez mais actuante e impositivo. Prioritária para o reino, a política naval, militar e mercante, não descuidaria uma ingerência activa num

<sup>727</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fl. 61v.

<sup>728</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 4.

dos seus portos mais importantes, à semelhança do que vinha acontecendo na Europa<sup>729</sup>. Encontramos também resquícios de poder senhorial, na forma de cedência de uma parte das receitas fiscais geradas pelo comércio: a *redízima*, outorgada à mesa do Cabido em tempo de D. João I.

Também a organização do trabalho; mas falta informação sobre o funcionamento das relações laborais, fundadas em formas corporativas, e a capacidade de reivindicação dos grupos profissionais envolvidos na construção. O que pouco encontramos, e por vezes só podemos adivinhar, é a forma de participação (e resultados práticos) dos interessados, os homens do mar e os mercadores, em todo este processo. Admito que o parecer dos náuticos, se bem que silenciado na documentação, seria considerado. Muito da vida marítima evoluiu graças ao ‘diálogo’, à troca de experiências entre os promotores das obras, os técnicos, os utentes e os financiadores, concretizando aquilo que parece ser um trabalho “em rede”, como lhe chamou Jan Glete. A experiência dos homens do mar e do comércio resultante da observação e do contacto com realidades externas era indispensável<sup>730</sup>.

Diferentes poderes e interesses, logo, dificuldade de classificação dos estaleiros. Eram municipais ou régios? Nesta época, provavelmente nem uma coisa nem outra.

Na Idade Média, talvez fosse possível responder à pergunta. As taracenas eram propriedade do rei e faziam os seus navios. O município participava na gestão financeira e pagava em momentos de crise militar como os de finais do século XIV, num quadro de relações medievais em mutação. Acertando contas com o rei em 1388 a Câmara contestou o montante exigido, pois ainda não havia sido reembolsada de anteriores despesas: “Eem outra parte quinhentas seteenta libras que a El Rey montava depagar na sua parte das cousas que foram conpradas paraas tarraçenas daditta Çidade como parecia por aluara sjnaado por Joham steuez scripuam das dittas tarraçanas”<sup>731</sup>.

Seria autorizado o fabrico de navios de particulares, disponíveis para o serviço da Coroa na habitual forma de requisição ou apenamento<sup>732</sup>.

A concentração da actividade em Miragaia terá alterado o estatuto dos estaleiros.

Localizados num arrabalde, levantava-se logo o problema da propriedade do chão, da areia. Se bem que na maior parte das vezes se dê o espaço como terreno camarário, a questão não era assim tão linear.

Organizados em confraria, de S. Pedro de Miragaia (também designada do Espírito Santo), em meados do século XV, os homens do mar de Miragaia tinham parte nele cobrando metade dos rendimentos dos assentos da fábrica e reparação de navios.

Em lado nenhum se justifica porque tinham os mareantes de Miragaia direitos sobre este espaço. Porque já o usassem antes dessa data, respeitando-se o costume; porque, tendo em consideração a sua actividade, foi-lhes reconhecido direito mediante contrapartidas relacionadas com a cera com que contribuía para aliviar as despesas do

<sup>729</sup> GLETE, Jan – *Warfare at sea, 1500-1650...*, cit, capítulo 4º, “estados, organizações e guerras marítimas”, p. 60-75.

<sup>730</sup> Glete analisa a formação das marinhas de guerra embora aponte realidades diversas, económicas, sociais e políticas, que desenvolveram o mundo naval; *o.c.*, p. 72, 17-20.

<sup>731</sup> *Corpus Codicum...*, vol. VI, p. 9.

<sup>732</sup> Quando as galés deixaram de contar na guerra e comércio, sobretudo no Atlântico.

concelho na festa do Corpo de Deus; porque a parte que cobravam dos assentos dos navios tenha sido afectada como renda ao hospital do Espírito Santo, transferido da administração da Câmara para a da confraria em 1454<sup>733</sup>.

Em meados do século XVI, por questões de ‘alugueres’ ou de rigor da escrita, o provedor Gonçalo Fernandes Pigarro registou o “Regimento he governança do espiritall do Santo Espírito que esta no arrabarde de Miragaia dos mestres e pilotos e cordoeiros em que anda a governança do espiritall”. Definia-se que o provedor, além de prestar contas do rendimento da instituição “e asy dos roles pascoaes, [...] asy dara conta do dinheiro que receber dos assentos das naos e caravelas que se fezerem na area de Miragaia de que a confraria tem a metade”. E em seguida: “He quanto aos assentos das naos e caravelas que se fazem na arrea de Miragaia de que a confraria de Sam Pedro tem ametade he a cidade a outra ametade ho provedor com ho mordomo da confraria he com ho tesoureiro da cidade os receberom he d’ametade que vier a confraria se entregarra ao dito mordomo he darra conta do dinheiro que em sy tem recebydos dos assentos quando lhe tomarem a conta dos dous anos [...] derom a confraria pera ha cerra que se gasta quando a preciçom de Sam Pedro vay em dia do Corpo de Deus ‘acompanhar ho Santissimo Sacramento’<sup>734</sup>.”

A Câmara reconhecia este direito. Porém, provedores mais cuidadosos sabiam da fragilidade destas concessões, à mercê do juízo de um qualquer fiscal de contas. Como aconteceu em 1529, quando as rendas do concelho foram submetidas a inspecção e a partilha dos assentos posta em causa<sup>735</sup>. O citado Pigarro registou uma primeira “lenbrança” sobre os assentos, repetindo-a quase textualmente em 10 de Setembro de 1550. Nesta data, escreveu “que se em algum tempo ouver algua duvida nos assentos das naos e navios que se fazem na arrea de Miragaia de que a confraria de Sam Pedro leva ametade que se gastam em cera per dia de Corpo de Deus he porquanto Joham Diaz juiz dos prazos veo a esta cidade com hum escripvam que se chamava Pedro Anes he requireo que lhe amostrassem como a confraria levava ametade destes assentos he se fez prova pelos vereadores antigos [em 1529 especificava: “he lhe apresentarom alvaraes”] em como senpre de antigidade levava a dita confraria ametade dos assentos de que nom avia memoria de homens”.

O juiz mandou registar essa declaração no “tombo novo” da cidade, missão que o trouxe ao Porto. “E eu Gonçalo Fernandez, prosseguia o nosso provedor, lhe requery que me desse hua certidom [e] elle me disse que nom erra necessario pois que ficava assentado no tonbo da cidade novo”<sup>736</sup>.

Não se sabe quanto tempo mais a confraria deteve este direito. Em 1614, a mesma Câmara que antes o aceitara afirmava que a construção de “barços e barças e navios de alto bordo e pequenos” se fazia na praia de Miragaia, cujo areal lhe pertencia “sem outra pesoa algũa nelle ter parte”<sup>737</sup>.

<sup>733</sup> BARROS, Amândio – *A confraria de S. Pedro de Miragaia...*, cit, p. 148 e seguintes.

<sup>734</sup> APSPM – liv. 3, fl. 3. Sem data, o documento foi escrito entre 1550 e 1551, altura em que este provedor desempenhou o cargo.

<sup>735</sup> APSPM – liv. 2, fl. 178v.

<sup>736</sup> APSPM – liv. 3, fl. 5.

<sup>737</sup> AHMP – *Tombo velho*, Tomo I, fls. 734-734v, em SILVA, Francisco Ribeiro da – *o.c.*, vol. I, p. 213.

Era tempo de mexer na taxa. A partir de 15 de Junho de 1615 deixou de ser variável, passando os interessados a pagar um valor fixo, 400 reais, por cada navio construído<sup>738</sup>.

Por estes dados, o Concelho era o maior senhorio do espaço, impondo o seu ordenamento, definindo e cobrando taxas. Mas, em diversas matérias, organização dos serviços, quadro de pessoal, relações laborais, etc., tinha de contar com o peso da presença do rei e dos seus homens: contrariando intenções da Câmara na organização do espaço portuário recusando ceder as taracenas, entendendo que essas intenções interferiam com a sua estratégia, não pagando assentos de navios e arrolando meios municipais (como aconteceu com os navios para Vasco da Gama) com carácter prioritário, imputando-lhe as despesas.

A organização do trabalho, escalonamento, extensão e nomeação do corpo de oficiais competiam em geral, à Coroa. Embora a Câmara tivesse prerrogativas sobre a distribuição de trabalhadores, garantindo parte desse pessoal para serviço a particulares (“as obras da cidade”) e que a repartição se fazia com o acordo de um seu representante, essas concessões passavam a ser letra morta perante as necessidades do serviço do rei, assuntos inadiáveis. De resto, uma das razões que levava à opção por um estaleiro pelo poder central era a capacidade de resposta expedita à execução dos trabalhos. Nestas situações, o distribuidor do pessoal não hesitava entre deixar à espera um cliente particular ou aviar o pedido do rei. A escolha era óbvia. Com os protestos do pessoal e as queixas do concelho podia ele bem; lidar com a censura do rei é que podia ser mais complicado.

Repartir técnicos de construção era também um exercício de poder, usar de autoridade, dar trabalho a alguém ou decidir a participação ou ausência de alguém em empreitadas lucrativas, prestigiantes. Podia ser, também, afastar artífices de obras que os próprios podiam contratar. No fundo era preterir uns e promover outros. Escudados na autoridade do rei, funcionários podiam vislumbrar proveitos e ser tentados a ignorar a jurisdição dos seus parceiros da Câmara. Alguns foram-no. Citem-se dois casos ocorridos em 1460.

– Numa acta de vereações de 30 de Agosto fala-se de agravos dos calafates. “E seendo asy juntos naa dicta Rolaçom foy apresentada hua enfformaçom dos carafates em a quall se continha alguuns agravos que os dictos carafates recebiam d’Afonso de Matos<sup>739</sup> em os repartir contra ha hordenaçom da cidade e lhe fezera alguas opressões emjustamente; porem vista a dicta enfformaçom com acordo dos sobredictos acordarom e terminarom que daqui avante o dicto Afonso de Matos nom fezese tall repartimento quanto aas obras da cidade e termos dela e nas obras d’Ell Rey se repartom como sentirem que he mays serviço do dicto senhor e se tenha daqui avante aquela maneira como se compridamente contem em huum alvara facta nas costas da dicta enfformaçom que mandarom dar a Lourenço Mateus que ataa ora per mandado da cidade teve dello cargo<sup>740</sup>.”

<sup>738</sup> Idem. *Ibidem*. Ver CRUZ, António – *O Porto na génese...*, cit, p. 28. Nada diz das reparações dos navios. O aumento dos assentos pode ter a ver com a tentativa de desencorajar a construção aqui, processo que se vinha tentando desde meio do século XVI.

<sup>739</sup> Almojarife das taracenas. E patrão do rei, logo ligado aos assuntos de marinharia, em lugar de João Martins, seu, pai, que se finara, recebendo carta de nomeação em 23 de Setembro de 1441. TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 2, fl. 77v, em VITERBO, Sousa – *o.c.*, p. 246.

<sup>740</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 234v. Referenciado por CRUZ, António – “Os privilégios dos calafates do Porto”, in *O Porto e os descobrimentos*, ciclo de estudos comemorativos. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1972, p. 152.

– O almoxarife das taracenas não era o único a fazê-lo. O problema chegava mais acima. Pelo menos, até ao provedor da fazenda régia. Entre as queixas dos procuradores da cidade nas cortes de Évora ia uma contra Luís Álvares de Sousa que, havia tempo, se “antremetia” a forçar a cidade da posse que sempre tivera, chamando a si a repartição dos carpinteiros e calafates. D. Afonso V ouviu e decidiu de acordo com os desejos do Porto: “havemos por bem que se faça como se antigamente até ora costumou fazer. E mandamos a Luís Álvares de Sousa provedor da nossa fazenda em a dita cidade que assim o cumpra sem fazer sobre elo outra inovação alguma”<sup>741</sup>. Uma resposta clara mas sem qualquer censura ao provedor; que pretendia limitar eventuais abusos e agradar aos queixosos sem comprometer muito o seu oficial. Como era timbre do monarca em questão. Mas podemos-nos interrogar se ela seria a mesma se os problemas se devessem a efectivas preocupações com o despacho dos seus navios.

Contudo, esta área sensível da organização dos estaleiros precisava de ser definida. Foi D. João II quem o fez. E essa decisão pode ter sido fundamentada pela visita, já aqui relatada, que o próprio fizera ao estaleiro havia alguns anos. Em 18 de Janeiro de 1491 aprovou um diploma conferindo privilégios a trinta carpinteiros (que constituíam o “tronco”), os melhores da cidade, cujos nomes lhe seriam comunicados, bem como os nomes dos que entrariam na vaga dos que morressem<sup>742</sup>. Estava assim criado o corpo de carpinteiros da ribeira do Porto. Em Lisboa, essa regulamentação, abrangendo um contingente máximo de 300, foi aprovada no ano seguinte<sup>743</sup>.

Cruzamento de poderes, relações potencialmente conflituosas, pouca clareza na definição das áreas de actuação. Os mesmos carpinteiros privilegiados pelo monarca, tanto serviam na construção de navios da armada real como celebravam empreitadas com particulares<sup>744</sup>. E, em caso de conflito era o tribunal do rei a decidir a questão em última instância<sup>745</sup>.

Temos assim um estaleiro municipal onde o monarca participava decisivamente; estaleiro municipal e estaleiro régio. Odriozola Oyarbide constatou que a política de compaginar a fábrica de navios para a armada real e a construção de naves para particulares em certos estaleiros, foi fenómeno persistente<sup>746</sup>.

<sup>741</sup> CRUZ, António – *Os privilégios dos calafates...*, cit, p. 153.

<sup>742</sup> Idem. *O.c.*, p. 154. Ver ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 193.

<sup>743</sup> COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 273. Significativamente, a organização do pessoal do estaleiro lisboeta esteve a cargo, sucessivamente, de dois mestres de carpintaria transferidos do Porto. E logo em 1502, D. Manuel concedeu a mercê de homem das taracenas de Lisboa a Gonçalo de Oliveira, morada no Porto. TT – *Chanc. de D. Manuel*, liv. 6, fl. 3v.

<sup>744</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 106, fl. 145v. Antão Gonçalves, carpinteiro da ribeira, comprometido com o Balio de Leça em 1595, a fazer-lhe um galeão. Pedro Franco, carpinteiro da mesma ribeira, contratado para fazer um patacho ao mesmo Balio.

<sup>745</sup> AHMP – *Sentenças*, liv. 3, fls. 248-257. 1629: Gonçalo Gonçalves, mestre de navios apela para a Relação contra a decisão da Câmara de não o deixar fazer uma caravela junto da Porta Nova.

<sup>746</sup> ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes – *La construcción naval en Gipuzkoa...*, cit, p. 138. Leonor Costa: os estaleiros da Ribeira das Naus respondiam também a encomendas de particulares; *o.c.*, p. 172-173. Se no Porto temos um estaleiro ‘municipal’ que trabalha para o rei, em Lisboa os termos invertem-se. Esta partilha da propriedade de estaleiros era conhecida na Península desde tempos medievos; em Barcelona eram empresa conjunta entre a Coroa e as autoridades urbanas. ROSE, Susan – *o.c.*, p. 10-11.

Por trás da intervenção do rei na construção naval portuense podia estar a questão do capital. Mas aqui pisamos terreno muito pouco firme. Não há documentação alguma que dê pormenores sobre contribuições financeiras da Coroa na criação e aperfeiçoamento das estruturas. E elas não precisavam de pouco. Senão vejamos.

A introdução de infraestruturas extensas, com edifícios adjacentes e armazéns para guardar tudo quanto conviesse ao aparelhamento dos navios; paredões, linguetas ou rampas de lançamento dos barcos; barcas e carroções para o transporte de materiais, próprios ou alugados; engenhos para manobrar peças e sobresselentes cada vez mais difíceis de mover tendo em conta as solicitações dos novos navios; a organização de um esquema de aprovisionamento de matérias-primas para a fábrica; pagamentos a obreiros para as transformar (carreções, fragueiros, isto é, homens que trabalhavam no corte das madeiras, serradores, ferreiros, fragueiros, ou seja, homens das forjas, braceiros); pagamentos a todos quantos participariam no bota-fora do navio ou na colocação de volumosas embarcações em monte, com o seu trabalho ou com juntas de bois para auxiliar a manobra, etc.

Financiar estes equipamentos, materiais e serviços, com uma grande percentagem de capital imobilizado não haveria de entusiasmar qualquer investidor e foi na sua maior parte suportado pela Câmara<sup>747</sup>.

Como, é difícil de dizer. Ainda conhecemos muito mal a estruturação financeira do município para distinguirmos entre verbas próprias e as que o monarca concedia a espaços e para onde eram deslocadas. Iria Gonçalves, para o final da Idade Média, e F. Ribeiro da Silva, para o período filipino, iniciaram o estudo das contas municipais. Porém, quanto ao assunto que nos ocupa, precisamos de trabalhos que analisem com minúcia os dados, locais e nacionais, disponíveis, na tentativa de elaboração de orçamentos, mapas financeiros e sua execução. Pedir não custa.

Nos casos citados do cais e das marcas de navegação, o papel do rei parece ter sido o de coordenar os trabalhos enviando especialistas ou confiando a avaliação a alguém da terra capacitado para o fazer, conferindo relatórios de estimativas de despesas e contribuindo com dinheiro, cedendo por alguns anos certa renda ou autorizando uma imposição (sobre o sal ou os vinhos), para atenuar despesas ou, ainda, dando licença ao lançamento de fintas para custear os trabalhos<sup>748</sup>.

A ‘injecção de capitais *estatais*’ na estruturação do estaleiro de Miragaia não foi significativa. O poder central dirigiu esforços para a construção do grande estaleiro de Lisboa no âmbito da rota do Cabo. E, se até às primeiras décadas do século XVI, o recurso a outros locais de construção foi expediente utilizado – vimo-lo para Miragaia e Quebrantões – foi porque Lisboa ainda não conseguia responder às exigências daquele circuito.

<sup>747</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da – *o.c.*, vol. I, p. 409.

<sup>748</sup> O financiamento da construção naval foi analisado por CIPOLLA, Carlo M. – *História económica da Europa pré-industrial*. Lisboa: Edições 70, 1988 (1ª ed. em inglês, 1974), p. 122: com o exemplo do Arsenal de Veneza nos finais da Idade Média e inícios da Época Moderna e dos estaleiros ingleses de Kent em finais do século XVII, considera que “na construção naval, as docas, os estaleiros, as ferramentas e as gruas representavam capital fixo considerável”. De uma forma clara, desde muito cedo, neste sector “prevaleceu a grandeza” (p. 134).

A maior atenção da Coroa aos estaleiros portuenses, implicando componente financeira de maior envergadura (embora desconhecida) virá com o incremento da construção naval no Ouro e fábrica de galeões. Os créditos desta nova fase da actividade deverão ser atribuídos, primeiro à regência do cardeal D. Henrique e ao reinado de D. Sebastião, que desde 1567 incentivaram o fabrico de galeões de guerra e comércio<sup>749</sup>, e em seguida, a Filipe II deles necessitado para a execução da sua política expansionista atlântica<sup>750</sup>.

Nesta fase foi preciso organizar o espaço; a Câmara fez a “limpeza” da área mandando derrubar pesqueiras e outras armadilhas prejudiciais à circulação, acção ainda em curso no século XVII<sup>751</sup>, e interveio nomeando oficiais. Mas nada comparável à do rei. Agora, tudo era diferente. A maior dimensão dos estaleiros é notória no quadro de pessoal: aos trinta carpinteiros e quarenta calafates de Miragaia contrapõe-se um total de 147 oficiais, de nomeação régia, aos quais se somava um número desconhecido de aprendizes, obreiros e mão-de-obra indiferenciada<sup>752</sup>. A fixação destes trabalhadores e dos efectivos da armada com a criação do Arsenal, em Seiscentos, originou o crescimento do lugar<sup>753</sup>.

Com este espaço de construção, assistimos, no Porto, a um processo semelhante ao verificado em Lisboa no princípio do século XVI: activação de um estaleiro vocacionado para responder às exigências da política régia, com os galeões, produzidos em sucessivos contratos para o monarca mas, e trata-se de um aspecto comum, também para os particulares<sup>754</sup>.

De resto, e concluindo o tema da propriedade dos estaleiros, note-se, como noutras localidades do reino<sup>755</sup> e de fora dele<sup>756</sup>, não havia constrangimentos à actividade. Em

<sup>749</sup> “Porque os galeões são os mais temidos e podem servir com maior segurança no comércio”, em COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 32.

<sup>750</sup> A informação avançada por Charles R. Boxer acerca do equipamento da *carreira da Índia* nos finais do século XVI dotada de “monstros com uma tonelagem superior a 2 000 t.” construídos em Goa, Lisboa e no Porto. Sublinhe-se o regresso dos estaleiros da cidade ao serviço da *carreira*. *O império colonial...*, cit., p. 205. Vultuosos investimentos em novos e poderosos navios (anunciando os navios de linha da armada) enquadram a evolução da guerra naval. PARKER, Geoffrey – *La revolución militar...*, p. 206-207.

<sup>751</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da – *o.c.*, p. 185-186.

<sup>752</sup> CRUZ, António – *Os privilégios...*, cit, p. 162-163.

<sup>753</sup> Uma razão para a erecção da capela de Nossa Senhora da Ajuda “foi a necessidade de haver no lugar um templo onde os muitos operários que trabalhavam nas [...] *Taracenas do Ouro* pudessem, aos domingos e dias santificados, cumprir as suas obrigações religiosas sem perder muito tempo nas deslocações a santuários longe do seu trabalho”. LANHOSO, Adriano Coutinho – *Nossa Senhora protectora dos mareantes...*, cit., p. 251-252. Sousa Reis explica o trabalho nos estaleiros aos domingos e dias santos sem prejudicar as obrigações religiosas: porque muitas vezes “se carece d’adiantar os trabalhos da construção de navios para evitar as grandes cheias do Douro”. *Apontamentos para a verdadeira história...*, cit, vol. IV, p. 363.

<sup>754</sup> A tonelagem destes navios variava. Galeão não significa sempre “fortaleza flutuante”. O balio de Leça tinha um que se comparava a um patacho de 70 toneladas; Amélia Polónia, *o.c.*, p. 355, situa a tonelagem dos galeões, de 1535 a 1551, entre 72 e 96 toneladas.

<sup>755</sup> Por exemplo, Vila do Conde. POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 296-297.

<sup>756</sup> Em Bilbao. GUIARD Y LARRAURI, Teófilo – *La industria naval vizcaína (anotaciones historicas y estadísticas desde sus origenes hasta 1917)*, 2ª edição. Bilbao: Biblioteca Vascongada Villar, 1968, p. 30. O concelho licenciava a construção de barcos desde que quem os fizesse se compromettesse a deixar o terreno como estava antes.

Massarelos, em dois casos referidos: 1579, construção da “nau nova” de Manuel Fernandes; 1599, testamento de Gonçalo Fernandes Boieiro no qual se diz que ele e os sócios tinham a fazer um navio “no dito lugar”<sup>757</sup>. Neste sector, a liberdade de iniciativa contrastava com as abundantes restrições que caracterizavam a vida das comunidades do Antigo Regime.

## 15. Síntese

Antes de seguirmos adiante com construções navais, sintetizemos algumas ideias.

1. Distribuição da actividade por dois grandes estaleiros, Miragaia e Ouro, em períodos diferentes, organizados e administrados pela Câmara, de forma nítida até meados do século XV e menos clara a partir dessa altura quando a administração parece ‘fechar-se’ no interior do estaleiro e competir aos responsáveis pela direcção do pessoal e do trabalho.

2. Participação do rei confirmando e nomeando pessoal especializado e concedendo privilégios a carpinteiros e calafates. Pouco nítida a contribuição financeira da Coroa que, no entanto, devia existir em diferentes modalidades.

A criação do corpo de pessoal e cuidado na nomeação de mestres dos calafates e dos carpinteiros (mantimento à custa da Contadoria régia), e a confirmação dos restantes oficiais especializados, desde o século XV, denuncia propósitos de controlo e organização do sector, constituindo parte de um processo de centralização que, no caso da administração concelhia, será muito sentido durante a União Dinástica<sup>758</sup>.

3. Imperceptível utilização de estaleiros fora do Douro pelos armadores portueses, com excepção de Lisboa para arquear as embarcações (também realizada no Porto), inclusão de equipamentos militares e necessidades de preparação dos navios para expedições que dali partiam.

4. Articulação entre o Porto e Vila do Conde nos finais do século XVI. Ao Ouro recorriam contratadores vilacondenses na construção de galeões para a armada real. Deslocação de pessoal, carpinteiros, dos estaleiros do Ave para o Porto. Complementaridade relativamente a Lisboa: as encomendas dos contratadores aliviaram a actividade da Ribeira das Naus.

Identificação deste fomento com as iniciativas lançadas pela Coroa na Biscaia.

5. Importância da Contadoria do Porto (ligada à Alfândega da cidade) na tutela, desde Viana a Buarcos; ao mestre de carpintaria competia a nomeação e substituição dos artífices privilegiados pelo rei nos estaleiros, e era na Contadoria que se julgavam litígios. Pelo menos desde 1584 certificava a arqueação dos navios aqui feitos.

6. Parece não ter havido restrições à construção naval, que se realizava em qualquer local propício. Mas é difícil perceber se ela se fazia de modo permanente ou esporádico.

<sup>757</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 117, fl. 59. Já em 1565, fala-se de carpinteiros e serradores que moram “na rybeira de Maçarellos”.

<sup>758</sup> HESPAÑHA, António Manuel – *Historia das instituições. Épocas medieval e moderna*. Coimbra: Livraria Almedina, 1982, p. 257. Sobre o Porto, afirmação do poder real e enfraquecimento das “liberdades” locais ver SILVA, Francisco Ribeiro da – *Autonomia municipal e centralização do poder durante a União Ibérica – o exemplo do Porto*, in “Revista da Faculdade de Letras-História”, II série, vol. IV. Porto: Faculdade de Letras, 1987, p. 135-150. Afirmação dos estados na política militar naval em GLETE, Jan – *Warfare at sea...*, cit.

## 16. Iniciativas de construção naval

“Dom Joam per graça de Deus rey de Portugal [...]. Faço saber aos que esta minha carta virem que perante mim em o juizo da Fazenda da minha cidade de Lixboa pareceo Gonçalo Pirez morador na cidade do Porto e me pedio que lhe mandase pasar ho treslado das liberdades que são dadas aos que fazem naos novas porquanto se esperava ajudar delas”<sup>759</sup>. Esta certidão foi tirada em 1537 e enviada para a alfândega do Porto onde foi registada nos livros, com o respectivo regimento, pelo escrivão Álvaro de Braga.

Pelo teor e data do documento, Gonçalo Pires pretendia fazer um navio de porte igual ou superior a 130 toneladas “debaixo de telhado e antre telhado e cuberta” para se habilitar ao correspondente subsídio atribuído pelo rei a quem fizesse ou comprasse navios nessas condições.

Construir uma embarcação obedecia a trâmites e dependia de interesses tanto de particulares como do rei.

No século XVI, que se saiba, não havia navios de propriedade unipessoal: havia parcerias de homens do mar, de homens do mar e de mercadores, e, de um modo geral, todos os armadores tinham parte no comércio. O documento citado não contraria esta regra: Gonçalo Pires actuava como a face visível de uma destas inúmeras sociedades de exploração naval.

### 16.1. Privados

Interessados em prosseguir determinado negócio por conta própria ou ao serviço de outrem, vários homens ligados ao mar ou ao comércio, ou às duas actividades, resolviam juntar-se para mandar fazer um navio<sup>760</sup>. Conheciam os custos e dispunham de capital para aplicar na sociedade.

Se o mandassem fazer “grande” beneficiavam dos incentivos régios tirando certidão para receberem o prémio de arqueação e isenção de sisas de “taboados, madeira, liame, aparelhos, fy, lavrado nem por lavrar, breu, resina, estopa, ferro, pregadura, panno pera velas, anchoras”, achegas e apetrechos<sup>761</sup>.

Em seguida, contratavam a obra com um carpinteiro, ajuste quase nunca escrito, antes feito por palavra, mas com igual valor de compromisso assumido e expresso.

Sobre os materiais siga-se a lista divulgada por F. Ribeiro da Silva, que integrava o “ramo das sisas das entradas do mar, aver de peso e correntes da terra”, para se verificar quais eram, a sua taxa de oneração, isenções e, de certa forma, a sua proveniência<sup>762</sup>. Não sabemos se a maior parte das achegas e da madeira ficavam por conta dos clientes ou se eram postas pelos oficiais encarregados da obra; no que se refere às madeiras e “tabuados”, funcionavam as duas modalidades:

<sup>759</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 181v (“Regimento pera os que fazem naos e navios”).

<sup>760</sup> Ou comprá-lo já feito sendo caso disso.

<sup>761</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 184v.

<sup>762</sup> *O Porto e o seu termo...*, cit, vol. II, p. 872-873.

– O carpinteiro encarregava-se da compra de madeiras, beneficiando de contactos continuados ou da sua própria origem, sendo conhecida a mobilidade destes oficiais;

– As despesas com as madeiras e materiais competiam ao armador, encarregando-se de os comprar (ou delegar no carpinteiro a aquisição das primeiras) e trazer junto do estaleiro depois de satisfeitos os direitos na Alfândega de acordo com verbete (alealdamento) feito de antemão<sup>763</sup>.

Contratada a obra e trazidos os materiais (poderiam decorrer vários meses), era tempo de conseguir um espaço para a obra. Já vimos a relativa liberdade nesta matéria, mas em geral recorria-se ao estaleiro, dispensando a preparação do terreno e beneficiando de equipamentos, corpo de obreiros e rapidez. Nesse caso, o agendamento do serviço era feito na Câmara ou em Miragaia até ao século XVI, contra pagamento de assento.

O mestre de carpintaria arrolava o pessoal.

Os requerimentos de obra corriam como este de João Álvares de Sequeiros e “seus parceiros”, de 15 de Dezembro de 1488, com quem vamos até aos paços do concelho.

“*Item* aos xb dias do mes de Dezembro foi requerido per Joham Alvarez de Sequeiro[s] a Roi Fernandez e Gonçalo Eannes que elle queria poer hũa caravella pera se aver de fazer em huum chaaou que esta a Porta Nova, da fonte e ribeiro da fonte [talvez a Fonte do Touro] per a Porta e que daria a cidade o hordenado. E o dito Roi Fernandez e Gonçalo Eanes mandaram a mim Joham Beliauga escriptvam da Camara que o asentase em este livro da Camara”<sup>764</sup>.

Em seguida desenrolava-se o processo de construção, em meses, dependendo do modelo e volume, acompanhado, nas várias fases, por um dos sócios da parceria.

Concluída a embarcação, os donos deviam registá-la junto do escrivão da Alfândega, pagando a taxa.

Sigamos mais uma destas sociedades.

Constituída em 15 de Junho de 1591<sup>765</sup>, integrava Fernão Luís, mestre e piloto de Massarelos, Jorge Luís, cidadão, António de Araújo, cidadão e escrivão da Alfândega e António Machado, sapateiro, moradores na cidade.

Dos quatro, apenas o primeiro era homem do mar. Os restantes dividiam o seu tempo entre a profissão ou cargo que desempenham e o trato. Numerosos cidadãos, homens privilegiados na urbe, investiam nele. Sapateiros incluídos, cujo estudo sociológico está por fazer, mas cuja presença em muitos negócios faz prova de prosperidade<sup>766</sup>.

<sup>763</sup> Manifesto de Manuel Fernandes, em 1579, de aprestos (tabuado, breu e estopa). ADP – *Cabido*, liv. 109, fl. 81.

<sup>764</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 6, fl. 60v. Ver também fl. 58v.

<sup>765</sup> Em casa do tabelião Rui de Couros. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 101, fl. 146v.

<sup>766</sup> É ideia errada considerar os sapateiros pobres sem eira nem beira. No século XVI não eram. O aumento demográfico criou procura sem precedentes (ver as tabelas de preços do Porto de Quinhentos para constatar o lugar destacado do calçado); alguns eram empresários, com oficinas e obreiros e investiram no comércio, em tratos oceânicos, relacionando-se com mercadores, vivendo em casas-torre, outros na rua das Flores (no século XVI, pelo menos seis), e acumulando riquezas. Exemplo: João Gonçalves “Chapimlargo” (ou “Chapéulargo” ou apenas “Largo”) tinha duas casas na rua dos Canos, prolongamento da rua das Flores, de que recebia o elevado foro de 2 000 reais/ano; vendeu uma delas em 1569 por 60 000 reais; ainda tinha casas que lhe rendiam 5 000 reais anualmente (no testamento, de 1565, deixou 3 000 reais desse rendimento à Misericórdia), escravos (pelo menos três,

Arente-se, por fim, na naturalidade com que um escrivão da Alfândega (logo, desempenhando funções num organismo tutelar da actividade e detentor de informação privilegiada) tinha parte numa parceria comercial, contrariando todas as leis de incompatibilidade dos nossos dias. Cada um dos sócios entrou com o mesmo capital: 58 763 reais, ou seja, um total de 235 052 reais.

O navio *Nossa Senhora da Batalha*, nome com que o baptizaram, mal saiu do estaleiro foi imediatamente carregado com cascos de pipas para levar a Monção, enchê-las e seguir viagem.

Pelos termos do contrato deduzimos o interesse da inclusão de um homem do mar nestas parcerias, apto para dirigir o navio (Fernão Luís, o mareante de Massarelos), tornando-se seu mestre e senhorio em parte, por delegação dos seus parceiros, porque sabia quanto custava, quem o podia fazer melhor e que características devia ter a embarcação para os fins em vista. Assim, “cada hum dos ditos Jorge Luis, Antonio d’Araujo e Antonio Machado dera os seus cinquenta e oito mill setecentos e sesenta e tres reais a elle Fernam Luys pera se fazer ho dito navio por elle Fernam Luis ser ho que asystio ao fazer do dito navyo”.

Por fim incluem-se cláusulas sobre o trabalho do mestre e a divisão de lucros e despesas, bem como a menção a seguros sobre as partes do navio, assuntos para outros capítulos.

Havia projectos gorados ou adaptados. A abrir este capítulo citei uma passagem do pedido de uma certidão de Gonçalo Pires, em 1537. A intenção era fazer um “navio grande” mas, cotejando os assentos de 1538 vemos que ele pagou 150 reais, significando um navio de setenta toneladas ou de 140 (e assim temos um navio “grande”) se a confraria recebeu outro tanto<sup>767</sup>. Nesse ano fizeram-se embarcações de maior porte em Miragaia<sup>768</sup>.

Confirmamos preços e processos. Em 1595, o Balio de Leça mandou fazer um patacho de 70 toneladas pagando ao carpinteiro 40 mil reais<sup>769</sup>. O da parceria atrás custou mais de 230 mil reais mas estes valores não podem ser comparáveis: se nesse caso a cifra representa a totalidade do custo do barco, no do Balio tratava-se apenas do trabalho do mestre carpinteiro. O documento estipula que “elle senhor bailio se hobriguou lhe dar todo ho costumado pera se a dicta hobra fazer [...] que he madeira e cabos e pregos e taboado e carqueyja”.

Chamei aqui este contrato por outras duas razões: porque nos mostra que havia quem ‘fugisse’ à regar e fizesse navios sem ter de procurar sócios, e porque contribui com mais pormenores para esclarecer todo este processo.

Frei Luís Álvares de Távora, balio de Leça, cruzar-se-á mais vezes no nosso caminho: era um dos homens mais poderosos do Porto e arredores nos finais do século XVI com fortuna gerada na mercancia, no tráfico de escravos e no açúcar brasileiro, venda

mais um escravo pequeno, filho de uma escrava e de seu filho António de Paiva, reconhecido como neto, alforriando-os por morte com legados e peças de casa). ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 30, fls. 151-154 e liv. 23, fls. 11-14). Sapateiros na rua das Flores: AFONSO, José Ferrão – *A rua das Flores no século XVI...*, cit, anexo 2, p. 249-396.

<sup>767</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 304v.

<sup>768</sup> Idem. *Ibidem*. Gonçalo Pires, parceiro noutra barco ou ‘porta-voz’ de um grupo interessado em ter à mão o regimento das naus novas, deslocou-se a Lisboa.

<sup>769</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 106, fls. 145v-148v.

de vinhos do Douro, comércio de armas de fogo e contratador do rei. O seu (pequeno) império requeria navios. Navios que granjeava em proveito próprio, mas também como empresário de navegação, colocando-os ao dispor de quem estivesse interessado. Armava uma frota privada, ainda não contabilizada mas que, só por este documento, contava com um patacho de setenta toneladas de arqueação líquida e um galeão idêntico, e que encontraremos a traficar escravos de África para o Brasil. Conseguia com facilidade madeiras e artilharia; no primeiro caso, com as árvores das suas terras minhotas, durienses, maiatas e feirenses, no segundo com a sua função de contratador encarregado da compra de material bélico para o rei através das companhias da cidade.

Távora recorreu a um carpinteiro da ribeira, Pedro Franco, homem com longa experiência na construção de navios; basta dizer que quando assinou este compromisso, já trabalhava nos estaleiros há trinta e cinco anos<sup>770</sup>.

Talvez por isso, nas cláusulas, habituais, de garantia, se ressalve “que semdo caso que elle Pero Franco neste tenpo hadoeça ou falleça ho que Deus nam permita em tall caso elle Pero Franco sem embargo diso dara hofficiall soficiente pera que hacabe ha dicta hobra no dito tempo atras dito”<sup>771</sup>.

O “tempo atrás dito” significava quatro meses: o contrato foi celebrado em 6 de Agosto de 1595 e o patacho devia estar acabado “hate ho mes de Novembro primeiro seguynte”<sup>772</sup>.

Não possuo conhecimentos de arquitectura naval para saber se a obra deste patacho (e a do galeão) apresentava qualquer dificuldade especial. Nas especificações indica-se que ele devia ser “de setenta tonelladas, com seu esporaom a modo de gualcaom”, e alude-se ao “embaraçamento” do navio, técnica na qual haveria que ter especial cuidado. Aqui, “correra elle Pero Franco com a mesma obrigaçam que corre Antam Gonçallvez com ho gualcaom que tem a sua conta de fazer ao dito senhor balio porquanto dise elle Pero Franco que ho sabia muito bem”.

Também tinha de saber o que fazer para o navio sair com as setenta toneladas, “fechadas debaixo da cuberta afora as munyções e mantimentos”<sup>773</sup>, pois, tendo menos do que isso, “elle senhor baylio nam sera hobriguado a pagar nada pelo dicto pataxo e ficara a conta delle Pero Franco”; e excedendo-as, “elle senhor baylio lhe nam dara mais por ho dito pataxo do [...] declarado”.

<sup>770</sup> E por lá andarás mais alguns; Pedro Franco morrerá em 1602. ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0008, fl. 230.

<sup>771</sup> Seria o seu filho, Jerónimo Franco, também carpinteiro da ribeira, a assumir o encargo. Trabalhará menos anos que o pai; morrerá pobre em 1607.

<sup>772</sup> Juntemos estes dados aos de Amélia Polónia sobre Vila do Conde, (vol. II, p. 408-415): 25 de Fevereiro de 1568, construção de uma nau, “que já estava principiada”, de “duas cobertas fixas com oito carreiras de curvas em cada uma” no valor de 93 mil reais, a fazer até Abril; 4 de Outubro de 1568, nau com dez rumos de comprido e duas cobertas, de 120 mil reais, a concluir até Maio do ano seguinte; 4 de Junho de 1604, navio latino com quilha de oito braças e meia, de 87 mil reais, pronto até Agosto. Indico mais um, relativo a Aveiro: 5 de Janeiro de 1510 navio sem indicação de tonelagem ou modelo, de 36 mil reais, “branco feito” (isto é, calafetagem, despesa a ter em conta no custo final), lançado à água em 14 de Setembro. ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 152.

<sup>773</sup> Informação de grande importância para o transporte marítimo, ao apontar-se apenas a carga líquida. Sobre o significado desta e de outras especificações técnicas deste navio ver o ponto sobre técnicas e serviços nos estaleiros do Porto.

De acordo com uma prática corrente nos contratos feitos nestes meios marítimos, o pagamento da obra seria faseado: “vinte myll reais loguo ao fazer deste estromento [...] e dez mill [...] depois das tres partes da obra do dito pataxo feito; e os outros dez myll reais depois dos mastos do dito pataxo fechando-se a obra delle hacabada e lançado na augua de modo que perfaça a dicta contia de corenta mill reais”.

A obra foi acabada e o navio lançado à água. O Balio baptizou-o com nome de santo da sua devoção: Rafael. Na viagem inaugural mandou-o a Angola, a carregar escravos, pois fora para isso que o mandara fazer. Em 1598, levaria 250 “peças” ao Brasil.

## 16.2. O rei

Dependendo das circunstâncias e do seu próprio interesse, a Coroa recorria a dois tipos de encomenda: por ajuste directo ou através de contratadores em forma de empreitada. Já vimos exemplos dos dois. Recorde-se: os navios mandados fazer para Vasco da Gama em 1496, pedido enquadrado no primeiro tipo, e os que foram feitos sob supervisão de Diogo de Bustamante em 1521, no segundo.

Qualquer assunto relacionado com os navios do Gama seria considerado informação classificada, e apenas tratado ao mais alto nível. A encomenda chegava à cidade naturalmente, como outras anteriores, e os responsáveis concelhios davam-lhe aviamento. Tratando-se de um projecto que a historiografia considera sigiloso, é ‘surpreendente’ que seja aquele sobre o qual estamos melhor informados, em diferentes fases<sup>774</sup>.

– Carta do rei a um homem de confiança no Porto, João de Figueiró, para dirigir a fábrica, com conhecimento da Câmara que contribuiria com o que lhe fosse pedido. Desempenhava funções de tesoureiro, encarregado de arrolar meios financeiros, recursos humanos e materiais.

– O financiamento do projecto, feito com receitas de almoxarifados e judiarias do reino, numa tradição antiga.

– Recurso a outros centros artesanais do reino, fornecedores de materiais: fio de Santarém para transformação em cabres nas cordoarias do Porto.

– Obras públicas num postigo da muralha, alargado para facilitar o trânsito de materiais e de operários. Assim: “Item mays pagou o dicto thesoureiro per mandado dos ofycyaes a Bras Dominguez pedreyro e a seus parceyros do coregymento do Postygo d’Alvaro Gonçallvez da Maia que se coregeo por boa servyntyta das naos que se orra fazem d’El Rey nosso senhor trezentos e xx reaes”.

– Entrega dos barcos em Lisboa a Bartolomeu Dias, encarregado de organizar a logística da expedição.

A forma mais usada pelo poder central nos contratos de construção naval era a empreitada, com intervenção de contratadores. Leonor Costa e Amélia Polónia abordaram este assunto, pelo que apenas me resta deixar breves notas.

Usual na relação com o rei, também o era nas transacções entre particulares; e não era exclusiva da actividade naval, abrangendo outros sectores da construção civil<sup>775</sup>.

<sup>774</sup> Todos os documentos foram já citados.

<sup>775</sup> Contas da confraria de Miragaia: nas despesas de 1516, registo de dinheiros gastos com as câmaras dos dormitórios do hospital do Espírito Santo: “*Item* ao carpimteiro que as fez a empreitada de maaos e madeira, iii mil e b<sup>c</sup> reais”. APSPM – liv. 1, fl. 104v.

Tal modelo contratual consistia numa espécie de concurso público para fornecimento de navios à frota real. Em época de penúria financeira da Coroa, ganhava-o o contratador que oferecesse os barcos pelo menor preço, ou menor tempo, ou conseguisse mover melhores influências junto do rei. À medida que avançou o século XVII, o sistema alargou-se, não apenas à construção de embarcações mas também aos esquemas de abastecimento das armadas.

Apesar de ser “modalidade corriqueira de contrato”<sup>776</sup>, não deve ser menosprezada, e deve ser contextualizada. Embora semelhantes na forma e em alguns objectivos, os contratos do início do século tinham um valor diferente dos que se realizaram, por exemplo, desde 1580. Desde logo, na frequência: no início da centúria, parecem excepções ou, pelo menos, coexistem com a entrega da missão a funcionários régios. A partir daquela data tornaram-se quase tendência geral. Os navios de Diogo de Bustamante para D. Manuel I respondiam às exigências de uma marinha forte que necessitava de efectivos numa rota que dominava sem contestação – os navios, aliás, são, na essência, mercantes. Os galeões e zavras encomendados ao Ouro, por exemplo em 1585 e 1595, visam reconstruir uma armada que já não está só nos mares e cuja supremacia está em nítida perda – embora possam servir o comércio (e isso é indubitável) são, acima de tudo, navios de guerra<sup>777</sup>. Se no primeiro caso se fizeram no Porto para complementar as insuficiências organizativas da Ribeira das Naus, no segundo mais do que aliviar os estaleiros lisboetas, tratar-se-ia de evitar eventuais bloqueios provocados pelo seu estrangulamento recorrendo a um estaleiro bem servido de materiais, madeiras e produtos do norte da Europa, como os linhos e o cânhamo.

O norte de Portugal integra-se numa extensa faixa costeira, que se estende à Cantábria, zona produtora de navios para a armada desde a década de 1580, estudada por David Goodman, Carla Rahn Phillips ou L. Odriozola Oyarbide.

A opção pelo Porto, insista-se, deveu-se à relativa facilidade com que a cidade se abastecia de materiais de construção naval. A partir da segunda metade do século XVI, a Espanha viu-se a braços com uma afluente falta de cânhamo, linho, alcatrão para o calafeto e a produção de componentes, a que se juntavam dificuldades financeiras impeditivas da exploração e transporte de matérias-primas, ferramentas e armamento. Para minorar esta crise tentou-se aprofundar a rede de contactos com Nápoles e Génova. Mas nunca se conseguiu dispensar a procura noutros mercados europeus, sendo que a maior parte dos recursos, como se sabe se encontrava no Norte, no Báltico, demasiado ligado a regiões com grande historial de conflitualidade com a Espanha e que, sempre

<sup>776</sup> COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 168.

<sup>777</sup> Os navios começavam a distinguir-se conforme a sua função, no comércio ou na guerra. O recurso a mercantes ainda perdurou mas a Coroa passou a incentivar a construção privada de navios de maior tonelagem, que se assumiam como unidades militares sem o serem, e recompensando os armadores dando-lhes prioridade nos fretamentos; porém, o relativo insucesso desta política (os navios grandes não interessavam aos particulares em tempo de paz) levou a coroa espanhola a intervir na construção de embarcações (por intermédio de contratadores) investindo cada vez mais dinheiro (que a breve trecho faltará) na armação de navios de guerra. GOMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, Carlos – “Las relaciones internacionales (1494-1598)”, in *Historia del mundo moderno* (2ª reimpressão), Luis Ribot García (coord). Madrid: Editorial Actas, 1998 (1ª ed. 1992), p. 261.

que podiam, lhe bloqueavam o acesso. Portugal, apesar da união das coroas conseguiu garantir (pelo menos até aos anos finais da centúria) linhas de comunicação com eles dominadas por flamengos, franceses, alemães, suecos e dinamarqueses. As alfândegas recebiam os materiais requeridos nos estaleiros, importados por contratadores, homens do trato empenhados em retirar lucros do incremento da construção de navios e por armadores, por sua conta ou por encomendas feitas por outrém<sup>778</sup>.

Goodman analisou o assunto e as diferentes opiniões. Matiza a posição de autores como I. A. A. Thompson, o qual considera que o sistema representou um passo atrás na natureza geral do estado absoluto delegando demasiados poderes aos contratadores, contrapondo que o Conselho das Índias, além de ter sido o responsável pela formação e financiamento da nova frota atlântica, criou em 1600 uma Junta de Guerra das Índias encarregada de regular os assentos de construção naval. Considera ainda, face às iniciativas aprovadas, cotejo de opiniões e resultados obtidos (positivos nas campanhas da Flandres no início do século XVII) que, sem o contributo dos contratadores, a Espanha teria ficado desprovida de forças navais<sup>779</sup>.

A contratação parece ter sido negócio apetecido no Portugal finissecular malgrado as dificuldades de tesouraria do Estado, e interessava a uma elite nortenha que assumia a construção naval como investimento lucrativo<sup>780</sup>. Convém prosseguir esta investigação para o século XVII, altura difícil para os contratadores pois em vários momentos a Coroa, pura e simplesmente, não pagou<sup>781</sup>.

### 16.3. Construtores e empreitadas

A concretização do sistema dependia da existência de um quadro legal regulamentador da actividade dos carpinteiros navais, dos incentivos e da sua constituição em corpo profissional, acessível a todos quantos procurassem os seus serviços. D. João II empenhou-se na regulamentação de estatutos e de práticas que, de certo modo, se insinuam neste processo.

<sup>778</sup> O investimento da construção de navios na Biscaia integra o mesmo quadro geral (neste caso, beneficiando da sua proximidade das ferrarias e dos rumos do trânsito marítimo internacional). STRADLING, Robert A. – *La armada de Flandes...*, cit, p. 43.

<sup>779</sup> GOODMAN, David – *o.c.*, p. 55-56 e seguintes (os trabalhos de I. A. A. Thompson, a que não tive acesso, são: *War and government in Habsburg Spain, 1560-1620*, Londres, 1976, e *War and society in Habsburg Spain*, Aldershot and Brookfield, 1992). Em Portugal, desde o XVI, havia especialistas a insurgir-se contra o negócio dos contratos navais. O cosmógrafo-mor João Baptista Lavanha, em 1597, incluía a empreitada nas causas principais de naufrágio dos navios da carreira: “Acrescentam este dano [o, no seu entender, provocado pela *querena italiana*] os oficiais que as fazem ou consertam de empreitada (que em toda a fábrica é prejudicial), os quais, por apoupar em o tempo (já que não podem as matérias), não acabam cousa alguma como convém e se requer em obra de tanta importância, e assim deixam tudo imperfeito; e descobrindo na nau velha eivas [isto é, rachas] e faltas que se remendaram bem sem perda sua, dissimulam com elas e enfeitam o dano de maneira que pareça bem consertado, e debaixo dele fica a perdição escondida e certa”; “Relação do naufrágio da nau “Santo Alberto”...”, in BRITO, Bernardo Gomes de – *História trágico-marítima*, fixação do texto, introdução e notas de Neves Águas. Mem Martins: Publicações Europa-América, s/d, p. 128.

<sup>780</sup> POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 346-347.

<sup>781</sup> GUIARD Y LARRAURI, Teófilo – *o.c.*, p. 105-110.

Privilégios outorgados aos carpinteiros, figuras primeiras deste sistema, beneficiados com isenções de encargos concelhios e, nalguns casos, chegando a receber foro de escudeiro<sup>782</sup>, traduzem esta preocupação. Ainda em tempo de D. Afonso V obtiveram a isenção do pagamento de sisa e alguma liberdade de actuação no sentido em que contratavam obras com quem entendiam e quando entendiam. A intervenção do Príncipe Perfeito vem nesta linha. Em alvará já citado privilegiava (e, ao mesmo, estabelecia) os trinta melhores carpinteiros dos estaleiros, acentuando a faceta de ‘serviço do Estado’, pretexto para a concessão de graças, “porquanto estavam sempre prestes pera nos servirem”; D. Manuel acrescentará: “de dia e de noite”<sup>783</sup>.

A empreitada era, sobretudo, contratar o serviço do carpinteiro, adiantando-lhe capitais entregues de modo faseado, madeira ou achegas, ou deixando isso por conta dele. O citado Brás Vicente, de Sesimbra, comprometeu-se a colocar no estaleiro “breu e tomento, carafates” enquanto o carpinteiro se comprometeu a “poer as mãos e madeira”. Outros há<sup>784</sup>.

Proximidade geográfica e profundidade de contactos com outras zonas podiam resultar em comportamentos de imitação. Na Galiza, “as formas de contratação na construção de barcos parecem ser duas: a «empreitada» e a «braçagem». A primeira devia consistir num contrato global no qual o proprietário ajustava a construção do barco numa determinada quantia, correndo por conta do mestre carpinteiro os materiais (madeiras, pregos, breus, resinas) e a mão-de-obra. Na segunda, o proprietário contratava simplesmente a mão-de-obra dos carpinteiros proporcionando-lhes os materiais”<sup>785</sup>.

Tanto em Portugal como na Biscaia ou na Galiza<sup>786</sup> o carpinteiro era figura-chave. Era com ele que os armadores combinavam a construção dos seus navios e era a ele que entregavam o dinheiro acertado fazendo-o gerir o capital, calcular os lucros que lhe tocavam e fazer os pagamentos ao pessoal. Daí os montantes elevados que recebia. Isto leva-nos a interrogações sobre a verdadeira natureza do estaleiro. Trata-se de um simples espaço utilizado por oficiais da construção, os únicos beneficiados pela sua existência, ou de uma unidade económica que produz riqueza, que gera capitais em favor de uma determinada instituição, por exemplo a Câmara? Pelos dados disponíveis, a realidade

<sup>782</sup> COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 166.

<sup>783</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 193 e seguintes.

<sup>784</sup> Exemplos, começando por este: ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 152: 1510, o carpinteiro Rodrigo Álvares, de Sá, Aveiro, comprou madeira na Terra de Santa Maria para o navio que fez a Brás Vicente, de Sesimbra; AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 509: 1576, Sebastião Gonçalves, carpinteiro da ribeira, do Porto, rua de S. Miguel, fora da cidade a comprar madeira para o galeão e caravela do rei que fazia nessa altura.

<sup>785</sup> ARMAS CASTRO, José – *Pontevedra en los siglos XII a XV. Configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galicia medieval*. Pontevedra: Fundación “Pedro Barrié de la Maza Conde de Fenosa”, 1992, p. 165. Informando sobre tema polémico também derimido em juízos portugueses, sobre as taxas, na sequência destes contratos: “A construção de barcos novos era agravada com a “alcavala dos navios” que devia ser paga pelos carpinteiros; no entanto, estes tratavam de se eximir, e de facto conseguiram ficar isentos, alegando que os barcos eram feitos de madeira, pregos e breu, e as pessoas que vendiam tais produtos já pagavam as alcavalas correspondentes”.

<sup>786</sup> Ou em Génova. Ver GATTI, Luciana – *Navi e cantieri... cit, especialmente a parte dedicada aos “mestres de acha”*, p. 41-53.

aproximar-se-á mais da primeira hipótese; o município, com ou sem o auxílio financeiro da Coroa, limitou-se a organizar um espaço sobre o qual tinha jurisdição e a entregá-lo à exploração de um certo número de oficiais e recebia (como uma espécie de aluguer) a taxa de ocupação do espaço.

Notas finais sobre este assunto. Uma das questões menos claras e mais litigiosa foi a da sisa, de que os carpinteiros como já sabemos estavam isentos desde D. Afonso V. No século XVI a cobrança era arrendada e ganhava mais quem a arrecadasse melhor. Num mundo de exceções e privilégios particulares, muitas vezes requeria-se a quem estava dispensado de a pagar abrindo-se contendas que acabavam no tribunal. No caso do navio feito em Aveiro, o carpinteiro e o dono do barco recorreram do imposto exigido por Jorge de Leão, rendeiro das sisas, considerando que “nam eram obrigados a pagar nem escrever nem recadar por ser empreitada de navio e cousa movell”. Apresentavam, além disso, sentença dada pelo ouvidor da fazenda do Porto “contra certos rendeiros que demandaram sisa de navios que se fizeram d’empreitada” em Azurara<sup>787</sup>. Leonor Costa aponta processos idênticos julgados desde o século XV<sup>788</sup>.

A polémica era também ateadada pelo facto de se efectuarem pagamentos sobre as matérias-primas (em particular madeira) a despeito de isenções em vigor desde a Idade Média. Como os mesmos litigantes diziam, “nom deviam nehua sisa porque toda ha madeira de que na dita villa d’Aveiro faziam os ditos navios vinha da terra de Santa Maria donde laa pagavam seus trebutos e direitos quando ha traziam”<sup>789</sup>.

#### 16.4. A contratação como negócio

Pelo volume (elevadíssimo) de capitais envolvidos, exigências de material, recursos humanos e técnicos, a contratação requeria, em regra, a formação (ocasional ou permanente) de associações de homens de negócios que pudessem responder às solicitações do empreendimento<sup>790</sup>.

Desde agentes bem colocados junto das instâncias decisórias, essenciais para garantir o contrato, a gente bem relacionada junto do mundo da finança, garantindo os capitais, até homens de negócios, mercadores ou mareantes experimentados nos circuitos de abastecimento de matérias-primas, a contratação foi um assunto de redes de negócios. Que tinham recursos e poder para se impor, influenciando decisões; tirando partido da sua capacidade de *lobbying*, como agora se diz.

<sup>787</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fls. 152-152v. Os réus dão um rol de casos em centros navais como Fão, Caminha, Porto, Vila do Conde, Azurara e Aveiro.

<sup>788</sup> *O.c.*, p. 169.

<sup>789</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 152v. Reproduzindo os argumentos galegos da Idade Média sobre impostos aos navios novos.

<sup>790</sup> Mateus Folgueira, de Vila do Conde, foi exemplar nesse movimento, surgindo em 1585 e 1586 (POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. II, p. 41). No Porto descobre-se a sua associação a redes de mercadores conversos. Membros de famílias como a dos Vitória aparecem como simples fornecedores de ferro mas, quando analisamos a sua pujança económica, fica-nos a certeza de que eles são as figuras centrais do processo.

### 16.4.1. As companhias comerciais e a contratação

Neste ponto deve-se enfatizar a importância das redes comerciais cristãs-novas, do seu poderio, da diversidade dos seus negócios e da sua ligação com a construção naval.

Um protocolo notarial lavrado no Porto em 9 de Maio de 1597<sup>791</sup> esclarece aspectos da contratação de navios no Portugal da transição entre os séculos XVI e XVII. Nele participava Mateus Folgueira e outros contratadores, “que tem ha sua conta acabarem hos galliois que se fazem na Ribeira do Houro desta cidade [...] he os mais que se ham de fazer conforme a seo contrato”. Folgueira estava há muito envolvido nestas lides arrematando contratos desde 1585, a soldo da companhia de Simão Vaz, cuja rede integrava<sup>792</sup>. Atrai redes de comércio com abundantes meios, a contratação remete para o grande negócio. Em 1595, Folgueira estava associado a Jácome Carneiro, piloto de Vila do Conde, Gaspar Rodrigues do Lago, morador nesta mesma vila, Geraldo ou Giraldo Vaz Soares e Manuel Fernandes, cidadãos do Porto, e Duarte Fernandes, de Lisboa, a arrematar a fábrica de oito galeões e quatro zavras nos estaleiros do Ouro<sup>793</sup>. Dois anos depois a sociedade foi retomada com perspectivas de futuro, dizendo-se que estes homens tomavam a seu cargo a construção de novas unidades navais para a Coroa. Todavia, a empresa ficaria reduzida a quatro sócios “porquãoto Jacome Carneiro he Gaspar Rodriguez do Lago [...] per asinado que tem feito larguarão as duas partes que no dito contrato tinhão”. Esta referência conduz-nos ao tipo de parceria organizada, na qual não se vislumbra o predomínio de algum sócio sobre os outros, detendo a maioria, com excepção da percentagem tomada por Duarte Fernandes, de Lisboa, a partir do momento em que aqueles abandonaram o negócio. Ao desistirem da sociedade, Jácome Carneiro e Gaspar Rodrigues do Lago, apesar de o fazerem em favor de Giraldo Vaz Soares, parceiro de Manuel Fernandes, os mais fortes da sociedade, obrigaram a uma nova repartição dos encargos (e dos lucros) que foi feita entre os três sócios nortenhos, passando estes a deter as cinco partes do contrato, enquanto o elemento lisboeta passou a deter apenas a sexta parte<sup>794</sup>. Não se adiantam explicações para a saída dos dois sócios. Mas a retirada deste contrato particular não abrandou o seu interesse na contratação, apenas mudança de estratégia. Em 1607, lá os encontramos como beneficiários do outro contrato de alguns galeões, uma zavra e uma nau em Vila do Conde<sup>795</sup>. A presença do mercador lisboeta enquadra modalidades de organização das redes e de circulação de agentes por vários pontos ou nós das mesmas: influência junto da Coroa, Fazenda e Armazéns de Lisboa, mercador associado desde há muito, familiar colocado em lugar estratégico, etc. Neste

<sup>791</sup> ADP – Po 2º, 1ª série, liv. 8, fls. 47-48v.

<sup>792</sup> Archivo Simón Ruiz – *De Simão Vaz. 6 de Março de 1589*, nº 20. Entre outras.

<sup>793</sup> POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. II, p. 41.

<sup>794</sup> “[...] de que elles todos tres tem as sinquo partes per iguall tãoto hum como ho outro por serem seis conpanheiros he elles terem as sinquo partes do dito contrato he Duarte Fernandez morador na cidade de Lixboa tem ha outra parte que são seis partes conforme ao dito seu contrato porquãoto Jacome Carneiro he Gaspar Rodriguez do Lago moradores em Villa de Conde per asinado que tem feito larguarão as duas partes que no dito contrato tinhão ha elle Giralldo Vaz Soarez ho quall asseitou as duas partes he as repartiu por elles ditos Manuell Fernandez he Mateus Folgueira”. ADP – Po 2º, 1ª série, liv. 8, fl. 47v.

<sup>795</sup> POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. II, p. 41.

caso, Giraldo Vaz Soares e Manuel Fernandes parecem destacar-se; têm casa aberta na cidade e são reconhecidos mercadores ligados à armação de escravos, tratos com as Ilhas e negócios do Brasil, enquadrados numa rede de negócios com ramificações europeias. Giraldo Vaz Soares, como seu pai Pedro Vaz Soares, detinha uma das maiores fortunas da cidade<sup>796</sup>.

A participação destes homens nos contratos de construção terá significado bastante para os estaleiros do Ouro. Em 1603 surgem designados como contratadores dos galeões reais na ribeira do Ouro<sup>797</sup>. Entre 1610 e 1615, pelo menos, dedicam-se a arrematar contratos de construção de galeões para a armada real e para a armada da rota do Cabo<sup>798</sup>.

Uma parte da geografia dos negócios destas redes resulta, assim, da contratação naval. Mateus Folgueira, assim como Diogo Pereira, mercador cristão-novo do Porto integraram, em diferentes momentos, a rede de Simão Vaz, financiando-se em Medina del Campo e movendo-se por Bilbao, Madrid e França em resultado destes negócios. Os filhos deste último, Henrique Gomes da Costa (que levou 11 mil cruzados de dote de casamento com Isabel Henriques) e Manuel Gomes da Costa (fixado em Lisboa e casado com filha de Pêro Godines líder de uma rede de comércio de grande influência internacional) tomaram a seu cargo esta empresa.

#### 16.4.2. Construção, contratação e capitais envolvidos. Ainda as redes mercantis

O volume de capitais continuava a ser muito elevado<sup>799</sup>; em 1595, para se fazerem os oito galeões e quatro zavras, os montantes aplicados ascenderam a mais de 9 milhões e 800 mil reais<sup>800</sup>; no contrato de 1597, circularam dinheiros na ordem dos sete mil cruzados, ou seja, 2 milhões e 800 mil reais<sup>801</sup>. Só para início dos trabalhos, neste caso, foram precisos 600 cruzados<sup>802</sup>. E a culminar este rol, em 1612 os irmãos Gomes da Costa, acima mencionados, depois de terem garantidos os rendimentos de Angola (indissociáveis do tráfico de escravos) gastaram 15 milhões de reais no financiamento de três naus para a Índia<sup>803</sup>. Daí a necessidade de ter fortuna e capacidade de lidar com instrumentos financeiros, como as letras de câmbio, ou ter quem as financiasse. Verbas elevadas para custear materiais comprados a mercadores das redes da cidade: “he por contas que se

<sup>796</sup> Francisco Dias diz que a “primeira perdição dos homens” foi causada por Pedro Vaz Soares “que se afirma ter dozentos mil cruzados andaua lustroso cada dia hum trajo. quizerão no seguir E jmittar não auia homem que podesse sofrer filho”. *Memórias quinheentistas dum procurador...*, cit, p. 19.

<sup>797</sup> ADP – Po 4<sup>o</sup>, 1<sup>a</sup> série, liv. 122, fl. 97v.

<sup>798</sup> Ver *Livro em que se contém toda a Fazenda e Real Património dos Reinos de Portugal, Índia e Ilhas Adjacentes*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1859.

<sup>799</sup> O contrato das duas naus de Diogo de Bustamante (anterior a 1521) envolvia quantias superiores ao milhão de reais.

<sup>800</sup> Fala-se num pagamento parcial de 9 711 000 reais. POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. II, p. 41.

<sup>801</sup> Idem. *Ibidem*. Isto explica (?) a desistência de Jácome Carneiro e Gaspar do Lago; estes, além do contrato de 1595, ainda participaram noutro, no ano seguinte, com Luís Maio Carneiro e Pedro de Barros Carneiro, para a construção de dois galeões e uma zavra em Vila do Conde, no valor aproximado de 5 milhões e 600 mil reais (Idem. *Ibidem*).

<sup>802</sup> Ou seja, 240 mil reais (“he así mais pera se paguarem allguas dividas he comessarem a correr com as obras se tomam seiscentos cruzados ha cambio”).

<sup>803</sup> *Livro em que se contém toda a Fazenda...*, citado.

fizerão antre todos os companheiros do dito contrato se achou ficar se devendo de cousas que se tinham dado pera has obras dos ditos galiois he guastado na fabriquia delles *convém a saber*: a Dioguo Pereira morador nesta cidade oitocentos he vinte he tres mill he dozentos reis que de tanto se lhe pasou letra a pagar hem oito de Maio de noventa he oito asseitada pello dito Manuel Fernandez a pagar a Domyngos Lopez Vitoria cunhado do dito Diogo Pereira he seu procurador; he asi mais se achou dever ha Symão Lopes Torres morador nesta cidade dozentos he sessenta mill he tantos reis de preguadura de fero que deu pera has ditas obras de que lhe pasou letra ho dito Manuel Fernandez asseitada pelo dito Giralldo Vaz Soares ha pagar em Julho proximo”<sup>804</sup>.

Estas informações dão outras pistas.

– Introduzem o tema das associações com agentes mercantis, caso da rede Vitória e companhia, homens do trato envolvidos nestas operações, pelo menos desde 1584, quando os encontramos na redízima.

– A reafirmação da capacidade da alfândega, abastecida de aprestos.

– A articulação com as Astúrias e Biscaia para compra de ferro através de Diogo Pereira, com o sogro, Lopo Nunes Vitória e o cunhado Domingos Lopes Vitória, movimentando-se capitais elevados aos quais se somaram gastos com pregaria adquirida a Simão Lopes Torres<sup>805</sup>.

– Importância das redes (familiares e confessionais) neste processo de abastecimento: Diogo Pereira prosseguia a sua instalação no País Basco, encetando uma movimentação que o levaria de Bilbao a S. Sebastián, e outros portos bascos e asturianos, em busca de ferro e de navios para o remeter para o Porto, consignado a Domingos Lopes Vitória, seu cunhado, que o havia de entregar aos contratadores<sup>806</sup>. Redes mercantis e esquemas por elas organizados. Pereira, os filhos e outros membros da família Vitória já tinham um interessante historial de volumosos investimentos na importação de mercadorias absorvidas pela indústria naval, como breu e fio para a cordoaria. Colocou em campo todos os recursos proporcionados por este género de associações; conhecia-se bem a forma como se movia em Madrid, tendo em vista tratos e abastecimentos mais amplos<sup>807</sup>. E monopólios. Com Domingos Lopes Vitória foi figura-chave deste e de outros contratos de navegação com a Coroa a partir do Porto. O seu poderio económico era demasiado elevado para a sua actuação se resumir ao fornecimento de ferro aos galeões. Circulava nas mais altas esferas da finança internacional, com agentes localizados na Flandres, em Burgos, Medina del Campo e em Madrid (Diogo Pereira viria a instalar-se aqui até ao fim da vida dirigindo negócios também de importação de açúcar brasileiro

<sup>804</sup> Além dos 600 cruzados referidos na nota anterior, tomados a câmbio.

<sup>805</sup> Cristãos-novos. Activos e diversificados nos negócios, de acordo com a noção braudeliana de que o grau de maturidade da actividade é directamente proporcional à ausência de especialização. Simão Lopes Torres negociava na Biscaia e em Sevilha (ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 116, fl. 96), associado a um sombreireiro (Pedro Gonçalves, do Porto) com quem tem parceria de compra e venda de lãs (ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 10, fl. 23), além de negócios com mercadores de Guimarães, onde tem bens (ADP – *Po 4º*, 1ª série, liv. 1, fl. 238v). Os Vitória são presença assídua nos livros da redízima do Cabido.

<sup>806</sup> Veja-se a chegada de navios provenientes da Biscaia para este efeito em AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 2v, 5, 7, 9, 10, 12v, 13v, 14v, 15v, 49v e 53v.

<sup>807</sup> Em 1584, Diogo Pereira declarou na Alfândega 100 quintais de breu e outros tantos de fio, pagando à redízima 8 000 reais, associado a Lopo Nunes Vitória que adiantou o dinheiro.

e sua refinação em Itália, França e Holanda, e tráfico de escravos); financiava empresas comerciais no Porto, Lisboa, Madrid, Rouen, Nantes, Antuérpia e Livorno, e controlava redes comerciais canárias, garantindo outros componentes essenciais à indústria naval. A partir da cidade do Porto, o seu familiar e sócio Domingos Lopes Vitória centralizou a actuação da sua rede que, na primeira década do século XVII dominava toda a actividade da Gran Canaria e monopolizava as principais receitas aí geradas, originando queixas de rivais canários, que chegaram à corte filipina<sup>808</sup>. Já vimos o mesmo com os Vaz/Gomes da Costa, radicados e associados a Pêro Godines de Lisboa, a Simão Ruiz de Medina del Campo e a Manuel Henriques da Flandres, capazes de financiar uma armada à Índia e monopólios de certas rendas ultramarinas<sup>809</sup>.

– Visível abundância de recursos financeiros disponíveis na cidade (de origem cristã-nova), confirmada por outras informações<sup>810</sup>.

– A acção das redes demonstra uma das teses que se pretende defender neste livro: a da pujança, autonomia e internacionalização do Porto de finais do século XVI. Vaz Soares, Simão Vaz, Diogo Pereira e Domingos Lopes Vitória provam este carácter abrangente da economia mercantil da cidade. Atente-se no que escreve Michael Barkham a propósito da intervenção de mercadores estrangeiros no comércio marítimo biscainho e guipuzcoano: “Destaque-se entre os estrangeiros o grande mercador português Diogo Pereira, vizinho do Porto, residente em Bilbao já em 1585 e que chegaria a encarregar-se dos negócios, na costa cantábrica, de mercadores do interior de Castela como Cosme Ruiz de Madrid. Em Maio de 1598 assegurou 200 ducados sobre o casco da nau de um vizinho de Laredo para a rota Portugaleta-Sevilha, cidade na qual os prémios do seguro seriam pagos por Duarte Pereira. Em Novembro de 1601, em San Sebastian, firmou três contratos com o empresário «francês» de S. João de Luz, Adam de Chibau, comprando-lhe adiantado os carregamentos inteiros de bacalhau e óleo de fígado de bacalhau que três barcos haviam de trazer da Terra Nova em 1602. Especificava-se que os barcos entregariam os carregamentos não em Bilbao ou em San Sebastián mas directamente em três portos portugueses: Porto, Aveiro e Lisboa aos agentes de Pereira, Brás Lopes Vitória, Domingos Lopes Vitória e Garcia Gomes Vitória respectivamente. Do contrato de uma das naus de Chibau, a *Santa Engrácia*, de 300 toneladas, percebe-se que Pereira tentou apoderar-se o mais que pôde do abastecimento de bacalhau a Lisboa em 1602 [...]”. No ano de 1603 já conseguira do rei o cargo de administrador das salinas do reino da Galiza. “Mas, prossegue Barkham, se este português realizava variados investimentos, esteve sobretudo envolvido na exportação de manufacturas de ferro da Biscaia e Guipúzcoa a Portugal e parece que, por volta de 1611, havia quase monopolizado esse comércio. Em Novembro, as Juntas Gerais da Biscaia falavam «dos prejuízos que se seguem à república com a presença tão forte deste senhorio de Diogo de Pereira, mercador português» [...]”

<sup>808</sup> Ver capítulo 4, ponto 8 e seguintes. E a documentação de Valladolid.

<sup>809</sup> *Livro em que se contém toda a Fazenda...*, citado.

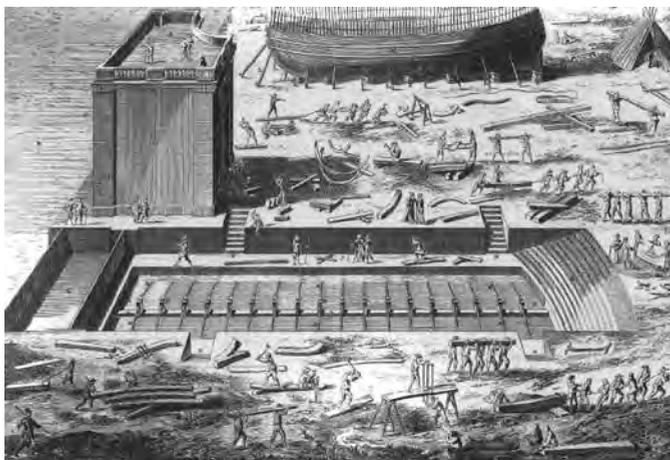
<sup>810</sup> Recurso da Coroa filipina aos banqueiros da urbe para pagamento das tropas estacionadas no Entre Douro e Minho e Galiza, anunciando uma realidade analisada por SANZ AYÁN, Cármen – *El crédito de la corona y los hombres de negocios en los últimos años del reinado de Felipe IV*, in “Cuadernos de Historia Moderna”, nº 9. Madrid: Universidade Complutense, 1988, p. 81-87 (o artigo entre as p. 63-94).

levantando dúvidas sobre a sua origem e de seus familiares e correspondentes, insinuando as suas raízes cristãs-novas<sup>811</sup>. Como aconteceria com Domingos Lopes Vitória e os seus negócios insulares.

### 17. Última nota sobre o trabalho no estaleiro

Tenho vindo a falar de construção de naus, galeões e navios. Embarcações oceânicas. Mas as ribeiras no seu dia-a-dia davam resposta a tudo. E podemos aprender com o que faziam nos pequenos navios. Abandonemos o estaleiro com um derradeiro olhar sobre um trabalho modesto. Nas obras do cais, a cuja construção assistimos, a certa altura foi preciso renovar uma barca que acartava pedra, e a levava até junto dos pedreiros. Arrombada, teve de ser entregue aos cuidados dos artesãos navais, que se encarregaram de comprar “traves e taboado pera quartéis e forteleza” da embarcação. Os quartéis são as secções do navio. Com esta madeira gastaram-se 940 reais. Depois, foi preciso despende mais 645 reais com pregadura, comprada a João Fernandes, ferreiro. No calafeto gastou-se uma arroba de breu, que custou 200 reais, e uma pedra de estopa avaliada em 120. Nas obras estiveram ocupados três carpinteiros, “Gaspar Gonçalvez e Antonio Luis e outro companheiro”, auxiliados por “tres criados”, que venceram 900 reais de jornais. Finalmente, o tesoureiro “pagou a dous calafates de carafetar a barqua e de hum cento e meo de preguos pera ella quinhentos e sesemta reas”<sup>812</sup>.

Em resumo, para consertar uma simples barca desembolsaram-se, no mínimo, 3 365 reais em materiais e salários, e estiveram ocupados na obra cinco trabalhadores especializados e três auxiliares. Imagine-se quantos não estariam em redor de uma “nau grande”!



Gravura 24 – Trabalho no estaleiro, segundo a Enciclopédia

<sup>811</sup> BARKHAM, Michael – *El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna*, in “Itsas. Memoria” “Itsas. Memoria”, vol. IV (Transporte y comercio marítimos). Donostia-San Sebastian: Museu Naval/Diputación Foral de Gipuzcoa, 2003, p. 163.

<sup>812</sup> AHMP – *Obras públicas. Receita e despesa com o cais da cidade*, fls. 305v-306.

## 18. Para uma história da construção naval no Porto quinhentista: um balanço

Tentarei em seguida expôr um primeiro (e possível) balanço da laboração dos estaleiros portuenses através da apresentação de gráficos, a partir dos quais procurarei traçar uma panorâmica geral da actividade, modelos construídos ou reparados e sua propriedade. Trata-se de um ensaio sujeito a revisão.

Convém aclarar critérios começando pela cronologia (1496-1600) e as sequências dos gráficos: 1496-1530, 1531-1565, 1566-1600. Muitas das observações sobre a frota portuense procedem de uma visão geral dos ritmos decorrentes das conjunturas entre os finais da Idade Média e o século XVI, que influenciaram a composição numérica e modelos. Assim, e sem pretender iludir a máxima de que toda a produção historiográfica tem muito de construção pessoal, essa cronologia e os intervalos temporais nela inseridos foram determinados por critérios (julgados pertinentes) que passo a explicar.

O primeiro objectivo era abarcar a totalidade (com o mínimo de perdas possível) do século XVI, eleito como determinante no plano geral desta obra. Uma vez que era possível identificar três grandes fases na construção naval (e porque a distribuição anual da informação é irregular e pouco coerente), pensou-se ser conveniente dividir a centúria em períodos de trinta e três anos e, aleatoriamente, começar a contagem, por exemplo, no ano de 1500<sup>813</sup>. Todavia, decidi iniciar a análise por algum marco significativo na vida dos estaleiros, optando por 1496, ano do fabrico dos navios de Vasco da Gama e de inauguração da rota do Cabo. A razão desta escolha vai além do simbolismo deste facto histórico. Sendo certo que os reis anteriores a D. Manuel, D. Afonso V e D. João II, recorreram à cidade quando precisaram de reforçar a frota, o estabelecimento da rota do Cabo levou a uma procura acrescida de navios para as armadas anuais e efectivos das frotas permanentes no Índico.

A utilização dos estaleiros do Porto enquadra estas realidades. Os recursos locais foram deslocados prioritariamente para cumprir essas tarefas, em complemento da actividade da Ribeira das Naus<sup>814</sup>.

A definição cronológica desse primeiro intervalo, 1496-1530, tem outra motivação e outro significado: estes 34 anos podem ser encarados como o final de uma época em termos navais, a medieval, e o tempo de transição para o nascimento da marinha moderna, período de reorganização, de adaptação da frota a novos condicionalismos. Período de indefinição em que a cidade procurava reorientar-se. O final da Idade Média coincidiu com uma relativa secundarização do Porto, perdendo-se muito da força que até então caracterizava o seu tecido empresarial, em queda pelo afastamento do trato indiano que monopolizava as atenções dos mercados internacionais nos alvares da Idade Moderna.

Durante algum tempo, não restou senão o envolvimento em negócios alternativos, menos frutuozos, enquanto se buscavam soluções para recuperar o fulgor perdido<sup>815</sup>, por

<sup>813</sup> Ou 1501, ano de abertura do século.

<sup>814</sup> Ver gráficos 5 e 6.

<sup>815</sup> Leitura superficial. O processo é mais sério e levanta questões, desde as alterações na composição do grupo mercantil: ascensão de novos agentes (competindo com as velhas famílias dominantes) cristãos-novos alterando os rumos comerciais da cidade. Falta conhecer a real dimensão dos 'prejuízos'

exemplo, no transporte marítimo internacional, aposta da cidade no último século medievo patente na utilização maioritária de naus e navios redondos de tonelagem apreciável<sup>816</sup>.

Da mesma análise do movimento geral da actividade náutica na cidade ressalta um tempo de recuperação, desde a década de trinta e estendendo-se para além de meados da centúria, seguindo-se-lhe, nas últimas décadas de Quinhentos, uma outra fase de relativa indefinição e provável recuo, com reflexos no sector da construção naval, enquadrada por factores diversos, entre os quais deverão ser considerados aqueles que decorrem da forte concorrência internacional. No entanto, os números absolutos continuam elevados, fruto das renovadas encomendas régias. Os segundo e terceiro intervalos cronológicos abrangem cada uma dessas conjunturas. Enfim, se o segundo período é de reorganização e de reorientação da frota local, o terceiro marca a aposta decisiva da cidade nas rotas atlânticas, das Ilhas, Índias de Castela e Brasil, opções que influenciaram significativamente o sector. Voltarei diversas vezes a estes temas.

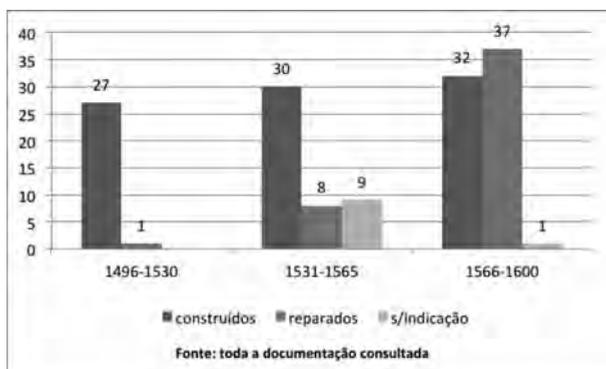


Gráfico 3 – Construção naval no Porto (1496-1600)

Na primeira fase foram construídos ou reparados vinte e oito navios, na segunda quarenta e sete e na última, setenta. Uma análise directa destes totais levar-nos-ia à con-

e saber se os tratos em que navios e comerciantes participavam (arquipélagos atlânticos e extensão à Flandres) eram mesmo secundários. E perceber, através da análise das perdas causadas pelos corsários franceses, se o movimento afrouxou tanto como parece ou se não houve uma clara opção pela diminuição de riscos por parte dos mercadores optando pelo transporte em frotas de outras cidades.

<sup>816</sup> Gráfico sobre a frota quatrocentista; documentação de S. Pedro de Miragaia sobre os navios que actuavam nos mares da Flandres ao Levante, Inglaterra, Irlanda, Bretanha e “mar de Espanha”; lista de navios ao serviço do rei abastecendo as praças norte-africanas e sua grande capacidade de carga; relato do ataque à nau *Borralha*, do Porto (vinda do Mediterrâneo com uma “nau de Génova”), por andaluzes e bascos, à vista de Alcácer Ceguer e espanto que causou navio tão volumoso; RUFO YSERN, Paulina – “La expansión peninsular por la costa africana. El enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480)”, in *Actas do congresso internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”*..., cit, vol. III, p. 68 e a bibliografia indicada. Sobre esta “batalha do Estreito de Gibraltar” (1476) ver também MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e combates da marinha portuguesa*, vol. I (1139-1521). Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1989, p. 65-66; baseado nos relatos transmitidos por FERNANDES DURO, Cesáreo – *La marina de Castilla*, considera que esta nau, capitaneada por Álvaro Mendes, “tinha a bordo cerca de quinhentos combatentes” (!).

clusão de que teria havido crescimento da actividade, contínuo até finais da centúria. Mas esse é o risco de trabalharmos com fontes tão inconsistentes. A inexistência de séries documentais implica que se façam leituras mais cuidadas em ordem a evitar erros de interpretação. Se entre 1496 e 1565 não há grandes diferenças quanto ao volume documental, a partir da década de setenta essa situação altera-se. Os primeiros livros da redízima do Cabido (o mais antigo é de 1573), de grande valor informativo para este tema, influenciam a distribuição das frequências e chegam a colocar em causa a análise comparativa de algumas. Tomemos o exemplo dos navios reparados. A partir do momento em que se tornou obrigatória a inscrição na Alfândega de todos os aprestos comprados fora da terra (ou exportados), cresceu muito o seu número, não devendo causar admiração o grande aumento do volume de reparações (trinta e sete) entre 1566 e 1600, em contraste com as cifras reduzidas dos períodos 1496-1530 e 1531-1565<sup>817</sup>, crescimento a atribuir a essa ampliação das fontes.

Para contornar estas imperfeições é conveniente analisar todos os gráficos obtendo-se uma leitura mais completa da realidade. Retomando as cifras sobre a construção, verifica-se que, após a relativa indefinição notada na primeira sequência (quinze navios fabricados, ascendendo a produção total a vinte e sete unidades devido à procura régia), sucede-se uma época de boa actividade em meados do século (trinta navios para os mesmos clientes). Nos últimos trinta e quatro anos do século XVI, regista-se nova quebra. Continuemos a centrar-nos na construção (pois não podemos confiar nos dados das reparações) e, em concreto, na que se fez para os armadores locais: verifica-se que das trinta embarcações construídas em meados do século para a frota local, se passou agora para uma cifra na ordem das doze, ou seja, um nível de construção ainda inferior aos valores das primeiras décadas do século<sup>818</sup>. No entanto, os elevados valores de reparação de navios, ainda que ‘inflacionados’, continuam a apontar para a manutenção da frota a um nível estável, embora sem grande investimento na construção de novos efectivos.

Movimento de baixa notado por Carla Rahn Phillips que considera o último quartel do século XVI pouco propício ao investimento na construção naval pelos grandes aumentos de custos e riscos, englobando nestes problemas a questão do desgaste das matas e fornecimento de madeiras<sup>819</sup>.

### 18.1. Modelos fabricados e clientes preferenciais

Sabendo-se como a preferência por determinado modelo de embarcação pode ser reveladora do estado geral de uma comunidade marítima numa dada altura, considerou-se vantajoso apresentar um gráfico representativo dos tipos em estaleiro, utilizando a mesma distribuição cronológica.

<sup>817</sup> Respectivamente, um e oito navios em obras nos estaleiros, números que devem ser relativizados.

<sup>818</sup> Repita-se: o nível de actividade continuava elevado com o regresso das encomendas do rei, ascendendo o total da construção a trinta e dois navios. Ver gráficos 2, 4 e 5.

<sup>819</sup> *Seis galeones para el rey de España...*, cit, p. 52.

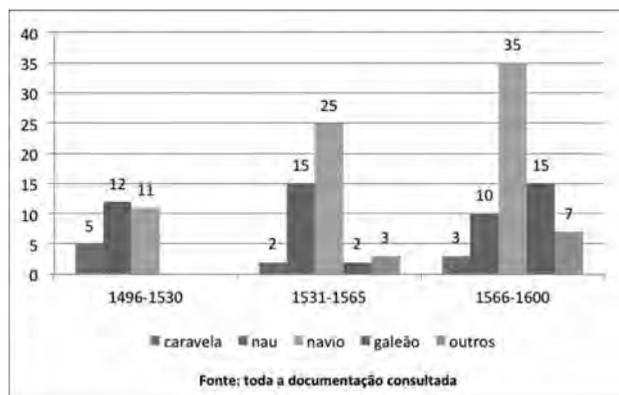


Gráfico 4 – Navios em estaleiros do Porto (1496-1600)

Os cuidados a ter com este gráfico são os mesmos apontados para o anterior: lacunas documentais e inclusão de novas fontes<sup>820</sup>. Acresce, nesta esfera da tipologia naval, a ambiguidade dos termos usados, sobretudo o vocábulo *navio*.

Com exceção dos galeões, os modelos são os dos tradicionais veleiros conhecidos desde a Idade Média. Entre 1496 e 1530, as caravelas representam cerca de 18% dos navios, decrescendo esse número para cerca de 4% em meados do século e mantendo-se nesse nível no último período<sup>821</sup>. Impõe-se explicar que se trabalha com 145 referências num universo de 2 244 menções a navios nos mais diferentes contextos, isto é, cerca de 6.46% do total, logo muitas informações relativas à construção naval ficam ocultas. A caravela, apesar de parecer nunca ter sido o modelo de navio dominante na cidade teve sempre espaço na frota, desempenhando funções no tráfico de menor raio (em parte de cabotagem) e, mesmo, a média e a longa distância<sup>822</sup>. O gráfico 4 regista cinco caravelas no período inicial (mas três delas foram fabricadas para o rei), duas em meados do século e três (duas para o rei) na sua fase final. A relativa modéstia das cifras sobre este navio pode influenciar a realidade da frota, mas não confirma os números conhecidos: em 1520, os armadores locais têm quatro; em 1552, recenseiam-se três; entre os navios que estão para sair do Douro em 1558 e 1559 foram vistoriadas seis<sup>823</sup>. No final do século XVI continuava a manter o seu lugar no tráfico geral da cidade, encontrando-se caravelas em trânsito, operando como graneleiros, no transporte de cereais e de sal mas também em circuitos oceânicos<sup>824</sup>.

<sup>820</sup> E contributos de portos vizinhos como Vila do Conde, recorrendo aos estaleiros do Ouro para a fábrica. POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 343-347 e vol. II, apêndice A. 15 (p. 41).

<sup>821</sup> Aumentando o número de referências para três caravelas. Todavia, entre 1566 e 1600, duas delas foram encomenda régia.

<sup>822</sup> Em 13 de Maio de 1558 estava ancorada no Douro a caravela *Fiéis de Deus*, de “menos de quarenta e cinco toneladas”, preparada para rumar ao Brasil. AHMP – liv. 422, fl. 21-21v.

<sup>823</sup> Ver, respectivamente, TT – *Gavetas*, gaveta XV, maço 14, doc. 13, AZEVEDO, Pedro de – *A mariinha mercante do norte de Portugal em 1552...*, cit, p. 244-245, e AHMP – liv. 422.

<sup>824</sup> Dos dez fretamentos entre 1598 e 1600, cinco respeitam a caravelas. BARROS, Amândio Jorge Morais – “Pelo mar do mundo inteiro. (Rumos da navegação portuense, 1598-1600)”, in *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI...*, cit, p. 278-282.

Por seu turno, a nau, que sempre fora dominante, continuava a ter gente com experiência para a construir<sup>825</sup>. Que o rei aproveita. Das doze notícias referentes à construção de naus entre 1496 e 1530, oito foram para equipamento das esquadras reais<sup>826</sup>. Em meados do século (anos que medeiam entre 1531-1565), com os estaleiros a trabalhar quase em exclusivo para os armadores locais, a procura de naus evoluiu para quinze unidades fabricadas<sup>827</sup>. Nos finais de Quinhentos, regista-se um decréscimo da sua produção (em proporção directa com o aumento da frequência de navios mais pequenos), saindo dos estaleiros apenas cinco<sup>828</sup>.

A designação *navio* predomina na documentação. Não se sabe exactamente a que se aplica. A uma embarcação de grande porte ou a uma pequena? A um barco latino ou a um redondo? À generalidade das embarcações ou a um modelo específico? Qualquer destas hipóteses é aceitável dada a ambiguidade do termo e a forma pouco criteriosa com que se utiliza no século XVI. No âmbito da construção e reparação, os navios são usuais. Entre 1496 e 1530 fabricaram-se dez (mais um para o rei), entre 1531 e 1565, nove, e entre 1566 e 1600, seis, todos para armadores locais.

Quanto à reparação, já quase tudo foi dito: é impossível tratar os dados devido à proliferação de registos da redízima desde 1573 e ao laconismo das fontes antes dessa data.

A partir de meados do século, o galeão passou a fazer parte do rol de navios produzidos; já sabemos que foi ele a garantia da ascensão do novo estaleiro do Ouro. Integrava a frota da cidade, embora os seus efectivos estivessem longe dos restantes modelos. Ainda. Enquanto os armadores locais aparecem com apenas três galeões<sup>829</sup>, o rei mandou fazer catorze entre 1566 e 1600<sup>830</sup>.

Pelos motivos já comentados, a procura régia variou entre o navio de carga (embora artilhado e usado na guerra no Índico), no primeiro intervalo, e o navio de guerra no último.

A espaços construíram-se ou receberam assistência outros modelos. Barcas do circuito Porto-Lisboa ou Porto (Leixões)-Sevilha; zavras, navios auxiliares das esquadras

<sup>825</sup> Em Quatrocentos, os técnicos do Porto mostravam saber construir este modelo. No século seguinte esse saber vulgarizou-se. Pretendendo salientar o contraste com o fabrico de navios de remo, galés e outras embarcações de baixo bordo (cujas técnicas não estariam agora ao alcance de todos), F. Contente Domingues considera que, no século XVI, “a construção de naus e galeões tem de ser atributo fundamental de qualquer mestre da Ribeira”; *Os navios da expansão...*, cit, vol. I, p. 384.

<sup>826</sup> Uma para particulares de Lisboa, outra vendida no ano da sua construção também para esta cidade e as restantes para locais. Sente-se alguma ‘contracção’ do investimento portuense neste modelo: quebra na vitalidade comercial ou opção deliberada em navios de menor custo, suavizando os riscos? Devo alertar o leitor para o facto de alguns dados destes gráficos e desta análise estarem já desactualizados, como se pode verificar pelo Quadro 3a (pág. 211), que introduz o tema dos navios fabricados para o rei. Assim, no total, deve dizer-se que só entre 1496 e 1511 foram feitos 19 navios para a Coroa. A tendência apontada, no entanto, reforça-se: 14 naus, 4 caravelas redondas e um navio.

<sup>827</sup> Aqui talvez se possa fazer corresponder o incremento da construção de navios de carga com a expansão comercial da cidade.

<sup>828</sup> Para clientes locais. Embora nesta altura haja outras cinco naus em reparação.

<sup>829</sup> Dois entre 1531 e 1565 e um entre 1566 e 1600.

<sup>830</sup> Mais quatro zavras e duas caravelas. Ver gráfico 4. Parte deste esforço centrou-se nos anos antecedentes à expedição de 1588.

militares, patachos “com o seu esporão a modo de galeão”; batéis e galés ornamentais preparados para recepcionar e transportar senhores ou dignitários que visitavam a cidade, à semelhança do que se chegou a fazer com a albetaça em que embarcou o comité de boas-vindas a D. Afonso V em 1462<sup>831</sup>, mas em contrapartida desapareceram modelos antes usuais, como a galé ou o barinel, este último ‘popular’ até meados do séc. XV.

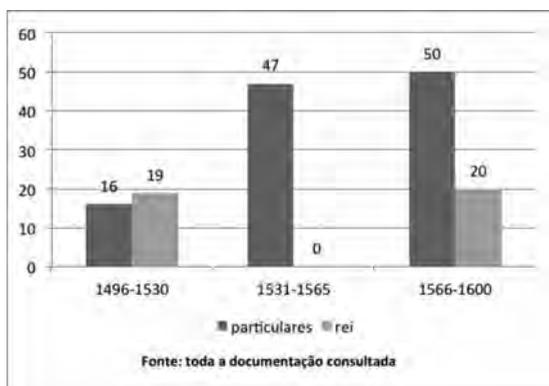


Gráfico 5 – Propriedade dos navios em estaleiros do Porto reparar/construir (1496-1600)

Os gráficos 5 e 6 dão expressão às considerações feitas nos capítulos anteriores. Por exemplo, sobre as encomendas do rei. Que parecem ter sido garantia da sobrevivência dos estaleiros em momentos delicados. No início do século, no tempo do “tráfego abatedo” e da falta de dinheiro, e no final, quando a concorrência e a oferta internacional aconselhavam prudência no investimento em navios caros.

Pelo meio, com os estaleiros do Ouro, avultou um estímulo à actividade e a possibilidade de dinamização de um sector que envolvia mobilização alargada de mão-de-obra, investimento de capitais, canalização de recursos e intervenção de agentes comerciais dentro e fora do reino. No fundo, tratava-se da criação e promoção de um novo pólo de desenvolvimento sócio-económico.

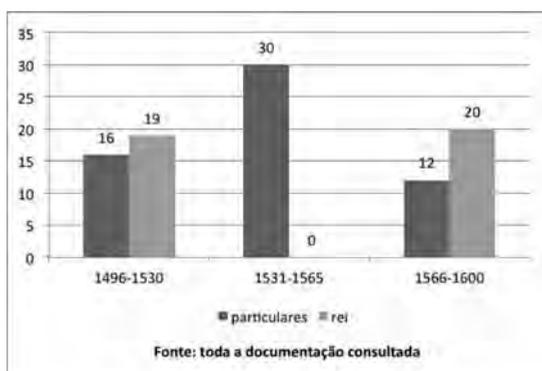


Gráfico 6 – Propriedade dos navios construídos (1496-1600)

<sup>831</sup> GONÇALVES, Iria – *As finanças municipais...*, cit, p. 106-107.

Notável no primeiro e no último intervalo, chegando a ultrapassar a construção para o mercado local, a intervenção dos contratadores no fabrico de naus, galeões, zavras e caravelas<sup>832</sup> elevou o estatuto dos estaleiros. Já escrutinámos a presença de alguns.

Outras obras, menores, teriam ali lugar melhorando índices de produtividade e a sua saúde económica dada a frequência com que se realizavam: por exemplo, as impostas nas cartas de fretamento, em função das características da viagem, da carga e do estado do navio, vulgarizando-se expressões do tipo “e com declaração que os ditos mercadores as suas custas carafetaram as cubertas da dicta nao como he costume”<sup>833</sup>.

Também os repetidos consertos nos navios da faina, muitos e distribuídos por diferentes localidades ribeirinhas, elevavam a taxa de actividade, juntamente com a mesma azáfama para garantir a segurança das barcas de passagem que ligavam as duas margens do Douro, as quais “barcas E Barcos que na dita passaiem seruirem serão muito bons E muito bem calafetados de maneira que não fação agoa”<sup>834</sup>.

Lidar com dados tão frágeis obriga ao emprego do condicional em quase todas as leituras. Daí o carácter provisório das seguintes conclusões:

– Apesar de uma grande parte da construção de navios se realizar para o rei, a maioria das embarcações em estaleiro eram propriedade de agentes locais, da cidade até Leça. Esse facto não surpreende, mas deve ser notado, pois implica uma relação directa entre construção naval e armação com origem na comunidade marítimo-mercantil da cidade e seu contorno;

– A procura régia distribuiu-se por dois períodos: nos anos iniciais do século XVI (com origem na centúria anterior), com o advento da rota do Cabo, e no último terço do século após algumas décadas de ausência – compensada pela procura local desde os anos trinta – com picos localizados nos anos 1580 (reforço das esquadras militares nas vésperas da Armada Invencível) e 1590 (reorganização das forças navais da coroa dual após o fracasso da mesma expedição e aumento da interferência estrangeira), movimento acompanhado por encomendas noutros estaleiros e entrando pelo século XVII<sup>835</sup>. Em qualquer destas fases, o trabalho para a Coroa equilibrou os níveis de produtividade de um sector em crise ou em reestruturação;

<sup>832</sup> Em data incerta, dos últimos anos do reinado de D. Manuel, ocorreu a derradeira encomenda conhecida antes de se abrir um hiato que só terminou em 1576 com a encomenda de um galeão e de uma caravela por D. Sebastião, embora a natureza dos registos e as lacunas dos mesmos deixe em aberto hipótese diversa.

<sup>833</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 20, fl. 178 (1565. Junho. 04. Fretamento da nau *Santo Espírito* para o Brasil).

<sup>834</sup> O regulamento da “passagem do rio Douro”, 15 de Janeiro de 1598, conferia ao ouvidor de Vila Nova e aos almotacés de Gaia o encargo da vigilância destas embarcações: “que tenham particular cuidado de Ver os ditos barcos, E achando nelles alguma destas faltas obrigarão E costringerão os donos E barqueiros delles com pena de mil reais [...] que logo os concertem E não Vsem delles na dita passagem ate serem concertados E tornados a Ver pera poderem seruir”. *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 186-187.

<sup>835</sup> Desde finais dos anos 1570 chegaram a Vila do Conde pedidos para a fábrica de navios para a armada real, havendo quase uma correspondência de datas com idêntica procura no Porto. POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 344.

– Estreita ligação entre as encomendas régias finisseculares e a definitiva ascensão da Ribeira do Ouro, e a relação deste com o provimento de madeiras para a fábrica dos galeões nas matas circundantes, no território envolvente de Gaia, Terra da Feira, Riba Douro, Tua e Moncorvo, Riba de Vizela, Barcelos e Famalicão, para além das que entravam pela foz, vindas da Pederneira, Lisboa, Astúrias, Galiza<sup>836</sup> e norte da Europa<sup>837</sup>;

– Renovada complementaridade entre os estaleiros de Lisboa e Porto acelerada nos anos 1580 pela urgência de reforço das esquadras reais;

– Alteração decisiva na produtividade dos estaleiros. À quantidade reduzida ou irregular de navios fabricados até então, os últimos anos do século apresentam números elevados, consistentes com uma nova fase no sector.

## 19. Técnicas e serviços disponibilizados nos estaleiros do Porto

Voltamos a pisar terreno inseguro. Falar de técnicas de construção naval do Portugal dos séculos XV e XVI é entrar num debate que decorre há muitos anos (há séculos) na historiografia portuguesa envolvendo reputados especialistas. Discute-se a prioridade técnica dos portugueses estabelecendo-se a relação entre o evoluir da arquitectura naval e certos modelos de embarcação<sup>838</sup>; o balançar entre a prática e a teoria na bagagem cultural dos nossos especialistas navais<sup>839</sup>; a determinação (pouco pacífica) de medidas lineares e

<sup>836</sup> É de crer que parte dos 7 600 carros de madeira que Cristóbal de Barros “criado de su Magestad, a cuyo cargo está la fabrica de las naos y nabios de estos reynos” exportava anualmente para Portugal desde 1576 viessem dirigidos ao Porto. Funcionário de Filipe II, foi colocado na Galiza para gerir os recursos florestais de uma área que se estendia entre a França e Portugal. SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – *Galicia en el camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648*. Corunha: Edicions do Castro, 1996, p. 27.

<sup>837</sup> Centros abastecedores de madeiras ao Porto nos mapas 4 e 6. Leonor Costa confirma a importância das madeiras locais para os estaleiros no século XVII, considerando que eles dispõem “de uma reserva florestal economicamente acessível”, recebendo pinho e carvalho das “matas de Barcelos e área envolvente – terras do duque de Bragança – de Vila Nova de Famalicão, de Arouca, do Balio de Leça, e da zona de Moncorvo”. *O transporte no Atlântico: as frotas do açúcar (1580-1663)* ..., cit, p. 449.

<sup>838</sup> FONSECA, Quirino da – *A caravela portuguesa e a prioridade técnica das navegações henriquinas*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1934; Idem – *A arquitectura naval no tempo dos descobrimentos*, in *História da expansão portuguesa no mundo*, vol. II, direcção de António Baião, Hernâni Cidade e Manuel Múrias. Lisboa: Editorial Ática, 1939, p. 39-46; Idem – “O problema das características dos galeões portugueses”, in *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa*, Classe de Letras, tomo I, 1936, retomando trabalho publicado no “Arquivo Histórico da Marinha”, vol. I, nº 1. Lisboa, 1933, p. 77-91. MENDONÇA, Henrique Lopes de – “Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI”, in *Centenário do descobrimento da America. Memórias da comissão portuguesa*. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1892 (reeditado pelo Ministério da Marinha em 1971).

<sup>839</sup> ALMEIDA, A. Marques de – “Inovação e resistência na prática científica no Portugal das descobertas”, in *História de Portugal*, direcção de João Medina, vol. IV. Lisboa: Ediclube, 1994, p. 157-168; ALMEIDA, Onésimo Teotónio – “Portugal and the dawn of modern science”, in *Portugal – the pathfinder*, edição de George Winius, Madison, WI, The Hispanic Seminary in Medieval Studies, em DOMINGUES, Francisco Contente – *Horizontes mentais dos homens do mar no século XVI. A arte náutica portuguesa e a ciência moderna*, separata de *Viagens e viajantes no Atlântico quinhentista*. Lisboa: Edições Colibri, 1996, p. 204.

tonelagens<sup>840</sup>; regime de trabalho nos estaleiros<sup>841</sup>; enfim, as origens do desenvolvimento de modelos locais<sup>842</sup>.

Discussões que foram objecto de revisão em diferentes estudos de Pimentel Barata<sup>843</sup> e, mais recentemente, de Francisco Contente Domingues em trabalho sobre a arquitectura dos navios portugueses quinhentistas e seiscentistas<sup>844</sup>.

Perante tal produção historiográfica (e muitos mais títulos e autores poderiam – deveriam – ser indicados) abstenho-me de participar na discussão, cingindo-me a indicar pequenos contributos fornecidos pela documentação que estudei, registando algumas notas sobre técnicas, arquitectura naval e conservação dos navios através de uma análise comparativa, cautelosa, proporcionada pela observação e inquérito junto do último estaleiro artesanal ainda em funcionamento nas margens do Douro.

Dedicado à construção de barcos de madeira – o único material aí utilizado – o estaleiro da Cruz fabrica rabelos e embarcações de rio e de mar. Aí laboram técnicos especializados, dotados de conhecimentos que, de geração em geração, chegaram até si firmando um património inestimável que se procura preservar. Graças a ele consegui esclarecer certos aspectos, documentados, da construção antiga<sup>845</sup>.

A completa transformação das margens do rio varreu vestígios arqueológicos e geomorfológicos dos estaleiros medievais e modernos e os próprios areais, covas, planos de botadura e atacadas, desapareceram.

Aproveitava-se o regime de marés para colocar em monte os navios e calendarizar afazeres específicos. O trabalho era mais complicado no Inverno, mas fazia-se, tal como

<sup>840</sup> Exemplos: FILGUEIRAS, Octávio Lixa – *Rumo, palavra-chave*, in “Revista de Guimarães”, vol. LXXI, nº 3-4. Guimarães, 1961. Questão de âmbito internacional é a da tonelagem (e da sua equivalência conforme as regiões e a tradição): TRUEBA, Eduardo – *Tonelaje mínimo y arqueo de buques en Sevilla (siglo XVI)*, in “Revista de Historia Naval”, nº 20. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1988, p. 33-59. Tema que deu o mote a um dos cursos de verão da Universidade Complutense de Madrid (Escorial, Julho de 1996): *Medidas de los navios de la jornada de Inglaterra*, apresentado pelo Contra-almirante Marcelino de Dueñas Fontán e publicado nos “Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval”, nº 27. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996; LANE, Frederic – *Tonnages, medieval and modern*, in “Economic History Revue”, 2<sup>nd</sup> series, XVII, nº 2, 1964, p. 213-233. Ver também COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 59-91.

<sup>841</sup> BARKER, Richard – *Of caravels, tides and water*, comunicação apresentada ao *Simposium “Rotas marítimas e redes associadas”*. Sagres, 1992, em COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 260; CRUZ, António – *Os privilégios dos calafates...*, cit.

<sup>842</sup> No caso do Douro, próximo deste trabalho, BEAUDOIN, François – *Les bateaux du Douro. Étude des origines*. Porto: Museu de Etnografia e História/Junta Distrital do Porto, s/d; FILGUEIRAS, Octávio Lixa – *Rabões da esquadra negra*, separata de “O Pejão”, s/l, 1956; Idem – *O barco rabelo: um retrato de família*. Porto: A. A. Cálem, 1989. Também de Lixa Figueiras, *O caïque do Algarve e a caravela portuguesa*, in “Revista da Universidade de Coimbra”, vol. XXIV. Coimbra, 1969, retomando estudos de IRIA, Alberto – *As caravelas do infante e os caïques do Algarve – subsídios para o estudo da arqueologia naval portuguesa*. Lisboa, 1963 (primeira abordagem em 1943).

<sup>843</sup> *Estudos de arqueologia naval...*, cit.

<sup>844</sup> *Os navios da expansão*. O Livro da fabrica das naos de Fernando Oliveira e a arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII, dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2 volumes, policopiado, Lisboa, 2000.

<sup>845</sup> Agradeço o acolhimento amigo neste estaleiro e a extrema paciência com que o proprietário, António Sousa, esclareceu as perguntas do leigo que sou nesta matéria.

ainda hoje. As tabelas de salários de carpinteiros e calafates distinguiam o labor nas duas grandes épocas, Verão e Inverno, mas os oficiais auferiam o mesmo vencimento numa e noutra. A exceção respeitava aos calafates “quando trabalharem às marés”<sup>846</sup>, melhor pagos pela urgência e rapidez do serviço.

Apesar disso devemos aceitar um abrandamento geral no Inverno<sup>847</sup>, e sua paralisação com as cheias no Douro<sup>848</sup> que alagavam as margens.

Talvez por isso mereça atenção o tema do trabalho “às marés”. Aludindo ao labor dos calafates, Almeida Langhans fala de trabalho “de sol a sol ou às marés”<sup>849</sup>. Sabe-se da distinção entre navios “brancos no estaleiro” ou “pretos na água”, neste caso depois de concluídas as operações de calafetagem<sup>850</sup>. Isso implicava um labor mais especializado e com mais limitações, que se acentuavam quando exercido sobre navios já feitos e necessitados de obras de manutenção. Por essas razões pode-se dar ao termo “às marés” (quatro em cada dia) o sentido de trabalhos de estaleiro limitados pelo movimento das águas, ou entendê-lo como designando obras mais urgentes a realizar pelos calafates (em certo número de marés, medida de tempo vulgar nos meios marítimos), logo, mais bem pagos.

A partir do século XV, em Miragaia, havia atacadas, ou seja, “paralelepípedos de madeira dispostos a intervalos regulares no estaleiro, sobre os quais assentava a quilha durante a construção do casco”<sup>851</sup>, rampas de botadura ou planos de querenagem permanentes, bem como barracões para guarda dos materiais e espaços organizados destinados à execução de tarefas auxiliares.

Existiam guindastes, ou *cábreas*, modestos guinchos montados para içamento de madeiras e aprestos, conhecidos em todos os estaleiros europeus<sup>852</sup>.

<sup>846</sup> “Carpenteiros da ribeira. *Item* foy acordado que os carpenteiros da ribeira levem de seu jornal por dia asy de inverno como em verão cimquoemta reaes. Calafates. *Item* foy acordado que os callafates levem de seu jornal por dia sesemta reaes inverno e verão e quando trabalharem as mares levarão setemta reaes”. AHMP – *Vereações*, liv. 15, fl. 32v.

<sup>847</sup> Para 1664, David Goodman, cit, p. 80, aponta os problemas com o navio almirante da armada espanhola do Atlântico, que levou sete meses a querenar (quer pelo mau tempo, quer pela dificuldade em conseguir fundos para pagar aos oficiais). Em 1537, João Álvares, mestre dos calafates de Lisboa, instado a pronunciar-se sobre os prazos previstos para a preparação das naus da Índia que deviam sair até Março de 1538 (a consulta é de 12 de Setembro) “decrarou [...] que nom avendo gramdes invernadas que torvem os oficiaes seu trabalho que lhe parece que com os os oficiaes que aquy ha ecom os mais que poderão vyr [...] que lhe parece que sayra com a obra avante”. TT – *Gavetas*, gaveta XV, maço 18, documento 13, publicado em *As gavetas da Torre do Tombo...*, cit, vol. V, p. 181-182.

<sup>848</sup> Nas grandes cheias de 2001 foi possível prosseguir os trabalhos nas obras mortas de um navio no estaleiro da Cruz, já em condições de flutuar, através da montagem de um sistema de pranchas e de amarração que facilitou o trabalho dos carpinteiros. Mas, em geral, quando o rio extravasa, a actividade dificilmente prossegue.

<sup>849</sup> LANGHANS, F. P. de Almeida – *Os mesteiros*, in “Revista Portuguesa de História”, vol. XIII. Coimbra, 1971, p. 54-55.

<sup>850</sup> TT – *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 7, fl. 30v (confirmação de privilégios aos carpinteiros da ribeira de Lisboa de 1460. Março. 17), sumariado em *Descobrimientos Portugueses*, suplemento ao volume I, p. 582.

<sup>851</sup> DOMINGUES, Francisco Contente – *Os navios da expansão...*, cit, vol. I, p. 519.

<sup>852</sup> Em Génova, “na maior parte dos casos o estaleiro é simplesmente um espaço livre ou de fácil arranjo, junto ao mar, sem importantes estruturas fixas: uma ou outra cábreia para elevar pesos, um ou outro armazém ou, mesmo, um barraco de madeira construído para a ocasião com o objectivo de proteger



Gravura 25 – Cábrea do “cais novo”

Devem identificar-se com os “guindais”, também usados na carga e descarga em locais da margem. Outros engenhos haveria, de maiores dimensões, usados no mastreamento dos navios: documentação do século XVII localiza-os na margem esquerda, junto da ermida do Senhor de Além.

É difícil dizer seja o que for sobre este tema: a colocação de maquinaria auxiliar seria sempre influenciada pela fisionomia das margens, áreas de ancoragem e localização dos estaleiros em relação ao rio.

Relativamente ao estudo de outras técnicas usadas remeto para o que escrevi atrás sobre a fossa (aberta pela Câmara em 1432), as covas e o monte.

No entanto, sobre este acrescento mais a seguinte nota. Como foi dito, servia para dar querena e calafetar. Na preservação das embarcações no activo, era o combate, quase permanente, ao gusano, e ao *teredo navalis*, inimigos mortais de todas as madeiras mergulhadas. Apesar da dificuldade em colocar o navio no monte, essa operação era usual e dispendiosa. O monte dos estaleiros de Miragaia estava situado junto da Porta Nova, contíguo à fossa<sup>853</sup>.

Os dados sobre salários mostram outra modalidade de querena do navio e do arranjo mais expedito do casco, *às marés*, como acabámos de ver. Um documento já citado sobre navios para a *carreira da Índia* à espera de vez para serem reparados em Lisboa<sup>854</sup> completa o sentido desta expressão juntando-lhe a palavra “pendor”, isto é, o plano inclinado formado pela margem e acentuado na vazante. O navio era conduzido

os materiais”. GATTI, Luciana – *Navi e cantieri...*, cit, p. 19. As cábreas ainda hoje são usadas: trata-se de dois paus presos com cabos laterais, com um cadernal em cima e outros cabos para a manobra. Práticas e fáceis de montar. Entre as suas aplicações destaca-se o levantamento da quilha para colocação da roda de proa.

<sup>853</sup> Talvez com recurso às marés, para guindar os barcos, vulgar em alguns lugares. Ver BARKER, Richard – *Careening: art & anecdote*, in “Mare Liberum”, nº 2. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1991, p. 179.

<sup>854</sup> TT – *Gavetas*, gaveta XV, maço 18, documento 13, já citado.

até perto da margem e varado, altura em que os calafates se entregavam ao trabalho requerido no casco aproveitando a maré favorável.

Desde cedo, a arte de querenar era reconhecida aos artífices genoveses<sup>855</sup>. Eis uma inovação muito cedo colocada ao serviço dos náuticos no Porto. Em data tão precoce como 1450 vivia na cidade Jácome Lourenço, “Jenoes, mestre de fazer querenas”, a quem o rei concedeu privilégio de besteiro de cavalo<sup>856</sup>. Possivelmente estaria ligado ao infante D. Henrique, a cuja ‘casa’ pertenceria, o que lhe facilitava esta aquisição de regalias.

Mais tarde, acompanhando o movimento de transferência de carpinteiros para Lisboa, patrocinado pelos reis, também estes oficiais acabarão por aí se fixar; com trabalho acrescentado pois, dado o aumento das tonelagens e do tráfico marítimo de e para esta cidade, o recurso à querena passou a ser alvo de intensa procura.

No século XVI, Damião Brúσιο, genovês instalado em Lisboa, recebeu o monopólio de dar querena aos navios em todo o reino (1554). Concessão que se deveu à proposta de um método mais cómodo, consistindo em reparar o casco do navio na água, “para se escusar o muito perigo que corem em tirarem a môte quando se am de côcertar e tornarem a deytar ao mar, em que se gasta muito tempo e se faz muita despesa”<sup>857</sup>. Nos estaleiros portuenses (como nos restantes portos), a querena de naus e navios passaria a ser garantida por comissários deste técnico genovês, impostos por determinação régia, nestes termos:

“Aos quinze dias do mes de Maio nesta cidade do Porto e praça della e Miragaia e rua da Ponte de São Domigos perante mim escrivão e muitas pessoas em allta voz apregoou Gonçalo Fernandez pregoeiro que nenhũa pessoa de callquer estado e condiçam que fose dese querenas a naaos e navios nesta cidade e termos della por tempo de dez anos so pena de vinte cruzados pagos da cadea ametade pera quem o acusar e outra metade

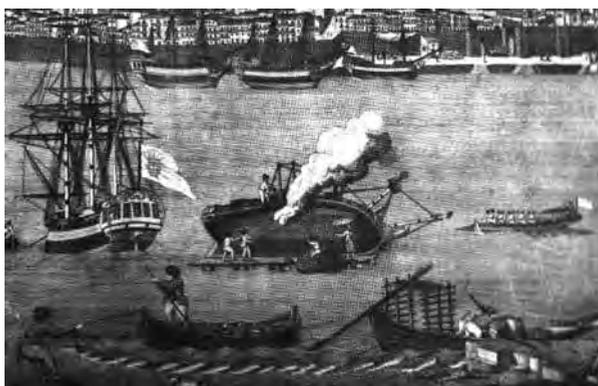
<sup>855</sup> Tidos como influentes no desenvolvimento das marinhas atlânticas, os genoveses aguardam melhor estudo. Desde a Idade Média – contrato entre a Coroa francesa e Benedetto Zaccaria, tornado almirante de França em 1296; contrato idêntico entre D. Dinis de Portugal e Manuel Pessanha em 1317; a presença de dois filhos deste, Leonardo e António, ao serviço do rei de Inglaterra Eduardo II; fornecimento de navios à França, pelos Doria e Grimaldi, etc. – até à Época Moderna. ROSE, Susan – *o.c.*, p. 13-14. SILVA, Maria Fernanda Espinosa Gomes da – “Manuel Pessanha”, in *Dicionário de história de Portugal...*, cit, vol. V, p. 73-74. CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo – *La exploración del Atlántico...*, cit, p. 119.

<sup>856</sup> TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 182. Diogo de Bustamante terá desempenhado igual função no Porto. Saliente-se a ‘antiguidade’ da informação sobre Jácome Lourenço pois, de acordo com Richard Barker, a arte de querenar navios não surge documentada muito antes de 1500, embora este investigador considere que se trata de uma prática antiga; *o.c.*, p. 179.

<sup>857</sup> TT – *Chancelaria de D. João III*, liv. 3, fl. 46, publicado por VITERBO, Sousa – *o.c.*, p. 425. Este expediente, que Leonor Costa considera não ser “propriamente inédito” (*o.c.*, p. 187), é entendido como consequência da grande tonelagem dos navios da *carreira da Índia* em finais do século XVI: “sendo estas tão grandes, custava o apresto delas mais caro aos contratadores, porque se não podiam pôr a sêco para se concertarem, como se fazia às naus mais pequenas, começaram a usar a querena italiana, tombando os navios sôbre barcaças para mais facilmente as repararem, estando na água”. ALMEIDA, Fortunato de – *História de Portugal*, vol. V. Lisboa, 1927 (excerto em HESPANHA, António Manuel – *Poder e instituições na Europa do Antigo Regime. Colectânea de textos*, p. 389). Ainda antes da introdução deste método os construtores nacionais recorreriam à maré e ao pendor para calafetamento urgente.

pera Damiam Brusio e perder a nao ou navio a que a dita querena for dada e sendo ele [Damião Brú시오] o acusador avera toda pena asi dos dictos vinte cruzados como da nao ou navio; [e] somente poderão dar as dictas querenas aquelas pessoas que para iso teverem comissão de Damyam Bruseo mestre de dar querenas. E o dicto pregão foi dado a xb de Mayo de mil b<sup>c</sup> L e seis e os dictos dez annos começaram a dia oito de Novembro de mil bc L e quatro”<sup>858</sup>. Não há notícias de organização deste serviço em função deste ‘monopólio’.

Esta prática de querenar os barcos na água foi seguida no Porto pelo tempo fora, como se comprova em gravuras seiscentistas e setecentistas.



Gravura 26 – Calafetagem de um navio no Douro (século XVIII)

Com o tempo, a “querena italiana” foi criticada, considerando-se ser a principal causa da perdição das naus, sobretudo na *carreira da Índia*. Ouçamos João Baptista Lavanha: “Tal foy a perdição desta Nao Santo Alberto, taes os sucessos do seo Naufragio, causado não das tormentas do Cabo de Boa Esperança (pois sem chegar a elle, com prospero tempo se perdeo) mas da querena, e sobrecarga, que como a esta Nao, assim a outras muitas no fundo do mar hão sepultado. Ambas poz em pratica a cobiça dos contractadores, e navegantes. Os contratadores, porque como seja de muito menos gasto dar querena a huma Nao que tiralla a monte, folgaó muito com a invenção Italiana, a qual posto que serve para aquelle mar de Levante, a cujas tormentas e tempestades pòdem pairar Galés, e onde cada oito dias se toma porto: neste nosso Oceano é o seo uso huma das causas da perdição das Naos: porque além de se apodrecerem as madeiras (posto que sejam colhidas em sua sazaó) com a continua estancia no mar, e desencadernarem-se com as voltas da querena, e grande pezo de tamanhas Carracas, calafetando-as por este modo recebem mal a estopa por estarem humidas, e pouco enxutas: e quando depois navegando são abaladas de grandes marès, e combatidas de rijos ventos, despedemna, e abertas daó entrada a agoa, que as soçobra. E assim tem mostrado a // experiencia, que quando esta

<sup>858</sup> O pregão reproduz o essencial do privilégio: AHMP – *Vereações*, liv. 20, fls. 192-192v.

danosa invenção se não usava, fazia huma Nao dês ou doze viagens à Índia, e agora com ela não faz duas”<sup>859</sup>.

Apesar de a arqueação dos navios portuenses não ser grande (excepção aos navios feitos no Ouro) era sempre delicado lançar um navio à água. Os trabalhos tinham de estar bem organizados, a embarcação fixada e equilibrada por cabos, barrotes e um sistema de cunhas e calços. Na altura certa a embarcação seria libertada e a cunha principal removida, despoletando-se o processo de deslizamento.

É tempo de recuperar alguma informação no contrato de construção do patacho do balio de Leça.

Selecionei expressões reveladoras da fisionomia da embarcação, equipamentos integrados na sua estrutura e saber dos carpinteiros, convicto de que estas técnicas não são exclusivas dos estaleiros portuenses mas antes um património comum aos técnicos nacionais quinhentistas.

Uma delas, o “embaraçamento” do navio pode ser entendida numa dupla acepção: “encolamento”, ou seja, “região em que o casco apresenta maior curvatura entre o fundo e o costado” ou “disposição empregada na constituição das balizas de madeira formadas por dois planos justapostos a fim de evitar que as ligações dos topos dos braços de cada plano fiquem à mesma altura – o que criaria secções de menor resistência. O processo consiste em dar aos braços de um plano comprimentos diferentes dos que tenham os do outro plano. O mais conveniente, todavia, é que as ligações dos braços de um dos planos venham a ficar a meio dos braços do outro plano que lhes fiquem justapostos”<sup>860</sup>.

O carpinteiro devia fazer o barco “com seu esporão a modo de galeão”. O esporão pode ter duas acepções. Primeiro, “forte espigão que avançava da proa acima da linha da água destinado a produzir, pelo choque, grossas avarias no costado dos navios inimigos”; era sobretudo arma ofensiva, usada em certos navios nacionais pelo menos desde a segunda metade do século XIV, em ferro e aço, com a qual se pretendia meter a pique os barcos adversários<sup>861</sup>. Segundo, trata-se de um termo aplicado em livros antigos de construção naval para designar o beque, “a parte que, nos navios de vela, de madeira, avança para além da roda de proa, a fim de servir de apoio ao gurupés. É, essencialmente, formado pelo «peito do beque», «madre do beque», «maciço do beque», «pau das costas», e «curva do papa-moscas». A figura de proa é colocada no extremo do beque”<sup>862</sup>.

<sup>859</sup> O discurso de Lavanha, forçando a nota sobre a resistência das naus da Índia antes da introdução deste método, em DOMINGUES, Francisco Contente – *o.c.*, vol. I, p. 519-520. Com erros, em BRITO, Bernardo Gomes de – *História trágico-marítima*. Tomo II, p. 226-227; reproduzido por Severim de Faria (compartilha a opinião desfavorável do cosmógrafo-mor) nas *Notícias de Portugal*. Lisboa, 1740, Discurso VII, p. 233-234 publicado por ALMEIDA, Fortunato de – *o.c.*, em excerto seleccionado por HESPANHA, António Manuel – *o.c.*, p. 389-390. Leonor Costa destaca as objecções de Duarte Gomes Solis (*o.c.*, p. 186-187).

<sup>860</sup> LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente (Comandantes) – *o.c.*, respectivamente, p. 227 e 221.

<sup>861</sup> LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente (Comandantes) – *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual...*, cit., p. 245; PICO, Maria Alexandra Tavares Carbonell – *A terminologia naval portuguesa anterior a 1460*. Lisboa: Sociedade de Língua Portuguesa, 1963, p. 329..

<sup>862</sup> LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente (Comandantes) – *o.c.*, respectivamente, p. 245 e 93. Sabemos pouco sobre a fisionomia dos navios quinhentistas para determinar se já levavam figura de proa.

Neste patacho o esporão deve ser entendido no segundo sentido pois não se trata de navio de guerra: será usado como negreiro. Reproduzi as duas definições de esporão pelo facto de ele incluir outros equipamentos militares defensivos.

Haveria o cuidado de o fazer “com suas curvas de convés e revés entremechadas”. As curvas ligam peças do navio que se encontrem em planos diferentes; as curvas de convés são “de reforço da estrutura do navio, tinham um dos seus ramos fixados nas latas – vaus – e o outro seguia para cima, ao longo duma apostura, e ia encastrar no ramo descendente da correspondente «curva de revés»”, isto é, “as que, para reforço da estrutura do navio, tinham um dos seus ramos, por baixo do pavimento, ligado a uma lata – ou vau como hoje se lhe chama – e o outro à correspondente apostadura. Na parte inferior deste ramo, que era muito comprido, vinha encastrar o extremo superior da curva de convés que ficava no mesmo plano”; a entremicha é “uma peça de madeira com secção igual à da caverna, e que a reforçava na parte compreendida entre os braços que lhe estavam ligados [...]. É, pois, uma peça de «enchimento»”. Podem ser também, e será neste sentido que no contrato se fala nela, “vigas que, para reforço das latas – [...] vaus – lhes eram aplicadas por baixo, entre as «curvas de revés», quando pela sua situação estivessem sujeitas a maiores esforços que as outras”<sup>863</sup>.

Artilhado, este patacho teria uma coberta e “setenta toneladas fechadas debaixo da cuberta afora as munções e mantimentos”. Refere-se à tonelagem líquida deste espaço, isto é, ao “volume que resta após se haverem tirado à tonelagem bruta os volumes não utilizáveis para efeitos comerciais”<sup>864</sup>.

Técnica de construção e questão de arquitectura naval, esta informação é valiosa para a marinha mercante pois nela podemos surpreender uma deliberada intenção do armador em rentabilizar o espaço do seu navio, definindo a sua capacidade de carga útil em função daquilo que pretendia transportar – havendo mesmo previsão dos volumes e recipientes (sobretudo pipas, baças, quartos de pipa, caixas ou caixões, os mais mencionados nos contratos deste porto) que as setenta toneladas poderiam comportar, maior planeamento dos fretamentos e, ainda, previsão dos espaços para os alimentos conforme a tripulação e duração das viagens.

Como na maioria dos navios de vela (mesmo nos de toneladas muito superiores às deste), os remos eram essenciais como auxiliar de manobra, de acostagem ou de desferragem, entrada ou saída de barras, e na propulsão do navio em zonas de calma.

---

Nos séculos XVII e XVIII havia escultores no Porto que se dedicavam a fazê-las, chegando a exportá-las para o Brasil: “A construção naval caprichava nos acabamentos, especialmente na aparência externa dos barcos, por exemplo galeões, bergantins e fragatas. A figura de proa, que viria a transformar-se numa metáfora, era uma escultura destinada à construção naval e representando uma figura mitológica, era a peça mais melindrosa. Por isso chegou a ser objecto de encomenda a expedir para o Brasil. Porém, o trabalho naval destinado a escultores era mais demorado, conforme documentos dos séculos XVII e XVIII nos permitem ajuizar. As figuras de proa foram para o Rio de Janeiro em 1781 e 1783”; LEÃO, Manuel – *O Brasil e a arte portuguesa, entre os fins do século XVIII e o primeiro quartel do século XIX*, separata da revista “Museu”, IV série, nº 9. Porto: Círculo Dr. José de Figueiredo, 2000, p. 214.

<sup>863</sup> LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente (Comandantes) – *o.c.*, p. 193 e 232.

<sup>864</sup> *Idem, o.c.*, p. 511.

Neste caso, para além do batel (outro equipamento indispensável), o construtor devia providenciar os “encaixes pera remos”.

Enfim, “se hobrigou mais elle Pero Franco ha fazer as xaretas necessarias e camarotes”. A xareta era recurso defensivo vulgar na arquitectura naval portuguesa. Consistia na utilização de uma “rede de corda que se estendia horizontalmente a cobrir a tolda e o convés das naus e galeões de guerra, por ocasião de combate, ficando aguentada por barrotes que iam de borda a borda, e destinada a dificultar a entrada dos assaltantes a bordo, na ocasião de abordagem. Tinha passadiços por cima”. Pimentel Barata confirma este sentido, ampliando o seu âmbito funcional: mostra as xaretas na iconografia e define-as, nas naus, como “uma espécie de travejamento que cobria os espaços abertos do pavimento (convés, castelos) algumas vezes substituído por redes. Trata-se de obras defensivas, contra a abordagem ou para protecção da gente, quando se quebravam mastros e vergas”<sup>865</sup>. Encontramos esta solução na nau *Nossa Senhora da Léguas*, de armadores de Aveiro e do Porto, fretada em 17 de Dezembro de 1587 para o Brasil. A insegurança nos mares, com constantes ataques de corsários ingleses, justificava a inclusão no contrato de uma cláusula segundo a qual a nau “hira cerrada com sua xareta”<sup>866</sup>.

Os camarotes do patacho eram câmaras para alojamento dos oficiais (pois os restantes passageiros, havendo-os, costumavam viajar na tolda). Falo deles por dois motivos: devido à raridade de informações quinhentistas sobre o transporte de oficiais ou passageiros a bordo e porque os navios do balio de Leça tinham-nos efectivamente, e eram reservados aos oficiais designados para os comandar.

Neste contrato há uma nítida economia das obrigações. O cliente limita-se a exigir algumas especificações básicas: modelo pretendido, capacidade de carga e características consideradas adequadas ao desempenho comercial, confiando à experiência do construtor tudo o resto. Trata-se da encomenda de um armador local junto de um construtor local, e isso facilitaria procedimentos e previsões quanto ao resultado final da obra.

No campo da construção naval, a tradição valia muito e cada comunidade apresentava soluções técnicas próprias resultando no fabrico de navios algo diferentes. Isso não era desejável quando a Coroa pretendia a uniformização dos modelos tendo em vista a racionalização dos custos, planificação das expedições e eficácia dos desempenhos em acção. Quando os estaleiros do Porto voltaram a trabalhar para a Coroa, os pedidos de navios vinham acompanhados de detalhadas instruções sobre as características desejadas. Assim: “Comprimento, e largura, e alturas que ão de ter os galiões de 500 toneladas que se ão de fazer no Porto”, seguindo-se um completo rol de especificações que os técnicos deviam respeitar<sup>867</sup>.

Fundamental nos navios destes tempos era a versatilidade, entendida aqui como capacidade de adaptação da estrutura. Conforme o fretamento, tinham de se ajustar

<sup>865</sup> LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente (Comandantes) – *o.c.*, p. 546; BARATA, João da Gama Pimentel – “Estudos dos navios do políptico de Santa Auta”, in *Estudos de arqueologia naval...*, cit, vol. II, p. 283.

<sup>866</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 88, fl. 67v.

<sup>867</sup> Biblioteca Nacional de Lisboa – *Reservados*, cod. 2257 (Livro Náutico), fl. 85v-86, publicado por DOMINGUES, Francisco Contente – *Os navios da expansão...*, cit, vol. II, p. 499-500.

ao transporte de vinhos, de caixas ou de grãos, retirar ou colocar uma coberta, incluir escadas e manjedouras para o transporte de animais, providenciar camarotes para o transporte de oficiais, salas para meditação de clérigos e toldas para abrigo dos passageiros. Não era raro, desde a Idade Média, ver mercantes transformados em navios de guerra e vice-versa, ou assistir a modificações da organização do espaço do navio, obra dos técnicos dos estaleiros.

No ano de 1445 documenta-se a mudança de dois navios do Porto em graneleiros, a nau de Leonel de Lima e a do duque de Bragança, encarregadas do transporte de cereais a Ceuta. Os dinheiros para as obras vieram do almoxarifado de Ponte de Lima e foram gastos da seguinte forma: “Item dous mil biij<sup>c</sup> lxxxiiij rreaes por compra de lxxxv paos pera granes da naao de Liunel de Lima em que foy parte do dito milho a Çepta e por pregadura e codesso pera a estiba e esteiras e tomento breu azeite e sevo lenha e pano pera as percintas e a sseis callafates que callafetaram o telhado e hũu carpenteiro que fez os granees”; no segundo caso, gastaram-se “Item ij mil bc lxx rreaes [...] por compra de xxj dias [*sic*, por dúzias?] e mea desteiras e por çinquo duzias de caibros pera os granees e quatro carros de rama pera estiba e pano pera perçintas e çinquo arrovos e mea de breu azeite sevo tomento e callafates e carpenteiros que callafetaram o telhado da naao do Duque de Bragança [...] e fezerom o granell em que forom lxj tonelladas e tres quartos do dito milho aa dita çidade de Çepta”<sup>868</sup>. Esta prática já a conhecíamos, assim como a sua continuidade no século XVI, bastando recordar as obras na nau *Santiago* do jesuíta Inácio de Azevedo.

O estaleiro foi um local de inovação e de passagem de saberes pelo tempo fora. Fizeram-se e renovaram-se grandes navios, consertaram-se barcas, como a “barca grande” que trabalhou no cais que se reforçou com “traves e taboado para quarteis e forteleza”; desenvolveram-se competências técnicas que transformaram navios em taforeias quando foi necessário transportar cavalos, metendo-lhes baias debaixo da coberta, ou granéis quando levavam cereais. Ou vinhos, ou tropas, na altura das grandes expedições militares. Navios que se adaptavam aos mares que percorriam e às gentes que levavam, transformando-se em conventos e recolhimentos quando levavam jesuítas ao Brasil, ou incluindo modestos camarotes quando os passageiros podiam pagá-los e desejavam garantir um mínimo de conforto na longa viagem que se preparavam para enfrentar. Usando, assim, esses saberes para adequar os navios às necessidades do comércio, às necessidades do porto e dos seus tratos marítimos.

### 19.1. Conservação dos navios

Nesta parte do estudo veremos cuidados com as madeiras e a sua comercialização.

Depois de cortadas, em época propícia e em locais mais ou menos próximos da cidade, eram levadas ao estaleiro e ali trabalhadas. Não temos muitos dados sobre o corte

<sup>868</sup> TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 162v, publicado por AZEVEDO, Pedro de – *o.c.*, tomo I, 1915, p. 414. Voltarei a esta arrumação da carga, às estivas e isolamento das mercadorias (neste caso dos grãos) feitas com codesso (rama).

e tratamento delas nos séculos XV e XVI. O aparelhamento de madeiras caracterizava o estaleiro, documentando-se a presença de serradores. Mais complicado é averiguar tipos de serras empregadas, organização do trabalho e as madeiras preferidas.

A cura das madeiras alternava entre a submersão e o arejamento, mas não sabemos por quanto tempo nem se eram objecto de cuidados especiais. Entre o abate das árvores e o corte dos troncos decorria uma temporada variável, reservada à cura. Os fungos aéreos atacavam e apodreciam a madeira verde; para o evitar – e libertar os fungos – era submersa em água e depois seca (para prevenir novos fungos, activos no ataque às madeiras húmidas) e mantida em lugar de boa ventilação<sup>869</sup>. Isto em condições ideais; mas para os construtores ibéricos dos séculos XVI e XVII não as havia. Obrigados a correr contra o tempo, isto é, contra a concorrência de poderosos adversários, dispensavam com frequência esse processo correndo riscos que, se nalguns casos podiam não ter consequências graves, noutros podiam ser desastrosos. O mais usual era secar a madeira ao ar livre, o que podia significar grandes atrasos pois, por exemplo, a densa madeira de carvalho podia demorar até dois anos a secar<sup>870</sup>.

No Porto as madeiras eram molhadas e postas ao ar a secar. No dia 13 de Maio de 1597, as autoridades sanitárias foram ao degredo de Valdamoses visitar a pinaça *Nossa Senhora da Guia*, de S. Sebastian, carregada de ferro, mós, breu, resina e tabuado e mandaram o mestre molhá-lo no Douro. Fizeram o mesmo no dia 29 do mesmo mês com o navio *Nossa Senhora da Boa Viagem*, de Matosinhos, carregado de madeiras de Santa Marta, Galiza: “descarregarão toda a madeira que botarão no Douro onde esteve de molho muitos dias e botada em terra e asoalhada”<sup>871</sup>.

As madeiras estavam sujeitas à acção de dois males, o gusano e o teredo, por vezes apresentados como sinónimos mas que os carpinteiros navais distinguem: o gusano resiste à água doce e o teredo, molusco que pode atingir mais de um metro de comprimento, à água salgada. Assim, o ideal era que as madeiras fossem sujeitas a um tratamento que as tornasse imunes a qualquer um deles. O Douro junto do estaleiro ajudava devido ao regime de marés, sofrendo na enchente a acção das águas salgadas do mar e na vazante a das águas doces do rio.

Nos estaleiros da Cruz, madeiras ‘modernas’ como o eucalipto são submersas no rio recebendo, alternadamente, água doce e salgada durante meses, tornando-se mais resistentes às doenças<sup>872</sup> e maleáveis, evitando-se que rachem com o uso.

Em Espanha, todos os indícios apontam para o desrespeito dos prazos. Em 1592, verificada a podridão do casco de algumas galés devido ao uso de madeiras pouco tra-

<sup>869</sup> GOODMAN, David - *o.c.*, p. 163-164.

<sup>870</sup> GOODMAN, David - *o.c.*, p. 163.

<sup>871</sup> AHMP – *Livros de visitas de saúde (1597)*, respectivamente, fls. 9 e 39.

<sup>872</sup> Estanislau de Barros e Ferreira de Freitas descrevem maleitas das madeiras tanto em terra como no mar. O “teredo pode destruir uma grossa viga de madeira em algumas semanas. A madeira sujeita à acção da água doce mata esta larva em alguns dias”. *Construção naval*, vol. II. Lisboa: Biblioteca de Instrução e Educação Profissional, s/d [1904], p. 911 (in colecção *Manual do Operário*, orientada por Thomaz Bordallo Pinheiro, Henrique Lopes de Mendonça, Guilherme Ivens Ferraz, Henrique Francem da Silva e J. Andrade Folhas), p. 3-5.

tadas, o almirante Diego de Brochero aconselhava Filipe II a mandar que não se fizesse nenhuma com madeira cortada menos de um ano antes<sup>873</sup>.

Apesar de tudo isto, a madeira verde, sem curar de todo, tem as suas vantagens: é mais branda e mais fácil de trabalhar. Se usada em partes arejadas do navio era pouco provável que apodrecesse antes do tempo. Acelerava o fabrico de navios, fundamental em tempos em que era imperioso repor barcos à frota com urgência<sup>874</sup>.

## 20. A indústria naval e o mundo do trabalho

Como em todo o mundo marítimo moderno, a fábrica de navios dependeu de outras artes: carpintaria, calafetagem, integradas no estaleiro, cordoaria, ferraria e tece-lagem de velas, a eles ligadas<sup>875</sup>. Importa avaliar a sua representatividade, relação com os poderes e imagem na cidade. Desde que o mar se tornou dominante na vida da cidade, a Câmara passou a interessar-se por estes mesterais embora a tutela decisiva competisse ao rei *via* corregedor. Por outro lado, o tema comporta formas de associação inter-profissionais (na confraria de S. Pedro de Miragaia<sup>876</sup>) e diferenciação entre os seus membros. Melhor informado sobre os cordoeiros farei deles um exemplo de profissionais pluriactivos, bem-sucedidos no estaleiro e no negócio. Se bem que informais – como informais e localmente organizadas são muitas das facetas do trabalho analisadas – distinguem-se

<sup>873</sup> Convicto que o segredo para a longevidade das galés venezianas (mais de trinta anos) estava nas madeiras guardadas no arsenal durante quatro ou cinco anos. No tempo de Filipe III, Luís Fajardo, comandante da frota do Atlântico, achava que os navios espanhóis duravam menos do que os ingleses por causa da cura indevida da madeira. No reinado de Filipe IV, um contrato de construção de galés especificava que o carvalho das obras vivas fosse cortado pelo menos dois anos antes, para que estivesse “bem curado”. Esta deficiência não era exclusiva da Espanha. Os holandeses curavam as madeiras apressadamente, dando origem a imperfeições nos navios; os rivais ingleses quando os apresavam não os aproveitavam. GOODMAN, David – *o.c.*, p. 163-164. Em Portugal, o problema com o apodrecimento dos tabuados não atingiu as proporções do reino vizinho, diz-se num tratado biscaíno “para conservação das madeiras empregadas nos navios” (1786) que os nossos construtores costumavam queimar as obras vivas para eliminar a podridão (operação arriscada pois por vezes queimava-se muito mais do que isso) e, mais importante – e eficaz –, usavam madeiras “mais duras”. ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes – *o.c.*, p. 253 e 482.

<sup>874</sup> Nas partes pouco arejadas, entre as cobertas ou próximo da linha da flutuação, era um perigo usar madeira verde pois ainda que a parte submersa estivesse protegida dos fungos aéreos, era devorada facilmente pelo gusano. Idem – *o.c.*, p. 164. Viajantes medievais referem, no século XV, que o carvalho verde era aplicado, nas galés, nos remos e nos batéis. POUGET-TOLU, Anne – *Navires et navigation aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. D’après les récits de voyages*. Paris: L’Harmattan, 2002, p. 36.

<sup>875</sup> Sobre as profissões que citarei ver *História do trabalho e das ocupações*, 3 volumes, Nuno Luís Madureira (coordenador). Oeiras: Celta Editora, 2001-2002.

<sup>876</sup> Havia cordoeiros e calafates junto dos mestres e marinheiros. Já aqui referi que se tratava da única instituição que nos séculos XV, XVI e grande parte do século XVII reunia os mareantes da cidade e arrabalde. Volto a referir que a ‘confraria’ do Corpo Santo de Massarelos, supostamente fundada em 1394 (colada ao mito do Infante D. Henrique), constitui um mito integrado na formação de uma religiosidade marítima nacional; veja-se o nome dos confrades “medievos”, os títulos, as profissões no navio, os modelos de navios, etc., referidos no ‘compromisso’, para se perceber o que aqui afirmo. Além disso, não há uma única referência na documentação medieva e quinhentista da cidade a essa associação, nem qualquer intervenção dos mareantes ‘portuenses’ de Massarelos em matéria laboral.

duas formas de associação: marinheiros e cordoeiros, e calafates e carpinteiros, lado a lado na altura de obterem privilégios, liberdades e regalias, normalmente auferidas em comum.

### 20.1. Carpinteiros e calafates

As primeiras normas laborais dirigidas a calafates e carpinteiros são do início do século XV (1413). Na verdade, trata-se de tabelamento de salários e controlo de qualidade das obras, no entanto sem especificação. O trabalho propriamente dito era regulamentado por cada ofício segundo práticas usuais das corporações de mesteres: o colégio dos mestres encarregava-se de definir o período de aprendizagem, supervisionar o exame de admissão à arte, nomear os “vedores” do ofício e zelar pelo respeito das bitolas em uso. Ao contrário de outras profissões (por exemplo os sapateiros) que vêem os aprendizes fazer exame na Câmara, cordoeiros, calafates ou carpinteiros de naus não o fazem e isso pode representar alguma independência e estatuto autónomo destes ofícios<sup>877</sup>.

Separados por mais de um século, dois tabelamentos, de 24 de Maio de 1413<sup>878</sup> e de 15 de Maio de 1545<sup>879</sup> dão informações valiosas.

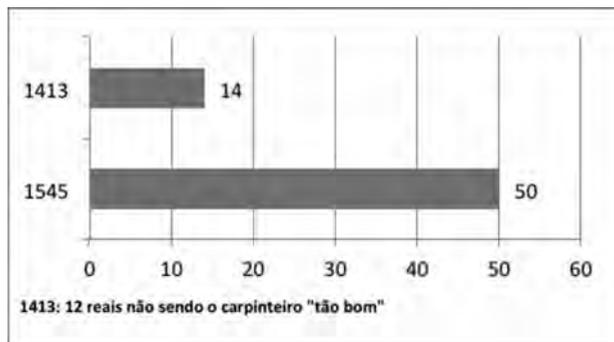


Gráfico 7 – Salários dos carpinteiros de navios

Em 1413 falava-se em carpinteiros navais melhores, e “não tão bons”, sem se saber quais os critérios para tal distinção, porventura menor experiência ou avaliação concreta do trabalho de cada um.

<sup>877</sup> Exames em AHMP – *Vereações*, liv. 17, fls. 205-288v). Os carpinteiros de naus tinham carta de ofício passada pelo mestre dos carpinteiros, mas requeria-se confirmação – tanto por razão do privilégio como do mantimento – na corte. Depois era apresentada na Câmara para dar a conhecer o estatuto privilegiado (“Alvaro Pirez, hum dos xxx carpinteiros da ribeira [...] em vaga de Tome Pirez, foi apresentado este privilegio que do dito seu oficio tem assinado per El Rei noso senhor segundo delle parece e pasado per sua chancelaria aos vereadores da dicta cidade e requereo que lho regisistasem [*sic*] pera lhe serem guardados seus privilegios e liberdades em elle conteudo [...]”; em 13 de Março de 1549. AHMP – *Vereações*, liv. 17, fl. 236v).

<sup>878</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 41.

<sup>879</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 15, fl. 28v.

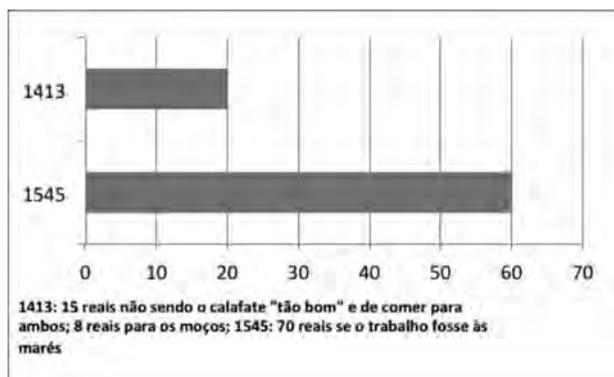


Gráfico 8 – Salários dos calafates

Os calafates também são classificados como melhores e ‘menos bons’ em 1413. Tanto no século XV como no XVI eram mais bem pagos e ainda comiam por conta do cliente<sup>880</sup>. Refere-se a categoria dos “moços”, vulgar nos esquemas de trabalho do Antigo Regime: auxiliares dos mestres, aprendizes em pleno percurso formativo. Em 1545 atende-se à urgência do trabalho às marés, mais bem pago, e já referido.

Neste tempo já não se diferenciam os melhores oficiais dos “não tão bons”, talvez pela maior massificação do trabalho naval. Distinguem-se “mestres”, de carpintaria da ribeira e dos calafates, encarregados de licenciar e coordenar o trabalho no estaleiro<sup>881</sup>. Em 1568, Cristóvão Dias, mestre dos carpinteiros, recebia “de mantimento e vestir por ano com o dito ofício tres mil reaes paguos a custa da fazenda de Sua Alteza”<sup>882</sup>. No século XV (1488), Gonçalo Anes, mestre dos calafates cobrava 1 169 reais<sup>883</sup>. Em meados do século XVI o mestre ganhava os mesmos 8 000 reais dos congêneres lisboetas (valor do mantimento de André Fernandes, nomeado em 1561, e seu irmão, que lhe sucedeu dez anos depois<sup>884</sup>).

Como comparação diga-se que em 1565 o guarda das taracenas do Porto, Pedro Gonçalves ganhava 4 000 reais ano<sup>885</sup>. Em síntese: o mestre dos calafates era o mais bem pago, seguindo-se o guarda das taracenas e, por fim, o mestre dos carpinteiros.

<sup>880</sup> Pouco habitual. Em 1545 o ganho de um jornaleiro (30 e 25 reais/dia, respectivamente no Verão ou Inverno) baixava para 10 reais se incluísse refeição. AHMP – *Vereações*, liv. 15, fl. 36.

<sup>881</sup> 15 até final do século XV, 30 depois disso. Os calafates eram quarenta desde o século XV. ADP – *Contadaria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 98. No século XVII, com o Ouro em pleno, o número de calafates e carpinteiros ultrapassava os 147; CRUZ, António – *Os privilégios dos calafates...*, cit, p. 163.

<sup>882</sup> AHMP – *Almoxarifado*, liv. 1, fl. 8v.

<sup>883</sup> Gonçalo Anes, nomeado mestre dos calafates do Porto em 1488 tinha de mantimento 1169 reais (TT – *Chancelaria de D. João II*, liv. 14, fl. 54, publicado por VITERBO, Sousa – *o.c.*, p. 400); esses valores seriam mais elevados em meados do século XVI.

<sup>884</sup> Idem – *o.c.*, p. 433 e 434.

<sup>885</sup> AHMP – *Almoxarifado*, liv. 1, fl. 41.

Acedia-se ao mestrado ocupando a vaga por morte do titular ou renúncia e por movimentação de influências. Relacionar-se com alguém creditado junto da administração central, haver prestado serviços relevantes e ser familiar dos mestres podia ser decisivo para entrar na posse do cargo. Jácome Lourenço pertencia à casa do Infante D. Henrique; Pedro Afonso, mestre do navio de D. Afonso, sobrinho d'O Africano, chegou a mestre dos calafates do Porto a pedido do seu empregador em 1458<sup>886</sup>; António de Braga foi nomeado por D. João III mestre da carpintaria da ribeira do Porto em 1534 “asy e da maneira como ho elle deue ser e como o foy J<sup>o</sup> de Bragua, seu pay, que ho dito hofycio tinha e se finou, per cujo falecimento me aprouve fazer delle merce ao dito Antonio de Bragua, de que tinha hum alluara de lembráca que foy roto ao asynar desta, com o quall officio elle averaa tres mil rs. de mâtimento, em cada hum anno, e todollos proes e percalços e imteresses que lhe diretamente pertemcerem”<sup>887</sup>.

O mantimento e as prerrogativas inerentes ao cargo<sup>888</sup> tornavam-no apetecido; passando o seu titular a deter alguma influência e poder, pois os mestres decidiam quais eram os oficiais admitidos ao restrito grupo dos que trabalhavam e eram privilegiados<sup>889</sup>.

A falta de estudos sobre níveis de vida<sup>890</sup> pode ser compensada pela comparação de salários com outros profissionais. Em relação aos pedreiros, os calafates medievais recebiam o dobro<sup>891</sup>. Os carpinteiros de naus auferiam entre catorze e doze reais, e os de casas ganhavam dez e oito reais (o mesmo que ganhavam os pedreiros), melhores ou não tão bons.

<sup>886</sup> Substituindo Lourenço Mateus “que o ditto officio tynha e he cego e em tall hidade que nom pode servir o ditto officio”. TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 36, fl. 132, publicado por VITERBO, Sousa – *o.c.*, p. 394.

<sup>887</sup> TT – *Chancelaria de D. João III*, liv. 7, fl. 128v, publicado por VITERBO, Sousa – *o.c.*, p. 422.

<sup>888</sup> “[...] E visto per nos seu requerimento [dos carpinteiros], querendo-lhe fazer graça e merce temos por bem e privilegiamo-los que daqui em diante dos milhores que na dita cidade vivem ate trinta carpinteiros usando de seus officios nam paguem nos pedidos que per nos forem lançadas nem lhes dem suas casas nem roupa d’aposentadoria a nehuaa pessoa que seja”, nem “tenham nehuaas armas nem pareçam com ellas posto que pera elo aja contias singelas ou dobradas por que a nos praz que sejam delas escusados”. Ver ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 193.

<sup>889</sup> “[...] os quais seram examinados per Afonso Vaz mestre da nossa carpintaria ou por quem depois dele o ditto cargo tener asi os que se fezerem agora ate o ditto numero ser comprido [trinta carpinteiros] como os que daqui em diante fezerem per vagamento dos que se finarem; e dos que asi enxaminarem nos enviara os nomes pera lhe asi dello mandarmos dar nossas cartas asinadas e aseladas com o nosso sello ou alvaraes asinados per nos”; Idem. Sobre níveis do poder – em particular sobre “o poder dos pequenos”, ver DUARTE, Luís Miguel – *Os grandes poderes dos pequenos homens*, comunicação apresentada no Congresso de História Medieval de Santa Maria da Feira em 2003.

<sup>890</sup> DYER, Christopher – *Niveles de vida en la Baja Edad Media*. Barcelona: Editorial Crítica, 1991 (1ª edição em inglês, 1989). Ver Iria Gonçalves para finais da Idade Média e António Borges Coelho para o século XVI. Da primeira investigadora “Um começo de vida: o património de jovens casais louletanos de Quatrocentos”, in *Um olhar sobre a cidade medieval*. Cascais: Patrimonia Historica, 1996, p. 177-189; do segundo, veja-se *Quadros para uma viagem a Portugal no séc. XVI*. Lisboa: Editorial Caminho, 1986.

<sup>891</sup> No escalão dos “não tão bons” a relação é um pouco menor: 15 reais para os calafates e 8 para os pedreiros.

A especialização pode explicar as diferenças; o maior vencimento justificava-se tanto pela maior complexidade do serviço como pela rapidez com que o deviam fazer<sup>892</sup>, sobretudo, no caso dos calafates, nos trabalhos às marés.

Em 1545, os pedreiros, que antes estavam equiparados aos carpinteiros de casas passaram a estar ao mesmo nível salarial dos carpinteiros de naus, auferindo igualmente cinquenta reais diários. Os calafates continuavam a ser mais bem pagos, pelas razões já avançadas.

O tabelamento quinhentista inclui os jornaleiros e os trabalhadores, que servem “nas obras”, dos estaleiros. Recebiam trinta reais “secos, sem comer nem beber” no Verão (isto é, entre Março e Setembro) e vinte e cinco no Inverno (entre Outubro e Fevereiro); caso lhes fosse dado de comer, o salário baixava para dez reais diários<sup>893</sup>. Mas não incluía escravos que, no entanto, se podiam ver a trabalhar no estaleiro. Um deles chamava-se Francisco, “preto de Cabo Verde, callafate”, pertencia a Miguel Martins (calafate de Miragaia) e repartia o seu tempo entre o labor no estaleiro e o serviço a bordo do caravelão em que o seu senhor tinha parte<sup>894</sup>; outro, de que não se conhece o nome, pertencia a Pedro Mateus, homem do mar, mas fora criado de seu pai, Mateus Afonso, calafate, morador “no lugar da Lavamdeyra, peguado com ha Fomte das Vertudes”, Miragaia, e por sua mulher Genebra Pires. Viveu com eles dez anos<sup>895</sup>, período durante o qual “Ihe ynsinaram ho hoficio de caraffate”, a ponto de ser considerado “bom hoficial”<sup>896</sup>.

Casos isolados, levantam a questão de se saber se estavam presentes por haver falta de gente para trabalhar. Eram colocados pelos donos a render (os escravos auferiam um salário) e mostram uma prática vulgar em Quinhentos (havia escravos do Porto a servir como marinheiros nos navios ou como cordoeiros, chegando a ser colocados nas cordoarias de Sevilha). Eram inseridos no mundo do trabalho nos mesmos moldes (familiares) utilizados na transmissão de conhecimentos aos filhos ou aos aprendizes.

Tão boas como o salário eram as regalias sociais. Calafates e carpinteiros faziam parte do grupo restrito dos portuenses privilegiados pelo rei. Em 1538, os quarenta calafates e os trinta carpinteiros do estaleiro representavam cerca de 9,5% do total de privilegiados da cidade (731 titulares) dispensados de servir em quaisquer encargos do concelho<sup>897</sup>, ou neles contribuir. Esse número dava-lhes força para reivindicar e, se necessário, litigar: em 1540 recusaram-se a participar no esforço da cidade com vista a atrair mercadores que a ela trouxessem pão<sup>898</sup>.

<sup>892</sup> Um carpinteiro de naus tinha menos trabalho do que um de casas e, no estaleiro, os calafates não tinham tantos dias de trabalho como os carpinteiros navais.

<sup>893</sup> Valor atribuído à alimentação e o peso desta nos orçamentos dos trabalhadores. AHMP – *Vereações*, liv. 15, fls. 35v-36 e 41v.

<sup>894</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 38, fl. 20. Em 1571 estava em Lisboa, para onde fora levado pelo proprietário. Previa-se que voltasse ao estaleiro.

<sup>895</sup> Mais outro escravo do mesmo Pedro Mateus.

<sup>896</sup> “Do qual ynsyno myricia elle Mateus Afonso testador per’lo insynar ho que se custuma dar”. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 42, fls. 95-97.

<sup>897</sup> TT – *Cartas missivas*, maço 4, doc. 135, fl. 1.

<sup>898</sup> O diferendo chegou à corte, “[...] porque nessa finta se mouem algumas duuidas ácerca das pessoas, que, dizem que não hão de pagar. *A saber*. Moedeiros, espingardeiros, callafates, caualeiros,

A formação deste corpo técnico estabilizou o trabalho, as relações laborais e, de certa forma, a clarificação de tutelas, passando a distribuição de técnicos e funções a realizar-se dentro do próprio estaleiro. Com isso evitava-se a interferência da cidade, dos oficiais régios, o estrangulamento dos serviços e a repartição de gente entre as obras de navios dos armadores e do rei, como acontecera no século XV<sup>899</sup>.

Chegando a alcançar centena e meia a duas centenas, carpinteiros, calafates e outros mesteiros a eles ligados, mais as respectivas famílias, acompanharam a transferência dos estaleiros ao longo dos séculos, dinamizando o povoamento da orla ribeirinha, mais evidente nas redondezas do Ouro, juntando-se a partir de meados do século XVI aos pescadores que ali viviam<sup>900</sup>.

Seria de esperar que os encontrássemos associados em confrarias. Mas tal não aconteceu embora a confraria, de mester mas na prática exclusivamente devocional/assistencial, fosse uma das formas de união mais vulgar na época. A título individual membros de um e de outro ofício integravam a confraria de S. Pedro, dos homens de mar e cordoeiros de Miragaia. O elemento comum neste relacionamento era a vizinhança: o sítio onde moravam e o lugar onde trabalhavam.

Os seus rendimentos nunca foram elevados e oscilaram conforme as conjunturas mais ou menos favoráveis à vida marítima. À semelhança de outros mesteiros, calafates e carpinteiros viram-se muitas vezes na contingência de procurar alternativas que compusessem os seus salários. Fizeram-no de duas maneiras: integrando as tripulações dos navios onde podiam acumular funções (António Gonçalves, em 1581, e Melchior Lobato, em 1584, “calafates e bombeiros”)<sup>901</sup> e dedicando-se ao pequeno comércio. Dedicarei várias linhas a mostrar exemplos destas práticas.

O soldo de um calafate numa nau da carreira da Índia em 1552 ascendia a quatro mil reais (“e daí para cima”) por viagem, mas a jornada podia render bastante mais com o aproveitamento de vantagens comerciais no Oriente e no Atlântico<sup>902</sup>.

Em 1552 seguia na nau *Zambuco*, capitaneada por António Moniz Barreto, o calafate Pantalião Luís, do Porto, um dos muitos afogados do naufrágio deste navio, na Índia, ficando por cobrar quatro mil reais do seu soldo<sup>903</sup>.

---

escudeiros e fidalgos E outras pessoas que tem priuilegios, e assi coutos, e honras que estão no termo [...]”. *Corpus Codicum...*, vol. IV, p. 28.

<sup>899</sup> Entre o concelho, Afonso de Matos e Luís Álvares de Sousa, em 1460, já referidos.

<sup>900</sup> BRAUDEL, Fernand – *Civilização material, economia e capitalismo*, tomo 1 (As estruturas do quotidiano: o possível e o impossível). Lisboa: Teorema, 1992 (1ª edição em língua francesa, 1979), p. 486.

<sup>901</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, respectivamente, liv. 68, fl. 117v e liv. 74, fl. 138v. Carpinteiros, calafates e cordoeiros também marinheiros. Como Francisco Gonçalves, “carpinteiro e marinheiro” da nau *Nossa Senhora da Batalha* que em 1584 participou numa viagem a Angola a buscar escravos. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 74, fl. 189; ou como Manuel Pires, mareante e calafate do Porto em 1569. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 29, fl. 17.

<sup>902</sup> Antes de 1584 Mateus, escravo de Maria Pires, ganhou 18 000 reais numa viagem ao Brasil no navio em que a senhora tinha sociedade. Depois de perdido este barco a mesma Maria Pires colocou-o numa embarcação de Lisboa e, em 1584, o seu soldo pago pelo armador lisboeta (Duarte Mendes) foi 17 350 reais. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 76, fl. 133v. Maria Pires, já mencionada neste livro, exemplifica, como ninguém, a melhor empresária de armação naval.

<sup>903</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 13, fls. 146v-147. O naufrágio da nau, “antes de chegar a Índia”, em *Rela-*

Desfecho mais feliz teve a nau *Loreto*, de Lucas Giraldo, que regressou a Lisboa em Maio de 1558<sup>904</sup>. Levava tripulantes do Porto “ida por vinda”, ou seja, contratados para uma só viagem redonda. Pantalião Garcês, morador na Lada serviu como bombardeiro, Pedro Gonçalves como calafate da nau e seu irmão Gonçalo Álvares como carpinteiro (era carpinteiro da ribeira)<sup>905</sup>.

Mas era no Atlântico que mais se viam circular. O envolvimento da cidade no complexo atlântico, para as Ilhas, Brasil e as Índias de Castela, facilitava o embarque e a inserção no negócio, por vezes através de parcerias. Por sua conta ou como agentes de mercadores, tendo a seu cargo a entrega de procurações, letras de câmbio e cobrança de fazendas.

No ano de 1568 corria um processo em tribunal envolvendo Mateus Afonso, calafate e João Fernandes o Calafate, do Porto, contra Maria Rodrigues, viúva de Cristóvão Pires, de Miragaia, “por certo dinheiro que diziam lhes pertencer da fazenda que ficara do dicto seu marido no Cabo Verde, na ilha de Santiago”<sup>906</sup>.

O mesmo Mateus Afonso tinha dois escravos calafates, um deles no estaleiro e o outro, chamado Diogo Fernandes<sup>907</sup>, “que andava a navegar sobre mar, ho qual se embarquara em hũa nao por gromete pera San Thome homde se fallecera da vida presente” em 1577<sup>908</sup>.

Antes, em 1569, Sebastião Afonso, calafate, foi nomeado procurador de Francisco Álvares, cidadão, para cobrar “fazenda, dinheiro e dévidas” em Olinda, no Brasil<sup>909</sup>.

De Olinda chegou, em 1596, uma letra de dez mil reais sobre Luís Mendes, mercador do Porto enviada pelo calafate Francisco Luís a sua mulher Madalena Jorge, moradora em Vila Nova<sup>910</sup>.

Por seu turno Pedro Álvares, carpinteiro da ribeira, estava ausente nas Índias de Castela em 1598, onde se sabe que era bem sucedido no tráfico de escravos<sup>911</sup>.

---

*ção das naos e armadas da India com os successos dellas que se puderam saber, para noticia e instrucção dos curiosos, e amantes da historia da India. (British Library, Códice Add. 20902), leitura e anotações de Maria Hermínia Maldonado. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985, p. 64-65.*

<sup>904</sup> Interesse da documentação do Porto para esclarecer sucessos da carreira da Índia. *A relação das armadas* não é muito clara no desfecho de alguns episódios e vaga na informação sobre tempos de regresso escrevendo-se, quase sempre, na primeira listagem da armada que, tirando os que naufragaram, os restantes “arribaram a este reino”. Da nau *Loreto* diz-se que partiu em 1553 na armada de Fernão d’Álvares Cabral composta por quatro naus; era capitão D. Paio de Noronha “que invernou em Moçambique” (adiante acrecenta-se “à hida”). Tirando a nau *S. Bento*, do capitão-mor, que “se perdeu à volta junto à terra do Natal, donde morreo a gente quasi toda” as restantes vieram a salvamento (adiante especifica-se as de Rui Pereira da Câmara e a de Belchior de Sousa Lobo, esquecendo-se a *Loreto*). *O.c.*, p. 65-66. O navio chegou ao reino apenas em 1556.

<sup>905</sup> E António Gonçalves, também bombardeiro da nau. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 11, fls. 121-122.

<sup>906</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 24, fls. 92v-93.

<sup>907</sup> “[...] hum escravo cativo indio de naçam que era seu cativo”. Neste caso, temos, mesmo, articulação entre o complexo indiano (aqui como fornecedor de mão-de-obra escrava) e o atlântico, onde este cativo se move, servindo a bordo de navios.

<sup>908</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 58, fl. 104.

<sup>909</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 29, fl. 53v.

<sup>910</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 109, fl. 50v.

<sup>911</sup> Acompanhando náuticos, mercadores e mesterais cedo estabelecidos nas Índias de Castela,

Melchior Pires conseguiu ir mais longe no comércio: casado com Catarina Mateus, investiu num caravelão, o *Santo António*, meteu nele um mestre de Matosinhos e tornou-se agente de navegação ligado, pelo menos, ao comércio de cabotagem por todo o reino<sup>912</sup>. Depois da sua morte (antes de 18 de Fevereiro de 1568), o trato prosseguiu sob a liderança da viúva, associada a outro calafate, Miguel Martins. Todavia, os negócios não correram bem, correram muito mal: em 1571 tinham dívidas que ascendiam a mais de trinta mil reais e “depois de desbaratarem qua sua fazenda e nam terem mais que hum escrapvo per nome Francisco preto de Cabo Verde callafate, fogiram pera a cidade de Lisboa”<sup>913</sup>.

Estes elementos, que anunciam já comportamentos tendencialmente migratórios, mais do que prenunciam uma realidade do Porto de Setecentos estudada por Jorge Fernandes Alves: “importa sublinhar que a maior parte destes ausentes são calafates e carpinteiros da Ribeira ou filhos de capitães e pilotos de navios, tudo indicando que a deslocação se fez como forma complementar das actividades de navegação e comércio desenvolvidas a partir daqui, explicitando a importância das redes familiares e negociais nesta corrente populacional”<sup>914</sup>.

Dotes de casamento e testamentos dão-nos alguns montantes acumulados e as estratégias de alianças familiares frutuosas do ponto de vista económico e social<sup>915</sup>.

Clemente Gomes, mestre dos carpinteiros da ribeira, Miragaia, arranjou casamento para a filha com o seu subordinado, João André, do Porto, carpinteiro na mesma ribeira. O dote concedido em 9 de Junho de 1568 consistia num sobrado, cozinha e metade de uma loja em Miragaia. Mais do que isso: o genro iria suceder-lhe no cargo de mestre dos carpinteiros em 6 de Fevereiro de 1581<sup>916</sup>. E haveria de procurar alianças mais prestigian-

---

especialmente em Cartagena das Índias. Tratava-se de um carpinteiro a bordo de um navio da cidade a traficar escravos. Enquanto esteve fora a sua mulher Isabel Gonçalves, de Miragaia, prosseguiu os negócios da família (como era usual) comprando à viúva Inês Gonçalves a metade de um chão para casas por quatro mil reais. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 115, fl. 133.

<sup>912</sup> Exemplo, no comércio de castanha para o Algarve. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 24, fl. 126v.

<sup>913</sup> Os credores, Francisco Pires Benfeito, mestre e piloto de Miragaia e Ana Antónia, viúva de António Gonçalves, calafate, moradora no mesmo local, mandavam cobrar o escravo a Lisboa e vendê-lo para saldar a dívida; ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 38, fls. 20-21.

<sup>914</sup> ALVES, Jorge Fernandes – *Os Brasileiros. Emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Edição do Autor, 1994, p. 48.

<sup>915</sup> Outro: as transacções em que intervêm. Cito dois tipos: o primeiro num investimento considerado seguro, a saber, a compra ou o aforamento de bens de raiz: 1576, Sebastião Gonçalves, carpinteiro da ribeira, comprou casas de 84 mil reais, AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 509. Em 1598, Cosme Gonçalves, calafate de Miragaia, e sua mulher Joana Rodrigues, compraram casas em Barqueiros, 26 mil reais; trata-se de zona produtora de vinhos, transacção com intuítos comerciais. ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 11, fl. 21v; o segundo, uma fiança, além de dar conta da capacidade financeira dos intervenientes, ilustra o tipo de contactos: 1556, Pedro Eanes, calafate e sua mulher Marinha Lobata, moradores em Monchique, fiadores em 40 mil reais de um clérigo que aforou propriedades do Cabido em Paço de Rei, Gaia. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 9, fl. 124v.

<sup>916</sup> Com o mantimento de 3 000 reais ano. TT – *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, liv. 46, fl. 255v, publicado por VITERBO, Sousa – *o.c.*, p. 398-399. Conhecendo-se os esquemas de sucessão em cargos no Antigo Regime, é provável que muito deste casamento se devesse a uma estratégia de passagem do cargo para alguém de confiança e que trouxesse outras vantagens que desconhecemos.

tes. No dia 10 de Outubro de 1591, nas mesmas casas que recebera do sogro vinte e três anos antes, estando presente a mulher Maria Gomes, foi combinado o dote de casamento da sua filha Ana André, de vinte anos de idade, prometida a Manuel Luís, mercador de Miragaia: “dozentos myll reais paguos pella maneira seguynte *convém a saber* cento e cinquenta mill reais per dinheiro de contado e peças d’ouro e prata de maneyra que ante dinheiro e peças d’ouro e prata perfaça ha dita copia de cento e cinquenta mill reais; e hos cinquenta myll reais que faltam [...] se hobrigaram de darem e paguarem em pertemças de casa e enxoval”<sup>917</sup>.

Em 1577, António Álvares, carpinteiro da ribeira, natural do Porto e morador em Lisboa na rua dos Mártires, deu como dote de casamento de sua filha 40 mil reais a Afonso da Costa, sapateiro, morador no Porto na rua das Congostas<sup>918</sup>.

No ano de 1594, António Nunes, calafate de Vila Nova (morador na rua de Baixo), e a mulher Maria Pires, casaram a filha Margarida Nunes com Gaspar Varela, tanoeiro do mesmo lugar, dando como dote umas casas com seu quintal em Vila Nova, que eram “da senhora Paulla Soarez da Cunha moradora em Riba Douro junto a Antre Ambollos Ryos” e seu enxoval<sup>919</sup>.

No ano seguinte, Isabel Brás, viúva de Custódio Mateus, calafate, entregou 30 mil reais em propriedades e vestidos a Tomé André, calafate, em dote de casamento com a filha Ana Brás<sup>920</sup>.

António Álvares, calafate, não precisou de procurar muito: casou “com hua das sete orfãs das quinze que Ell rei dom Amrique mandou dotar nesta cidade com vinte e cinco mill reais pera se casarem”, valor não muito distante dos dotes que já vimos<sup>921</sup>.

Em trânsito de Angola para Cartagena das Índias de Castela a bordo do navio negreiro de Manuel Fernandes, de Massarelos, Domingos Luís, carpinteiro da ribeira, de Vila do Conde, acautelou a sua contabilidade do além<sup>922</sup> em testamento. Em boa hora o fez, pois a morte surpreendeu-o em plena viagem. À viúva, Francisca Fernandes, e à mãe, Isabel André, ficaram 37 750 reais<sup>923</sup> que o testamenteiro entregou “em moedas de reales castelhanos dobrados e singelos”<sup>924</sup>.

Que significado tinha para o estaleiro a saída de pessoal? Afectava-o? Seria possível porque o nível de ocupação não era assim tão elevado suportando essa dispensa de mão-de-obra? Os dados mostram que havia mobilidade motivada pela busca de melhores condições de vida e, mesmo, de fortuna, que Braudel nos mostrou ser característica destes “oficiais de ponta”. Já fiz a mesma questão quando falei dos especialistas que saíam para Lisboa e Ribeira das Naus; dou a mesma resposta: os estaleiros pareceram reagir com naturalidade a estas saídas. Os esquemas de transmissão de conhecimentos garantiam a

<sup>917</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 103, fl. 21v.

<sup>918</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 58, fl. 175.

<sup>919</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 104, fl. 116.

<sup>920</sup> ADP – Po 2º, 1ª série, liv. 3, fl. 45v.

<sup>921</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 80, fl. 158v.

<sup>922</sup> Expressão consagrada por CHIFFOLEAU, Jacques – *La comptabilité de l’au-delà*. Roma: École Française de Rome, 1980.

<sup>923</sup> Equivalentes a 1000 reales castelhanos.

<sup>924</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 111, fls. 95-95v.

continuidade do labor e sua qualidade. Por outro lado, a saída e movimentação destes mesmos oficiais pelos espaços ultramarinos onde se viriam a fixar, contribuiu para a dispersão e disseminação de técnicas e saberes que enriqueceram o património marítimo de um mundo que, cada vez mais, se tornava global.

Por outro lado, melhorar a condição de vida não parece ter significado ascensão social. Esta aferia-se pela participação na procissão do Corpo de Deus, festividade assumida “como verdadeiro e próprio cortejo das principais forças sócio-económicas, representadas pela Câmara, corporações de mesteres e confrarias”, obrigadas a custear os gastos do evento, “hastear as suas bandeiras e animar as procissões com música, danças, invenções e jogos”<sup>925</sup>. No regimento de 1621, carpinteiros e calafates (com torneiros, canastreiros, serradores e caixeiros) desfilavam num pouco prestigiante quinto lugar em trinta e dois, sendo que os grupos mais creditados – “mercadores do Brasil”, clérigos ou oficiais da governança da cidade – vinham atrás, mais próximos da “gaiola” do Santíssimo. Além de contribuírem com “rei, imperador e bandeira” (do ofício de carpinteiros sob a qual desfilavam as outras significando, em certa medida, algum destaque), “em lugar da dança despadas que costumavão dar, darão hua Dança de siganas bem ornadas em que pollo menos jrão Dezasseis pessoas”<sup>926</sup>. Cortejo modesto, posição social modesta; a via para o prestígio era o comércio e, como vimos, alguns tentaram-na.

## 20.2. A confecção de velame

Um dos fenómenos recorrentes na história da construção naval foi o da coexistência e complementaridade de diferentes profissões junto do estaleiro. Alain Cabantous notou-o para os séculos XVII e XVIII estabelecendo uma relação directa entre a especialização de um porto e os ofícios em seu torno<sup>927</sup>. Integrados no perímetro do parque de construção, ou bem próximo dele, havia casas e barracões para a confecção de apetrechos destinados a cordoeiros, ferreiros, fabricantes de velas, calafates e carpinteiros da ribeira<sup>928</sup>.

<sup>925</sup> TEIXEIRA, Gabriella Maria Casella de Barbosa; LACERDA, Silvestre de Almeida – *Quem construiu Tebas? Os construtores da cidade*, catálogo da exposição. Porto: Centro Regional de Artes Tradicionais, 2001, p. 10.

<sup>926</sup> COUTO, Padre Luís de Sousa – *Origem das procissões da cidade do Porto*. Porto: Câmara Municipal, 1936, p. 23 e mapa I.

<sup>927</sup> CABANTOUS, Alain – *o.c.*, p. 104-105. Observou também a relação estreita entre termo e centro portuário no fornecimento de materiais. Os tanoeiros foram notados neste processo de “atração ao estaleiro”. Avolumaram o número de habitantes de Miragaia, concentrando-se desde a Porta Nova aos “cobertos” e comerciando: em 1536 o rei escreveu ao corregedor para indagar dos “tenoeiros que ora são demandados por leuarem dinheiro dessa cidade a Galiza pera comprarem aduella”. *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 242.

<sup>928</sup> Em Veneza, a par da construção naval, o Arsenal desenvolvia vasta gama de actividades. Havia uma “casa das velas” funcionando com numerosa mão-de-obra feminina. Todos os viajantes medievais que passaram na República mencionam estas mulheres operárias das oficinas de confecção de velame; POUGET-TOLU, Anne – *o.c.*, p. 22. A intervenção feminina foi estudada por Amélia Polónia, a propósito do pano de treu vilacondense, sem estas “casas de velas” no porto. Contudo, crê “ser verosímil que a fase final de produção, a costuração dos panos e a modelação final do velame, na quantidade e nas dimensões pretendidas, acontecesse perto dos estaleiros navais”. *Vila do Conde...*, cit, p. 321.

Entre diferenças e semelhanças, sobretudo precariedade das estruturas fixas, note-se que os *atliers* de confecção das velas, as oficinas de ferreiros e as dos cordoeiros, não se encontravam localizadas dentro do estaleiro. Note-se, também, que a história das velas dos navios do Porto é mais um capítulo da longa história de domínio da cidade sobre o seu termo.

Sobre as velas, feitas de treu de Vila do Conde, Maia, Lamego, Gestaçõ<sup>929</sup>, sabemos que eram acabadas no Porto; os mestres dos navios *Nossa Senhora da Conceição* e *A Conceição*, ancorados no rio Douro e requisitados pela Câmara (com outros) para ir buscar trigo ao Porto de Santa Maria ou a Málaga, diziam “que não podião partir desta cidade ate segunda-feira primeira seguinte por que tinham velas e navios que reparar e aviar”<sup>930</sup>. As notícias sobre compras de fio, linho e estopa no exterior (Flandres e França) reforçam a ideia da existência de um sector dedicado à tecelagem.

A localização destes serviços é secundária. Interessa mais a organização e divisão do trabalho, quem o planificava e distribuía, quem o fazia. O silêncio dos documentos sobre estes temas leva-me a recorrer a exemplos de proximidade.

Em Vila do Conde havia articulação entre a vila, centro de distribuição do pano, e a sua produção nas freguesias limítrofes. A tecelagem acontecia em acumulação e complementaridade com os trabalhos agrícolas, enquadrando-se esta realidade num esquema produtivo e pluriactivo proto-industrial, característico do Antigo Regime. A vila aglutinava e organizava a produção, disponibilizando agentes económicos especializados e interessados na sua comercialização, encarregados da colocação das matérias juntos das fiandeiras e costureiras impondo um cunho de dispersão geográfica da produção por uma vasta área em torno da povoação, chegando a ultrapassar os limites do concelho. Modelo produtivo idêntico ao conhecido como *verlagsystem*, identificado nos Países Baixos, Alemanha e França<sup>931</sup>.

Considerando o trabalho das tecedeiras, tecelãos, teares altos e baixos citados nos documentos da Câmara, a tecelagem constituía mais uma forma de domínio da cidade sobre o *hinterland*. Por exemplo, as tecedeiras de Aguiar de Sousa tinham de vir fazer exame ao Porto. Apenas num ano (1553) documentam-se nas Vereações 250 tecedeiras na cidade e arredores<sup>932</sup>. Muitas delas dedicavam uma parte do seu dia de trabalho ao fabrico de velame.

Uma parte das instalações da confraria de S. Pedro de Miragaia era reservada aos panos; e aos panos com uso nos navios, já que havia uma espécie de “casa das velas”, expressão que traduzo por uma pequena arrecadação onde elas eram guardadas. De resto,

<sup>929</sup> Para falar só de mercados nacionais.

<sup>930</sup> 16 de Abril de 1575. Os mestres, Francisco Afonso e Álvaro Pires, moradores em Leça. AHMP – Vereações, liv. 25, fl. 71. Se as mulheres predominavam, noutras ocasiões, serviços de corte e costura úteis aos navios, distinguíam-se alfaiates. Em 1538, parte das despesas que se fizeram no “corregimento da galle [noutras ocasiões diz-se *batele*] em que passou o infante dom Anrique” respeitavam ao pagamento a um alfaiate que arranhou o toldo e franjas da embarcação”. AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 282.

<sup>931</sup> BRAUDEL, Fernand – *Civilização material, economia e capitalismo...*, cit, tomo 2, p. 276-305.

<sup>932</sup> AHMP – Vereações, liv. 19, especialmente fl. 160 e seguintes.

esta instituição tinha, como seria de esperar, uma relação forte com estes panos. Os treus, por exemplo, eram usados como panos de armar, juntamente com as telas (que também teriam uso náutico), nas festividades celebradas pela confraria. Além disso, a mobilidade dos seus membros (mestres e mareantes) facilitava a compra de panos (e não apenas para os navios – sobretudo para outras finalidades) em França, Flandres e Inglaterra<sup>933</sup>. Algumas peças eram vendidas. A maioria era usada nas velas dos navios dos seus confrades.

### 20.3. Obras de pregaria

As ferragens também eram produzidas fora do estaleiro. Admitindo aqui a existência de algumas forjas para moldar certas peças, a manufactura de componentes metálicos realizava-se, em geral, na Ferraria Nova da cidade, localizada junto do mosteiro de S. Francisco<sup>934</sup>. No dia 6 de Agosto de 1598, Jorge Fernandes, ferreiro, morador neste local, nomeava procurador Brás Lopes Vitória, mercador de Lisboa, para que lhe cobrasse “serto dinheiro de obra de pregaria” que lhe deviam Pedro Gonçalves Barileiro, Domingos Correia, Manuel Afonso e outros mestres de Massarelos, “de que tem seus assina-dos”<sup>935</sup>. O embarque de pregos nos navios era indispensável para fazer face a reparações de emergência<sup>936</sup>, mas mais vulgarmente para vender no ultramar.

No geral, podemos dizer que as ferragens dos navios resultavam de importações massivas de ferro da Biscaia e de componentes já confeccionados como as âncoras. Vindo em bruto (em barra) nos navios o ferro era entregue a oficiais da cidade para ser transformado. Havia bitolas de pregos e tipos conforme as aplicações: tabuares, ripares, telheiros, etc., vendidos em milheiros<sup>937</sup>.

## 21. Um caso exemplar: os cordoeiros

Sobre a cordoaria existem muitos dados. Porque esclarecem vários temas (comércio e ordenamento dos espaços, entre outros) deter-me-ei no seu estudo.

Falarei dos cordoeiros do Porto nos seguintes aspectos:

- Origens da actividade na cidade e diferentes localizações da cordoaria.
- Técnicas utilizadas e tipo de cordame produzido.
- Ingressos de matérias-primas.
- Comércio dos artigos produzidos.
- Ligações sócio-profissionais entre cordoeiros e náuticos.

<sup>933</sup> APSPM – liv. 2, fl. 110, 114; liv. 3, fl. 20, 21v, etc.

<sup>934</sup> Chamava-se-lhe *Ferraria de Baixo*, *Ferraria Nova* ou *Ferraria Nova de S. Francisco*, a mais importante no século XVI. Desde a Idade Média, as oficinas dos ferreiros distribuíam-se pela *Ferraria Velha de S. Nicolau* e a *Ferraria de Cima*, na rua do Souto, esta última, durante muito tempo a mais conhecida. AFONSO, José Ferrão – *A cidade em redemoinho...*, cit, vol. I, p. 23 e vol. II, p. 12.

<sup>935</sup> ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 11, fl. 122v.

<sup>936</sup> Lucy Maffei Hutter fala de um navio inglês no início do século XVIII em dificuldades para ser reparado pois os carpinteiros tinham vendido os pregos numa escala: *Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2005, p. 357.

<sup>937</sup> Muito referidos nas contas da confraria de S. Pedro de Miragaia, cuja edição preparo.

Em primeiro lugar importa saber se a cordoaria da cidade, que chegou a ser cordoaria real no século XVIII, respondia a padrões de produção aconselhados no século XVI. Por exemplo, por Fernando Oliveira:

“Para cordas a melhor materia he linho alcanau, e se esse faltar o proprio linho tem as segundas vezes. Despoys de linho nestas partes esparto, mas onde a ouuer he melhor palma, hora seja a folha della, hora seja a feuera a que chamã cayro que tambem dura na agoa como o esparto. Porem de nehum destes, desparto nem palma, digo seruiram betas [isto é, cordas mais finas usadas nos navios] nem outra cordoalha meuda, assy por sua fraqueza como porque nam recebem o alcatrão, nem correm bem, antes se roção muyto nas polees e aparelhos. Dalgodão se faraa melhor cordoalha que de lam, no qual ha todas habilidades que no linho, senam que sua feuera he mays curta e nam lia tanto, e por isso nam tem tanto vigor”<sup>938</sup>.

### 21.1. Localização das cordoarias do Porto

No período em estudo houve duas cordoarias. A mais antiga, junto dos estaleiros de Miragaia, na actual rua de Francisco da Rocha Soares (outrora chamada rua da Cordoaria Velha) e ao longo da Calçada da Esperança<sup>939</sup>.

Logo nos primeiros anos do século XIV foi fundada outra – a mais conhecida – no campo do Olival onde havia a cordoaria do Bispo, por acordo com o concelho em 1331<sup>940</sup>. No início do século XVI foi autorizada<sup>941</sup> a abertura do postigo da Cordoaria Velha criando-se, assim, uma concorrida ligação ao arrabalde do Olival<sup>942</sup> logo aproveitada por alguns cordoeiros para se transferirem, acompanhados por homens do mar de Miragaia.

Ferrão Afonso considera que a criação da nova cordoaria representou mais-valia funcional no exterior da muralha<sup>943</sup>. Os cordoeiros impulsionaram o desenvolvimento de um arrabalde, o da Cordoaria, organizado em torno das oficinas que passaram a fabricar

<sup>938</sup> *Arte da guerra do mar...*, cit, p. 31-32.

<sup>939</sup> Ainda em Miragaia, ocuparia também parte da actual rua de Tomás Gonzaga.

<sup>940</sup> *Corpus codicum...*, vol. I, p. 53. Sobre o Campo do Olival ver FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e – *Toponímia portuense*. Matosinhos: Contemporânea Editora, 1999, p. 227.

<sup>941</sup> Pelo capítulo do mosteiro de S. Domingos, senhorio do lugar.

<sup>942</sup> O sítio foi transformado em arrabalde quando a construção da muralha dita fernandina deixou de fora a maior parte do Campo do Olival.

<sup>943</sup> AFONSO, José Ferrão – *A cidade em redemoinho...*, cit, vol. II, p. 22-23. No fim do século XVIII (antes de 1789), a fábrica das cordas era das mais importantes do Porto. Rebelo da Costa: “Entre todas estas fábricas a que merece o primeiro lugar é a das cordagens e massames necessários para navios, naus e todo o género de embarcações. Está situada em um largo e comprido campo chamado a *Cordoaria Nova*, que fazia, da parte do nascente, com o Recolhimento do Anjo, do poente, com a capela do Calvário Novo, Hospício de Santo António e Celeiros, em que se aloja o Segundo Regimento; das partes do norte e sul, com duas extensas correntes de formosas casas. Chama-se este sítio a *Cordoaria Nova*, porque o seu primeiro estabelecimento foi ao pé da igreja de S. Pedro de Miragaia, onde há uma rua que ainda conserva o nome de *Cordoaria Velha*”. COSTA, Padre Agostinho Rebelo da – *Descrição topográfica e histórica da cidade do Pôrto*, 2ª edição. Porto: Livraria Progredior, 1945, p. 275-276.

cordas para os estaleiros de Miragaia e do Ouro. Conhecem-se processos idênticos nos resultados e nas cronologias ocorridos noutros portos ibéricos<sup>944</sup>.

Junto aos estaleiros deixara de haver espaço suficiente para preparar o cordame e este ofício exigia amplos espaços. Na *Cordoaria Nova* o problema era ultrapassado pois o terreiro, amplo, podia acolher edifícios e engenhos. No final do século XVI, precisa-se que a cordoaria se localizava “defronte da ermida de Nossa Senhora da Graça”<sup>945</sup> “pegada” com a Porta do Olival, e perto da ermida de S. Sebastião, dois pólos de religiosidade de cordoeiros e mercadores: alguns tornaram-se irmãos da pouco estudada confraria de S. Sebastião e de Nossa Senhora da Graça<sup>946</sup>.

Os serviços realizavam-se num espaço concentrado, edifício, aglomerado de casas ou pequenas oficinas, designados pela expressão genérica *cordoaria*. O estender das cordas e dos cabos era feito ao ar livre<sup>947</sup>. Ignoramos como é que os oficiais se distribuíam e quantos laboravam. Predominava a pequena oficina, individual, em espaços aforados pelo concelho. Como este: “[...] que dessem por foro denfetyota para senpre a aluaro anes cordoeiro E a sua molher Ines anes e a seos suçesores huma coirella para hi fazer huma cassa e ussar de seu ofício de cordoaria no campo do oliual [...] a qual coirella lhe derom danchor [de anchura?] duas braças chaeira [craveiras?] e de longor tanto como uom os outros campos dos outros cordoeiros [...] E por que se agrauou que era pequeno chaaom segundo os outros tynham os dictos omeens boons lhe acreçtarom mais doos pees para a parede da dicta cassa [...]”<sup>948</sup>. Em 1504 documenta-se o aforamento de um “ressio” da Câmara “no Campo do Olival junto da *casa da cordoaria*”<sup>949</sup>.

Porque a cordoaria esteve durante muito tempo em Miragaia não se pense numa transferência abrupta; nem nos iludamos com a toponímia: mais do que cordoarias *Nova* e *Velha*, a documentação distingue-as pelas designações *Cordoaria de Baixo* (a de Miragaia) e de *Cima* (a do Olival). A instalação nesta última foi gradual. No bairro ribeirinho ainda se encontravam engenhos em actividade em 1557<sup>950</sup>.

<sup>944</sup> Em Sevilha, no início do século XVI organizara-se o conhecido arrabalde da Espartaria ou Cordoaria. CÓRDOBA DE LA LLAVE, Ricardo – “Técnicas de cordonería aplicadas a la construcción naval en la Andalucía del descubrimiento”, in *I Simposio de historia de las técnicas. La construcción naval y la navegación* (Cantabria 26, 27 y 28 de Outubro de 1995). Cantábria: Universidade de Cantábria/Centro de Estudos “Astillero de Guarnizo”, 1996, p. 107. Sobre cordoarias ver OLIVEIRA, Ernesto Veiga de; GALHANO, Fernando; PEREIRA, Benjamim – *O linho. Tecnologia tradicional portuguesa*. Reedição. Lisboa: INIC/Centro de Estudos de Etnologia, 1991 (1ª edição 1978), especialmente p. 161-172, aludindo ao fabrico de cordas e regimentos dos cordoeiros de 1534 e 1767 (p. 171).

<sup>945</sup> ADP – *Po 4º*, 1ª série, liv. 2, fl. 56v.

<sup>946</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 52, fl. 156v (30 de Julho de 1575); indica-se que Bento Gonçalves, António Gonçalves, Baltasar Nogueira e Gonçalo Fernandes, cordoeiros, e Manuel Fernandes, mercador eram seus confrades. Isso não invalida que a sua confraria de referência fosse a de S. Pedro de Miragaia que, ainda no século XIX, era conhecida como a de *S. Pedro dos Cordoeiros*. REIS, Henrique Duarte e Sousa – *o.c.*, vol. IV (1999), p. 398.

<sup>947</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo...*, cit, vol. I, p. 89.

<sup>948</sup> “*Vereações*” (1401-1449), publicado por FERREIRA, J. A. Pinto, cit, p. 376-377.

<sup>949</sup> Nesse ano quem pagou melhor foi Vasco Gonçalves, cordoeiro; em 1513, o mesmo chão foi entregue a Álvaro Lopes, cordoeiro. AHMP, respectivamente, liv. 7, fl. 175v e liv. 8, fl. 122.

<sup>950</sup> Entre outros, os que pertenciam a Baltasar Nogueira, Pantalhão Domingues, Baltasar Domingues e João Eanes, cordoeiros, “moradores na Cordoaria de Bayxo”. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 12, fl. 14v.

## 21.2. Enquadramento da actividade

Ricardo Córdoba aponta a importância da cordoaria e detalha as técnicas usadas na preparação dos fios e cordas andaluzas.

– A especialização parece ter caracterizado os cordoeiros sevilhanos. Julgo não ter havido no Porto cordoeiros dedicados em exclusivo ao fabrico de redes de pesca ou enxárcia para os navios como acontecia na cidade do Guadalquivir<sup>951</sup>. No entanto, no século XV havia quem fizesse redes por encomenda aos pescadores, açambarcando o linho<sup>952</sup>.

– As preocupações com os regulamentos. Face ao progresso da navegação e aumento da importância dos mesteiros na vida sócio-económica do município, os poderes locais produziram regras de funcionamento das profissões. Em Barcelona aprovaram-se, em 1480, as ordenações “dels corders e del art de navegar” regulando a arte e a qualidade do fio<sup>953</sup>. No Porto, a Câmara apressou-se a controlar a qualidade ainda em 1361, embora só com o acordo de 1460 estes cuidados se tenham tornado sistemáticos. Os próprios cordoeiros eram responsabilizados pois era-lhes entregue a vigilância da qualidade do trabalho e sua repartição através da criação de dois vedores<sup>954</sup>.

– O preço das cordas. Não se sabe que percentagem cabia ao cordame no custo total do navio. A partir de um documento catalão de 1455, Claude Carrère calculou que ascenderia a 10% do preço de uma caravela<sup>955</sup>. Não temos números destes para o Porto mas é de crer que os náuticos reservassem elevadas quantias para gastar em cabos<sup>956</sup>. Atenemos em algumas cifras quinhentistas. Em 1574, Cristóvão Brás, mestre e senhorio de Massarelos declarava ter comprado em Sevilha uma amarra para o seu navio por 2 400 reais<sup>957</sup>. No ano anterior, João Afonso, mestre da sua pinaça, morador em Viana, veio à cidade gastar quatro mil reais em vinte e quatro cordas<sup>958</sup>. Em 1577, Maria Pinta, moradora em Miragaia, viúva de João Pires, mestre e piloto, reconhecia uma dívida de seis mil

<sup>951</sup> “Cordoeiros de redes e cordoeiros de enxárcia”. CÓRDOBA DE LA LLAVE, Ricardo – *o.c.*, p. 107. No Porto, as normas de exame (reformadas em 1756) falam da aprendizagem mostrando preocupação com a generalidade tornando-os aptos a desempenhar qualquer serviço; a reforma fala na existência de dois grandes grupos de cordoeiros: os de linho e os de esparto. O exame previa que o candidato a mestre cordoeiro fosse capaz de fazer: “hua peça de fio de estopa de rabeira de doze fios; hua peça de fio de estopa de rabeira de nove fios; hua linha de pescar congreira; seis dobras de fio de vella fino”. TEIXEIRA, Gabriella Maria Casella de Barbosa; LACERDA, Silvestre – *o.c.*, p. 128.

<sup>952</sup> Em 1453, os cordoeiros pediram à Câmara o traslado de um regimento de 1440, que era bom que estivesse em vigor. Seis cordoeiros “e outros” (representando o ofício) queixaram-se de “que elles nom podiam aver linho pera lavrarem em seu oficeo e que esto era per razom de regatões e pescadores e outras gentes da cidade e termo dela que o compravom e poynham em mayor moto”. O linho já vinha em fio e os pescadores encarregavam-se de fazer as redes? Os mestres do navio compravam-no e depois apenas pagavam o feito dos cabos (pois adiante, depois de se decidir que o linho estivesse três dias à venda exclusivamente para cordoeiros, ficaria depois para quem o quisesse, incluindo “os outros vizinhos da cidade pera os seus navios”). AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 152.

<sup>953</sup> CÓRDOBA DE LA LLAVE, Ricardo – *o.c.*, p. 107.

<sup>954</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 249. Voltarei a referir-me a estas medidas.

<sup>955</sup> *Barcelone, centre économique a l'époque des difficultés...*, cit, vol. I p. 107.

<sup>956</sup> Não só para os cabos do aparelhamento inicial do barco mas para os substituir.

<sup>957</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 50, fl. 120.

<sup>958</sup> “E que levou pera Viana”; para as vender ou para o navio? ADP – *Cabido*, liv. 106, fl. 7v.

reais a André Dias, cordoeiro do Olival<sup>959</sup>. No ano de 1586, uma parceria de mareantes de Matosinhos devia a certos cordoeiros do Olival 14 515 reais “de hua pouqua de obra que lhe fizeram” e renegociavam uma dívida de cordas anterior, de 3 200 reais<sup>960</sup>. Em 1598, Gaspar Carneiro, de Vila do Conde, estante em Lisboa, devia 15 400 reais de cordas “que Eva Afonso lhe vendeo pera ho seu navio”<sup>961</sup>. Mais significativo foi o valor atribuído em 1574 à enxárcia de um navio asturiano “que se perdeo em hem São Joham”: 22 mil reais, não regateados por João Álvares, mestre de Massarelos; aproveitou-a para o seu navio e pagou à redízima o correspondente imposto de 2 200 reais<sup>962</sup>.

– As matérias-primas. Ricardo Córdoba destaca o cânhamo, *cannabis sativa*, abundante na Península Ibérica. Colhido nos últimos meses de Verão era objecto de uma exploração intensa nas zonas ribeirinhas ao redor de Córdoba e Sevilha, tratado e transformado nestas cidades<sup>963</sup>. No Porto fala-se de linho, cânhamo e alcânave (aos quais se junta o esparto), não propriamente sinónimos e com aplicações para além da cordoaria<sup>964</sup>.

*Grosso modo*, e em consonância com o discurso de Fernando Oliveira, os cabos eram fabricadas no Porto a partir das duas principais fibras, o linho e o esparto, vindas em bruto ou semi-transformadas: nas importações fala-se em “esparto comum”<sup>965</sup>, “linho em rama para cordas”<sup>966</sup> e “fio brãoquo de linho canevo fino”<sup>967</sup>.

Como o linho, o esparto era vulgar e a sua produção, espontânea entre penedos ou em terra pobre, era elevada no Algarve tornando-se fonte de rendimento comercial e exportado com o figo e a passa. “Herua mui necessária ao uso dos homêns, diz Duarte Nunes de Leão, he o esparto de que as terras do Algarue (que sam esteriles para outra novidade) daõ quanto basta aos daquella prouincia pera suas feiras ou esportas, para a grande carregação de seu figo & passa que mandaõ a Italia, Flândres & outras parte, & pera Lisboa & reino todo onde se lauram cordoalhas & cousas que delle se soem fazer”<sup>968</sup>. A sua recolha coincide com a do linho, realizando-se “quando a erva está bem sazoadada «que he do S. João em diante, e esta he a postura da camara [de Loulé], mas a gente pobre que que tem esta seara por sua não lhe espera tanto, mas por Abril e Mayo a começã a apanhar e leuar pera suas necessidades»”<sup>969</sup>. O melhor comércio terá ocorrido

<sup>959</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 59, fls. 136v-137.

<sup>960</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 82, fl. 10. Os parceiros, Francisco Vaz, Bento Gonçalves e António Anes, “mestres e pilotos e senhorios de suas naos”, e os cordoeiros, Diogo Pereira, sua mulher Eva Afonso e Domingos Ribeiro.

<sup>961</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 115, fl. 185.

<sup>962</sup> ADP – *Cabido*, liv. 106, fl. 12v.

<sup>963</sup> *O.c.*, p. 107. Parte deste fio era exportado.

<sup>964</sup> Confecção de velas ou de linhas para as coser.

<sup>965</sup> Em 1573-1574, Miguel Vaz, mercador do Porto, declarou 150 milheiros de “esparto comum” e pagou à redízima três mil reais. ADP – *Cabido*, liv. 106, fl. 123.

<sup>966</sup> ADP – *Cabido*, liv. 113, fl. 5v.

<sup>967</sup> ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 6, fl. 78v.

<sup>968</sup> *Descrição do reino de Portugal* (1610), fl. 59, em MAGALHÃES, Joaquim Romero – *Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI*. Lisboa: Edições Cosmos, 1970, p. 174.

<sup>969</sup> Frei João de S. José – *Corografia do reino do Algarve*, fls. 130-130v, em MAGALHÃES, Joaquim Romero – *o.c.*, p. 174-175. Explica que a apanha antecipada se deve ao facto de os mais desfavorecidos usarem o esparto como recurso alimentar, em tempos de penúria. O mesmo autor, e Manuel

no século XV, com exportação para Castela, decrescendo na centúria seguinte devido ao avanço das fruteiras<sup>970</sup>.

No Porto produzia-se e vendia-se fora da comarca cordoalha de linho e de esparto desde o século XIV. Em inquirição de D. Afonso IV, 1339 lê-se: “*Item todo aquel que comprar callaures ou cordas de cánaue ou desparto pagará dous djnheiros do marauedi. E sse paraallem doyro for pagará tres djnheiros*”<sup>971</sup>. Dois séculos volvidos, ainda era assim, “cordoaria de linho como d’esparto”<sup>972</sup>. De resto, este último era usado em exclusivo para isso<sup>973</sup>.

Todos os documentos estabelecem relação profunda com o mundo marítimo. Logo em 1361 fala-se do linho usado no fabrico do fulame<sup>974</sup>.

### 21.3. Na oficina

Algumas expressões remetem para técnicas utilizadas, mas são muito poucas, como “espadelar” e “maçar” do linho, por isso fico-me pela ideia genérica de que este processo se assemelhava, em diferentes fases, ao da preparação do linho<sup>975</sup>.

Do que se passava da oficina também se sabe pouco. O maior progresso na arte sobreveio com a invenção da roda de cordoeiro ou torno de fiar. O uso desta tecnologia remonta ao século XIII e “supõe a mecanização do princípio da roca e do fuso, instalando-se este num suporte fixo unindo a uma pequena roda, a qual era movida mediante um sistema de polé, por uma roda de diâmetro superior. O rápido movimento que a volta da roda maior exercia sobre a mais pequena, e portanto sobre o fuso, permitiu um ganho de rapidez no trabalho, dado que a fibra se enrolava, se torcia ou cochava, com maior agilidade”<sup>976</sup>. Nos portos as inovações difundiam-se com facilidade e é possível que o uso

Viegas Guerreiro publicaram a descrição de Frei João de S. José (de 1577) em *Duas descrições do Algarve do século XVI*, in “Revista de História Económica e Social”, nº 3. Lisboa: Sá da Costa, 1983, p. 21-132.

<sup>970</sup> MAGALHÃES, Joaquim Romero – *Para o estudo do Algarve económico...*, cit, p. 176.

<sup>971</sup> *Corpus Codicum...*, cit, vol. I, p.30.

<sup>972</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 11, fl. 223v.

<sup>973</sup> Tabelamento de 1545: “Esparteyros. Acordaram os sobreditos [os autores da taxa] que nesta cidade se não podem taxar esparteyros porque os não ha hy que façao obras que nas outras partes costumão a fazer esparteyros *porque os que nesta cidade haa não fazem outra obra somente cordas d’esparto*”. Ver AHMP – *Vereações*, liv. 15, fls. 33v-34 (sublinhado meu).

<sup>974</sup> Embora seja possível (nunca antes do século XVI) que o vocábulo designasse o pano do navio (asserção em que o aplicam predominantemente os Comandantes Humberto Leitão e J. Vicente Lopes na obra citada, p. 276-277), a definição mais correcta é a de cordame, do latim *funamen*, conforme diz Carbonell Pico (*o.c.*, p. 269), indicando como primeira utilização do termo um documento de 6 de Junho de 1377 (privilégio de D. Fernando aos moradores de Lisboa que faziam navios) onde se diz “[...] outro sij lhes quitamos toda a dizimeira da toda madeyra e ferro e fulame que trouuerem de quaes quer partes que seiam pera fazimento dessas naues [...]. A documentação do Porto confirma este sentido; em carta de 1 de Março de 1361, manda-se ter cuidado no “ljinho de que os cordoeiros ouuessem de ffazer o fulame pera as Naos Eoutros quaes quer naujos”. *Corpus codicum...*, cit, vol. VI, p. 75.

<sup>975</sup> Ricardo Córdoba descreve detalhadamente esse processo na origem, a p. 107-108.

<sup>976</sup> CÓRDOBA DE LA LLAVE, Ricardo – *o.c.*, p. 108. Autores (M. F. Mazzaoui, Walter Endrei) por ele citados (p. 109) consideram esta aplicação o maior avanço na indústria têxtil antes da Revolução Industrial, permitindo a obtenção de novas qualidades de fibra e aumentando a produtividade em pelo menos três vezes. Em Castela usava-se a roda no século XV.

da roda para enrolamento mecânico das fibras tivesse sido rapidamente introduzido; em meados do século XVI era vulgar pois André Pinto, cordoeiro, mandou em testamento de 1570 que o seu enterramento fosse em S. Pedro de Miragaia “na cova onde esta Isabel Luis sua mãe, no cabo da dita igreja que tinha na canpa hũa roda de cordoeiro”<sup>977</sup>.

“Fio branco” tem significado na oficina, quando destinado aos barcos<sup>978</sup>. Ricardo Córdoba fala em “cordas brancas”, usadas logo depois do seu entrosamento, mas, sobretudo quando se destinavam aos navios, objecto de tratamento para as preservar dos efeitos das águas e da fricção: cordas “ensaboadas”, “ensebadas” e “alcatroadas”<sup>979</sup>. No Porto usavam-se estes dois últimos tipos<sup>980</sup>.

Sobre o alcatrão (o sebo é vulgar no estaleiro e nos navios), no século XVIII, a par das cem rodas e das estufas dos cordoeiros, Rebelo da Costa conta-nos que “há uma caldeira que leva cinqüenta almudes de alcatrão, as outras levam a 30 e a 40”<sup>981</sup>, parecendo assim prática arraigada ajudando a explicar as grandes importações deste produto no século XVI. Por exemplo, das Canárias.

Neste século documentam-se desconcertos no comércio e desregramento no trabalho do linho; o primeiro aumentando os custos e o segundo causando problemas de higiene urbana.

Em 1504, por causa de alterações introduzidas no valor do arrátel, queixavam-se os cordoeiros de que “os que vendem linhos fazem mudança do preço” devido aos pesos novos “de dezasseis onças no arratel como El Rei manda”. Consideravam-se prejudicados pois “saía a pedra nos pesos velhos” pagando mais pelo mesmo. Para repor a justiça dos preços, decide-se que se venda a pedra, unidade prática de medida do linho, “por onze arrateis dos novos”<sup>982</sup>.

Na sua preparação o linho requer água de regos, regatos, fontes e chafarizes. Em duas reuniões, 16 e 20 de Julho de 1519, debateu-se na Vereação a “grande sujidade e devassidade dos chafarizes e fontes”. Queixavam-se os moradores de “homens e mulheres, moços e moças asy pretos como brancos” que lavavam roupa, espetos, colheres e “espadelavam e maçavam linho”, situação agravada no chafariz dos Banhos e no da fonte da rua Nova<sup>983</sup>.

<sup>977</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 34, fl. 71. No último quartel do século XVII passavam “de cem rodas as que trabalham diariamente em manobrar as referidas cordagens e massames, que se apuram em seis estufas, umas de cabrestantes e outras de roda”. COSTA, Padre Agostinho Rebelo da – *o.c.*, p. 276.

<sup>978</sup> Assim como “navio branco” o tem no estaleiro.

<sup>979</sup> *O.c.*, p. 110. Preferia-se recobrir as redes de pesca com alcatrão, mais eficaz do que o sabão na protecção contra a decomposição e o apodrecimento rápido, causados pelo contacto contínuo com a água salgada.

<sup>980</sup> O sabão também era usado no revestimento da cordagem (Córdova diz que era “imprescindível aos cordoeiros dos navios”). Apesar de ser fácil de obter (artesanalmente, com uma caldeira onde se misturava azeite, cal – chegava à cidade diariamente – e cinza, mistura que depois se retirava e era depositada em tinas onde esfriava e solidificava) era objecto de monopólio ciosamente protegido e o seu abastecimento bastante irregular, motivando incontáveis reuniões da Câmara para tentar resolver o problema.

<sup>981</sup> *O.c.*, p. 276.

<sup>982</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 7, fl. 181v.

<sup>983</sup> Coima de cinquenta reais a quem o fizesse. AHMP – *Vereações*, liv. 10, fls. 59v-60.

#### 21.4. Tipos de cordas e proveniência das matérias-primas

Podemos ver alguma evolução na linguagem. No século XIV usavam-se as palavras *calavres*, *cordas* (aplicado em todas as épocas) *cordelas* e *fulame*. No século XV em vez de *calavre* era mais vulgar dizer-se *cabre* e *caibro*, e passou a usar-se o vocábulo *cordoalha* em vez de *fulame*. No século XVI continuava-se a referir *cabre* e *caibro* mas foram sendo substituídos pela expressão *cabro*<sup>984</sup>. O mesmo acontecia com *cordoalha* que, mantendo-se, começava a ser preterida pelo termo *enxárcia*, muito usado. Por fim, usa-se o vocábulo *amarra* e surgiu o termo *massame*<sup>985</sup>. As listas castelhanas não deixam dúvidas quanto ao sortido de cordas: entre *enxárcia* fixa, *escotas*, *contra-escotas*, *cabos dos mastros* e *vergas*, ou *cordame* para as barcas de pescar e o *fió* para as redes, havia cordas de vários tamanhos, *textura e peso*<sup>986</sup>, comuns nos diferentes portos de mar<sup>987</sup>. Rebelo da Costa, à boa maneira dos antigos corógrafos, destaca o caso mais extravagante e gaba a qualidade ímpar do produto: “O volume de todo o linho que se gasta cada ano nas obras de fio, cordagens, cabos, etc., passa de oito mil quintais. Fazem-se amarras de tôdas as grossuras precisas. As maiores que até agora se têm feito pesaram sessenta e sete quintais [ou seja, pouco mais de 4 toneladas], com cento e vinte braças de comprimento [cerca de 220 metros], e valor de 612\$000. Têm estas amarras uma superioridade conhecida sôbre todas as que se trabalham nos países estrangeiros, porque o fio de que se fazem não sômente é mais bem igual e mais bem torcido, mas também elas são mais bem cochadas e conseqüentemente de maior duração”<sup>988</sup>.

O linho e o esparto procediam de diversos pontos do reino e de fora dele. Guardando melhores informações para o capítulo do comércio direi que vinham cargas do Entre Douro e Minho e terras transmontanas e beirás próximas do Douro, onde a produção era abundante<sup>989</sup> como nos mostraram Veiga de Oliveira, Fernando Galhano e

<sup>984</sup> Que se utiliza também acompanhada pelo adjectivo *grosso*, *cabro grosso*.

<sup>985</sup> Na Andaluzia, R. Córdoba fala em cabos grandes e pequenos usados na “enxárcia firme” (aparelhamento dos mastros, ancoragem), cordas de três ou quatro cordões, “escotas” e “contra-escotas”, etc. *O.c.*, p. 110-111.

<sup>986</sup> CORDOBA DE LA LLAVE, Ricardo – *o.c.*, p. 110-111.

<sup>987</sup> *Regimento dos linhos cânhamos, 1625* em LOUREIRO, Fernando Pinto – *Documentos para a história económica de Coimbra*, tomo I. Coimbra: Biblioteca Municipal, 1955.

<sup>988</sup> *O.c.*, p. 276.

<sup>989</sup> Mestre António de Guimarães refere que “asy se daa láá linho, que somente deste ano de quinhentos e dose saíram desta vila de Guimarães mais de cem mil varas de pano de linho e estopa curados pera fora” algum linho viria para cordoeiros. CORDEIRO, Luciano – *Uma descrição de Entre Douro e Minho por mestre António*, in “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, vol. XXII (1959), p. 447. No foral novo de S. João da Pesqueira (1510) no capítulo da portagem (idêntico ao da Guarda) lê-se: “Palma, esparto e semelhantes [...]. E por todas alcofas, esteiras, seirooens, açafates, cordas e obras e cousas que se fezerem da dita palma, esparto, etc, por carga maior seis reaes e de meia arrova pera baixo quem as tirar nam pagara”. *Forais de S. João da Pesqueira*, (introdução e transcrição de Amândio Jorge Morais Barros). S. João da Pesqueira, Câmara Municipal, 2001, p. 37. Desde o início do século XVII, grande produção de linho em redor da abadia de Tibães e interesse dos religiosos na transformação (investindo num engenho “de duas rodas” para o moer”) e comercialização. OLIVEIRA, Aurélio de – *A abadia de Tibães e o seu domínio (1630-1680). Estudo social e económico*. Porto: Faculdade de Letras, 1974, p. 75-77 e 117.

Benjamin Pereira<sup>990</sup>. Em redor de Torre de Moncorvo, os linhares conheciam expansão desde o século XV ao ponto de os procuradores da vila temerem a decadência das restantes culturas. Nas queixas a Afonso V, em cortes, usaram interessantes e expressivos argumentos para travar o avanço do linho na Vilarça: “Outrossy em esta villa ha hũa ribeyra que chamam a Vallariça na quall os homens lavram muytos linhos alcanaves aalem do razoado em tall guisa que per aazo do dito linho lavrarem tanto vem a adoecer e morrem amte tempo. Outrossy per este aazo do dito linho leixam morrer as vinhas e leixam de lavar ho pam e a terra vay-se a monte. Porque vos pidimos por mercee que lhes mandees poer penna que quallquer que lavar nem semear mays que ataa dez alqueires de linhaça que pague aquella penna que a vossa mercee mandar e em esto nos farees grande mercee”<sup>991</sup>.

Chegava ao Porto de todos estes lugares: a filha de Maria Gonçalves a Cordoeira enviava-o de Cabaços<sup>992</sup> entre 1549 e 1569<sup>993</sup> e Ambrósio Carvalho, cordoeiro do Olival recebia-o de “huns arreheiros da Torre de Mencorvo”<sup>994</sup> juntando-se ao esparto que vinha do Algarve, Andaluzia, Alicante<sup>995</sup> e àquele que era vendido por franceses, flamengos e hanseáticos.

No século XVI, as exigências das armadas reais conduziram à eleição de Santarém e da Golegã no Ribatejo, dotados de boas acessibilidades<sup>996</sup>. Os agentes régios também o adquiriam em Coimbra, na zona do Mondego em geral e em Torre de Moncorvo, onde se desenvolveu uma feitoria régia<sup>997</sup>.

### 21.5. Controlo de qualidade

O grande consumo desde o século XIV não foi objecto de resposta satisfatória dos cordoeiros<sup>998</sup> e motivou a nomeação de vedores antes de 1361. No dia 1 de Março desse ano foi jurado em Câmara Afonso Esteves, cordoeiro de Miragaia, “que el bem e verda-

<sup>990</sup> *O linho. Tecnologia tradicional portuguesa...*, cit, p. 5-30 (capítulo introdutório), no qual são indicadas diversas fontes de estudo deste tema.

<sup>991</sup> Na réplica, o Africano delegou a responsabilidade do ordenamento agrário da região aos próprios interessados: “Vos meesmos poderees amtre vos veer o que sera melhor e assy o poderees poer em obra”. A gravidade do problema (ou o jogo de interesses locais – parece haver um conflito entre os lavradores tradicionais e aqueles que viam na terra a possibilidade de explorar uma cultura industrial facilmente comercializável) motivará disputas que virão até ao século XIX. Ver BAÇAL, Francisco Manuel Alves, Abade de – *Memórias arqueológico-históricas do distrito de Bragança*, vol. IV. Bragança: Edição da Câmara Municipal de Bragança/Instituto Português de Museus-Museu do Abade de Baçal, 2000, p. 292-293, 297, 316-322.

<sup>992</sup> Couto do almoxarifado de Ponte de Lima. Moradores do Porto têm aí interesses desde a Idade Média. TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 159).

<sup>993</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 33, fl. 3.

<sup>994</sup> No seu testamento (19 de Setembro) declarava dever 10 mil reais “a huns arreheiros da Torre de Mencorvo que lhe deixaram trinta e sete pedras de linho o qual vai vendendo elle Ambrosio Carvalho”. ADP – *Po 4º*, 1ª série, liv. 2, fl. 56v.

<sup>995</sup> Com prováveis prolongamentos. MAGALHÃES, Joaquim Romero – *o.c.*, p. 174-176.

<sup>996</sup> COSTA, Leonor – *Naus e galeões...*, cit, p. 343-347.

<sup>997</sup> *Idem, o.c.*, p. 347-353.

<sup>998</sup> Ou quiseram aproveitar-se da maior procura roubando no peso, adulterando a qualidade.

deiramente e ssem malliça e Cobyçam nenhũa pesase as Cordas e Cordellas e Caabres que os Cordoeiros da dita Çidade vendessem aquaaes quer pessoas que as comprassem E que outrosy visse o ljnho de que os cordoeiros ouuessem de ffazer o fulame para as Naaos Eoutros quaes quer Naujos sse era boom e linpho e Leal Essem maldade Eoutra mestura e engano nenhuum para se fazer odito fulame para ser ffeito bem Essem engano [...] Eque quandoo Assy ouuesse deueer que chamasse hj para esto ffrançaisco peixoto e Johan rrodriguez e joham uiçente estornjnho ou Alguum deles porque eles ia eram dados poor veedores para esto”<sup>999</sup>.

Introduzindo o papel dos próprios cordoeiros no comércio registre-se a nomeação de três vedores competindo a Afonso Esteves olhar pela pesagem, operação propícia a enganar.

Outra modalidade fraudulenta preferida no Antigo Regime era a mistura. Misturava-se vinho velho com o novo, peixe ardido com o fresco e linho podre, restos de cordas e de fios velhos com novos, nestes casos arriscando a segurança da embarcação. Encontram-se queixas idênticas em Sevilha ou Barcelona<sup>1000</sup>.

Em 1460 voltavam as acusações e a Vereação, como já vimos, tornou a intervir.

Podíamos pensar que os cordoeiros teriam uma palavra no assunto dado estarem inclusivamente agrupados numa confraria com os mareantes. Tal não aconteceu. As questões laborais eram prerrogativa da Câmara, que as arbitrava, julgava e decidia, como fazia com todos os conflitos laborais, confirmando a mais que duvidosa capacidade interventiva destas instituições no campo do trabalho. Em 20 de Dezembro de 1460, “outrosy veerom a falar no lavramento dos cordoeiros que acharom que lavravom o que nom deviam e acharom per certydoens que nos cabres que se fazyam pera as naaos metyon muyto fio maa e podre per o quall azo se recreçya grande perda e dano de muytas pessoas e naaos e mercadoryas sobre o quall se convynha averem de proveer d’alguum tall remedyo per que semelhante mall e dapno fose evitado daqui em dyante”. As decisões assemelhavam-se às de 1361: “que daqui em dyante fosem [eleitos] em cada huum ano dous veedores que tevesem carego de averem de veer o fyo antes que fose metido nos caabres e outras cordalhas que pera naaos erom e que nom fosem feitos salvo de boo fyo poys que o vendyam a seu grrado<sup>1001</sup> [...] que bem e dereytamente tenham carrego da dita veedorya e nom dem consentymto a se nem huum fyo maa meter em semelhantes obras [...]”. A coima era de 500 reais para quem não cumprisse.

Com a eleição de dois cordoeiros por vedores (Pedro Esteves e Luís Eanes) foram designados dois ‘inspectores’ (João Esteves e um outro Luís Eanes) “pera aveerem de veer asy o que estes veedores lavrarem [...] e que se fose achado ou provado que daqui em avante se fezese algum erro ou emgano em a dita obra per minga ou falymento dos veedores ou por os ditos veedores darem a elo algum favor per o presente os ham por condanados em mill reaes”.

<sup>999</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. VI, p. 75.

<sup>1000</sup> Os acórdãos de Sevilha proibiam ainda as cordas feitas com fio molhado “porque põem em perigo as naus”. CORDOBA DE LA LLAVE, Ricardo – *o.c.*, p. 110.

<sup>1001</sup> Deve ser o acordo de 1440, reafirmado em 1453 sob o título “regimento sobre o linho”; para evitar açambarcamento ficava três dias à disposição exclusiva dos cordoeiros.

O cliente escolhia quem queria. Considerava-se lícita a preferência por certo oficial entregando-lhe a obra, mesmo sem que ele tivesse matéria-prima. A Câmara, além de vigiar a qualidade do fio, distribuía os materiais: “e eso mesmo acordarom com acordo dos ditos cordoeiros que quando alguuns senhorios d’allgũas naaos ou navios mandarem fazer alguuns caabres e alguum teer afeiçom de os mandarem fazer ‘alguum cordoeiro seu amigo e per os veedores da dita obra for achado que aquele cordoeiro a quem asy he dado carrego que o faça nom tome tanto fyo boo e fino per que se posa fazer o dito caabre que entom os vedores o posam tomar per cada huum dos ditos cordoeiros ou per todos o que lhe asy falecer pera a dita obra seer acabada de todo de boo fyo e fino sem mestura nem hũa de maa”<sup>1002</sup>.

Nomeados com regularidade<sup>1003</sup>, os vedores, como Álvaro Pires e João Gonçalves Bentes, em 1512, faziam o exame dos aprendizes para que “nenhuum do dito oficio nam use de fazer obra somente daquella que souber e lhe for ordenada pellos dictos examinadores” e vigiavam “a obra do dicto oficio e aquella que acharem que he fallsa a trazerem a esta camara para se aver de queimar”<sup>1004</sup>. Haveria ocasiões para isso: Francisco Dias, de Matosinhos, em 1591 trouxe de Lisboa “cinco quintais de estopa e fio velho”<sup>1005</sup>; em 23 de Maio de 1598, na venda de esparto de Henrique Gomes da Costa e cordoeiros do Campo do Olival, estipulava-se que “posto que se ache pellos juizes do oficio de cordoeiro que allgum delle nam serve e se queyme que sera a conta delles sobreditos cordoeiros”<sup>1006</sup>.

## 21.6. Estatuto sócio-económico dos cordoeiros

Tal como os calafates e os carpinteiros, ganhar a vida na profissão e no burgo podia não ser suficiente para o cordoeiro. Procurarei nos documentos formas de aquisição de riqueza, de relacionamento com outros grupos sócio-profissionais e de inserção no comércio e navegação, temas que justificam este detalhe.

Começo por afirmar que embora existam, a mobilidade e pluriactividade dos cordoeiros eram menores que a dos calafates.

Em 1569, Pedro Fernandes, cordoeiro de Miragaia, mais os seus cunhados e mulheres, fizeram procuração “huns aos outros e os outros aos outros” para a cobrança de fazen-

<sup>1002</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 249. Ver CRUZ, António – *Os mesteres do Porto no século XV...*, cit, p. 22-24.

<sup>1003</sup> Exemplos: 3 de Julho de 1484, “fizeram officiaes vedores dos cordoeiros Pedro Eanes e Joham Tome que tenham carrego de ver toda ha obra que os cordoeiros fezessem e que a enxeminassem bem e que fezesem a dar a cada hum seu dirreito”. AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 227v. 9 de Novembro de 1512 (competência dos vedores na distribuição da obra e nas instruções que deviam dar sobre as suas características); Idem, liv. 8, fl. 45v. 17 de Janeiro (?) de 1533 (com menção ao fabrico de obra de linho e esparto). Idem, liv. 11, fl. 223v.

<sup>1004</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 8, fls. 45v-46v.

<sup>1005</sup> ADP – *Cabido*, liv. 113, fl. 29. Maria Gonçalves a Cordoeira admitia no seu testamento de 1569 que parte do linho que a filha lhe enviara de Cabaços “era muito roym”, mas vendia-se “cada mão [...] a oito reaes e delas a sete reaes e delas *convém a saber*: as mais pouquas a dez reaes”, arrecadando entre 1 100 e 1 200 reais. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 33, fl. 3v.

<sup>1006</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 115, fl. 45.

das, soldos e legítimas que ficaram de “Pantalião Pirez defunto que se falecera hindo pera a Índia na nao Esperança e camareiro e feitor que foi de Luquas Giralldez”<sup>1007</sup>.

Em 1584, Catarina André, viúva de Pedro Fernandes cordoeiro, moradora na “Cordoaria Velha”<sup>1008</sup> passou procuração ao filho Pedro dos Banhos, clérigo de missa, para cobrar toda a fazenda que ficou de Bartolomeu dos Banhos, irmão deste, o qual esteve na Índia “avya anos” e que “vindo o ano pasado da dicta Índia se falecera na ilha de Santa Yllena”<sup>1009</sup>.

Gregório Duarte, cordoeiro, e outros mareantes de Matosinhos estavam nas Índias de Castela por volta de 1590<sup>1010</sup>.

A mobilidade também se fazia a curta distância e em função de obras urgentes. Em 1511, apesar de Vila do Conde impedir a circulação desde o Porto por causa da peste, foi autorizada a entrada na vila a João Tomé, cordoeiro da cidade, “alegando-se a grande necessidade do seu ofício”<sup>1011</sup>.

Socialmente, os cordoeiros aproximavam-se dos mareantes. Facilitada pela vizinhança dos dois grupos em Miragaia e pela partilha de solidariedades na confraria de S. Pedro, resistiu a esporádicos conflitos na gestão confraternal e ao descontentamento pela qualidade das cordas.

Em Setembro de 1573 combinou-se o casamento de Francisca Fernandes, filha de Pedro Fernandes, cordoeiro, e de Catarina André, da rua da Cordoaria de Miragaia, com Francisco Dias, mareante de Matosinhos. Além de cem mil reais em dinheiro de contado, os pais da noiva “mais se hobriguaram lhes fazerem a sua custa na dicta rua da Cordoaria hũas casas sobradadas de hum sobrado conviniente pera elles noyvos viverem hou lhas comprarem a sua custa delles dotadores [...] seus vistidos e suas camas de roupa e pertenças de casa todo asy e da maneira que se custuma ha dar ha semelhantes pesos”<sup>1012</sup>.

Em Agosto de 1577 acertou-se o dote de Isabel Pinta; o seu irmão Pantalião Pinto prometeu-lhe 30 mil reais em dinheiro de contado, mais metade de uma “morada de casas” de dois sobrados na Cordoaria de Baixo, casando ela com Jácome de Sousa mareante de Miragaia<sup>1013</sup>.

Em Novembro de 1589, nas casas de António Gonçalves o Velho, cordoeiro do Olival, casado com Maria Gonçalves, lavrou-se dote de Madalena Álvares, sua filha “con-

<sup>1007</sup> Os cunhados eram Gonçalo Pires Ferreira, escrivão dos feitos do mar e da alfândega do Porto, Domingos Eanes e António Pires, mestres e pilotos, todos casados com quatro irmãs. ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 28, fls. 36v-37.

<sup>1008</sup> É a primeira vez que se utiliza esta expressão nos documentos, embora, muito para além desta data, predomine a designação “Cordoaria de Baixo”.

<sup>1009</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 76, fls. 68v-69.

<sup>1010</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 99, fl. 31.

<sup>1011</sup> POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, p. 324. Juntando a este dado os das vendas de cordas para mestres e navios de Vila do Conde creio que fica em parte dada resposta à interrogação desta investigadora sobre a proveniência do cordame e enxárcia dos navios da vila de Quinhentos (p. 324-325).

<sup>1012</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 47, fl. 76.

<sup>1013</sup> Dote feito na sequência do falecimento da mãe de ambos, Maria Pinta, viúva de João Pires, mestre e piloto, que fizera testamento no dia 11 de Julho desse ano. Estes filhos eram do seu primeiro casamento com António Gonçalves, também mestre e piloto de Miragaia, ficando o encargo da dotação de casamento ao irmão da noiva, prática conhecida nestes meios. ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 59, fl. 173v.

tratada para casar” com Francisco de Bairros, mareante de Miragaia: 50 mil reais em dinheiro, roupa (“duas saias e cobertores de Castela e hũa toalha verde e outra toalha pera o espelho”), mesas e cadeiras, abonado por António Gonçalves, cordoeiro, irmão da noiva<sup>1014</sup>.

Relação ainda visível no testamento da dita Maria Gonçalves a Cordoeira, moradora junto da igreja de S. Pedro de Miragaia, feito em 1569. Trata-se da viúva de um mestre e piloto do lugar, João Gonçalves Bentes, também ele proveniente de uma ‘linhagem’ de cordoeiros (e mareantes) do século XV<sup>1015</sup>. Na altura de preparar as cerimónias do seu funeral, a Cordoeira mandou que o seu corpo fosse “enterrado na igreja de Miragaia no lugar onde são enterrados os homens do mar”<sup>1016</sup>.

A pluriactividade dos cordoeiros manifestou-se no comércio; resistindo mais do que calafates e mareantes ao apelo do mar investiram no comércio de vinhos e aplicaram rendimentos na compra ou aforamento de imóveis e arrematação de rendas da cidade.

Logo em 1501, André Afonso, cordoeiro, associado a Fernando Afonso, da Porta Nova mostraram-se interessados na importação de “vinhos vermelhos pela foz” aproveitando facilidades concedidas pelo rei<sup>1017</sup>.

A fechar a centúria Gaspar Fernandes, cordoeiro, morador na rua da Ponte de S. Domingos (onde moravam grandes comerciantes do Porto) declarava ter na sua loja da rua da Biquinha trinta pipas de vinho pertencentes a Manuel Cerveira<sup>1018</sup>.

Em 1596 encontrámo-lo a bordo do galeão *S. João*, do balio de Leça, que estava presente e testemunhou, a contratar a compra de umas casas-torre estalagem na praça da Ribeira (senhorio da Câmara) por 150 mil reais<sup>1019</sup>. Quatro anos depois ele, Gaspar Fernandes mais o mercador Domingos Henriques ficavam por fiadores de Francisco Nunes rendeiro “da portagem do mordomado” do Porto, pertença do Bispo e Cabido, no valor de 1 conto e 250 mil reais<sup>1020</sup>.

<sup>1014</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 95, fls. 68v-69.

<sup>1015</sup> Em 1512, com Álvaro Pires, João Gonçalves Bentes foi nomeado examinador dos novos cordoeiros e fiscal da qualidade das cordas. AHMP – *Vereações*, liv. 8, fls. 45v-46v. Não excluo a hipótese de se tratar do mesmo (seria então náutico e cordoeiro).

<sup>1016</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 33, fls. 3-4.

<sup>1017</sup> Investimento algo arriscado considerada a complexidade da questão e a oposição da cidade a esta prática. O problema com os vinhos entrados pela foz dominou o debate camarário no início deste século. André Afonso e Fernando Afonso foram instados a pagar sisa e só depois de muitas trocas de argumentos e explicações a cidade lhes perdoou essa paga “vista a sua inorancia”. AHMP – *Vereações*, liv. 7, fls. 89 e 90.

<sup>1018</sup> Em 1 de Agosto de 1600; ADP – *Po 4º*, 1ª série, liv. 1, fl. 217.

<sup>1019</sup> Pagavam 1 500 reais de foro anual à Câmara. Trata-se da divisão de uma propriedade. O foro total das casas era de 2 100 reais por ano; no entanto, acertou-se assim “porquanto a casa do arco que entesta com a rua dos Cubertos dos Barbeyros ha-de pagar o mais porquanto nam entra nesta venda”. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 110, fl. 127. Apadrinhado pelo Balio de Leça é possível que fizesse parte da sua rede.

<sup>1020</sup> Este tipo de fiança quer dizer sociedade. ADP – *Po 4º*, 1ª série, liv. 1, fls. 133-136. O negócio dos vinhos, a compra da estalagem e a fiança da portagem reforçam a ideia de pertença à teia de interesses do Balio.

Em 1568, umas casas-torre da Porta do Olival passaram de Beatriz Pires, viúva de Gonçalo Fernandes, cordoeiro para Bento Gonçalves, seu filho, cordoeiro, para a “curar e alimentar por ja ser de muita idade e ja não poder trabalhar”<sup>1021</sup>.

Apesar destes casos, e de serem dos mesteirais mais representados na Câmara<sup>1022</sup>, não parece que os cordoeiros tenham sido muito prestigiados na sociedade portuense, estando atrás dos calafates e carpinteiros. Ao contrário destes, não faziam parte do rol de privilegiados de 1538<sup>1023</sup> nem desfilavam na procissão de *Corpus Christi*; todavia, conhecendo-se a sua associação com os marinheiros de Miragaia, vários acompanhavam “a nau de S. Pedro”, ornamento principal do desfile dos mareantes<sup>1024</sup>.

Alguns conseguiram fazer-se notar; André Pinto, cordoeiro, “morador no Campo da Cordoaria que he pegado com ha irmida de San Sebastiam de fora da porta do Olivall incumbiu de o acompanhar até à derradeira morada irmãos da confraria da Misericórdia, clérigos de S. Pedro, de S. Domingos e de S. Francisco. Na sua casa, entre o pessoal doméstico havia dois escravos libertados e dotados após o seu passamento<sup>1025</sup>. Quanto aos “aparelhos de seu officio” ficariam em herança para o seu neto Pantalião<sup>1026</sup>, encarregado de prosseguir o negócio familiar.

### 21.7. Considerações finais

Até ao final dos anos oitenta do século XVIII, a cordoaria do Olival forneceu a marinha da cidade e chegou a ter cerca de 200 operários-cordoeiros, conforme informação industrial de 1786<sup>1027</sup>. Actividade interessante, chegou a suscitar episódios de

<sup>1021</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 25, fls. 123v-124.

<sup>1022</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo...*, cit, vol. I, p. 201.

<sup>1023</sup> TT – *Cartas missivas*, maço 4, doc. 135, fl. 1. Em 1440 apareceram seis “e outros” na Vereação, representando os restantes cordoeiros da cidade, AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 152. Em 1557, numa só transacção de esparto com um mercador do Porto estão outros seis, ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 12, fl. 14. Em 1568, entre testemunhas e intervenientes numa doação de casas referem-se seis cordoeiros moradores no Campo do Olival (havia mais em Miragaia). Em 1598, em duas vendas de esparto, estão oito, ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 115, fls. 22-23 e 45. Por fim, no século XVIII, informação de Rebelo da Costa, que descreveu a fábrica da cordoaria, esse número ultrapassava os cem (*o.c.*, p. 276).

<sup>1024</sup> A confraria de Miragaia ocupava o 21º lugar, de certo modo reflectindo a importância da vida marítima na urbe, e a “colagem” dos marinheiros aos mais influentes mercadores; Padre Luís de Sousa Couto, p. 29. Reafirma-se a “colagem” aos mareantes miragaienses, socialmente prestigiante, que lhes custava, ainda em 1756, o pagamento das despesas com a “nau de S. Pedro”, mais as cordas para os altares armados em mastros; TEIXEIRA, Gabriella Maria Casella de Barbosa; LACERDA, Silvestre de Almeida – *o.c.*, p. 128.

<sup>1025</sup> Sebastião, a quem deixava “hua capa preta usada”, e Clara; “forros e livres” ainda receberiam uma casa térrea na Cordoaria. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 33, fls. 70-72. A escrava Clara vivia na sua casa do Campo do Olival desde antes de 1558. A 10 de Janeiro, André Pinto teve de justificar-se perante Afonso Pires, mareante, que a acusava de o ter “injuriado” Catarina Lopes sua mulher. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 15, fl. 68v.

<sup>1026</sup> Com “todos os seus vestidos”.

<sup>1027</sup> OLIVEIRA, Aurélio de – “As indústrias no Porto nos finais do século XVIII”, in *A indústria portuense em perspectiva histórica*, Actas do Colóquio (realizado no Porto em 4 e 5 de Fevereiro de 1997), Jorge Fernandes Alves (coordenador). Porto: Centro Leonardo Coimbra/Faculdade de Letras, 1998, p. 289, com passagem demonstrativa da importância desta arte: “[...] existe na Cidade uma Cordoaria em grande manufactura onde se fabrica grande quantidade de cabos, amarras, «viradouros», fio

verdadeira espionagem industrial<sup>1028</sup>. A partir daqui, a concorrência externa, cada vez mais agressiva, haveria de acarretar a sua decadência. Incapaz de se modernizar, de acompanhar a qualidade e os preços oferecidos pelas indústrias e comerciantes estrangeiros<sup>1029</sup> que respondiam melhor à procura de uma fábrica naval debilitada, viu chegar a despromoção social do ofício por menor utilidade pública. Cronistas da cidade como Rebelo da Costa ou Sousa Reis assistiram a diferentes fases desse processo e avançaram justificações que variavam entre “a sagacidade do comércio russo” e a liberdade concedida à circulação dos seus artefactos, até ao descuido puro e simples dos cordoeiros da urbe “e talvez a sua ambição”<sup>1030</sup>. Em 1852, “naquele largo terreno” havia apenas “meia duzia de homens que nem sabião ser uteis a si mesmo e á Cidade”. Ninguém lamentou a sua expulsão do lugar onde há tanto tempo estavam para nele se edificar um “Passeio Publico de conveniencia geral”.

## 22. O comércio de materiais para a construção naval

Desconhecemos o peso dos materiais de construção naval produzidos no termo da cidade, quantidades adquiridas no resto do reino e proporção das que vinham do exterior, mercados preferenciais, circuitos, práticas mercantis e ritmos.

---

de nela, cabos de massa, e «calabruiliados» para a marinha e navegação, cordas de esparto e de linho que em grande quantidade se exportam também para todo o reino e para as Américas”. *O.c.*, p. 292.

<sup>1028</sup> Em 1789, Rebelo da Costa escrevia sobre o incremento da qualidade das cordas portuenses: “se conhece há catorze anos a esta parte, depois que um fabricante desta cidade, chamado António Baptista de Sá, foi a Londres onde penetrou o segrêdo deste melhoramento. Mas sem que êle o comunicasse a pessoa alguma, pôde António Moutinho de Menezes, um dos principais fabricantes do dito massame, idear outros meios ainda mais fáceis e proveitosos, como a diária experiência o está mostrando” (*o.c.*, p. 276-277). Foi este quem mais beneficiou; Sousa Reis conta-nos que “teve se em tal consideração este Portuense, que foi chamado à Corte por ordem do Ministro para certas averiguações d’utilidade publica sobre o mesmo assumpto, vistos os desejos que elle depois realizou durante a sua administração d’estabellecer ali huma fabrica de massame” (*o.c.*, p. 223).

<sup>1029</sup> Já temida em memórias industriais setecentistas e oitocentistas: “Esta manufactura é importante mas parece, à altura, experimentar algumas dificuldades pois se pede ou recomenda para ela também urgente protecção régia que a ponha a coberto da grande concorrência que existe com a muita importação de cabos que vêm de fora e ainda promovendo-se e incentivando-se, sobretudo, a cultura do linho-cânhamo que, infelizmente, se não tem feito”. *O.c.*, p. 292.

<sup>1030</sup> Rebelo da Costa: “É bem sensível que estando ela neste aumento, se consinta a importação de cabos e amarras estrangeiras, que tanto abatem o fervor e a eficácia dos fabricantes nacionais, que talvez fiquem arruinados por esta causa. A sagacidade e o ardil do comércio russo têm chegado a tal consistência que levanta infinitamente o preço dos linhos, e abate o das amarras até o ponto de as libertar de todos os direitos nacionais, a fim de que, ficando estas muito mais baratas, tenham melhor saída, vindo, por esta forma, a lucrar o importe do linho e o da sua manobra. Êste ardil ficaria frustrado se as nações comerciantes franqueassem nos seus portos a importação do linho, livre de todos os direitos, e carregassem um três-dôbro ao valor das ditas amarras” (*o.c.*, p. 277). Sousa Reis: “A boa fabricação deste mester, tão necessario a huma praça commercial com porto de mar, como o desta Cidade, mereceo no principio do seu estabelecimento toda a protecção das auctoridades, e então grandes beneficios e favores lhe concederao, porem a carestia do linho, o acrescimo dos jornaes e finalmente o descuido dos mestres cordoeiros, e talvez a sua ambição, faziao com que a sua obra fosse tao imprefeita, que os maritimos armadores preferiao para as suas embarcaçoens cabos e cordas vindas do estrangeiro” (*o.c.*, p. 123).

Colocando a tónica nas madeiras, Charles R. Boxer afirmou: “A madeira necessária não existia em quantidade suficiente em Portugal [...]. A maior parte da madeira tinha de ser comprada na Biscaia e na Europa do Norte, bem como grandes quantidades de apetrechos navais, tal como os mastros, os elementos de ferro, as lonas e outros materiais para as velas e o cordame”<sup>1031</sup>.

Embora a matizar, este juízo pode alargar-se à generalidade das matérias-primas e detecta-se na amplitude dos circuitos internacionais de provimento. Dependendo de inúmeras variáveis e da maior ou menor actividade nos estaleiros, pareceu sempre atractivo às redes comerciais, sobretudo quando instituída a contratação.

Com elas, a cidade foi abastecida com eficácia e isso explica a força da construção naval em todo o período estudado.

### 22.1. Os movimentos comerciais

Até ao século XVI prevaleciam esquemas medievais de comércio, menos exigentes no número de navios e logística e as compras de materiais corriam por conta dos armadores. A partir daqui, o estabelecimento de circuitos tendendo para a globalização – acompanhados por acesa competição marítima – exigiram a injeção de capitais e tornaram o negócio apetecível para as firmas comerciais cristãs-novas, entidades capazes de mobilizar os recursos requeridos para o seu funcionamento.

Essa participação/investimento adivinhou-se a partir do momento em que houve uma conjuntura propícia ao investimento e ao lucro. No Porto, esta iniciou-se algures na segunda metade do século XVI com os tratos atlânticos, economia do açúcar e dos escravos, e com a procura régia de navios.

“E com comdyção que totalas pesoas que mamdarem trazer maçame pera naaos ou navyos comvem a saber mastos, fio, exarcea, cabres, breu, allcatrão, preguadura, amcoras e outros aparelhos e maçame seyão hobryguados a lyalldar o dinheiro que hasy mamdarem pera a compra dos tays aparelhos e maçame pera se saber as pesoas que os tays navyos fazem pera averem de guozar das lyberdades que são dadas as ditas pesoas e não o fazendo asy paguaram a dizyma emteiramemte e ysto se hapreguoa nos luguares das ditas allfamdeguaes e se fara assemntando o dito preguão pera depois não poderem aleguar inorãocia”<sup>1032</sup>.

A obrigação acima transcrita encontra-se no arrendamento das alfândegas de Entre Douro e Minho, Aveiro e Buarcos, de 1559 a 1562 aos Bentalhados e a seus sócios, todos mercadores cristãos-novos. Tal condição impunha a existência de livros de registo; todavia, não existem. Por consequência, o estudo deste tema depende de alguns documentos medievais e dos poucos livros da redfzima já descritos, onde encontramos informações dispersas sobre o comércio.

<sup>1031</sup> BOXER, Charles Ralph – “O império português no Oriente no século XVI”, in *Opera minora*. Diogo Ramada Curto (editor), vol. III. Lisboa: Fundação Oriente, 2002, p. 468.

<sup>1032</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0006, fl. 329v.

## 22.2. Os mercados abastecedores

Embora generalistas, os grandes diplomas reguladores da economia mercantil da cidade, o foral/regimento da Alfândega (1410), o foral manuelino da cidade (1517), alguma correspondência e processos da Alfândega (dos séculos XV e XVI) e os manifestos da redízima (do derradeiro quartel da centúria) dão a conhecer uma parte da evolução da geografia dos mercados abastecedores.



Mapa 4 – Pauta da Alfândega do Porto (séculos XV e XVI)

O primeiro releva duas grandes áreas de contacto: o norte da Península Ibérica (portos da Biscaia, Castela e Galiza, “des fonte Rabia ataa o Ríó do mynho”), fornecedor de breu, resina, madeiras, “lonas para treus” (de provável importação francesa tendo em conta a evolução deste abastecimento) e grandes quantidades de ferro, de variada têmpera e aplicação, e a zona do Canal da Mancha, até à Irlanda de onde vinha (da França, Inglaterra e Irlanda) bordalha “pera fazer nauyo ou nauyos que pasem o mar despanha ou pera Refazimento deles”, bem como “masto verga garoupezes ancoras breu Rezina alcatram ou outros [sic] guarnições e aparelhos<sup>1033</sup>.”

Estas regiões já proviam a cidade no século XIV; navios e mercadores rumavam ao Norte atraídos pelo dinamismo do eixo França-Inglaterra. Embora os documentos

<sup>1033</sup> *Descobrimientos portugueses...*, cit, vol. I, p. 225-226.

medievos não primem pelo rigor da linguagem, note-se a ausência da Flandres, destino muito percorrido pelos portugueses e que, a breve trecho, suplantará os restantes<sup>1034</sup>.

No início do século XVI, os mercados variaram. Embora o foral de D. Manuel (1517) retomasse as mesmas coordenadas geográficas<sup>1035</sup>, a documentação mostra a Flandres como rumo preferido. Assinale-se ainda uma pequena diferença neste diploma: se o regimento de 1410 definia o rio Minho como limite da região isenta, o foral prolongava-a até ao rio Douro<sup>1036</sup>.

A Flandres, com altos e baixos determinados pelas conjunturas políticas<sup>1037</sup> suplantou a França e tornou-se a principal referência na compra de materiais para a construção naval portuguesa, cumprindo a sua função redistribuidora de matérias-primas provenientes do Báltico, Alemanha e Inglaterra<sup>1038</sup>.

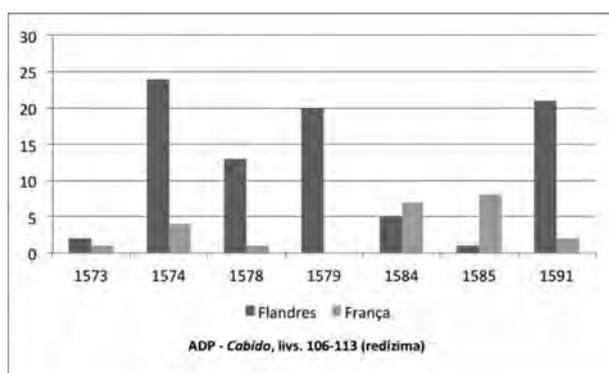


Gráfico 9 – Importação de materiais de construção naval da Flandres e França

As exceções ao domínio flamengo registam-se em 1573 (só com dois manifestos<sup>1039</sup>) e no biénio 1584-1585 (respectivamente, cinco e um), devido a perturbações políticas e militares e corte da navegação<sup>1040</sup>. As referências à Flandres na década de noventa devem ser traduzidas por envios do Báltico.

<sup>1034</sup> O Báltico é outra ausência, mas incluía-se na expressão *Flandres*. Ainda no início do século XVI, as viagens de navios de Vila do Conde para França suplantavam as organizadas para a Flandres. PEREIRA, João Cordeiro – *Para a história das alfândegas em Portugal...*, cit, especialmente o cap. “Tráfego internacional”, p. 95 e seguintes.

<sup>1035</sup> A prática legislativa retoma, por vezes, matéria aprovada antes, retificando-a apenas. Já foi afirmado o carácter pouco inovador dos forais manuelinos DUARTE, Luís Miguel – *Nova leitura dos forais manuelinos*, comunicação ao II Congresso Internacional de Guimarães, 2002 (actas no prelo).

<sup>1036</sup> “[...] des de fonte Rábia atee o dito Ryo do doyro e foz na çidade”. Foral novo em DIAS, Luiz Fernando de Carvalho – *Forais manuelinos do reino de Portugal e do Algarve conforme o exemplar do Arquivo Nacional da Torre do Tombo de Lisboa. Entre Douro e Minho. S/I*: Edição do Autor, 1969, p. 3.

<sup>1037</sup> PARKER, Geoffrey – *España y la rebelión de Flandes*. Madrid: Editorial Nerea, 1989 (1ª edição em inglês, 1975).

<sup>1038</sup> Idem. *Ibidem*, p. 27.

<sup>1039</sup> Neste ano, num total de cem, 72 não são identificados.

<sup>1040</sup> Mencionada nos fretamentos do Porto. Entre 1569 e 1576 deu-se a segunda revolta da Flandres, com os “mendigos do mar” perturbando as rotas; nos anos 1580 a situação foi ainda mais conturbada PARKER, Geoffrey – *o.c.*, respectivamente, p. 120 e 249.

Com a Flandres e o Báltico ampliou-se o mercado, persistindo no futuro<sup>1041</sup>. Continuaram as transacções com a França (Bretanha, Gasconha, Poitou e Normandia), Península Ibérica (reforço das relações com a Cantábria e País Basco, Andaluzia e portos da coroa de Aragão como Alicante e Valência), acrescentando-se novos como as Canárias. Na cronologia da redízima (1573-1591) detectam-se doze áreas económicas (sete do reino e cinco do estrangeiro), com peso desigual: um só manifesto de Buarcos e vinte e oito de Lisboa, no caso português, um das Astúrias e vinte e um das Canárias, nas compras feitas no estrangeiro.

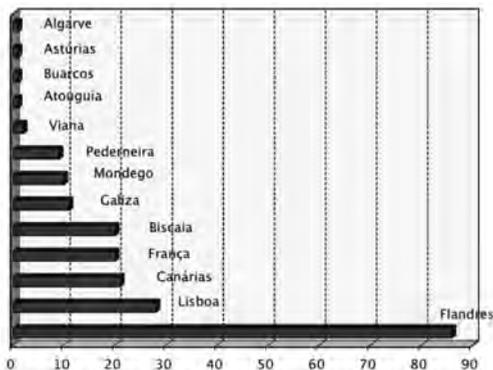


Gráfico 10 – Proveniência dos materiais (1)

Os registos variam entre um único manifesto (Astúrias e Buarcos) e oitenta e seis, da Flandres. Não foram incluídos os 190 sem indicação. O enunciado dos lugares oferece um conjunto muito fiel dos centros abastecedores, sintetizados no gráfico seguinte por espaços mais amplos.

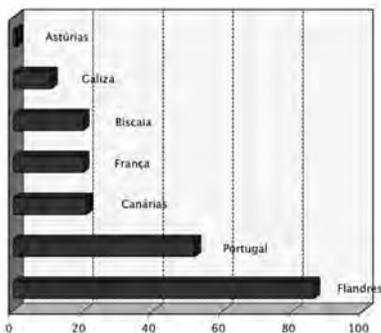


Gráfico 11 – Proveniência dos materiais (2)

<sup>1041</sup> LEÃO, Manuel – *A construção naval...*, cit, p. 8; SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo...*, cit, vol. I, p. 120-121. DIAS, João José Alves – “Subsídios para o estudo do movimento e comércio da barra do Douro no século XVII”, in *Ensaios de história moderna*. Lisboa: Editorial Presença, 1988, p. 177 e seguintes (artigo publicado primeiramente em *Estudos de história de Portugal, vol. II – séculos XVI-XX. Homenagem a A. H. de Oliveira Marques*. Lisboa: Editorial Estampa, 1983, p. 157-177).

Note-se a posição portuguesa, segundo lugar da lista, mas sem esquecer que centros nacionais (Lisboa e portos da zona centro) são também redistribuidores de materiais do estrangeiro.

Interessa dirigir a investigação para os seguintes domínios:

- Perceber tendências de importação de acordo com a qualidade dos agentes que o faziam, peso dos náuticos, dos mercadores portugueses e dos mercadores estrangeiros;
- Indagar se as importações se encaminhavam apenas para a frota local ou se houve estímulo externo para o seu incremento;
- Enfim, detectar mercados (nacionais e externos) e descortinar alterações na geografia de abastecimento destas mercadorias.

Para tal devemos analisar as formas de envolvimento dos mercadores e as suas estratégias. Podemos tentá-lo através de estudos de caso.

### 22.3. Ferro, treu e cordame

As importações da fábrica naval portuense não se distinguiam das de qualquer porto que incluísse construção naval no seu perímetro. Entre materiais nacionais e estrangeiros fazer um navio requeria tabuados e pregadura para a estrutura da embarcação, breu, alcatrão, pez e estopa para a calafetagem, mastros e vergas para a árvore, lemes, âncoras, bombas, poleames e remos para a aparelhar, lonas e treu para o pano, guindarezas, cabos, enxárcia, fio, linho e esparto para os cabos<sup>1042</sup>; em síntese: madeira, ferro, treu e cordame.

Começarei pelo ferro. Vinha de longa data quase todo da Biscaia<sup>1043</sup>. Consumido em abundância no fabrico de componentes, era indispensável. Em meados do século XV aumentou o movimento de navios de Bilbao, Fonterrabía ou Santander carregados de ferro<sup>1044</sup>.

Em 1452, mestres deste porto pediram autorização para vender o ferro que traziam em dois navios<sup>1045</sup>. No ano seguinte, a Vereação deu carta de segurança a outro mestre de Santander para vir à cidade com seu navio carregado de ferro<sup>1046</sup>. Em 1481, o biscaíno “Mallgoverna” foi advertido por ir baixando demasiado os preços por que vendia o ferro, ao arrepio das posturas da cidade. Tratava-se de um mercador conhecido que tinha relações com outros comerciantes locais, a quem deixava mercadoria consignada<sup>1047</sup>.

<sup>1042</sup> Ficaram de fora desta lista produtos como o ferro (objecto de tratamento individualizado), a casca, a cal, o chumbo (estes dois, com o linho, entravam na confecção da *galagala*, pasta usada no reforço da calafetagem. COSTA, Leonor – *Naus e galeões...*, cit, p. 182) e uma carga de sinos, da Flandres, que também podiam ser para um navio.

<sup>1043</sup> Antes do século XIV. Mas, desde cedo, também se usava material flamengo, em especial “folha de ferro”. “*Vereações*” (1401-1449), pub. por FERREIRA, J. A. Pinto, já cit, p. 243.

<sup>1044</sup> Principalmente de Santander. Nos séculos XVI e XVII, os seus barcos já transportavam mais madeiras do que ferro e a artilharia, reflectindo a evolução do porto. ECHEVARRÍA ALONSO, M<sup>a</sup> José – *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*. Santander: Porto de Santander/Autoridade Portuária de Santander, 1995, p. 44-47.

<sup>1045</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 102v.

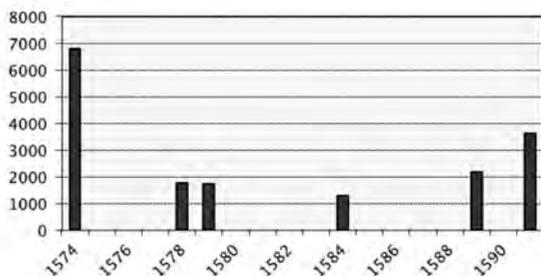
<sup>1046</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 196v.

<sup>1047</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 4, fls. 172v-173.

Nesta altura, a regra era a venda (ambulante) do ferro pelos próprios mestres dos navios ou por mercadores que, à maneira medievla, ainda acompanhavam a mercadoria. Já motivava associações (multinacionais) que, não raras vezes, descambavam em conluíus. Em 1429 publicou-se a primeira postura impedindo os comerciantes do Porto de receberem em suas casas estrangeiros com mercadorias. A ela será necessário recorrer outras vezes (porque se não cumprisse), por exemplo, em 1452 e em 1460, por causa do comércio de panos ingleses, couros e ferro<sup>1048</sup>.

Também de tipo medieval era a oferta da cidade para atrair estes mareantes mercadores. Dominado o *hinterland* (em larga medida por este interesse no negócio marítimo), a cidade centrou no seu porto a venda de couros, produtos agrícolas e industriais como o sumagre (usado no tratamento de peles para a sapataria e na tinturaria de tecidos como mordente), azeites, vinhos, passam a fazer parte, cada vez mais, das listas de exportações da cidade. Mas, principalmente, o sal de Aveiro, em detrimento da exploração das salinas de Matosinhos<sup>1049</sup>.

Os dados do gráfico 12 foram colhidos na redízima. Daí as lacunas; no entanto, as referências a este comércio são constantes e acentuam-se nos períodos de maior azáfama dos estaleiros como se pode notar pelo grande fluxo de ferro em 1591, ano de construção de galeões no Ouro.



Fonte: ADP – Cabido, livros 106–113.

Gráfico 12 – Importação de ferro na redízima

Os tempos mudaram. A Idade Média começava a ficar longe. Embora lacunar, o gráfico fala de volumes de ferro nunca antes registados, acompanhados por investimentos inéditos e por uma forma de os comercializar inédita. Se o tema deste livro é a construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos, o negócio do ferro ilustra-o bem. Um processo judicial de 1586 envolvendo Simão Vaz e a sua rede mostra bem a amplitude desse comércio e do envolvimento de redes comerciais e financeiras

<sup>1048</sup> 1449. Dezembro. 30: a cidade chega a obter do rei poder para castigar quem se associasse a qualquer mercador italiano, fosse ele “frolençam” ou “prazentym” ou “jenes”, como fizeram os irmãos Diogo Afonso Malheiro e Vasco Afonso. “*Vereações*” (1401-1449), pub. por FERREIRA, J. A. Pinto, e já cit, p. 389-390. O caso do mercador Mallgoverna, em 1481, enquadra esta política de combate à especulação e de defesa dos esquemas de comércio da cidade.

<sup>1049</sup> BARROS, Sal e livro do sal.

nele. Trata-se do naufrágio do navio *Santiago*, de Bilbao, senhorio em parte Baltasar de Lezama, sócio do mestre João de Montaña, vizinho de San Julián de Musquez, carregado de ferro por Simón Ruiz de Medina del Campo em nome de Simão Vaz, e segurado junto de Hector Picamillio, Agustín Grimaldi, Octaviano Marin, genoveses, de uma parte, e Alonso Salinas Puiginel, associado a Pau Puginer e Francisco de Bobadilla, representantes de Simón Ruiz e Lope da Camara Arziniaga e Juan de Bernaldo Ledriero, de Avilés, da outra; foi procurador do processo Juan de Carrión perante o delegado de justiça Alvar Perez d’Espinaledo. O navio vinha de Portugaleta para o Porto e, apesar de navegar em companhia de 16 zavras dirigidas a Lisboa, foi surpreendido por um corsário inglês (um “ladrao” como vem no processo) à altura de Avilés onde o mestre resolveu encalhar a embarcação depois de não ter conseguido ser rebocado por uma chalupa de pescadores, tomada pelo inglês. A solução não foi satisfatória para os donos do ferro. Mal encalhou, o navio foi devassado pela população local (com a conivência da tripulação?) e foi necessário tirar inquérito sobre a ocorrência. 543 292 maravedis de ferro (500 quintais de “ferro platina corta” e “bergazón”, “aceiro de toron”, isto é, Torrón) comprado em diferentes forjas e trazidos em carros a Portugaleta, e 225 000 de salvados do navio (casco, enxárcias e aparelhos)<sup>1050</sup>.

Treus e lonas eram objecto de atenção desde o século XIV, período de fomento da marinha mercante da cidade, em especial, durante o reinado de D. Fernando. Havia produção interna. O seu uso nos navios não era aleatório. Os treus eram indicados “para os navios latinos ou para as velas de menor dimensão de embarcações de maior envergadura, como sejam as do traquete das gáveas, ou da mezena”<sup>1051</sup>; as lonas (“vitres” ou “vitresas”, “noyales” e “pondavis”), em peças mais largas, eram usadas nos navios redondos.

Mestre António ligava o Entre Douro e Minho<sup>1052</sup> à produção de pano e os principais fornecedores dos estaleiros nacionais concentravam-se numa zona compreendida entre Barcelos e o Porto e, mais para o interior, em Guimarães, Baião (Gestaço) e Vila Real; a sul do Douro, Lamego<sup>1053</sup>. Destacava-se o de treu em Vila do Conde e da Maia, e as lonas vitres de Gestaço, Vila Real e Lamego<sup>1054</sup>.

Desde cedo os mercadores tomaram conta do comércio de treu vilacondense, fazendo-o circular pelos mercados nacionais, ultramarinos e internacionais<sup>1055</sup>.

<sup>1050</sup> Archivo de la Real Chancilleria de Valladolid – *Registro de Ejecutorias*, caja 1620, 26.

<sup>1051</sup> POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, cit, vol. I, p. 314-315.

<sup>1052</sup> No início do século XVI estimava a produção anual da província em 100 mil varas de pano de linho e estopa. O Dr. João de Barros, em 1548, avaliava a receita com a fição e tecelagem em 20 mil cruzados (oito contos de reais). POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 316.

<sup>1053</sup> Elenco concluído nos anos de 1530. COSTA, Leonor – *Naus e galeões...*, cit, p. 360-370, POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 314-317 e, idem, “A tecelagem de panos de treu em Entre-Douro-e-Minho no século XVI”, in *A indústria portuense em perspectiva histórica...*, cit, p. 11-23; CRUZ, António – *O Porto nas navegações...*, cit, p. 37-39, 125-130.

<sup>1054</sup> As feitorias faziam também treu; em Lamego, “[...] ha por soma no dito compasso de linho, *scilicet* panno de linho, que se fas nestas duas legoas de dizimo dezoito mil varas, de maneira que se colhem no dito compasso, e se fião cento, e oitenta mil varas [...] antre o qual he pano de linho, e estopa e trez”. FERNANDES, Rui – *Descrição do terreno ao redor de Lamego duas léguas...*, cit, p. 87.

<sup>1055</sup> Idem, *o.c.*, p. 315.

O investimento nas lonas serviu para colmatar deficiências do treu<sup>1056</sup> e responder à maior procura de velame para navios redondos, como as naus<sup>1057</sup>. Por trás da organização das feitorias esteve a maior exigência tecnológica (lonas vitres requeriam teares que fizessem telas mais largas<sup>1058</sup>), o abastecimento a melhores preços e mais rápido da frota real<sup>1059</sup> e entregas sem interrupção, o que não era possível no comércio com a França. Não se sabe qual era a mais antiga, nem isso parece ser muito relevante. Em 1526, D. João III contratou com mercadores o fabrico de panos em Lamego<sup>1060</sup>. Em 1527 (3 de Setembro), noticia-se, pela primeira vez, a de Gestaçõ com amplos privilégios a Tristão Dias e “quatro feitores seus e todos os officiaes macanicos do dito trauto”, os mesmos privilégios que se encarregará de pedir Rui Fernandes, para si e para “o lecenceado mestre Donis cidadão da cidade do Porto e morador nela sogro dele Ruy Fernandez porquanto era seu parceiro em yguoall parte no dito trauto”<sup>1061</sup>. Ver alguém como Rui Fernandes, aparentado com Mestre António e os Paz, Tristão Dias [Vila Real] e Mestre Dinis à frente destas feitorias mostra o interesse que as redes cristãs-novas tinham neste sector produtivo e comercial<sup>1062</sup>, dinamizando o vale do Douro e a economia marítima da cidade do Porto.

Estratégias comerciais das próprias redes – que mantiveram sempre interesses em França como se pode ver na elevada frequência de navios franceses no

<sup>1056</sup> A largura deste pano não ultrapassaria os 24, 25 centímetros; POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, cit, vol. I, p. 315. A preocupação com a largura dos treus e sua qualidade estão patentes na provisão enviada em 1556 a Gaspar Nunes Barreto, almoxarife das taracenas do Porto e ao vedor da fazenda régia [João Rodrigues de Sá], e de todos os corregedores, ouvidores, juizes, justiça e tabeliães da comarca de Entre Douro e Minho onde o pano fosse feito. Publicado em CRUZ, António – *O Porto nas navegações...*, cit, p. 125-130.

<sup>1057</sup> “Não são duas telas concorrenciais”. COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 360.

<sup>1058</sup> Na de Lamego havia, pelo menos, a seguinte maquinaria (para fabrico de vários tipos de panos): “e esta aqui na caza da dita feitoria hum fermoço bronhidor dos bordates e presas monstroozas, para ver andar, e assi ha dous pizoes [...] em o qual bronhidor se fazem tâobem bocachins, e fustois”; este equipamento era complementado por outras estruturas do tipo de pisões no lugar do Vau, junto das atafonas dos moleiros, bem como no ribeiro de Fafel (dois pisões), “o qual rio he a melhor agoa para curar pannos”. FERNANDES, Rui – *Descrição do terreno ao redor de Lamego...*, cit, p. 112, 102, 105.

<sup>1059</sup> A referência aos bordates vale para as lonas: “Pera mandar por em boa arrecadação os ditos bordates na dita cidade e os feitorizar e fazer careguar pera El Rey noso senhor com mais seguramça e brevydade ser servido”. ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 50v, publicado em apêndice na obra citada na nota anterior, p. 134. Fernandes entregava 600 a 750 lonas por ano. Ver BARROS, saudades da terra.

<sup>1060</sup> COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 365.

<sup>1061</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fls. 50v-51, publicado em apêndice a FERNANDES, Rui – *Descrição do terreno ao redor de Lamego...*, cit, p. 133-136.

<sup>1062</sup> Ver VALENTIM, Carlos Manuel – *Uma família de Cristãos-novos do Entre Douro e Minho: os Paz. Reprodução familiar, formas de mobilidade social, mercancia e poder (1495-1598)*. Lisboa: Faculdade de Letras, 2007. MARCOCCI, Giuseppe – *A fundação da Inquisição em Portugal: um novo olhar*, in “Lusitania sacra”, 23, 2011, 17-40. NOVOA, James Nelson – *The Departure of Duarte de Paz from Rome in the light of Documents from the secret Vatican Archive*, in “Cadernos de Estudos Sefarditas”, 5 (2005), 313-338.

Porto<sup>1063</sup> –, desaparecimento de Tristão Rodrigues Vila Real<sup>1064</sup>, vicissitudes políticas – pazes com a França – e incapacidade de recursos da Coroa para elevar o nível tecnológico e qualidade da produção das lonas nacionais, interromperam este processo. Em 1532, Rui Fernandes lamentava a suspensão do contrato das lonas, “e este anno passado, que não ouve contrato pollas pazes de França, ficão desbaratados [os rendeiros]”<sup>1065</sup>. As feitorias de Gestaçõ e de Vila Real parecem ter resistido um pouco mais. Em 1538, o feitor Rodrigo Álvares, recebeu 600 mil reais da Casa da Índia para despesas de produção. No mesmo ano, e em 1539, há notícias de verbas afectadas ao contrato de Duarte Casco, cavaleiro da casa real, na feitoria de Vila Real<sup>1066</sup>. A manutenção destas deveu-se também aos melhores preços: em Vila Real, a peça de “lonas vitres” custava 1 400 reais, menos cinquenta do que em Lamego<sup>1067</sup>. Mas pouco depois será a mesma relação preço-qualidade a determinar o regresso às compras em França. Os preços conhecidos das lonas bretãs no último quartel do século XVI, oscilam entre os 1 000 (em maior percentagem) e os 2 000 reais/peça na chegada ao Porto, o que é mais um argumento a favor da opção régia pela construção de navios na cidade já que em Lisboa os valores das lonas vitres oscilaram entre os 1 450 reais/peça em 1528 e 1530 e os 3 600 reais/peça. A mesma tendência era seguida nos preços da enxárcia e fio flamengos e franceses, muito mais baratos no Porto.

Apesar da sua importância e consumo, raras vezes surgem referidos noutras contextos. Para todo o século XV, encontrei nas contas da confraria de S. Pedro de Miragaia apenas duas notícias sobre compra e venda treus: quinze panos vendidos em 1480 (a preços inferiores a cinquenta reais/pano), cuja receita (668 reais) foi aplicada numa questão judicial<sup>1068</sup>, e vinte e uma varas de treu adquiridas a “Diogo Gonçallvez mestre que foy da

<sup>1063</sup> Mediadas por mercadores e redes de Burgos e Medina del Campo. O período áureo dos burgaleses nos portos bretões foi 1420-1560 mas a sua presença (e influência) prolongou-se muito para além da última data (a firma Ruiz Embito, a partir de Nantes, Burgos e Medina del Campo constituiu uma das “empresas mercantis e financeiras mais ricas da Europa durante o reinado de Filipe II”). CASADO ALONSO, Hilario – *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*. Burgos: Caja Círculo, 2003, p. 43, 65-66, 103-109, onde retoma, aprofundando-os, temas enunciados em “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI”, in *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, vol. I. Burgos: Ecma. Diputación Provincial de Burgos, 1994, p. 175-247. Ramos desta família, como os La Presa, e outras, como os Astudillo, andam pela documentação do Porto, cidade com a qual mantinham relações económicas e, na sua lista de vendas, incluíam-se as telas. Este tipo de relações (muito para lá da simples compra e venda de produtos) e formação de redes internacionais de comércio é da maior importância para percebermos opções de negócios. Nomes como os Salamanca, Frias Salazar, Maluenda, Pardo, e outros, actuam em Portugal. Ver CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé; GUERRERO NAVARRETE, Yolanda – “Las oligarquías mercantiles y su papel en el juego político luso-castellano de la segunda mitad del siglo XV: el caso de Burgos”, in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval...*, cit, vol. II, especialmente, p. 578-589.

<sup>1064</sup> Preso na Inquisição de Coimbra, onde se suicidou. TT – *Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Coimbra*, proc. 806.

<sup>1065</sup> *O.c.*, p. 112.

<sup>1066</sup> COSTA, Leonor – *o.c.*, p. 367-369.

<sup>1067</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>1068</sup> “Esto he o que Joham Diaz recebeo pera esta demanda de Samto Esprito. [...] *Item* mais de b panos de treu que comprou Luis Afonso, II<sup>o</sup> R reaes. [...] *Item* mais de bi panos de treu, IIc L reaes. *Item* mais de iii panos de treu, CXXX reaes. [...] *Item* mais de hum pano de treu, RbIII reaes”. APSPM – liv. 1, fl. 22v.

Gallega [...] pera quoreger os panos d'armar", em 1488<sup>1069</sup>. Numa prática conhecida, os próprios homens do mar envolviam-se na comercialização.

Até final do século XVI, salvo o alvará de 1556, os acórdãos de 1587 sobre a qualidade e tamanho do treu e a apreensão de rolos deste pano sonogados ao fisco em 1573, não há mais informações sobre o comércio de velas no Porto.

Que dinheiro gastariam com velas os armadores? Na redízima de 1578 fala-se na chegada do navio de Manuel Ribeiro, mestre Frutuoso Pires, vindo do Algarve e dele se vendeu "hũa pouqua d'emxarsea e meudezas de velas tudo velho que lhe foi aforado em vinte e cymquo mill reaes", pagando à redízima 2 500<sup>1070</sup>.

Até aqui vimos como a actividade comercial de materiais de construção naval se repartiu entre a compra e venda por quem o produzia, por quem o usava e pelos mercadores. Continuaremos a vê-lo a propósito da cordoaria análise que, de resto, já se iniciou algumas páginas atrás.

Os cordoeiros tiveram, ao menos numa primeira fase, intervenção directa encarregando-se de adquirir as matérias-primas via gente do mar. Até à segunda metade de Quatrocentos esta opção revelou-se satisfatória decorrendo de acordos verbais entre cordeiros e mareantes, aproveitando as viagens destes e comprando cargas que sazonalmente chegavam à cidade por mar.

Nos finais da Idade Média parece explorar-se com vigor a rota até aos centros costeiros meridionais da Península Ibérica e entrando pelo Mediterrâneo<sup>1071</sup>. Este movimento prosseguiu mesmo quando o complexo báltico-russo (rotulado na documentação como

<sup>1069</sup> Nas cerimónias religiosas. Era uma das suas aplicações. APSPM – liv. 1, fl. 41.

<sup>1070</sup> ADP – *Cabido*, liv. 108, fl. 28v. Leonor Costa atribui ao velame cerca de 3% do custo total do navio. A cifra que indico (e é material velho), mesmo associada à enxárcia, ultrapassa essa percentagem, a avaliar pelo custo conhecido de navios no Porto. Convém relativizar as afirmações, tendo em atenção as inúmeras variáveis desde as tipologias, volumetrias e cronologias). *O.c.*, p. 177-185.

<sup>1071</sup> FONSECA, Luís Adão da – *Navegación y curso en el Mediterráneo occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV*. Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra, 1978, *O Porto nas rotas do Mediterrâneo ocidental (vésperas da Época Moderna)*, in "Revista de História", vol. III (II volume das Actas do Colóquio "O Porto na Época Moderna). Porto: INIC/Centro de História da Universidade do Porto, 1980, p. 127-139, e "Algumas considerações acerca das relações comerciais e marítimas de Portugal com Génova na Baixa Idade Média", in *Actas do congresso internacional "Bartolomeu Dias e a sua época"*..., cit, vol. III, p. 635-644. MUÑOZ POMER, María Rosa – "Valencia e sus relaciones comerciales (Dret de la Mercadería 1411)", in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, vol. II. Porto: INIC, 1987, p. 677-719. GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline – *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV*..., cit, p. 143-145 e 534-541. HINOJOSA MONTALVO, José – *De Valencia a Portugal y Flandes. Relaciones durante la Baja Edad Media*, in "Anales de la Universidad de Alicante (Historia Medieval)", vol. I, 1982, p. 149-168, e "Intercambios comerciales entre Portugal y Valencia a fines del siglo XV: el «Dret Portugues»", in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*..., cit, vol. II, p. 759-779. BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos, banqueiros e cativos. Os portuenses e o Mediterrâneo nos séculos XV e XVI*, cit. O activo comércio português de cours no século XV justificava a presença de navios nacionais em águas catalãs beneficiando das necessidades de abastecimento e alimentando as oficinas de Barcelona. FERRER i MALLOL, María Teresa – "Curso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media", in *La Peninsula entre el Mediterráneo y el Atlántico siglos XIV-XV*, coord. Manuel Gonzalés Jiménez. Sevilla e Cádiz: Diputación de Cádiz, Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006, p. 255-322.

*flamengo*, sobretudo pelo transporte se fazer em navios holandeses) passou a ser dominante. Servida por uma boa rede de cidades, a Andaluzia possuía meios de dinamizar intercâmbios, concentrar mercadorias e capitais, e chamar comerciantes, influenciando de forma positiva regiões contíguas, como o Algarve, “periferia do Sul de Portugal, periferia da Andaluzia Ocidental”, como o definiu Romero Magalhães<sup>1072</sup>, relevante nos horizontes comerciais portuenses desde a baixa Idade Média, não apenas pela cordoaria. Não por acaso, Braudel considerou a baixa Andaluzia quinhentista “uma das regiões mais ricas do Mediterrâneo<sup>1073</sup>. Também se salientava o eixo Alicante-Valência, com barcos e mercadores transportando cargas de esparto, mercadoria emblemática do primeiro. Sevilha<sup>1074</sup>, Cádiz<sup>1075</sup>, Sanlúcar e Porto de Santa Maria, Málaga, Almería, Alicante e Valência eram portos abastecedores do Porto.

As características deste comércio meridional, descritas por Hinojosa Montalvo<sup>1076</sup>, mostram que ele não era exclusivo dos homens de negócios. Faziam-no patrões de navios e marinheiros, enriquecendo uma prática comercial que incluía açúcar e sedas e escravos, tráfico em que os portugueses actuavam<sup>1077</sup>. Durante o século XV havia no Porto um navio ou *barca dos Cordoeiros*<sup>1078</sup>, embarcação assídua no Algarve e no Levante, tomada em 1446 por corsários ingleses<sup>1079</sup>. Propriedade de Vasco Pires e Domingos da Maia, “cordoeiros e moradores na cordoaria assim de Miragaya”, costumava carregar arroz, sal, panos, especiarias e esparto, frete de retorno para as cordoarias do Porto<sup>1080</sup>.

<sup>1072</sup> Em “A conjuntura económica”, cap. da obra *O Algarve da Antiguidade aos nossos dias...*, cit, p. 253.

<sup>1073</sup> BRAUDEL, Fernand – *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*, vol. I. Lisboa: Edições D. Quixote, 1983 (1ª ed. em língua francesa, 1946), p. 97.

<sup>1074</sup> A cordoaria sevilhana usava matérias-primas de Córdoba, Ubeda e Baeza. Também de carregamentos por mar de Itália; LADERO QUESADA, Miguel Angel – *Historia de Sevilla. La ciudad medieval (1248-1492)*, 3ª edição revista. Sevilha: Universidade de Sevilha, 1989, p. 95. BELLO LEÓN, Juan Manuel – “El reino de Sevilla en el comercio exterior castellano (siglos XIV-XVI)”, in *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Hilario Casado Alonso (editor). Burgos: Excª Diputación Provincial de Burgos, 1995, p. 57-80, e a bibliografia aí indicada. GONZÁLEZ JIMENEZ, Manuel – “El comercio andaluz en la era de los Descubrimientos”, in *Actas do Congresso Internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”...*, cit, vol. III, p. 387-403.

<sup>1075</sup> AZNAR VALLEJO, Eduardo – *Cádiz y su región en la expansión atlántica*, in “Estudios de Historia y Arqueología Medievales”, nº 10. Cádiz: Universidade de Cádiz, 1994, p. 11-23; “Andalucía y el Atlántico norte a fines de la Edad Media”, in *Actas do simpósio de história marítima do século XIII ao XVI. Pontevedra e o Mar*, coord. Francisco Calo Lourido. Pontevedra: Concelho de Pontevedra, 2003, p. 95-108.

<sup>1076</sup> “La bahía gaditana y Valencia. Áreas de convergencia mercantil a fines de la Edad Media”, in *La Península Ibérica...*, cit, p. 775-789.

<sup>1077</sup> Consequência do trato de escravos (numa primeira fase, cativos berberes capturados no mar e vendidos em portos como o Grau valenciano) a abertura, em 1446, de um consulado português em Barcelona. Em torno das relações valencianas (aragonesas) e portuguesas há envolvimento de agentes italianos (parte dos linhos vendidos era de origem italiana). GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline – *Valencia, puerto mediterráneo...*, cit, p. 535.

<sup>1078</sup> Um caso análogo: a *nau Tanoeira*, de transporte de aduela para os tanoeiros.

<sup>1079</sup> AHMP – *Livro B*, fls. 265-265v, pub. *Livro antigo de cartas e provisões...*, cit, p. 193-194.

<sup>1080</sup> ADP – *Cabido*, liv. 814, fls. 54v-60. Quando foi apresada pelos ingleses junto a Lisboa trazia panos e especiaria do Levante – terá estado vinte e três anos no activo. Ela ou o navio que dela resultou das renovações e consertos durante esses vinte e três anos.



Mapa 5 – Centros ibéricos fornecedores de materiais para a cordoaria do Porto nos séculos XV e XVI

Importavam-se matérias-primas e exportava-se cordame. A cordoaria vendia muito para centros marítimos nortenhos, por vezes para os Açores e Canárias e Brasil. Armadores de Matosinhos, Leça e Vila do Conde eram compradores assíduos. Deste último porto temos em 1578, Afonso Martins o Gazo, mestre e senhorio do seu navio a levar cinco quintais de enxárcia<sup>1081</sup>, e em 1598 a cordoeira portuense Eva Afonso<sup>1082</sup> vendeu a Gaspar Carneiro cordoalha para o seu navio no valor de 15 400 reais<sup>1083</sup>. Mestres de Vila do Conde traziam da Zelândia (portos de Midelburgo-Arnemuiden) matéria-prima para as cordoarias da cidade<sup>1084</sup>.

Mesmo sem se saber em que quantidades, havia sempre boas perspectivas de negócio no Brasil. Em relatório de 29 de Abril de 1551, sobre combates com navios franceses, enviado a D. João III por Pedro de Góis, explica-se a imobilização dos navios nos portos

<sup>1081</sup> ADP – *Cabido*, liv. 108, fl. 9v.

<sup>1082</sup> Entre 1540 e 1560, destaque-se o dinamismo de Maria Gonçalves a Cordoeira. No fim do século, de Eva Afonso. Casos invulgares de mulheres a comerciar cordoaria.

<sup>1083</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 115, fl. 185.

<sup>1084</sup> FABIÃO, Luís Crespo – *Alguns dados sobre o contributo de Vila do Conde para o comércio marítimo de importação entre Midelburgo-Arnemuidem (Zelândia) e a Península Ibérica nos meados do século XVI (1543-1544)*, in “Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde”, nº 6-1968, p. 21 e ss. e *Alguns dados sobre o contributo de Aveiro para o comércio marítimo de importação entre a Zelândia holandesa e a Península Ibérica nos meados do século XVI (1543-44)*, segundo dados extraídos das “contas públicas” do porto zelandês de Midelburgo, in “Arquivo do Distrito de Aveiro”, vol. XLII (1976), p. 31 e seguintes.

brasileiros, “[...] no que se oferece por as caravelas não terem amarras, nem enxárcia, nem coisa com que possam navegar se não forem socorridas, porque as amarras que lhe cá podemos da terra fazer, não são boas para navios tamanhos, senão para estarem em porto”<sup>1085</sup>.

Também se faziam vendas ocasionais a navios que aportavam na cidade. No século XV (1461-1462), sabemos que os “caibros pera navio” custavam 30 reais a dúzia<sup>1086</sup>.

No século XVI o domínio deste negócio estava nas mãos das redes de cristãos-novos que estendiam os seus interesses à escala europeia, oceânica e intercontinental, determinando os rumos do comércio e economia da cidade. Foi evidente o seu interesse neste sector quando o complexo atlântico se consolidou e quando a empresa de construção se tornou pré-industrial no Ouro, concretizando uma conhecida estratégia de dispersão dos investimentos para lá dos sectores açucareiro, negreiro e financeiro, que já controlavam.

A rede Vitória exemplifica este comportamento. Os seus membros negociavam ferro, breu, aceiro, têxteis flamengos, pastel, sumagre e madeira de aduela; a partir de meados do século, também compravam e vendiam esparto. Em 16 de Julho de 1568, Pedro Fernandes, mercador da rua de S. Miguel, recebeu de Lopo Nunes Vitória, seu primo, 110 mil reais, que lhos emprestou “por amor e graça por lhe fazer boa hobra por que hos ouvera mester e ter deles necessidade pera pagar fretes, dizemas e outras despesas de dous navios que ora lhe vyeram a esta cidade de Callez do reino de Castella, com esparto, aceiro e outras mercadorias”. Como garantia do pagamento da dívida, “ypoticava todo ho esparto que tinha em Miragaya em hua casa que pera yso allugara ao abade de Sam Pedro [...] e asi todo o esparto que tinha em hua logea das casas de Isabell Rodriguez [...] na rua da Porta Nova da parte de dentro”<sup>1087</sup>.

Repare-se na mobilização de recursos: usam-se feitores e navios, aplicam-se capitais, movem-se meios financeiros e créditos junto dos maiores comerciantes (participantes no trato), alugam-se e ocupam-se armazéns no porto e estabelecem-se esquemas de redistribuição das mercadorias. Os mesteirais passaram a depender destes homens para obter matérias-primas<sup>1088</sup>. Os próprios movimentos marítimos passaram a ser decididos pelos mercadores.

No dia 31 de Março de 1557, apresentaram-se em casa do tabelião Gaspar de Couros, Manuel Lobo, fidalgo mercador, João Gonçalves, Baltasar Nogueira, Pantalhão Domingues, Baltasar Dias e João Eanes, todos cordoeiros. Nessa ocasião, “foi dito per elles cordoeiros que elles compraram fiado e tinham jaa em sy recebido do dicto Manuell

<sup>1085</sup> TT – *Corpo Cronológico*, parte I, maço 92, doc. 113, publicado em *Alguns documentos sobre a colonização do Brasil (século XVI)*, edição de Luís de Albuquerque. Lisboa: Publicações Alfa, 1989, p. 120.

<sup>1086</sup> GONÇALVES, Iria – *As finanças municipais...*, cit, p. 133.

<sup>1087</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fls. 24-25.

<sup>1088</sup> Como em Sevilha onde, de resto, estavam estas redes. MORALES PADRÓN, Francisco – *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos*, 3ª edição. Sevilha: Universidade de Sevilha, 1989, p. 147. E Málaga, estudado (noutra perspectiva e cronologia) por CHAUCA GARCÍA, Jorge; GIL BENÍTEZ, Eva Maria; MARTÍNEZ MOUTON, Mónica – “Escrituras de obligación y crédito a corto plazo en Málaga en el primer tercio del siglo XVIII”, in *El comercio en el Antiguo Régimen...*, cit, p. 109-118. Para o enquadramento geral desta temática ver BRAUDEL, Fernand – *Civilização material...*, cit, tomo 2, p. 392 e seguintes.

Lobo trinta e cinco milheiros e hum carteyrom d'esparto d'Alliquante per preço e con-tya de sesemta e tres mil e quatrocentos e cinquenta reaes”, a pagar até ao S. João e os direitos, como a sisa, corriam também por sua conta<sup>1089</sup>.

A rede de Simão Vaz e de seus filhos, Gomes da Costa, talvez a mais poderosa da cidade no último quartel do século XVI, e implantada em Lisboa no início do séc. XVII, também se envolveu. Os exemplos seguintes ocorreram depois da chegada de navios a eles consignados, como era habitual com diversos carregamentos de mercadorias ao longo do ano:

– A 14 de Maio de 1598, na casa de Vaz da rua de S. Miguel, António Pinto e Manuel Dias, cordoeiros, declararam “que hera verdade que [...] Francisco Vaz da Costa [filho dele, estante em Sevilha] lhes vemdera fiado dezanove mylheiros e meo d'esparto a preço de sete mill e quinhentos reais ho mylheiro [...] do quall esparto disseram estarem entregues e contentes”, comprometendo-se a pagar a dívida<sup>1090</sup>, em partes, até 15 de Outubro<sup>1091</sup>;

– Poucos dias depois, os cordoeiros António Gonçalves, Francisco de Barros e Domingos Ribeiro, com Eva Afonso, dirigiram-se à mesma casa da rua de S. Miguel a negociar com Henrique Gomes da Costa, filho de Simão Vaz, ao qual haviam comprado “fiado” quinze milheiros de esparto a 8 250 reais o milheiro (mais caro que o anterior) “do qual esparto disseram estarem entregues e contentes a sua vontade”; confiantes na qualidade do esparto declararam que “posto que se ache pellos juizes do officio de cordoeiro que allgum delle nam serve e se queyme que sera a conta delles ditos cordoeiros e Eva Afomso atras nomeados”. A dívida, 123750 reais, também seria paga em partes, até 20 de Dezembro<sup>1092</sup>.

Com estas companhias houve como que uma afinação dos mercados, centrando-se o comércio onde se centravam os nós das redes. Residualmente continuava a haver transações de esparto de Valência e de Almería, mas as redes deslocaram os seus interesses para a Andaluzia e, mais ainda, para o Algarve: porque era uma região também ela produtora; porque se evitava o congestionamento de Sevilha e seus antepostos; porque se pagavam menos impostos<sup>1093</sup> e havia facilidades de transporte dada a afluência de estrangeiros ao litoral algarvio<sup>1094</sup>.

As redes retiravam dividendos deste comércio não só no mercado local mas também no ultramar, sendo responsáveis por algum deste trato, que beneficiava das carências

<sup>1089</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 12, fls. 14-14v.

<sup>1090</sup> Total: 146 250 reais.

<sup>1091</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 115, fls. 22-22v.

<sup>1092</sup> O que, nos dois casos, indica escoamento relativamente rápido da produção de cordas.

<sup>1093</sup> “Cádiz, em 1583, declarava que com as taxas impostas sobre o comércio desde 1560 o seu tráfego estava arruinado”. BRAUDEL, Fernand – *O Mediterrâneo...*, cit, vol. I, p. 583. Embora para o comércio com as Índias a partir de Cádiz, A.García-Baquero mostra os inúmeros direitos que oneravam o comércio marítimo; *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, tomo I. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1988, p. 194-195.

<sup>1094</sup> Explorando as potencialidades da vizinhança do complexo sevilhano e dos negócios feitos em paralelo. Acontece também em centros como Burgos, portos galegos ou, mesmo, em Matosinhos, pontos de encontro do comércio internacional.

logísticas desses domínios e alargava os abastecimentos com o recurso aos mercadores do Báltico. A título de exemplo refira-se a expedição de “dous barris de barbante” *flamengo* que Henrique Gomes (pai de Simão Vaz) mandou ao Brasil por intermédio do seu feitor António Fernandes em 10 de Abril de 1571<sup>1095</sup>. As fibras nórdicas gozarão por muito tempo de prestígio e preferência junto dos armadores e agentes de construção naval<sup>1096</sup>.

Um último aspecto evolutivo da prática mercantil, relacionado e complementar da energia comercial das redes – consequência delas e, em parte, suas substitutas quando estas foram abaladas pelas perseguições da Inquisição em finais da segunda década do século XVII – em torno da venda de materiais, consistiu na presença, desde final de Quinhentos, de mercadores e navios flamengos fazendo comércio de cânhamos, linhos, fios, lonas, ferro, breu e alcatrão por sua conta, chegando a monopolizar o trato em seu proveito.

Sobressai a navegação flamenga embora a francesa também tivesse peso, sobretudo (mas não apenas) quando era preciso colmatar a quebra do tráfico provocada pelas guerras da Flandres e pelos embargos à Holanda. Eis mais uma forma de ‘dependência’ da indústria naval portuense/portuguesa. Tendência notória nos manifestos da redízima numa primeira fase através de mestres e marinheiros como agentes dos mercadores e mais adiante com a fixação de colónias de negociantes estrangeiros na cidade<sup>1097</sup>. Por exemplo, Pedro Rei, mareante e comerciante conhecido na cidade (onde acabará por se instalar) que, em 1591, declara 1 781 610 reais de panos e enxárcia; mais tarde, em 1639, outros três casos: André Lopes Isidro, com aço, estopa e outros artigos que ascendiam a 2 832 880 reais; António Rodrigues, panos e tabuado no valor de 648 780 reais, e João Piper que negociou 1 063 400 reais de alcatrão, pólvora e esparto<sup>1098</sup>.

Este fenómeno cedo foi assimilado localmente, embora com os problemas do costume de episódios de sonegação de direitos alfandegários. No dia 13 de Março de 1593, “a requerimento dos procuradores do povo”, a Câmara aprovou uma postura segundo a qual “nenhum estrangeiro morador nesta cidade, nem os naturaes della atravesem nem comprem a framengos, franceses nem outras pessoas, que vem por mar em fora, e entrão no rio desta cidade nenhum trigo, centeo, nem outro mantimento *nem madeira, nem emsarcea*, nem outras mercadorias que servem ao povo, sem primeiro as taes mercadorias

<sup>1095</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 38, fls. 140v-141. Encontraremos este António Fernandes, em 1595, a reexpedir breu da Biscaia para o Brasil no navio *S. Miguel-o-Anjo*, destinado a Pernambuco e arribado a S. Salvador. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 105, fl. 71. O fio “barbante” passa a dominar, o do Brabante (ou de onde era expedido) e o do Báltico. BRAUDEL, Fernand – *Civilização material, economia e capitalismo...*, cit, tomo 2, p. 386, 369.

<sup>1096</sup> Em 1620 recomenda-se a compra de enxárcia de Moscóvia e Riga, a melhor que se encontrava no mercado, para equipar os navios que se faziam em Lisboa e no Porto. SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo...*, cit, vol. I, p. 216.

<sup>1097</sup> É difícil saber até que ponto se trata de flamengos ou alemães (de várias cidades), holandeses, suecos ou dinamarqueses. Veronika Joukes, sobre os privilégios: “[...] torna-se necessário insistir no facto que os privilégios dos Flamengos são completamente intercambiáveis com os dos Alemães. [...] Na prática os “Alemães” foram considerados “Flamengos”. *Os flamengos no noroeste de Portugal (1620-1670). Subsídios para a reconstrução da vida dos flamengos no noroeste de Portugal de 1620 até 1670*. Porto, texto policopiado, 1999, p. 46.

<sup>1098</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da – *o.c.*, vol. I, p. 128.

serem despachadas n'alfandegua e estarem na dita cidade os dias que bem pareça sob pena de seis mil reais"<sup>1099</sup>.

Sintetizemos, da precedente exposição, algumas ideias-chave:

– A partir de meados do século XVI decaiu a autonomia comercial de cordoeiros, ferreiros, fabricantes de velas no comércio de materiais de construção em favor dos mercadores que dominavam o trato na cidade;

– Sobre a dependência dos mesteirais dos homens de negócios, ocorreram fenômenos sócio-económicos característicos do Antigo Regime, tais como a assinatura de contratos de curto prazo que equivaliam a outros tantos empréstimos a crédito, cuja resolução dependia do escoamento da produção junto dos armadores;

– Papel decisivo dos mercadores na definição de linhas de rumo do comércio de materiais de construção naval; essa definição conduziu à eleição da Flandres/Holanda/Báltico como mercado preferencial (em detrimento de outras zonas como o sul da Península Ibérica), em função dos interesses dos homens de negócios;

– Quando se mantiveram os espaços tradicionais de abastecimento, os mercadores definiram zonas 'menos congestionadas', caso do Algarve no respeitante ao comércio de materiais para a cordoaria<sup>1100</sup>;

– Por fim, ao papel dos homens de negócios sucedeu nos finais da centúria a participação directa dos flamengos, por sua conta, usando cordoeiros como agentes, ou sob contrato com os mesmos mercadores locais.

### 23. Ainda os materiais de construção naval: as madeiras

Pouco conhecido, o tema das madeiras também deve ser destacado.

No dia 19 de Novembro de 1547, o cabido do Porto obteve sentença contra Afonso Pires, morador em Lavadores, por num casal pertencente aos cónegos ter abatido um pinheiro. Para utilizar a madeira? Para a vender? Para fazer lenha? Não se sabe. O que se sabe é que esta infracção lhe saiu cara. O pinheiro tinha um tronco de grandes dimensões<sup>1101</sup>, óptimo para navios, e, por isso, era considerado "arvore real"; e como tal marcada, à espera dos lenhadores dos estaleiros. Estava avaliado em dez cruzados, ou seja, 4 000 reais. Foi essa a quantia que o condenaram a pagar ao senhorio<sup>1102</sup>.

<sup>1099</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 31, fl. 159. Mais adiante, apesar de a tónica ser colocada nos víveres, diz-se: "[...] e acontecendo que vindo algum estrangeiro a esta cidade com mantimentos e por se querer tornar os deixe pera que se vendão nella os não podera deixar a nenhua pessoa sem licença do juiz e vereadores desta cidade, porquanto somos imformados que lhe fiquão vemdidos e que os estrangeiros aqui moradores os comprão e os tornão a vender ao povo o que he em muito seu perjuizo o que asi se comprira sob a dita pena" (idem, fl. 159v).

<sup>1100</sup> Na compra de esparto a Manuel Lobo, citada, este declarou que o esparto era de Gonçalo de Carmona, valenciano "*que trata no Algarve*, amigo delle Manuell Lobo que per sua comisam o vendia". ADP – *Po I*º, 3ª série, liv. 12, fls. 14-15v.

<sup>1101</sup> "Hum pao muito grande".

<sup>1102</sup> ADP – *Cabido*, liv. 723, fl. 9.

Em 1573, o comendador de Mouris, Paredes mandou para a cadeia Gervas Gaspar, mercador, morador na Ponte da Pedra, Aguiar de Sousa, acusando-o de ter cortado as árvores de um terreno dessa comenda, para vender a madeira<sup>1103</sup>.

Afonso Pires e Gervas Gaspar não foram os primeiros, nem seriam os últimos, a cometer este tipo de infrações. A história da floresta europeia, medieval e moderna, está cheia destes exemplos.

Fonte de riqueza, fornecedora de recursos, a floresta integrou o conjunto de bens ciosamente protegidos pelos reis, poderes senhoriais<sup>1104</sup> e concelhos, entidades que mostraram sempre grande preocupação com o seu fomento, conservação e exploração<sup>1105</sup>.

Alimentadora do estaleiro, a compra de tabuados, bordos, paus ou mastros levou ao estabelecimento de correntes comerciais, e o transporte até às obras navais forçou o aluguer, a aquisição e a criação de meios marítimos, fluviais e terrestres para se realizar; por fim, o seu armazenamento provocou modificações no espaço portuário<sup>1106</sup>.

Nesta parte do trabalho interessa-nos perceber a evolução do abastecimento desta mercadoria pesada aos estaleiros do Porto, integrando-a no tema mais vasto do comércio de materiais para a fábrica naval. Procurar-se-á também reunir todo um conjunto de referências à madeira (sempre que elas tenham alguma relação com a logística marítima portuense), à sua proveniência, tipo, formas de comercialização, transporte e eventual utilização nas ribeiras e na construção naval.

Os autores falam da localização dos estaleiros junto dos aglomerados florestais<sup>1107</sup>. Por uma razão óbvia: a madeira poder chegar mais facilmente junto deles. Comprovam também a frequência com que os carpinteiros da ribeira se deslocavam às matas para orientarem o abate das árvores mais convenientes, “em função do tipo de madeira pretendido e das características desejadas para os diversos modelos e componentes estruturais das embarcações”<sup>1108</sup>.

Porém, a inserção de um estaleiro num espaço geográfico com matas, bosques e florestas pouco adiantava se não houvesse uma rede de comunicações eficaz para o trans-

<sup>1103</sup> A esta acusação juntava-se outra: a venda de mercadorias a maior preço do que o tabelado na taxa concelhia. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 47, fl. 51.

<sup>1104</sup> José Marques enquadra na defesa do património do cabido bracarense a condenação do alfaiate Vasco Gil, em 1474, pelo derrube e apropriação da madeira de três carvalhos no casal da Gradoira, freguesia de S. Victor. *A arquidiocese de Braga no século XV*. S/I [Lisboa]: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 439.

<sup>1105</sup> Assim as matas, bouças e bravios que, nas palavras de Alberto Sampaio, “não denotam um retrocesso agrícola, mas antes existiram sempre, tão intimamente se ligaram ao sistema cultural, que ainda hoje [1923] são a base fundamental dele. A sua vegetação espontânea era uma riqueza natural a que recorrem os fundadores destinando-a ora à pastagem e preparação de estrume [...], ora o fornecimento de madeira e lenha para as construções e usos domésticos”. *Estudos históricos e económicos I. As vilas do norte de Portugal*, 2ª edição (conforme à primeira de 1923). Lisboa: Vega, s/d, p. 81-82.

<sup>1106</sup> ROSE, Susan – *Medieval naval warfare...*, cit, p. 8-19.

<sup>1107</sup> Entre outros, MAURO, Frédéric – “Comércio das madeiras”, in *Dicionário de história de Portugal...*, cit, vol. IV, p. 130-131.

<sup>1108</sup> POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, cit, vol. I, p. 298; COSTA, Leonor – *Naus e galeões...*, cit, p. 323. João da Gama Pimentel Barata em vários estudos.

porte e gestão dos recursos florestais: avaliação das existências e observação do crescimento das espécies e das árvores a abater. Lourdes Odriozola fala da desflorestação de terras e montes em torno de grandes estaleiros mas em igual dificuldade de aproveitamento das vastas matas do País Basco, em zonas agrestes, despovoadas e de difícil acesso<sup>1109</sup>.

### 23.1. Política florestal

O final da Idade Média e o início da Época Moderna foram, por variadas razões, períodos desflorestadores. Embora o fenómeno das navegações nos chame, de imediato, à atenção, a verdade é que o movimento de recuperação demográfica e o crescimento das cidades tiveram efeitos sobre as reservas de madeiras: as necessidades urbanas e tecnológicas e o aumento brutal do gasto de combustível esgotaram bosques e florestas.

Em Portugal, o surto de arroteamentos de meados de Quatrocentos<sup>1110</sup>, a retoma demográfica e o progresso das navegações terão originado problemas nesta área. Com relação directa à região de implantação do Porto e ligação ao Douro madeireiro, refira-se ainda o forte investimento na vinha como mais um factor de desgaste<sup>1111</sup>.

Se conseguirmos estabelecer relação entre as isenções às importações no século XV e a diminuição dos recursos madeireiros nacionais, o que não é de todo linear, não será, por outro lado, de estranhar que o incremento das obras de navios tenha acelerado o processo no litoral. O mesmo para o interior mais ligado ao mar por intermédio de rios navegáveis ladeados florestas densas e objecto de aproveitamento desde longa data, como foi com o Douro.

Com quebra ou sem ela, a verdade é que antes do final da Idade Média houve cuidados com o plantio de árvores manifestados pelo poder central, e não apenas com intuitos de protecção das coutadas de caça, que dominaram muito do pensamento medievo face à floresta. No entanto, a sobreposição e cruzamento de poderes e jurisdições, tão característicos do Antigo Regime português, haveriam de dificultar, também neste campo, a aprovação de uma política uniforme.

Nicole Vareta confirma-o, duvidando dos resultados destas intenções e afirmando que as primeiras tentativas de reflorestação bem sucedidas ocorreram no noroeste de Portugal, com incidência na actual província do Entre Douro e Minho, enquadradas na protecção do património fundiário de instituições como os mosteiros e abadias<sup>1112</sup>.

Em vésperas da Época Moderna (1499), D. Manuel promulgou diplomas sobre a floresta portuguesa mostrando o primeiro sintoma da dificuldade de aplicação, a nível local, deste programa<sup>1113</sup>. Mas tratava-se, ainda assim, de uma primeira avaliação/diagnóstico do estado da floresta nacional ao qual estava subjacente um objectivo programá-

<sup>1109</sup> ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes – *La construcción naval en Guipuzkoa...*, cit, p. 243.

<sup>1110</sup> DEVY-VARETA, Nicole – *Fomento e ordenamento florestal...*, cit, p. 172.

<sup>1111</sup> O gasto de madeira nas casas agrícolas foi estudado por ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *A paróquia e o seu território*, in “Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço, Cultura”. Braga: Universidade do Minho, 1986, p. 129.

<sup>1112</sup> DEVY-VARETA, Nicole – “Les enjeux forestiers dans le nord-ouest du Portugal”, in *1<sup>as</sup> Jornadas de Estudo Norte de Portugal/Aquitânia* (Março 1984). Porto: CENPA/Universidade do Porto, 1986, p. 236.

<sup>1113</sup> Como acontecerá no reino vizinho a partir da segunda metade do século XVI.

tico a muito curto prazo: os resultados animadores da viagem de Vasco da Gama à Índia colocaram na ordem do dia a urgência da construção de navios para a rota transoceânica que se inaugurava<sup>1114</sup>. Na previsão de gastos de madeiras consideráveis, e constatando os primeiros problemas com a floresta, o rei houve por bem reactivar o plano lançado anos antes<sup>1115</sup>.

Neste diploma, a principal preocupação parece ser a de um repovoamento florestal, abrangendo todo o reino, alargando o anterior regimento onde se determinava “que cada morador de cada cida[de] villa e lugar posese certo Numero daruores [nos] quatro annos primeiros seguintes a saber certa soma em cada huum anno”. O documento deixa entender as dificuldades de execução do precedente decreto regulador. Por outras palavras: não foi cumprido. E, face ao embaraço das autoridades, incapazes de o fazer e de cobrar coimas, o monarca foi obrigado a transigir, para que “o pouo nam rec[e]bese opresam e fadiga”, relevando as penas já imputadas. Mas, impondo a seguinte condição: “com tanto porem que eles todauia ponham a soma daruores que lhe temos mandado semdo aquelas que lhe millhor vyer e mais quiserem e que mais sem fadiga e opresam sua posam poher e pramtar sem ficarem obrigados as poherem das sortes e frutos que da primeira vez per noso Regimento lhe mamdamos mais huum anno alem daquelles que per noso Regimento e ordenamça primeiro pera elo tinham [...]”<sup>1116</sup>.

Temos mais dois regulamentos do século XVI sobre este tema, ao mesmo tempo indicadores de geografia das madeiras:

– Em 18 de Outubro de 1502, D. Manuel passou carta de privilégio aos moradores de Buarcos licenciando cortes de madeira, liames e casca nas matas do termo, para os seus barcos e redes. Diz-se neste documento: que “a maior parte dos moradores da dita villa veuiam per trauto e naueguaçam do maar e pescarias pera o qual negocio lhes era muito necessario pera os nauios e barcas de seu mester cortarem liame e outras madeiras”, o que costumavam fazer nas matas do “moesteiro de ceixa” e noutras da comarca. Porém, de pouco tempo a essa parte viam ser-lhes vedado o acesso a esses locais e, noutros casos, levavam-lhes muito caro pelas madeiras<sup>1117</sup>. A decisão de autorizar os cortes foi tomada por motivos de peso: “avendo Respeito como os trautos do mar crecem em nossos Reinos nosso senhor seja louvado e que cumpre a semelhantes luguares averem muitos navios”; motivos que justificavam a abertura dessas matas a todos os interessados, “a quaesquer outros que a ella vierem fazer naaos ou outros nauios”, sob indicação do monteiro-mor de Montemor-o-Velho<sup>1118</sup>;

<sup>1114</sup> A coincidência entre exploração de madeira e viagens observa-se também em 1474 quando foram aprovadas isenções aos construtores navais no período em que se intensificava a exploração do golfo da Guiné.

<sup>1115</sup> Entre 1494 e 1495; Nicole Devy-Vareta. *Fomento e ordenamento florestal...*, cit, p. 172.

<sup>1116</sup> *Livro antigo de cartas e provisões...*, cit, p. 128.

<sup>1117</sup> “Que lhe demandam por cada liaçam pera hũ nauio tres e quatro mil reaes”.

<sup>1118</sup> As matas: Azambujeira, Salgueira, “Ceiceira” [porventura pertencente ao mosteiro de observância franciscana aí existente], Calçada, “Boboreira”, “Ferneuera”, “Alexie”, Freixiosa, “Paomenguão” (ou “Pao”, “Menguão?”), S. Lourenço, Torneira, Mata do Forno. TT – *Leitura Nova. Estremadura*, liv. 12, fls. 52-52v, pub. *História florestal, aquícola e cinegética...*, cit, vol. IV, p. 187-188.

– Em 1572 chegaram à corte queixas contra os abates indevidos de árvores em sobreirais minhotos. A localização não é bem clara, pois diz-se que a queixa vem de um certo “Belchior Gonçallvez, morador na vila de termo do Prado” cuja jurisdição compete ao corregedor de Viana. Pelos termos da petição percebe-se que o queixoso se lamentava dos cortes abusivos para outras aplicações que não a fábrica naval, e pedia protecção ao rei. Que despachou nestes termos: “avendo eu Respeito ao que na pitição atras escrita diz belchior gonçallvez [...] e a necessydade que ha de aver souerais pera delles se tirar lenha pera as naos e nauios que se fazem em meus Reynos. Ey por bem e me praz que no soueral conteudo na dita pitição pesoa allgũa de qualquer callydade e condição que seja não possa cortar nenhua madeira sob pena daquelle que o contrairo fezer encorer nas penas que por minhas ordenações e prouisões que tenho passadas encorem aquellas pesoas que cortão aruores em lugares defesos”, isto é, protegidos tendo em vista o benefício das obras náuticas. Quanto a este sobreiral, “se poderão cortar per mandado de meus officiais todas as aruores que forem neçessarias pera as naos e nauios e sendo necexario allgũa madeira do dito soueral as ditas pesoas a poderão mandar cortar pagando ao dito bellchior gonçallvez a valia da dita madeira pello que mando ao corregedor da comarca de viana e a todas as justiças e pesoas a que o caso disto pertençer que não consjntão cortar no dito souerall madeira allgũa antes em cada hũ anno tirem devassa das pesoas que nelle cortarem madeira [...]”<sup>1119</sup>.

Entre estes dois documentos fora publicada (1565) a chamada *Lei das árvores*, “que assume uma posição de vanguarda na legislação florestal do país, instituindo a arborização dos incultos nos baldios e propriedades privadas pelos respectivos municípios”<sup>1120</sup>. Deve ser enquadrada numa sofreguidão legislativa que percorreu toda a Península Ibérica. O diploma retomaria princípios enunciados no desconhecido regimento de D. Manuel (tentativa de impor o plantio de espécies como o pinheiro manso). Embora se trate de lei surgida num contexto de problemas florestais, estava relacionada com o fomento da construção naval, complementar dos novos incentivos aos armadores.

Quanto aos resultados, fique esta impressão: quando, em 1627 se autorizou o envio de 30 mil “carretas” de madeira da Galiza para Lisboa, Tomás de Ibio Calderón escreveu a Filipe IV, dizendo-lhe sobre Portugal, que “resta pouca madeira neste reino para construir barcos, porque cortam e não plantam para repor”<sup>1121</sup>.

### 23.2. As madeiras do termo e do *hinterland*

Embora se documente em vários momentos a existência e o aproveitamento de madeiras em torno de estaleiros do Porto, o crescimento da cidade e do seu arrabalde obrigou a deslocações, pelo termo e fora dele, na busca dos tabuados para a fábrica naval.

<sup>1119</sup> TT – *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique. Privilégios*, liv. 9, fl. 172, publicado na colectânea documental *História florestal, agrícola e cinegética...*, cit, vol VI, p. 78.

<sup>1120</sup> DEVY-VARETA, Nicole – *Fomento e ordenamento florestal...*, cit, p. 172.

<sup>1121</sup> Citado por GOODMAN, David – *El poderío naval español...*, cit, p. 124.

O que é lógico. Já falei do desgaste causado pela cidade à floresta, mas veja-se o que lhe fazia o estaleiro: para construir um galeão de 500 toneladas era preciso abater cerca de 800 carvalhos<sup>1122</sup>. Que não seriam fáceis de encontrar, apesar de em 1480 se documentarem terrenos com carvalhos junto à Porta do Olival<sup>1123</sup>; ou uma coutada de coelhos, fechada com árvores, em 1487, em Santa Catarina, acima dos futuros estaleiros<sup>1124</sup>. Por seu turno, os antigos pinheirais “ao redor do muro, da Ribeira para cima” desapareceram em finais do século XIV quando se abriu o “caminho da Lada”<sup>1125</sup>. As árvores que restassem perto do perímetro urbano eram pouco aproveitadas. Quando muito, para pequenas obras ou para algumas peças<sup>1126</sup>. Mas em redor da cidade, e para o caso que nos interessa, mais perto dos futuros estaleiros do Ouro, parece ter havido abundância de áreas florestadas, com árvores (carvalho, pinho, sobreiro) destinadas à construção, facto que de resto explica o sucesso daquele estaleiro e sua promoção.

Por outro lado, nem todas as espécies de árvores requeridas existiam nas redondezas. Estanislau de Barros e A. Ferreira de Freitas apresentam um rol de madeiras utilizadas pela construção naval tradicional, de origem nacional, colonial e estrangeira, segundo as suas vantagens e desvantagens na construção<sup>1127</sup>, e não era fácil encontrá-las aqui. O que obrigou – embora isso não fosse desconhecido – a uma articulação entre abastecimentos de madeiras locais e externas.

### 23.3. Zoneamento florestal e transporte de madeiras

No complexo geográfico onde se incluía o Porto havia pinho manso, carvalho, sobreiro<sup>1128</sup> e castanheiro.

A articulação entre caminhos terrestres, comunicações fluviais e rotas marítimas, em benefício da actividade, tanto no abastecimento das madeiras como na contratação de mão-de-obra especializada para as cuidar explica, talvez a localização de Quebrantões, na margem esquerda, servido de comunicações terrestres (por exemplo, o aproveitamento de parte da velha via romana). E explicará, muito mais, o Ouro, em Lordelo, onde desembocavam, desde o Norte, estradas por onde circulavam os carros de madeiras da Galiza e de Barcelos.

<sup>1122</sup> E isto só para os tabuados; peças simples podiam levar ao sacrifício de árvores inteiras; GOODMAN, David – *El poderío naval español...*, cit, p. 119-120.

<sup>1123</sup> A 11 de Março, Álvaro Fernandes, carpinteiro, pede à Câmara que lhe faça o aforamento de um chão, junto dessa porta, acima do Forno, ao chão que traz Lopo Luís (carpinteiro?), “huum chão onde estam huuns carvalhos”. AHMP – *Vereações*, liv. 4, fls. 112-112v.

<sup>1124</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 6, fl. 140v.

<sup>1125</sup> AHMP – *Livro A*, fls. 124v-125, documento de 28 de Agosto de 1380.

<sup>1126</sup> Em 1528, num terreno da confraria de S. Pedro de Miragaia, estava um pinheiro para cair. A maior parte da madeira foi vendida por 200 reais (mais cem pela rama); uma parte foi reservada para se fazer um leme que custou 275 reais. Ver APSPM – *Livro 3*, fls. 35, 36v.

<sup>1127</sup> Do carvalho ao mogno (imprestável para a fábrica naval), passando pela teca (a melhor que se conhece) e pelo guaiaco, ou pau-ferro...BARROS, Estanislau de; FREITAS, A. Ferreira de – *Construção naval...*, cit, p. 911.

<sup>1128</sup> POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 298.



Gravura 27 – Transporte de madeiras

No mapa que acompanha este capítulo, espaços localizados no Entre Douro e Minho, na margem sul do Douro, em especial na Terra da Feira, e na generalidade do curso português daquele rio, foram durante séculos zonas fornecedoras.

As indicações das fontes ajudam a compor o quadro da ‘paisagem vegetal’ portuguesa nas épocas medieval e moderna<sup>1129</sup>.

Para o Entre Douro e Minho há informações valiosas em Mestre António de Guimarães<sup>1130</sup> e no Dr. João de Barros<sup>1131</sup> seguidas por Aurélio de Oliveira sobre as potencialidades madeireiras da abadia de Tibães<sup>1132</sup>. Esta, desde a Idade Média tinha no seu couto explorações florestais, reconhecidas e protegidas no foral manuelino outorgado em 4 de Setembro de 1517, destacando-se “huma mata propia de soveral e carvalho em que se nam cortara madeira nem lenha nem montara nem pastara sem licença e avença do moesteiro so pena dos nossos emcoutos”<sup>1133</sup>.

<sup>1129</sup> Ver DEVY-VARETA, Nicole – *Para uma geografia histórica da floresta portuguesa – As matas medievais e a “coutada velha” do rei*, in “Revista da Faculdade de Letras. Geografia”, I série, vol. I. Porto: Faculdade de Letras, 1985, p. 47-67, e “Fomento e ordenamento florestal nas regiões litorais durante a Época Moderna”, in *O litoral em perspectiva histórica (sécs. XVI-XVIII) ...*, cit, p. 165-176.

<sup>1130</sup> *Uma descrição de Entre Douro e Minho por mestre António...*, cit.

<sup>1131</sup> *Geographia d’Entre Douro e Minho e Tras-os-Montes*. Porto: Biblioteca Pública Municipal do Porto, 1919.

<sup>1132</sup> *A abadia de Tibães e o seu domínio (1630-1680)...*, cit.

<sup>1133</sup> Ver “Foral do couto do moesteiro de Sam Martinho de Tibaaens da Ordem de Sam Bemto per doaçam sentença confirmada”, in *Forais manuelinos do reino de Portugal e do Algarve... Entre Douro e Minho*, cit, p. 187.

Mestre António é citado quando se fala de madeiras; a par da abundância de castanheiros, nogueiras, carvalhos e laranjeiras, diz ele, não faltam nessa província “[...] outras aruores muito frotíferas e muj grandes de que se faz muita madeira, tauoado pera casas e pera naos e pera caxas que dão tavoado de b e bj palmos de anço que abasta p<sup>a</sup> a comarqua e que leuão sobre mar p<sup>a</sup> outras partes muytas”<sup>1134</sup>.

Na segunda metade do século XVIII, Rebelo da Costa falava do arvoredo destas “serras e montes” de Entre Douro e Minho considerando que eles estavam “povoados de madeiras grossas, altas e fortes”, ideais para os navios<sup>1135</sup>.

Informes quinhentistas parecem confirmar as palavras dos corógrafos.

Em 1514, quando se saldavam contas da expedição a Azamor, o rei confirmava que Sebastião Vaz, mestre de Esposende, recebeu “II<sup>c</sup> [reaes] per duas duzias de tavoado que lhe foy dado pera coreger o navio”<sup>1136</sup>.

No ano seguinte, outros navios do mesmo porto integraram uma armada que transportava uma “vila de madeira” para ser usada na construção da fortaleza de S. João de Mamora, no norte de África<sup>1137</sup>.

| Nome                   | Tonelagem | Destino                | Mercadoria |
|------------------------|-----------|------------------------|------------|
| Santa Maria da Graça   | 50        | Aveiro                 | sal        |
| Santa Cruz             | 40        | Aveiro                 | sal        |
| Santa Maria da Ajuda   | 55        | Lisboa                 | s/ind      |
| Espírito Santo         | 40        | Lisboa (desde Caminha) | tabuado    |
| Conceição              | 50        | Lisboa (desde Caminha) | tabuado    |
| S. João                | 50        | Lisboa                 | tabuado    |
| S. João                | 50        | Aveiro                 | sal        |
| Santa Catarina         | 60        | Lisboa (desde Caminha) | tabuado    |
| Nossa Senhora da Graça | 55        | Lisboa (desde Caminha) | tabuado    |
| Nossa Senhora da Graça | 60        | Lisboa (desde Caminha) | tabuado    |
| s/ind                  | 60        |                        | vazio      |
| Espírito Santo         | 65        | Lisboa (desde Caminha) | tabuado    |
| Santa Maria da Graça   | 50        | Lisboa ou Aveiro       | s/ind      |
| S. Roque               | 50        | Lisboa                 | s/ind      |
| N. Sra. da Franqueira  | 60        | Lisboa                 | tabuado    |

Fonte: TT – Corpo cronológico, II, 143, 10

#### Quadro 4 – Caravelas de Esposende prontas para sair em 1552<sup>1138</sup>

<sup>1134</sup> *O.c.*, p. 447.

<sup>1135</sup> COSTA, Agostinho Rebelo da – *Descrição topográfica e histórica da cidade do Porto...*, cit, p. 11.

<sup>1136</sup> AMÂNDIO, Bernardino – *Mareantes dos “portos marítimos da provincia do Minho”...*, cit, p. 21 (documento fotografado na p. 220, de onde se procedeu à leitura do extracto citado).

<sup>1137</sup> *Idem* – *o.c.*, p. 25.

<sup>1138</sup> Adaptado de SOARES, Franquelim Neiva – “Vida económico-marítima da região entre o rio Neiva e Póvoa de Varzim nos finais do século XV. Os portos de Esposende, Fão e Póvoa de Varzim”, in *Actas do Congresso Internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”...*, cit, vol. III, p. 296-297.

Já em meados do século, a frota de caravelas deste porto levava madeiras para Lisboa: eram conduzidas para Caminha e carregadas a bordo dessas embarcações.

A frota de Esposende dividia-se entre o transporte de madeiras e o de sal. A relação de proximidade com o Porto e a intensidade das relações mantidas com a sua comunidade marítimo-mercantil, a propósito do sal, também se estendeu aos carregamentos de madeiras que tinham como destino a barra do Douro integrando o lote de fornecedores da cidade<sup>1139</sup>.

Mas estando posicionados em Caminha dificultam-nos a determinação da origem da madeira: galega, minhota, das Astúrias, Inglaterra, Irlanda ou Flandres, ou do Norte da Europa, da zona báltica? Pelos documentos do Porto, de qualquer uma delas, mais Barcelos, centro abastecedor de primeiro plano.

No Minho são conhecidas as insuficiências de madeiras em volta de Viana. Manuel Fernandes Moreira aponta a “exiguidade de madeiras adequadas” à fábrica de navios como a principal causa da fraca actividade de construção naval na terra, embora esta afirmação possa ser discutível. De qualquer modo, e tal como aconteceu na maior parte dos centros navais portugueses, a terra valeu-se de uma “importação maciça” de tabuados de fora do reino durante o século XVI<sup>1140</sup>, cujas remessas se tornaram mais frequentes nos últimos anos deste século<sup>1141</sup>. O mesmo investigador refere que a região se aproveitava de madeira galega, explicando que “desde muito cedo” se estabeleceu “uma corrente exportadora em direcção a Portugal e Andaluzia, destinada aos estaleiros de Lisboa e Sevilha”<sup>1142</sup>.

Barcelos, habitual fornecedora, também não estava melhor. Em 1593, conta-nos Amélia Polónia, o concelho de Vila do Conde queixava-se junto do rei dos impedimentos que os de Barcelos colocavam ao corte e compra de madeiras para os seus estaleiros. Assim: “[...] estando elles em pose de ir cortar madeira e arvores pera as embarcações que na dita villa se costumão fazer asi pera serviço de Vossa Magestade como pera seu comersio no termo da dita villa de Barsellos elles ditos vereadores da villa de Barsellos

<sup>1139</sup> Duas caravelas de Esposende no Porto: a S. Roque, “staa de vazio na cidade do porto sperando por frete pera lixboa” e a Nossa Senhora da Consolação (*sic?*), também descarregada, à espera de frete; TT – *Corpo cronológico*, parte II, maço 143, doc. 10, tratado por Franquelim Neiva Soares no trabalho cit, e publicado por AZEVEDO, Pedro de – *Defesa da navegação de Portugal contra os franceses em 1552*, in “Arquivo Histórico Português”, vol. VI. Lisboa, 1908, p. 167.

<sup>1140</sup> MOREIRA, Manuel António Fernandes – *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos...*, cit, p. 28-29. O que não quer forçosamente dizer que ele não existisse.

<sup>1141</sup> Indica que da Galiza chegaram dezoito carros de bordos, 53 carros de madeira, setenta e três paus de pinho, 770 tábuas; das Astúrias (e norte de Espanha), 186 tábuas de castanho, catorze feixes e 4 mil tábuas de espada, 1 792 tábuas de pinho, três feixes e onze carros de tabuado; de Inglaterra e Irlanda quatro mastros de navio e vinte e quatro tábuas; da Flandres 142 bordos e cinquenta e dois mastros, p. 109-110. Como a inexistência de construção naval, também a escassez de madeiras vianenses deve ser matizada; sabe-se que da terra em redor da vila foram colhidas madeiras para navios; em 1582, “pretendendo agilizar a construção, nos estaleiros de Vila do Conde, de dois galeões para a armada, o rei ordena aos corregeadores das comarcas do Porto e Viana o fornecimento, isento de dízimas, de todas as madeiras necessárias à fábrica”. POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 299.

<sup>1142</sup> “Favorecida pela autorização dada pelas cortes de Valladolid de 1351 à sua livre exportação através dos portos galegos”; este fluxo só abrandará em meados do século XVI, quando se sentia um pouco por todo o território um fenómeno de desflorestação. ARMAS CASTRO, José – *Pontevedra en los siglos XII a XV...*, cit, p. 193-194. O Porto relaciona-se com Pontevedra desde a Idade Média.

lhes impedem que não vam comprar a dita madeira nem a levem a dita villa sem licença da camara [...]”<sup>1143</sup>. Falta de madeira, interesse dos proprietários: em mais do que uma ocasião foram enviadas madeiras de Barcelos e de Famalicão para o estaleiro do Ouro<sup>1144</sup>.

O transporte para o Porto por via marítima seria assegurado pelas embarcações da foz do Cávado, Esposende e Fão; vindo por terra, os carros apanhavam a “estrada do Porto”<sup>1145</sup>, percorrendo várias etapas até Rates ou mais adiante até Vilarinho. Outra parte do percurso ligaria a Mosteiró, onde se iniciava a fase final da jornada, em pleno coração das terras da Maia, até chegar ao Porto. No século XVI escolhendo-se bem o tempo da viagem, estas estradas não seriam muito difíceis de percorrer; o Dr. João de Barros “louva a rede viária desta área cujos caminhos estavam empedrados onde se requeria, o que não acontecia noutras regiões” e eram bem completados por algumas das mais de duzentas pontes que afirmava existirem na província. Carlos Alberto Ferreira de Almeida, que venho acompanhando, explica esta situação pelo facto de “o Norte com estruturas vicinais poderosas e com um habitat mais contínuo e denso, por razões de ordem prática e por motivações religiosas, tinha muitas «carrarias» empedradas, já muitos dos seus caminhos eram de granito”<sup>1146</sup>.

Mais perto da cidade o aproveitamento dos recursos florestais dos domínios senhoriais na Maia, em boa parte entregues à jurisdição dos Coutinhos, explorava os recursos de Labruge a Alfena, ou de Retorta a Rio Tinto, fornecedores do Porto.

Em 1465, os moradores de três dezenas de freguesias da Maia insurgiam-se contra os abusos e malfeitorias do donatário, Fernão Coutinho, e de seus filhos Gonçalo Vasques e Vasco Fernandes, dizendo que eles e suas mulheres haviam sido forçados a carregar madeiras, não só para uma caravela que os Coutinhos tinham feito em Matosinhos, “como para as mais que fizeram para a ida a Alcácer [Ceguer]” e também para as casas que construíram em Monchique, Azurara e Freixieiro. Dizia-se que os Réus tomaram aos Autores suas madeiras e taboados, obrigando-os a cortar e serrar e carregar as mesmas para os ditos lugares sem nada lhes pagarem, ou pagando tam pouco que não era o quarto do valor do seu trabalho”. O juiz atendeu as queixas decidindo a seu favor, embora com os Coutinhos isso pudesse não querer dizer rigorosamente nada. Mas ouçamos a parte da sentença que nos interessa: “E isso mesmo lhes requeiro da parte do dito senhor [do rei] que lhes não cortem suas madeiras e taboados contra suas vontades sem dinheiro, e, se os houverem mister, que se avenham com seus donos pagando-lhes logo ou lhes pondo prenda [*sic?*] como dito é [que valha o dobro, segundo El-Rei manda na sua ordenação dos malfeitores em tal caso feita]”<sup>1147</sup>.

<sup>1143</sup> Arquivo Municipal de Vila do Conde – A/153. Carta régia de Lisboa, 1593. Abril. 05, em POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 298.

<sup>1144</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da – *O porto e o seu termo...*, cit, vol. I, p. 222-223. Sabe-se da recusa do juiz de Famalicão entregar madeiras para a construção de galeões reais no Ouro, num episódio de alguma violência. Desconhecemos como era transportada. Por via marítima pela foz do Cávado? Ou pelos circuitos terrestres experimentados?

<sup>1145</sup> ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Barcelos*. Lisboa: Editorial Presença, 1990, p. 10.

<sup>1146</sup> ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Caminhos medievais...*, cit, p. 342.

<sup>1147</sup> BASTO, Artur de Magalhães – “Façanhas dos Coutinhos”, in *Livro antigo de cartas e provisões...*, cit, p. 153-158.

O vasto território maiato continuou a ser um mercado de madeiras muito utilizado pelos estaleiros do Porto. Por armadores particulares, como o balio de Leça, que aí tinha propriedades<sup>1148</sup>, ou pelo rei, activos nos séculos XVI e XVII, ambos relacionados com a contratação de navios para a armada. O mesmo com as freguesias de Bouças. A título de exemplo, cite-se o caso ocorrido em 1620, quando o rei ordenou a construção de duas naus de 500 toneladas, para as quais vieram carretos de madeira das matas e pinhais de Bouças, Ramalde e Nevogilde, estas duas últimas mesmo ‘em cima’ dos estaleiros do Ouro<sup>1149</sup>. Os moradores destes lugares foram coagidos a trazer esses carretos; ou seja, pouco ou nada mudou: se não eram os Coutinhos, eram os homens do rei. O caso acabou em tribunal.

Prossigamos caminho. Agora em direcção ao interior, mas ainda um pouco afastados do Douro. Em S. Pedro da Cova, terra de minas e de florestas, couto do bispo do Porto, que em 1460 não hesitou ordenar pena de excomunhão a todos aqueles que cortassem madeiras ou lenhas, ou fizessem carvão, na Serra de Reboredo<sup>1150</sup>. Um pouco mais a Norte, ficavam Lousada e Vizela e perto, o actual concelho de Paços de Ferreira, com mata real. Entre os que vinham ao Porto e nele se fixavam havia gente a comerciar madeiras. Entre eles, carpinteiros: como Gonçalo Pires, morador em Mós, freguesia de Silvares, concelho de Lousada que por aqui andava em Abril de 1557 a arrendar um casal e a negociar madeiras para o mosteiro de Leça<sup>1151</sup>. A zona de Vizela, e Pombeiro de Ribade-Vizela, onde havia mosteiro com matas no seu património, há muito que abasteciam a cidade. O interesse pelo negócio madeireiro comprova-se pelo mosteiro de Bustelo na Época Moderna; o nome da instituição provém de *bustelo*, isto é, terreno bravio com árvores e mato<sup>1152</sup>. No século XVIII investiu na construção de um “ingenho de serrar”, “destinado a cortar a madeira do mosteiro, bem como de toda da população do Couto”; equipamento fundamental pois os monges sempre se haviam preocupado com a “plantação de carvalhos e castanheiros e, em menor escala, de sobreiros”<sup>1153</sup>.

O trânsito era habitual, transpondo os muros por Cimo de Vila, Porta de Carros ou Porta do Olival e congestionando as ruas da urbe quando o destino era a beira-rio, incomodando os moradores e motivando queixas<sup>1154</sup>. Na rua Nova havia feira de madeiras. Em 1508, perante a especulação e açambarcamento, a Câmara mandou lançar pre-

<sup>1148</sup> E o bispo do Porto. Os dois foram várias vezes chamados a contribuir com madeiras para projectos do rei.

<sup>1149</sup> No século XVII, a floresta em redor da cidade tinha capacidade para prover a construção naval. Sobre as obrigações impostas às freguesias, ver SILVA, Francisco Ribeiro da – *o.c.*, vol. I, p. 216.

<sup>1150</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 23v.

<sup>1151</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 12, fl. 72v.

<sup>1152</sup> SAMPAIO, Alberto – *Estudos históricos e económicos I. As vilas do norte de Portugal...*, cit, p. 81.

<sup>1153</sup> MAIA, Fernanda Paula Sousa – *O mosteiro de Bustelo: propriedade e produção agrícola no Antigo Regime (1638-1670 e 1710-1821)*. Porto: Universidade Portucalense, 1991, p. 98. Parte da madeira aí recolhida seria objecto de comercialização para fora, para o Porto.

<sup>1154</sup> “Por serem um estorvo para o movimento da Alfândega”, e outras ruas; ver LEÃO, Manuel – *A construção naval nos séculos XVII e XVIII...*, cit, p. 4. Pimentel Porto há 30 anos.

gão (na Porta do Olival, uma das entradas mais movimentadas) proibindo aos regatões e quem quer a compra de madeiras para revenda, e que ela se vendesse livremente na rua Nova<sup>1155</sup>.

Acompanhando o curso do rio Douro até Trás-os-Montes, nas duas margens, havia extensos recursos florestais aproveitados pela fábrica naval do Porto.

“A etimologia do nome Douro, em latim *Durius*, *Duria* ou *Doria*, que de todas as maneiras se acha nos autores, é, no entender de Pereira de Novais, propriamente o mesmo que Rio de Madeira, que isso quer dizer «Durius» em grego: madeira ou lenha”. Nas curiosas páginas que dedica à riqueza vegetal da região, o escritor beneditino não tem dúvidas em relacionar a abundância de madeiras durienses com o incremento da construção naval local no século XVII: “E é evidência de tudo isto, a muita [madeira] que se transporta por suas águas, sejam carvalhos e alcornoques<sup>1156</sup>, pinheiros e ainda faias e castanheiros, tudo em ordem à fábrica das naus que neste porto se fabricam, por ser esse o mesmo nome desse Rio Douro, Rio de Madeira. E são testemunhas de tudo isto, todas as moradias desta cidade e os grandes galeões, naus e fragatas que se fabricam e fabricaram nela, assim em Miragaia, como Vila Nova, Massarelos e na vila do Ouro, onde se fizeram estupendas fábricas destes baixéis, desde o ano de 1610 até o de 1690, que são oitenta anos”, período durante o qual “se podem contar mais de duzentos, e esses, os mais, dos maiores que cruzaram as águas do Oceano”<sup>1157</sup>.

Descontando fantasias e exageros próprios do escritor e do tipo de obra, a verdade é que através do Douro há muito que barcas, almadias e azurrachas traziam madeiras diversas, em troncos ou já serradas. Documentos antigos apontam Riba Douro, designação que abrangia terras do território entre o Baixo Corgo e o Douro Superior. Outros, de cronologias variáveis, indicam lugares concretos como Teixeira<sup>1158</sup>, Mesão Frio<sup>1159</sup>, S. Martinho de Mouros, nas imediações de Lamego, ou Riba Tua. Moncorvo ou Freixo de Espada à Cinta, em pleno Douro Superior.

<sup>1155</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 9, fl. 29v (acordo sobre a madeira em 20 de Setembro), 87v. A feira da madeira teve várias localizações entre os séculos XVI e XIX.

<sup>1156</sup> Sobreiros.

<sup>1157</sup> NOVAIS, Pereira de – *Anacrisis historial...*, cit, vol. II, p. 230-231. O autor é contemporâneo destas obras de navios. A descrição sobre o significado da palavra *Douro*, relacionado com a madeira é muito mais rica e remeto para a sua consulta. Novais disserta longamente sobre a guerra de Tróia, dizendo, por exemplo, que *Durio* é o mesmo que *Durateo*, nome atribuído ao cavalo de Tróia. Além disso, cita o panegírico do imperador “Mayoriano”, de Sidónio Apolinário, no qual descobre uma descrição sobre as abundâncias da Hispânia, onde se afirma que essa província era a única que fornecia navios ao Império Romano. De que não duvida. Ao contrário, considera (p. 24) “uma patranha” a história de que os ramos das árvores de Gaia e Miragaia se entrelaçavam em cima do Douro “no tempo do senhor rei D. Ramiro II”.

<sup>1158</sup> Terra dos Távora no século XVI.

<sup>1159</sup> Domínios do duque de Bragança. Tanto este como os Távora (já referi o balio de Leça) têm intervenção na construção de navios no Porto.



Mapa 6 – Lugares abastecedores de madeiras à construção naval do Porto nos séculos XV a XVIII

De Lamego ao Douro internacional havia transporte que desconhecemos mas que era intenso, com os barcos do rio ao seu serviço. O nosso já conhecido Rui Fernandes descreve-nos um vale onde corre o ribeiro de S. Martinho de Mouros para o Douro, cheio de castanheiros, nogueiras, aveleiras, laranjeiras, de onde saíam “muitos e mui fermozos mastros de castinheiros, e muito tavaado, que todo se vai carregar ao Douro”<sup>1160</sup>.

<sup>1160</sup> *Descrição do terreno ao redor de Lamego...*, cit, p. 129.

Não somente paus para mastros: “Ha mais neste circuito muita madeira de castanho e [a mais] fermoza que ha em todo o Reyno e a mor parte della se carrega para Lisboa e para outras partes; ha tavoado que he mais fermozo que bordo, e val hua duzia de tavoado de doze palmos em comprido e dous [em] largo, cento [e] sincoenta, cento [e] secenta reis. Ha muitos e mui fermozos mastros de castinheiros de quinze, dezasseis e dezacete braças que estão onde se podem carregar no Douro para o Porto e dahi para outras partes, e os que estão mais ao sertão se fas delles madeira, e há muito tavoado de quatro, sinco palmos [em] largo<sup>1161</sup>”.

O tipo de madeira predominante parece ser o castanho e a deve-se destacar a produção de mastros, em regra de difícil aquisição nos estaleiros portugueses, dependente dos ritmos comerciais e dos fornecimentos estrangeiros<sup>1162</sup>.

As medidas e os preços são indicadores a confrontar com outros dados conhecidos<sup>1163</sup>. São preciosas as indicações sobre o abate das árvores e do seu transporte, relacionado-os com a proximidade ou distanciamento do rio. Estando as árvores perto do Douro era possível encaminhar para os barcos os grandes troncos; a provável falta de caminhos praticáveis para o transporte de toros de grandes dimensões, ou a incapacidade de meios para o fazer obrigava a que os que eram marcados e abatidos no sertão fossem cortados, feitos em tábuas, e só então trazidos até junto das barcas.

O relato de um viajante célebre do século XV, o barão de Rosmital, da Boémia, por Torre de Moncorvo resultou na descrição (que devemos ler com cuidado) de “produzirem estas montanhas arvores quaes nem eu nem algum dos nossos vira jámais”, admirável para quem vinha de nações conhecidas, já naquele tempo, pela exuberância das suas florestas. Mais adiante no caminho afirma-se que “crescem n’estas serranias, arvores como

<sup>1161</sup> Idem. *Ibidem*.

<sup>1162</sup> A entrega de um mastro de dimensões ideais para um navio podia demorar até dois anos; COSTA, Leonor – *Naus e galeões...*, cit, p. 173. No século XV, o transporte de mastros para Portugal esteve a cargo dos hanseáticos: “No ano de 1494, D. João II isentou, durante dez anos, do pagamento de impostos, a importação de mastros de navios com, pelo menos, dez braças de comprimento. Este privilégio dirigia-se, especialmente, aos mercados hanseáticos, que o fizeram traduzir para alemão, sobre uma cópia latina prévia. Em 1503, os privilégios concedidos aos alemães mencionavam, expressamente, mastros de navios entre as mercadorias cujos direitos aduaneiros se limitavam à dízima”. MARQUES, A. H. de Oliveira – *Hansa e Portugal na Idade Média...*, cit, p. 77-78. No século XVI, a Holanda beneficiava dos “famosos «bosques de mastros»” nórdicos para a fábrica naval; no final do século e na primeira metade da seguinte, os suecos eram os principais transportadores de mastros. STRADLING, Robert A. – *La armada de Flandes...*, cit, p. 43-46; encontram-se navios suecos (e também dinamarqueses) no Porto em Quinhentos, presença que prosseguirá (com transporte de mastros) até finais do século XVIII. Ainda no século XVII, a dependência da Península face ao estrangeiro era aflitiva; “assento” firmado entre a coroa espanhola e o ragusano Nicolas de Massibradi no ano de 1631, estipulou que os mastros fossem de pinho da Prússia ou de Riga”. ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José – *España, Flandes y el mar del Norte (1618-1639)...*, cit, p. 69-71, 233, 319.

<sup>1163</sup> Podem indicar algo sobre o tipo de navio a construir. Nas isenções aos mercadores alemães de 1494 (nota anterior), fala-se em mastros de pelo menos dez braças: aqui, precisa-se que eles têm entre quinze e dezassete (entre 27.5 m e 31 m aproximadamente, com a braça a 1.82m). Ver MARQUES, A. H. de Oliveira – “Pesos e medidas”, in *Dicionário de História de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, vol. V. Porto: Livraria Figueirinhas, p. 68.

nunca vimos nos nossos climas [...]”; e precisa-se: “Ha tres especies de carvalhos n’estes sitios: uma com as folhas semelhantes ao cardo; outra com as folhas brancas, cobertas de certa lanugem. A terceira especie é a que se dá em as nossas regiões, só com a diferença de terem as folhas umas fendasinhas e filamentos á orla”. Por fim, que “crescem n’estes montes outras arvores e hervas que não existem n’outras regiões”<sup>1164</sup>.

Carvalho em Moncorvo, castanheiro em S. Martinho de Mouros e pinho um pouco por todo o Riba-Douro. Eis os principais tipos de madeiras usadas na construção naval no Porto e as regiões abastecedoras. A inquirição de D. Afonso IV, concluída em 1339, determinava: “Jtem toda madeyra que ueher de Riba de doyro para barcas ou para casas pagará de cada mareuedi dous djnheyros, o de fóra parte se nom for uezjnho”<sup>1165</sup>. Trinta anos depois mantinha-se o movimento e o imposto. A madeira chegava em toros, troncos ou já feita em tábuas: “E Leuam das traues e tauoas ssarradas e de toda outra madeira que veer per doiro quer em barcos quer em almoadias dous dinheiros do marauedj do que a dicta madeira valer”<sup>1166</sup>.

O transporte de madeiras pelo Douro foi assunto na ordem do dia pelo tempo fora, assim como a regulamentação da sua venda. Quer um quer outra integravam processos de abastecimento e comércio urbanos, e o controlo da cidade sobre o *hinterland*.

Em Agosto de 1448 a Câmara debateu o açambarcamento da madeira de Riba Douro pelos mestres dos navios<sup>1167</sup>, e a abrir o século XVI, o delicado tema do transporte pelo rio. Acontecia que os proprietários ribeirinhos tinham as suas pesqueiras, açudes e caneiros, artes de pesca que implicavam estruturas extensas, fixas ou amovíveis, estendidas a partir das margens e tinham uma característica comum: representavam sérios obstáculos à navegação, causando acidentes graves e impedindo a passagem das barcas. O debate sobre estes obstáculos e sua remoção constituiu a primeira grande discussão sobre a navegabilidade do Douro.

“Ao repassarmos a documentação, recenseámos duas tendências de sinal inverso: por um lado, parece que todos – particulares, sozinhos ou associados, concelhos, estabelecimentos religiosos, etc. – construíam pesqueiras, ou reivindicavam, junto do monarca condescendente, que também possuía bastantes, a respectiva concessão. Por outro, sobretudo a partir dos séculos XV e XVI, crescem os protestos contra a multiplicação destes engenhos, pelo perigo, bem real e traduzido em naufrágios frequentes, para a navegação fluvial. A sequência é fácil de adivinhar: sucessivas ordens régias para que, nos locais em que as pesqueiras são perigosas, sejam destruídas; depois, ou as ordens são ignoradas, ou

<sup>1164</sup> A descrição do boémio Leão de Rosmital surge com o título “Portugal ha quatrocentos annos”, incluída na obra de Camilo Castelo Branco intitulada *Cousas leves e pesadas*, 2ª edição. Lisboa: Parceria António Maria Pereira, 1908, p. 63-96; estas passagens a p. 74-74.

<sup>1165</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. I, p. 33. Juntando a venda de madeiras à de vinhos. Ver VENTURA, Margarida Garcez – *O vinho e o estatuto de vizinhança de alguns abades do bispado do Porto, ou de como do facto económico se passa à história política*, in “Douro – Estudos & Documentos”, vol. III (5), 1998 (1º), p. 89-93 e BARROS, Amândio Jorge Morais – “*Por ser de sua lavra e cutelo*”: questões entre o Porto e o mosteiro de Ancede relativas à venda de vinhos na Idade Média, na mesma revista, p. 49-87.

<sup>1166</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. VI, p. 55.

<sup>1167</sup> FERREIRA, J. A. Pinto – “*Vereações*” (1401-1449)..., cit, p. 332-333.

as pesqueiras são desfeitas e refeitas mal o corregedor vira costas. E nisto se andou praticamente até ao século XIX”<sup>1168</sup>.

Entre contradições e atitudes consistentes, entre a troca de correspondência, o envio de mapas (“debuxos”) e as visitas dos corregedores, tentou-se, pelo menos, manter um canal desimpedido com uma largura mínima de três braças, desde a Foz até S. João da Pesqueira, “de modo a que pudessem navegar as barcas e os batéis e os mesmos estivessem aptos a transportar todas as mercadorias, com particular destaque para a remessa de madeiras”<sup>1169</sup>. Este canal era quase sempre identificado com a “veia do rio”, a sua parte central, considerada domínio régio. Em 1501, a Câmara enviava Lopo Rebelo, cidadão “que he tall que sabe bem a terra”<sup>1170</sup>, a acompanhar o corregedor e, no ano seguinte, D. Manuel, em visita à cidade, sancionava todas as decisões aprovadas nesta matéria<sup>1171</sup>. O transporte em barcas e azurrachas continuou a fazer-se malgrado os obstáculos.

Pelo Douro abaixo vinham também os toros cortados nas zonas de Moncorvo (Mós e Torre) e de Freixo de Espada à Cinta. Em 1578, Francisco Rodrigues, mestre de Matosinhos, trouxe de Freixo quatro dúzias de “tavoado roym”<sup>1172</sup>. Estas madeiras também eram mobilizadas para a construção de inúmeras barcas, de passagem ou de transporte (por exemplo, as barcas *vinhateiras*) para montante e jusante do rio, em lugares espalhados um pouco por todo o curso do Douro, ajudando a criar o rabelo, numa tradição que a custo se mantém nos nossos dias. Valbom (que patrocina um tipo de barco de pesca característico, o *valboeiro*), Pala, Porto Manso, Porto Antigo, Barqueiros, são nomes de outros tantos estaleiros fluviais. “Torre de Moncorvo era, também, centro de construção naval, abastecendo não só a navegação do Douro como também a do Sabor. Uma missiva régia de 1346 autorizava a vila a cortar madeiras, para esse efeito, num pinhal de Mós de Moncorvo. Nesta carta, o futuro D. Pedro I, em nome do pai, ordena aos habitantes de Mós que cedam aos da Torre de Moncorvo madeira do seu pinhal para as barcas do Douro e do Sabor. Já no final do século XV, chegam-nos mais notícias desta actividade: manda-se

<sup>1168</sup> DUARTE, Luís Miguel; BARROS, Amândio Jorge Morais – *Corações aflitos: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna...*, cit, p. 82-91; SOEIRO, Teresa – *Penafiel – o Tâmega de ontem*, in “Penafiel – Boletim Municipal de Cultura”, 3ª série, 4/5 (1987/1988), p. 95-254 e *O progresso também chegou a Penafiel. Resistência e mudança na cultura material. 1741-1910*. Porto, 1993, 3 vols. dactilografados. MARQUES, José – *As pesqueiras do mosteiro de Paderne em 1770*, in “Estudos Regionais”. Viana do Castelo, 9 (1991), p. 39-53; LEITE, Antero – *As pesqueiras do rio Minho*. Caminha: Corema, 1999; VASCONCELOS, José Leite de – *Etnografia portuguesa (tentame de sistematização)*, vol. V. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1982, p. 390-391, com as principais do rio Douro, algumas das quais ainda no activo no século XX. Sobre o Douro, ver também MAURÍCIO, Maria Fernanda – *Entre Douro e Tâmega e as inquirições afonsinas e dionísias*. Lisboa: Edições Colibri, p. 150-151, MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e comunicações em Portugal...*, cit, p. 265 e PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio Morais – *Memória do rio...*, cit, p. 80-91.

<sup>1169</sup> MORENO, Humberto Baquero – *A navegabilidade do rio Douro nos séculos XVI e XVII*, in “Gaya”, vol. V..., cit, p. 180, 186, 187.

<sup>1170</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 7, fl. 86, em MORENO, Humberto Baquero – *o.c.*, p. 186.

<sup>1171</sup> Idem – *o.c.*, p. 180.

<sup>1172</sup> ADP – *Cabido*, liv. 108, fl. 3v.

que «os moradores da dicta villa vão cada e quando que cumpre aa dicta barca dar adubios pera a tirarem a monte e a carafetar e reparar de pregaje e caibros e travessas»<sup>1173</sup>.

Nos anos de 1630, aquando da encomenda de dois grandes galeões ao Ouro pensou-se adquirir na zona de Leiria, *via* Buarcos, a madeira do soalho e cobertas das embarcações, e isso não era novo pois ali chegava pinho da Flandres via navegação nórdica, depois redistribuída para os portos nacionais. Também dos pinhais régios da região. Mas naquela ocasião preferiu-se trazer o tabuado dos pinheirais de Moncorvo, não apenas porque a qualidade satisfazia os requisitos pré-determinados, mas porque ficava muito mais barata com a poupança no transporte pelo rio<sup>1174</sup>. Houve também complementariedade na compra de madeiras por agentes marítimos do Porto (particulares ou ao serviço da armada, no Ouro) entre o Douro e o Mondego<sup>1175</sup>.

Embora seja difícil imaginar o Douro como os grandes rios norte-americanos das zonas madeireiras do Canadá e Estados Unidos (que, por coincidência virão a abastecer o Porto de mastros pelo menos no século XVII), com a livre circulação de troncos desde a floresta até às serrações localizadas a jusante, a verdade é que havia muitas barcas de madeira a descer o rio.

Obstáculos à navegação, artificiais como as pesqueiras, naturais como os penedos (e outros “pontos” complicados que o Douro ‘se esmerava’ em apresentar), as cheias de inverno ou os secos de verão, impediam o regular movimento pelo rio. Isso, mais a ‘concorrência’ dos povoados do rio onde se faziam barcas, haveria de ter reflexos na entrada de madeiras durienses. Alternativas: o transporte em carros e a busca de madeiras noutras regiões. Como a Terra da Feira.

Olhar para o mapa 6 é confirmar a grande mancha florestal a sul do Douro hoje integrada, na sua maioria, no concelho de Vila Nova de Gaia. Dominam as referências aos séculos XVII e XVIII mas o movimento era anterior<sup>1176</sup>. Entre os madeireiros de Quinhentos interessados na exploração destes arvoredos feirenses estavam os padres do mosteiro da Serra, fornecedores dos estaleiros<sup>1177</sup>.

Também documentado para o período quinhentista era o recurso a madeiras de fora do termo.

Da zona centro vinham tabuados do pinhal de Leiria em navios da Pederneira, Mondego, Matosinhos e Leça com intervenção dos mestres deles necessitados<sup>1178</sup>, tornando-se óbvio (sobretudo quando, na redízima, essas declarações estão inscritas no título dos privilegiados) que as madeiras eram para uso próprio, para “adubar” ou construir de novo um navio.

Ao ritmo dos restantes fluxos comerciais, sobretudo da intensa cabotagem assegurada pelos barcos desses portos, chegavam também toros e componentes já lavrados

<sup>1173</sup> PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio Morais – *Memória do rio...*, cit, p. 136.

<sup>1174</sup> SILVA, Francisco Ribeiro da – *o.c.*, vol. I, p. 221-222.

<sup>1175</sup> Também na Terra da Feira.

<sup>1176</sup> LEÃO, Manuel – *A construção naval nos séculos XVII e XVIII.*, cit, p. 4, 8-14.

<sup>1177</sup> LEÃO, Manuel – *o.c.*, p. 8-14.

<sup>1178</sup> João André, mestre de Matosinhos, com madeira do Mondego em 1578; ADP – *Cabido*, liv. 108, fl. 6v.

(como as vergas) da zona pouco definida do Mondego, que englobaria tanto as florestas em redor de Buarcos como do próprio pinhal de Leiria. No século XV já se conhecia um movimento de barcas assegurando ligações – Porto-Lisboa, Porto-Mondego, Porto-Sevilha, – quase diárias. Esta afirmação não é exagerada. Na confraria de S. Pedro de Miragaia encontramos pagamentos de fretes de barcas com madeiras usadas nas obras (anuais) de reforma do hospital<sup>1179</sup>.

O mesmo para as provenientes de Lisboa, com interessantes movimentações numa e noutra direcção. Havia remessas destinadas ao Ouro quando este trabalhava para a armada real embora também os armadores, a título particular, fizessem dali vir tabuado, e isso é significativo – e prova da complexidade do comércio – quando sabemos que Lisboa era, acima de tudo, importadora<sup>1180</sup>.

### 23.4. Madeiros

Sabendo-se que havia “regatões de madeira”, desconhecemos, por outro lado, salvo excepções, junto de quem estes se abasteciam. Exceptuando grandes comerciantes que aproveitavam contactos internacionais para importar materiais de construção, pouco mais sabemos. Daí o interesse do contrato de parceria comercial de 4 de Julho de 1591 entre Melchior (“Belchior”) de Oliveira, morador no Porto e João Fernandes, carpinteiro, morador à Porta Nova de Miragaia. O primeiro estava representado pelo cônego (da sé do Porto) César Vilela, usufrutuário da igreja de S. Martinho do Campo, julgado de Aguiar de Sousa. Entre as testemunhas estava um certo António Luís, morador em Travassos, freguesia de S. Martinho da Várzea, Bem Viver. Como procurador de Melchior de Oliveira o cônego entregou ao carpinteiro 100 mil reais “em tostões e reales castilhanos” para este trazer à perda e ao ganho “e os empregar em coisas de seu ofício”; o carpinteiro entrava com o “seu trabalho e indústria”.

1591 foi um ano activo nos estaleiros, cheios de trabalho para armadores privados e o rei, e o investidor assegurava a experiência de um homem do ofício para fazer render o seu dinheiro, num tipo de associação conhecida na qual estavam envolvidos os outros participantes, naturais de terras abundantes em madeira.

Com os 100 mil reais o carpinteiro devia fazê-los render durante um ano, comprando madeira em Portugal e na Galiza<sup>1181</sup>.

Não há muitos mais exemplos deste tipo e só com levantamentos de prazos de propriedades e recolha de todos os indícios que digam respeito à sua cobertura florestal é que poderemos começar a ter algumas ideias. Daquilo que vi, sem qualquer preocupação de exaustividade, retirei o seguinte:

– No dia 23 de Janeiro de 1553, a abadessa do mosteiro de S. Bento da Ave Maria deu dote de casamento a Francisca Fernandes, sua criada, moradora em Tarouquela,

<sup>1179</sup> APSPM – *Livro 1*, fl. 94. Exemplo: dez reais a “um barco” que transportou 180 alqueires de cal (esta a três reais/alqueire); vinte e cinco reais de aluguer de um carro que “acarretou [do cais] nove traves pera o sobrado”, etc.

<sup>1180</sup> Ver quadros 6 a 16.

<sup>1181</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 102, fls. 1-1v.

com João Gonçalves, carpinteiro de casas, do Porto. Contribuem para este dote dois familiares moradores naquele lugar, que entraram com 5 mil reais “per pão e vinho e por madeira”<sup>1182</sup>;

– Em 22 de Junho de 1558, emprazamento do casal de Valbom feito por Pantalião Brás, abade de S. Veríssimo de Valbom a António Carneiro, do arrabalde de Santo Ildefonso; na propriedade, para além de leiras de vinho, cereais e uveiras, havia “treze arvores de carvalho e castanho”<sup>1183</sup>;

– Em 5 de Outubro do mesmo ano, diz-se do casal do Olival, Aguiar de Sousa, “que tem arvores de vinho e castinheiros e carvalhos”<sup>1184</sup>;

– Prova de que a madeira interessava a muita gente deu-a o Dr. Lopo Dias; em Maio de 1568, para além de ter de acudir aos doentes no exercício das suas funções, a madeira que tinha foi-lhe tomada pelos guardas-mores da saúde, “pera taparem o postigo da Cordoaria”; foi indemnizado em 580 reais<sup>1185</sup>;

– Em 4 de Agosto do mesmo ano, a Câmara ordenou ao tesoureiro que desse “a João Gonçalvez Ribeyro oitocentos reaes que lhe mandamos dar de hum masto de pinho que lhe tomarão os gardas mores desta cidade pera se poer a bandeyra de Miragaya da guarda da saude”<sup>1186</sup>;

– A 16 de Outubro mandou dar 600 reais “a Bertolameu Rebello por tres mastos que lhe mandaram tomar pera se fecharem os postiguos da cidade por o mal de peste d’Esposende”<sup>1187</sup>;

– Já falei dele neste trabalho. Chamava-se João Gonçalves “Chapéu-Largo” e era sapateiro mas também um homem de negócios com muitos interesses, repartidos por vários sectores. A sua comenda de Lordelo [do Douro] permitia-lhe negociar em madeira. E ele fazia-o. No seu testamento, de 15 de Agosto de 1568, declarava que Bartolomeu Rebelo e seu filho António de Paiva lhe deviam 35 mil reais de resto de conta do arrendamento dessa comenda; e ainda: “[...] que lhe devya mays ho dicto Antonio de Paiva [...] de cinco duzias de madeira cinco cruzados, e mais lhe devia hũa quall que vallia hum cruzado e hũa trave que por elle pagara da area dozentos reaes”<sup>1188</sup>. Ou seja, madeira descarregada numa praia do Douro, talvez a da Ribeira, onde paravam barcos que vinham de Riba Douro, ou junto do *Postigo das Tábuas*;

– Este não era o único sapateiro com interesses madeireiros. Quando partiu para o Brasil, em 30 de Outubro de 1574, o sapateiro Cristóvão de Freitas, da rua das Cangostas, deixou procuração ao pai, Jorge de Freitas, também sapateiro, para que “cobre, receba e arrecade toda ha fazenda movell e de raiz, e dinheiro e rendas e dividas e mercadorias

<sup>1182</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 6, fl. 244v. para a construção da casa dos noivos?

<sup>1183</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 16, fl. 107.

<sup>1184</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 18, fl. 10v.

<sup>1185</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 5, fl. 28.

<sup>1186</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 5, fl. 43. Mestre de navio.

<sup>1187</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 5, fl. 57v. Esta madeira foi trabalhada por Fernão Dias, carpinteiro, ao postigo das Virtudes, “por nos mostrar hum ytem dos guardas mores per que consta lhos deverem de certos dias que elle e quatro ofeciaes amdarão a tapar os postiguos da cidade per rezão do mall da peste d’Esposende”. Idem, fl. 59.

<sup>1188</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fl. 51v.

| Vendedores                  | Localidade    | Quantidade        | Tipos de madeiras |
|-----------------------------|---------------|-------------------|-------------------|
| Brites Gramaxa              | Bulho         |                   | amieiro           |
| Frutuoso Gonçalves          | Bulho         |                   | amieiro           |
| Domingos André              | Jovim         |                   |                   |
| João Frutuoso               | Gondomar      |                   |                   |
| Frutuoso Gonçalves          | Gondomar      |                   |                   |
| João Gonçalves dos Netos    | Gondomar      |                   |                   |
| Pedro Gonçalves             | Lever         |                   |                   |
| Frades do Mosteiro da Serra | Feira         | 138 paus          |                   |
|                             | Cima Douro    | 59 carros         |                   |
| Bento Gonçalves             | S. Cosme      | 2 dúzias          | amieiro           |
| 3 homens                    | Paranhos      |                   | sobro             |
|                             | Bulho         |                   | amieiro           |
| Sebastião Barbosa           | Seixinha      | 5 dúzias e 7 paus | sobro             |
| Cristóvão Madureira         | Cima Douro    | 4 dúzias          | sobro             |
|                             | Sousa         | 1 barca           |                   |
|                             | Sousa         | 2 barcadas        |                   |
|                             | Entre-os-Rios | 1 azurracha       |                   |
|                             | Lever         | 3 dúzias e 2 paus |                   |
| Sousa                       |               |                   |                   |
| Eugénio Barbosa             | Cima Douro    | 2 dúzias          | sobro             |
| Frutuoso Álvares            | Biteiros      | 4 dúzias          | sobro             |
| João Barbosa                | Canelas       | 2 dúzias e 4 paus |                   |
| Francisco Barbosa           | Sardoura      | 1 pau             | castanho          |
| Frades do Mosteiro da Serra | Feira         | 6 paus            | pinho             |
| Frades do Mosteiro da Serra | Feira         | 2 paus            | pinho             |
| Frades do Mosteiro da Serra | Feira         | 8 paus            | pinho             |
| Manuel Gramaxo              | Resende       | 4 dúzias e meia   |                   |
| Jerónimo Gonçalves          | Resende       |                   |                   |
| Frutuoso Gonçalves          | Resende       |                   |                   |
| Frades do Mosteiro da Serra | Feira         | 8 paus            | pinho             |

Quadro 5 – Fornecedores de madeira para a obra do cais

e quallquer outra fazenda” que lhe pertença (e também a que venha a mandar do Brasil) mas, sobretudo, “que posa vender quaesquer bens moves delle costetointe e madeira e posa cortar a dita madeira que lhe pertence e a vender pelos preços que quiser”<sup>1189</sup>.

É curioso que os sapateiros são apontados em Espanha como dos elementos que mais contribuíram para o desgaste da floresta, pois aproveitavam a seiva dos carvalhos para dela retirar os taninos com que convertiam as peles em couros<sup>1190</sup>. Portanto, a confirmar-se, este sapateiro acabava por retirar dois benefícios da exploração madeireira.

A melhor fonte sobre este comércio é o livro das despesas com o cais. Eis nomes de vendedores (ou fornecedores) de madeira à obra.

Poucos poderiam rivalizar com as instituições monásticas. Em torno da cidade sobra um exemplo já conhecido: o Mosteiro da Serra do Pilar que vendeu madeira para a estacaria do cais e para navios. E as casas monásticas que a tinham em Jovim, Gondomar.

Falta mencionar a identificação entre os carpinteiros da ribeira do Porto e os locais produtores de madeiras. Há vários exemplos: das terras da Maia, de Vizela, Lousada, Feira ou Lordelo, entre outras. Esta coincidência entre a naturalidade do oficial e as zonas de floresta, que não acontecia por acaso, facilitaria a aquisição de madeiras nas ocasiões em que ela competia ao carpinteiro.

Parece assim haver uma complementaridade entre produtores e proprietários, por um lado, e os transportadores (fluviais ou marítimos) e os carpinteiros da Ribeira, por outro. Homens da terra, do rio e do mar.

### 23.5. Exportação de madeiras

Com o Douro e as terras da Feira (e apesar de não se dispensarem importações, desde a Idade Média) criaram-se correntes de negócio de exportação motivando regulamentação com origem na corte e no próprio porto.

O foral da alfândega de 1410 fala deste negócio como de uma mais-valia comercial (com os couros) capaz de atrair os navios carregados de panos: “Outrossim quando acontecer alguns navios entrarem em os ditos portos de fóra de nossas terras e venderem pannos para comprarem pelles cabruas ou madeira ou outras mercadorias, mandâmos que lhe não seja levada dizima d’estas pelles e madeiras ou outras mercadorias [...]”<sup>1191</sup>.

Em 1450, a Câmara analisava pedidos e despachava licenças para levas de madeiras: “Titulo dos que ouverom alvaraes pera carregarem pera fora madeiras e tavoados e todallas outras cousas que som defesas a nenhuum carregar salvo ameedade e esto per alvara dos vereadores facto pello escripvam”. A preocupação com o abastecimento local impunha estas limitações, como acontecia com os vinhos, os azeites ou o sal, e com parte deles a ser retida para venda no mercado urbano. Nessa altura saíram dois navios com tabuados: “Item aos III dias de Setembro per mandado de Lopo Vieira, Bras Martinz marinhoiro ouve alvara per que podesse carregar no Vintaneiro XXXb paos convem a

<sup>1189</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 51, fls. 40-40v.

<sup>1190</sup> Relatório de Juan de Morales à corte sobre o estado das árvores na Galiza (1612), citado por GOODMAN, David – *El poderío naval español...*, p. 126.

<sup>1191</sup> *A alfândega do Porto e o despacho aduaneiro...*, cit, p. 86.

saber de caibros e guieiros e mais mea duzia de tavoas e que leixava outro tanto segundo per elle foy visto. *Item* Joham da Rua levou per mandado de Lopo Vieira Rb paas e que leixava outros tantos os quaes levava na naao d’Aveiro e Vintaneiro per alvara asignado dos officiaes”<sup>1192</sup>. Ignoro para onde foram estas madeiras, que parecem ser aparelhadas, mas note-se que se trata de encher dois navios grandes (são duas naus), o que quer dizer que saiu muita quantidade de tabuado<sup>1193</sup>.

Em 1456, Gabriel Gonçalves, almoxarife régio no Porto, remeteu a Fernão de Andrade, tesoureiro das obras de Ceuta, ferramentas de ferro e aço (algumas de carpintaria) mais “dez traues de carualha e tres duzeas de tuoado de carualho de quatro dedos em testa e R duzeas de tauoado de dous dedos em testa”<sup>1194</sup>.

Estas notícias prosseguem até final do século XV, continuando a enviar-se madeira para várias partes do reino e dos seus domínios. Vejamos mais dois exemplos:

– No início de 1470, chegava um carpinteiro munido de uma carta régia. Vinha de Évora e era responsável pela obra do mosteiro de Santa Maria do Espinheiro. Na missiva, de 12 de Janeiro, podia ler-se: “[...] fazemosuos saber que Joham afomso carpinteiro morador em esta Nossa çidade deuora vay ora a essa çidade pera della auer de trazer huuma soma de madeira que sse a mester pera a obra do moesteiro de santa maria do espinheiro que sse ora faz acerca Da dita çidade que elle tem denpreitada”. Sabendo das limitações à venda, o monarca tem o cuidado de expressar desejo em contrário, bem como, por outra via, ter instruído três cidadãos da urbe para acelerar o despacho<sup>1195</sup>: “E por que segumdo a ordenança dessa çidade della nom pode tirar a dicta maDeira sem hi auer defficar certa dellaa qual sse ouuesse de ficar traria a elle perda e ajnda desauia-mento pera a dicta obra por que honde cuyda que tem madeira pera ella que abaste polla que hi ficasse sse acharia em gramde mingoa e trabalho uos rrogamos E muito encomendamos que vos praza por respeito de nossa Senhora cuja obra he pera que a dicta madeira ha de sser que assy a que ora o dicto Joham afonso neesa çidade tem como qual quer outra que queira pera ella conprar e carregar hy liurementem sem ficar coussa alguma lha leixees trazer [...]”<sup>1196</sup>;

– O jogo de influências e retribuições pode explicar a facilidade com que foi aprovada a seguinte decisão camarária de 1448: “E ssendo asi todos Juntos acordarom que a madeira de castanho e de carualho que ficasse da ponte de lagoncilha que o dicto con-çelho ora corregeo que fezessem dela graça a Ruj galuam secretario delRej nosso Senhor

<sup>1192</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 1, fl. 97. Os caibros são peças de madeira que vão da cumeira do telhado (isto é, a sua parte mais alta) ou do pau de fileira aos frechais (vigas em que se pregam os caibros à beira do telhado), e que recebem o assentamento das ripas, ou então, os barrotes que formam a latada, assentando nos esteios; os guieiros, ou aguieiros são armações de madeiramento de carpintaria.

<sup>1193</sup> A *Vintaneira* é nau conhecida na cidade, com o mestre a pertencer à confraria de S. Pedro. Apesar do nome, a nau de *Aveiro*, é embarcação matriculada na cidade.

<sup>1194</sup> TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 13, fl. 154, publicado em AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais...*, cit, tomo II, p. 333.

<sup>1195</sup> Diogo Fernandes [das Póvoas?], Afonso de Couros e Diogo Martins.

<sup>1196</sup> *Livro antigo das cartas e provisões...*, cit, p. 86-87.

para haJuda de huma cassa que el mandou dizer que queria fazer na cidade de lixboa os quaees todos Juntamente disserom que o dicto Ruj galuam era mui boo Escudeiro E que senpre terria carrego dos feitos da dicta Cidade quando lho mandasem Requerer E que por tanto lhes prazia de lhe fazerem graça da dicta madeira”<sup>1197</sup>.

A abrir o século XVI continuava a vender-se madeira. Numa análise do deve e do haver comercial, a Câmara decidiu intervir em 5 de Fevereiro de 1501, determinando que “de toda a madeira, tavoado, noz, castanha [ou seja, os produtos do *hinterland*] e outro qualquer legume que se pera fora carregava em navyos” haveria de ficar o quinto no Porto (no século XV ficava metade) para o que foram nomeados os chamados *quintadores*, encarregados de “dar juramento ao mestre e mercadores dos navios”, ver as cargas e a retenção, “sob pena de quinhentos reaes”<sup>1198</sup>, como aconteceu nos seguintes casos:

– Em 3 de Fevereiro de 1558 estava ancorada no Douro, preparada rumar ao Algarve, a caravela de João Gonçalves, de Massarelos, pequeno navio com menos de 20 toneladas. Carregado com castanha ensacada, levava também uma carga de “madeiras de pau”, talvez quantidade muito pequena para ser relacionada com os problemas de gestão dos recursos florestais algarvios, sentidos no século XVI<sup>1199</sup>;

– Em 1585, Diogo Carneiro, morador em Sevilha, declarou ao fisco dois carros de madeira para Matosinhos onde os embarcaria para aquela cidade<sup>1200</sup>.

Sendo que nem todas estas notícias se relacionem com a construção naval, devemos estar atentos a este comércio, mobilizador de recursos marítimos, envolvendo profissionais e mercadores, dinamizadores de correntes mercantis por mar e por terra, pois deles podemos retirar muitas pistas.

### 23.6. Importações

Se o abastecimento de madeiras nacionais estava razoavelmente assegurado, não era, contudo, bastante para responder à procura para a construção naval havendo indícios de escassez de tabuados em vários momentos, porventura relacionados com o aumento da

<sup>1197</sup> O secretário mandou comprar mais madeira no Porto para a obra: “E que ordenassem que mandassem trazer aa dicta Çidade E a entregassem aa quall [pessoa] que carrego tem de lhe fazer mandar leuar outra madeira que o dicto Ruy galuam da dicta Cidade manda leuar pera a dicta Çidade de Lixboa”; FERREIRA, J. A. Pinto – “*Vereações*”., cit, p. 386-387.

<sup>1198</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 7, fls. 18-19.

<sup>1199</sup> Em 1546, o corregedor Rodrigo Rebelo queixava-se das vendas de navios em Castela temendo o esgotamento da serra de Monchique; se não se atalhasse a prática “antes de quatro anos não avera navios neste Alguarve nem madeira na Serra”. TT – *Corpo cronológico*, parte I, maço 77, doc. 98; Romero Magalhães dá informações sobre os cuidados com estes recursos: “Até 1560 o corte destas árvores [sobreiras, azinheiras e carvalhos] dependia de licença camarária. Porém pouco depois, e para evitar o desflorestamento, proibe-se «cortar madeiras pera naaos nauyos carauellas e barcas no Reyno do Allguarue” sem licença régia”, dando azo a fortes protestos dos mordomos e mareantes de Vila Nova de Portimão. No ano seguinte, o corregedor de Tavira pedia ao rei a proibição do corte de árvores na serra de Tavira para proteger a construção naval; ainda no século XVI, os mareantes de Lagos pediam ao rei que não se dessem “sesmarías donde ouver madeira pera naujos barcas bateys e carauellas”. Os três casos em *Para o estudo do Algarve económico...*, cit, p. 178 (os dois primeiros) e 42.

<sup>1200</sup> ADP – *Cabido*, liv. 111, fl. 7.

actividade nos estaleiros e sua urgência. Nessas alturas impunha-se o recurso às compras no estrangeiro, cuja evolução determinou variações na geografia dos mercados abastecedores, motivadas pelas dificuldades que todos os espaços florestais europeus, da Península Ibérica ao Báltico conheceram, com fenómenos de desflorestação, políticas de protecção das árvores, limitações ao comércio dos produtos madeiros, etc. A um abastecimento centrado nas regiões da Galiza e Astúrias, com participação da navegação nortenha, sucedeu uma alteração de mercados, passando a predominar os fornecimentos do norte da Europa, com muito menor participação das embarcações nacionais no transporte. De resto, como vinha acontecendo com o restante fluxo de mercadorias pesadas destinadas à indústria náutica.

Com madeiras autóctones à disposição, que chegavam para grande parte da construção dos navios, a importação incidiu na aquisição de mastros, vergas, uma ou outra curva de nau, curvatões e remos.

Um documento, já citado neste estudo, fornece uma das primeiras notícias sobre este tema: em 1316, num conflito entre a Câmara e o Bispo, dá-se a entender que era vulgar verem-se navios entrar na barra com madeiras para a cidade; queixavam-se os homens do município que os funcionários da Igreja “os agrauauam embargandolhes e tapandolhes os rresyos hu carregam os barcos que vão para frança e hu descarregam os Baixees que tragem amadeyra e offerro e opescado”<sup>1201</sup>.

D. Fernando legislou em favor dos importadores do Porto: “quitamoslhes e rresavamoslhes [*sic*] adizima que hora nouamente de tres anos aacá mandamos leuar na dita Cidade de madeyra e outras cousas que aella vjnham doutras partes, assy aos dos nossos Regnos come aos de fóra delles [...]”<sup>1202</sup>.

Ao mesmo modo que regulamenta a exportação, o foral da alfândega comunica a importação de tabuados para navio, de França, Inglaterra e Irlanda.

Armas Castro revela uma forte corrente de exportação de madeiras galegas para Portugal através de Pontevedra, desde a Idade Média<sup>1203</sup>. Também Elisa Ferreira destaca as exportações de madeira galega e asturiana (províncias que gozavam de regime especial de comércio) para Portugal, desde o século XIII<sup>1204</sup>. Este movimento apenas abrandou no século XVI pois, desde desde Santander à Galiza, esta centúria revelou-se “intensamente desflorestadora”<sup>1205</sup>. Abrandou mas não cessou, fruto de alguma cooperação e solida-

<sup>1201</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. I, p. 59.

<sup>1202</sup> *Corpus codicum...*, vol. I, 115.

<sup>1203</sup> ARMAS CASTRO, José – *o.c.*, p. 193-194.

<sup>1204</sup> FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Corunha: Fundación “Pedro Barrié de la Maza”, 1988, p. 661-662, 673. Fala do labor transportista de frotas do norte de Portugal assegurando abastecimentos de madeiras galegas a Lisboa e Andaluzia. Esclarece (p. 673) que a madeira vinha da “Galiza cantábrica”.

<sup>1205</sup> BARREIRO MALLÓN, Baudilio – *Comercio y burguesía mercantil en la costa cantábrica. Contrastes regionales y cronológicos*, in *El comercio en el Antiguo Régimen...*, cit, p. 64. Evolução no interesse sobre a floresta: numa primeira fase, os camponeses foram os principais agentes de devastação; em épocas posteriores, o grande motor da desflorestação foi a Coroa, contra os protestos dos camponeses agravados.

riedade política (de política naval) entre as duas coroas. Já referi Cristóbal de Barros, reordenador da floresta do norte de Espanha no tempo de Filipe II, e a autorização de saída de quase 8 mil carros de madeira para Portugal em 1576, numa altura em que se laborava nos estaleiros nacionais na preparação de armadas como a de Alcácer-Quibir<sup>1206</sup>.

Alguns portugueses tinham rendas de diferentes ramos na Galiza. Mais evidente depois de 1580. No testamento de D. Lopo de Almeida a favor da Misericórdia do Porto havia rendas a cobrar nas alcavalas das madeiras de Santiago ou Viveiro<sup>1207</sup>.

Como outros já citados, Baudilio Barreiro fala de uma presença notada de embarcações portuguesas (ombreado com a frota basca) no transporte de madeira dos portos do Cantábrico: “a maioria dos barcos que transportavam a madeira ou seus derivados [peças manufacturadas como as curvas de nau ou, mesmo a própria aduela] eram de titularidade portuguesa e basca, seguidos pelos patachos e pinaças galegas, cantábricas e asturianas”. Conforme o século avançou, estes navios tiveram tendência a ser substituídos por ingleses, alemães e dos Países Baixos<sup>1208</sup>.

Esta evolução é confirmada nos arquivos do Porto. Concorrência, dificuldades conjunturais, adaptação do perfil da frota a estratégias mercantis, surgem em evidência agora.

Interesse em madeira estrangeira, interesse em madeira ibérica, transporte terrestre em carros ou em navios, nacionais e de fora, da Galiza ao golfo da Biscaia. Em meados do século XV isenta-se a entrada de mastros e vergas, num processo que já aqui acompanhámos, indissociável dos incentivos da Coroa aos construtores navais<sup>1209</sup>, e também avaliámos as preocupações da câmara do Porto quanto ao abastecimento de sal (1449), nas quais se aludia à existência de construção naval que dependia da atracção dos navios galegos, transportadores de madeira<sup>1210</sup>. Controlar o sal para garantir madeira.

Em Quinhentos, os arrendamentos das alfândegas impunham normas sobre a importação de aprestos navais. Numa prática mais enraizada, determinava-se a obrigatoriedade de alealdamento para efeitos de controlo fiscal com inscrição, em livro próprio, daquilo que se pretendia trazer de fora, falando-se muito da importação de mastros<sup>1211</sup>.

<sup>1206</sup> SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – *Galicia en el camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648...*, cit, p. 25, 27-28. Analisa os resultados (que não parecem ser satisfatórios) da acção de Barros na Galiza. Seria mais feliz na Biscaia, fomentando as construções náuticas: “para pôr em prática esta política, Filipe II contou com o inestimável labor de Cristóbal de Barros” com a concessão de créditos sem juros e estimulando o abaixamento das tonelagens para abranger maior número de interessados (D. Sebastião também o fazia em Portugal). ODRIOZOLA OYARBIDE; Lourdes – *Construcción naval en el País Vasco...*, cit, p. 158. David Goodman também sobre a floresta e políticas de reforestação em *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II*. Madrid, 1990, p. 110-111, em SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – *o.c.*, p. 26, retomando-os em *El poderío naval español...*, cit, p. 105-158 (trata-se do capítulo “El número de árboles: la conservación de los bosques españoles”).

<sup>1207</sup> BASTO, Artur de Magalhães – *História da Santa Casa da Misericórdia do Porto...*, cit, vol. II, p. 2627.

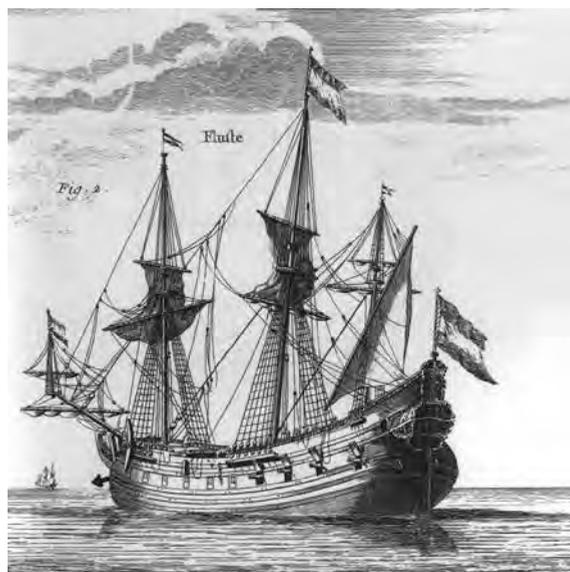
<sup>1208</sup> BARREIRO MALLÓN, Baudilio – *o.c.*, p. 64-65.

<sup>1209</sup> AHMP – *Livro A*, fls. 132-133.

<sup>1210</sup> FERREIRA, J. A. Pinto – “*Vereações*”..., cit, p. 413.

<sup>1211</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0006, fl. 329v.

No período de transição entre os séculos XVI e XVII, fruto de variações entretanto ocorridas, a Flandres (ou melhor, o Báltico<sup>1212</sup>) tornou-se o fornecedor de madeiras dominante. Desde então, até para além do século XVIII, as entregas de tabuados carregados em navios da Suécia e de outros estados bálticos dão corpo a um tráfico elevado e habitual<sup>1213</sup>. Carla Rahn Phillips pensa que foi, em grande medida, por insuficiências de reservas madeiras que os holandeses desenvolveram embarcações como o *fluyt*, “que era ligeiro para o seu tamanho e tinha pouco tabuado no interior”<sup>1214</sup>.



Gravura 28 – *Fluyt* holandês

No quadro seguinte sintetiza-se esta evolução e precisam-se outros centros de abastecimento, dentro e fora de Portugal.

<sup>1212</sup> A Holanda era “terra sem árvores”, de “dunas e baldios”, e os construtores navais dependiam de intermediários que compravam madeira bem para cima do vale do Reno. Já o medo do esgotamento de madeiras em Inglaterra terá funcionado como principal motor da criação, exploração e florestação da colónia americana da Virgínia. Em França, só no tempo de Colbert se iniciou a recuperação dos bosques devastados por rapinas seculares. GOODMAN, David – *El poderío naval español...*, cit, p. 105-106.

<sup>1213</sup> No século XVII, Pereira de Novais dá uma lista de mercadorias entradas na barra do Douro “de diferentes reinos estrangeiros”; se ainda vinha muita madeira e aduela da Galiza, das Astúrias e da Biscaia, curiosamente, já não chegavam madeiras; em contrapartida, das nações do Norte (Inglaterra, Holanda, Hamburgo, Suécia e Dinamarca), além do cânhamo, alcatrão, breu, resina, etc., chegavam cada vez mais “mastros de navios”. *Anacrisis historial...*, cit, vol. II, p. 246-247. Ver mapa da Alfândega, importações de 1782 a 1784, por Rebelo da Costa, onde há “tabuado de Flandres” vindo da Suécia, barrotes, aduela, paus para mastros e verguntas”, e “tabuado de pinho de Flandres-tábuas” do Báltico, referindo-se o porto de Dantzig um dos principais fornecedores. *Descrição topográfica e histórica...*, cit, p. 262. AZEVEDO, J. Lúcio de – *História dos cristãos-novos portugueses*, 3ª edição. Lisboa: Clássica Editora, 1989 (1ª edição 1921), p. 265, fala dos contactos com Hamburgo.

<sup>1214</sup> *Seis galeones para el rey de España...*, cit, p. 48.

| Ano  | Artigos       | Origem     | Quantidade  | Comprador                 | Morada     |
|------|---------------|------------|-------------|---------------------------|------------|
| 1573 | mastros       | Lisboa     | 2           | Gonçalo Afonso            | Massarelos |
| 1573 | remos         | Galiza     | “uns remos” |                           | Porto      |
| 1573 | remos         | Galiza     | 30          | Gonçalo Domingues         | S.J.da Foz |
| 1573 | curvatões     | Galiza     | 6           | Gonçalo Domingues         | S.J.da Foz |
| 1573 | leme          | Galiza     | 1           | Gonçalo Domingues         | S.J.da Foz |
| 1573 | varas         | Galiza     | 4           | Gonçalo Domingues         | S.J.da Foz |
| 1573 | verga         |            | 1           | Manuel Pires              | Porto      |
| 1573 | verga         |            | 1           | Deusodeu Pires            | Porto      |
| 1573 | remos         |            | 4           | António Anes              | S.J.da Foz |
| 1573 | remos         |            | 12          | João Frade                | S.J.da Foz |
| 1573 | verga         |            | 2           | Gonçalo Fernandes         | Massarelos |
| 1573 | verga         |            | 1           | João Martins              | Porto      |
| 1573 | verga         | Lisboa     | 2           | Domingos Eanes            | Miragaia   |
| 1573 | remos         |            | 14          | Salvador Afonso           | Leça       |
| 1573 | varas         |            | 24          | Salvador Afonso           | Leça       |
| 1573 | mastros       |            | 1           | João Álvares              | Miragaia   |
| 1573 | verga         |            | 2           | João Álvares              | Miragaia   |
| 1573 | verga         |            | 3           | João Lopes                | Matosinhos |
| 1573 | verga         |            | 1           | Gaspar Gonçalves          | Leça       |
| 1573 | verga         | Lisboa     | 1           | Gaspar Velho              | Porto      |
| 1573 | leme          |            | 2           | Domingos Gonçalves        | Porto      |
| 1573 | verga         |            | 1           | António Dias              | Porto      |
| 1573 | verga         |            | 5           | Jorge Luís                | Matosinhos |
| 1573 | verga         |            | 2           | Salvador Gonçalves        | Porto      |
| 1573 | mastros       |            | 1           |                           | Porto      |
| 1573 | mastros       | Pederneira | 1           | André Afonso              | Matosinhos |
| 1573 | verga         | Pederneira | 1           | André Afonso              | Matosinhos |
| 1573 | leme          |            | 1           | António Pires             | S.J.da Foz |
| 1573 | verga         |            | 1           | Gonçalo Álvares           | Porto      |
| 1573 | curvas de nau |            | 2           |                           | Porto      |
| 1573 | mastros       |            | 1           | António Gonçalves o Bravo | Massarelos |
| 1578 | verga         | Lisboa     | 1           | Gonçalo Afonso            | Massarelos |
| 1579 | remos         |            | 10          | António de Prol           | Matosinhos |
| 1585 | cintas        | Mondego    | 2           | Francisco Luís            | Porto      |
| 1585 | mastros       | Mondego    | Vários      | António Pires             | Leça       |

| Ano  | Artigos | Origem     | Quantidade | Comprador          | Morada     |
|------|---------|------------|------------|--------------------|------------|
| 1585 | verga   | Atouguia   | 2          |                    |            |
| 1585 | verga   |            | 2          | Manuel Gonçalves   | S.J.da Foz |
| 1591 | remos   | Flandres   | 121        |                    |            |
| 1591 | verga   | Mondego    | 6          | Gaspar Fernandes   | Leça       |
| 1591 | cintas  | Mondego    | 2          | Gaspar Fernandes   | Leça       |
| 1591 | leme    | Pederneira | 2          |                    |            |
| 1591 | verga   |            | 2          | António Pires      | S.J.da Foz |
| 1591 | verga   |            | 3          | António Fernandes  | Massarelos |
| 1591 | verga   | Mondego    | 3          | João Pires de Leça | Leça       |
| 1591 | verga   | Flandres   | 90         |                    |            |
| 1591 | remos   | Flandres   | 12         | Domingos Fernandes | Matosinhos |

Fonte: ADP – Redízima, livs. 106-113

#### Quadro 6 – Importação de componentes em madeira

Algumas cautelas a ter com estes dados. Destaque atribuído aos mercados nacionais: Lisboa e zona centro, sobretudo, mas estes lugares também funcionam como postos de redistribuição; logo, há uma forte possibilidade de esses materiais terem sido importados. Como vimos, Aveiro era entreposto de pinho da Flandres.

Mas, sem dúvida que devemos assinalar tendências, e esta preferência para o mercado nórdico correspondeu a um período de grande laboração dos estaleiros do Ouro para a marinha ibérica; as noventa vergas e os 121 remos “flamengos”, somados às importações maciças de fio para cabos, às 300 traves de madeira e às várias dezenas de tabuados com a mesma origem constituíram, com as centenas de quintais de ferro da Biscaia e as várias charruas carregadas de madeiras francesas (informação pouco vulgar sobre tamanhas importações madeireiras de França neste período), o núcleo central dos materiais com que se fizeram os galeões encomendados ao Porto pelos contratadores de Filipe II no ano de 1591, de maior significado na história da recuperação dos efectivos navais peninsulares pós 1588.

De qualquer forma, a construção de iniciativa particular persistiu e seguiu as mesmas linhas, com a inscrição dos materiais no chamado “registo dos privilegiados”, facto que denuncia a continuidade dos incentivos. Vejamos:

– Gonçalo Domingues, de S. João da Foz, mestre de um navio, importou da Galiza, em 1573, boa quantidade de remos, um leme e quatro varas; além disso, mandou vir seis curvatões, informação relevante se significar que se trata de um mestre dono de um navio de gávea, dado que estes curvatões são peças do mastro onde estava o vão em que

assentava a gávea<sup>1215</sup>, ou pouco significativa se apenas se tratar de peças para ligações da estrutura do navio<sup>1216</sup>;

– Gonçalo Fernandes, de Massarelos, declarou ter comprado “uma verga grande e outra pequena”;

– Manuel Pires, da Lada, além da verga registada, mandou vir de fora (não se diz de onde) uma guindareza, ou seja, um cabo para laborar o guindaste do navio e dois quintais de breu para o calafeto;

– António Anes, de S. João da Foz, importou quatro remos e mandou vir também dois carros de madeira e dois paus, talvez da Galiza<sup>1217</sup>;

– Salvador Afonso, de Leça, manifestou catorze remos e vinte e quatro varas, mais um carro de madeira, dois quintais de breu, meio milheiro de pregos e uma âncora;

– António Gonçalves o Bravo, mestre e senhorio de navios, de Massarelos, além de um mastro, beneficiou de reduções de impostos na importação de cabos, barris de alcatrão e diversos alealdamentos de madeiras.

Todos os casos citados são de 1573, e nem todos devem ser para navios de alto bordo. Mas este foi um momento decisivo para a navegação local verificando-se investimentos avultados no sector e multiplicação de notícias relativas à movimentação de navios. Recordemos que se iniciava a exploração sistemática do circuito do Brasil, no qual os armadores nortenhos muito investiram.

Em 1585, em período de consolidação das rotas atlânticas e das encomendas régias, chegaram em força os investidores, como os Vitória ou o Licenciado Paz a eles associado, ligados à contratação de navios ou participando neste comércio com intuítos capitalistas, familiarizados com os mercados nórdicos, mas continuamos a descobrir mestres e senhorios (em parcerias de armação) que persistem em prosseguir no ramo. Como António Pires, de Leça, que, nesse ano, trouxe do Mondego vários mastros e declarou ainda quinze dúzias de tábuas<sup>1218</sup>.

Outros dados dão-nos a perceber regressos dos navios ao estaleiro, que também podem ajudar a determinar a sua longevidade (e a de um mestre no activo):

– Em 1573, Gonçalo Afonso, mestre de Massarelos, trouxe de Lisboa dois mastros para o navio que construía. Em 1578 regressou de lá com uma verga para a sua embarcação, a mesma que fizera cinco anos antes;

– Em 1578, António Pires, de S. João da Foz, meteu um leme no seu barco e, em 1591, teve de substituir duas vergas.

<sup>1215</sup> Em concreto: “Duas fortes peças de madeira assentes sobre a romã [parte mais grossa do mastro ou mastaréu, nas proximidades do seu extremo superior] dum mastro real, no sentido da popa à proa, dum e de outro lado do calcês [parte da secção rectangular no extremo superior dum mastro ou mastaréu que imediatamente se segue à romã], e ali convenientemente fixados. É neles que assentam os «vaus reais» [...]”. LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente (Comandantes) – *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual...*, cit, p. 194, 465, 126.

<sup>1216</sup> Seria o caso, pois este mestre importa logo seis. Neste sentido, curvatóes são “pequenas curvas empregadas em algumas ligações como, por exemplo, as que ligavam as perchas ao beque”; Idem – *o.c.*, p. 194.

<sup>1217</sup> Trata-se de um mestre dado como habitual na rota de cabotagem para esta região.

<sup>1218</sup> Trouxe também daí uma carga de cal, que poderia servir na galagala.

Sobre o tempo de entrega dos aparelhos, de que já falei, podemos citar os seguintes casos:

- João Álvares, de Massarelos, deu conta, em 1573, da chegada de uma dúzia de tabuado, um mastro e duas vergas que tinha inscrito no “livro das sacas” do ano anterior;
- Também com um ano de distância desde o alealdamento chegaram os materiais de António Gonçalves o Bravo.

Entre os aprestos no quadro 6 encontramos ainda *curvas de nau* e *cintas*. Eram constituídas por séries de paus que reforçavam o forro ou o tabuado do costado das embarcações; em 1591, Gaspar Fernandes adquiriu duas no Mondego, com seis vergas, dezanove dúzias de tabuado, e três bombas. Quanto às *curvas de nau* (também as havia *de galé*) eram peças-mestras para os galeões, e raras, chegando a ser cortadas árvores inteiras apenas para aproveitar uma ou duas<sup>1219</sup>.

### 23.7. Duas notas sobre o comércio de madeiras no Porto

Vimos que, desde a Idade Média havia comércio de madeiras na cidade. Em 1448, os moradores queixavam-se do desregramento do mercado, sentindo-se prejudicados. Denunciavam tanto a actuação dos mestres dos navios como a dos regatães, desejosos de a açambarcar para as suas obras e para a exportar. O caso foi debatido na Vereação; como de costume, o problema foi primeiro apresentado: “E sseendo asy Juntos ueerom affallar em huma desordenança que ora uyom que allguns rregataeens comprauom canta llenha uynha de rriba de doiro E carregauom em tanto que posto que allguuns qujsesem comprar allguma llenha para ssuas cassas nom no podiam auer por o dito aazo o que auya por grande mall”; e depois aprovada a decisão e a coima contra os infractores: “E por aujtarem esto Acordarom que daquy em dyante nom sseja nenhuum tam ousado que compre llenha para carregar para nem huma parte E cada huuns mestres comprem para ssuas naaos o que lhe comprir E damays nom se empache E quall quer mestre de naao ou nauyo que ocontrairo ffezer pello presente ho auemos por condanado em mjill rreaes para as obras dacydade”<sup>1220</sup>.

No século XVI, pelo menos em dois momentos, 1537 e 1579, foi necessário à Câmara tomar posição de força contra os conluios no comércio madeireiro, tanto sobre a madeira nacional como da importada. Desta vez, as queixas eram contra carpinteiros e caixeiros, mancomunados no açambarcamento graças ao estatuto privilegiado dos últimos, comprando-a por atacado e canalizando-a para a confecção de caixas e vasilhas. Este comportamento, relacionado com as datas referidas, tem grande significado: uma e outra representam momentos importantes no comércio açucareiro com intermediação do Porto; no primeiro caso, açúcar madeirense, fundamental na recuperação comercial e marítima da cidade ainda antes de meados do século; o segundo era reflexo de um movi-

<sup>1219</sup> Em 1617, S. Sebastián propôs um contrato para fabricar uma esquadra de galeões com uma cláusula segundo a qual só se podiam tomar curvas de nau na Biscaia, onde abundavam, com permissão régia. Nesse ano, quando se concedeu mais uma licença para a Galiza exportar para Portugal “trinta mil carretas” de madeira, excluía-se dela o envio de curvas. GOODMAN, David – *El poderío naval español...*, cit, p. 120, 124.

<sup>1220</sup> FERREIRA, J. A. Pinto – “Vereações”..., cit, p. 332.

mento intenso, de comércio do açúcar brasileiro. A prioridade deste trato justificava as prerrogativas concedidas aos fabricantes de caixas.

O intitulado “*Acordo que se não pasem licenças a pessoas privilegiadas*”, de 1579, informa-nos que a madeira, quer a de Riba Douro, quer a que vinha pela foz, continuava a ser descarregada na areia da Ribeira. Tendo em conta queixas que lhe haviam sido dirigidas, a Câmara aprovou uma postura, invocando um acordo “muito antigo” (trata-se da decisão aprovada na reunião de 21 de Abril de 1537):

“pera nenhum carpinteiro nem caixeiro comprar madeira nenhũa que vem de fora a esta cidade asi de Riba de Douro como per mar e per terra pelo coal se não fazia ao presente obra antes a atravessavão tanto que chegava, e depois a vendião por grandes preços e se algũa pessoa queria comprar algum tavoado ou madeira a não achavão pelo atravessarem os dictos carpinteiros e caixeiros e usavam acerqua diso outra manha por que estando dado licença que soo os caixeiros poderiam comprar pera seu mester algũa madeira os carpinteiros se falavam com eles e atravessavão a dicta madeira e depois partiam com que desta maneira colhiam todo o tavoado e madeira em si e o povo por suas necessidades era forçado comprarem lho por grandes preços”.

Retomando o acordo ficou estabelecido um prazo de três dias “desde que a madeira seja descarregada na Ribeira” para as compras gerais, feitas, “pelo miúdo”, e só então o mercado seria aberto aos “industriais”<sup>1221</sup>.

### 23.8. Estaleiros e madeiras

A importância do estaleiro do Ouro e o seu ‘estatuto’ levaram a que o mesmo criasse serviços de gestão de recursos, mais evidentes desde os primeiros anos do século XVII. Sabe-se da existência, permanente ou eventual, de comissários encarregados da vigilância das áreas florestais envolventes, da escolha das árvores mais adequadas em algumas empreitadas e da sua marcação para abate, e eram os técnicos do estaleiro quem lidava com estes assuntos; mas em 1631, a encomenda de quatro galeões e a urgência deste serviço levou o rei a nomear uma comissão de três peritos composta Lucas Pinto, Damião de Figueiroa e Antão Gonçalves. Este último era mestre de fazer naus e fornecia o principal dos conhecimentos sobre as madeiras a usar<sup>1222</sup>. Havia carpinteiros habilitados a orientar os abates<sup>1223</sup> e lenhadores; já no estaleiro, os serradores cortavam as tábuas à medida.

<sup>1221</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 26, fls. 34v-35. O acordo de 1537 está no livro 13, fl. 35v.

<sup>1222</sup> “A missão devia ser realizada em segredo. Cabia-lhes assinalar as árvores a derrubar e elaborar um relatório sobre a qualidade dos troncos a colher, declarando com detalhe para que partes do navio serviriam. Nos relatórios para Madrid estimariam quantos navios de 500 e 600 toneladas se poderiam fabricar com tal madeira e as terras e devesas onde se erguiam as árvores e a quem pertenciam”. SILVA, Francisco Ribeiro da – *o.c.*, vol. I, p. 222.

<sup>1223</sup> Cortes de árvores e seu plantio, há muito estavam teorizados. Seguia-se a tradição clássica exposta por Hesíodo n’*Os trabalhos e os dias* e, especialmente, Plínio na *História Natural*, atribuindo importante papel às fases da lua, aconselhando o abate nos minguentes de Novembro, Dezembro e Janeiro. Plínio informava que a madeira cortada em quarto crescente se estragava logo em seguida. Filósofos naturalistas dos séculos XVI e XVII (Jerónimo Cortês, autor de um *Lunário* e René Bary entre outros) seguiam estas “instruções” verificando que nos quartos crescentes a seiva corria com mais força tornando as árvores mais “gordas” mas menos saudáveis; por seu turno, nos minguentes, menos

Embora houvesse o cuidado de se saber de quem eram as árvores, estas comissões actuaram sempre com alguma arbitrariedade, e isto resultava em episódios de contestação e de oposição, sobretudo pelo baixo preço das indemnizações<sup>1224</sup>.

O transporte fez-se sempre em carros e embarcações. Pelo menos desde 1524 estava prevista a requisição junto dos transportadores locais, competindo às justiças fazê-lo e ao interessado pagá-los: “Outrossy mandamos a todolos juizes e justiças a que o conhecimento pertencer que lhes dem e façam dar seus carros e bestas, *caravellas, barquas*, que lhe forem mister pera ho carroto de suas madeiras, liames, tavoados, e todo que pera o fazimento das ditas obras [de navios] for mister, e elles pagarão hos fretes e carrotos segundo huso e estado da terra”<sup>1225</sup>. Para as empreitadas dos galeões no Ouro, que não admitiam atrasos com trâmites de requisição dos navios, foram compradas duas barcas grandes “pera se navegarem as madeiras com que se faziam os gualioens que hi mando fazer”<sup>1226</sup>, ao custo de 200 mil reais, pagos pela cidade (pelos mercadores cristãos-novos embora se refira que os dinheiros foram dos sobejos das rendas) e de “que ElRey se ha por bem seruido da cidade lhe offerecer”<sup>1227</sup>.

Havia armazenamento em Vila Nova; as *Memórias paroquiais* de 1758 referem que as velhas taracenas do rei serviam agora como armazém de madeiras<sup>1228</sup>; no Ouro haveria barracões destinados à mesma função.

---

húmidos e mais frios, tinham menos seiva mas mais vigor. David Goodman, que sigo, diz que “ainda que a duração da madeira não tinha nada a ver com o momento do corte, mas havia boas razões para esperar pelo Inverno. As folhas dos caducifólios carvalhos haviam caído e, então, era mais fácil examinar a madeira para actuar sobre ela. Outra vantagem era que no Inverno havia mão-de-obra rural que metesse nos carros a madeira cortada e serrada e a levasse ao estaleiro”. *El poderío naval español...*, cit, p. 161-162. Prazos nem sempre respeitados: nos quatro galeões do Porto em 1631, “não obstante a vontade expressa do rei de que as árvores fossem derrubadas na lua minguante de Janeiro [...] o desejo real não se deve ter efectivado antes de Março pois em carta ao Conde de Miranda recomenda-lhe que ordene que a madeira se corte impreterivelmente “nesta lua minguante”. SILVA, Francisco Ribeiro da – *o.c.*, vol. I, p. 221.

<sup>1224</sup> Goodman descreve um norte de Espanha, da Galiza à fronteira francesa (e ainda a Catalunha), muito contestatário a estes projectos, no fundo, resistindo às intromissões do Estado Absoluto; defendem-se os baldios comunitários considerados bens preciosos, as florestas senhoriais reservadas para combustível (na Biscaia, para as ferrarias) ou aplicações urbanas mais rendíveis, enfim, ainda grande indefinição legal sobre o estatuto de muitas florestas (o duque de Abrantes assegurava a Filipe IV em 1649, que “Vossa Magestade tem direito a cortar árvores nos bosques municipais tanto como os vizinhos”, atitude já adoptada – e também contestada – por Filipe II na década de 1590). São incontáveis os episódios de violência contra abates e retirada de madeiras. Estas contestações podem ser localizadas a montante: para os fidalgos galegos, as ordens de plantar árvores (trata-se de uma das tarefas desenvolvida por Cristóbal de Barros) eram consideradas impostos, que de estavam isentos pela sua categoria social e, pura e simplesmente, recusavam fazê-lo. Ver no capítulo 2, “O número de árvores: a conservação dos bosques espanhóis”, o sub-título “A resistência local”, na obra que tenho vindo a citar, p. 116-151. Um episódio que se enquadra nesta problemática ocorreu em 1631 em Famalicão, do duque de Bragança, quando um carreteiro recusou transportar madeira para o Porto. SILVA, Francisco Ribeiro da – *o.c.*, vol. I, p. 223.

<sup>1225</sup> TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 185.

<sup>1226</sup> AHMP – *Registo geral*, liv. 4, fls. 109-109v.

<sup>1227</sup> *Corpus codicum*, vol. V, p. 55.

<sup>1228</sup> COSTA, Francisco Barbosa da – *Memórias paroquiais – Vila Nova de Gaia 1758*. Vila Nova de Gaia: Câmara Municipal/Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia, 1983, p. 158, cit por GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves – *Gaia e Vila Nova na Idade Média...*, cit, p. 161.

Sousa Reis escreveu: “Como forão sempre muito acreditadas as construcções feitas nas margens do Rio Douro, ou fosse pela boa escolha das madeiras e excellencia dellas, ou pelos Mestres constructores que n’ellas de continuo teve occupados, e a barateza dos jornaes, merecendo tambem a consideração do Governo alem da dispensada pelos particulares, a Provizão de 22 de Junho de 1654 providenciou a respeito do fabrico dos Galeoens na Ribeira do Ouro, e o Alvará de 17 de Junho de 1663 conferio largos privilegios aos seus officiaes”. Sobre essas madeiras, cujo cuidado alternou entre o juiz da alfândega, o corregedor, superintendentes e intendentes da marinha, este mesmo cronista considerava que “durante a existencia destes superintendentes, e ainda depois de creadas as Intendencias não paravão nas terras destas redondezas arvores bem creadas e corpulentas, por quanto estes funcionarios as escolhião para as construcções marcando-as com hum =R= e as pagavão muito mal ou por baixo preço a seus donos, e bem castigado era aquelle, que depois de marcada ouzava pôr lhe a mão”<sup>1229</sup>.

A organização do abastecimento de madeiras foi aperfeiçoada cingindo-se aos maldes apontados por Sousa Reis. A documentação notarial do século XVII refere a existência de feitorias e “comissariados de madeiras” em, pelo menos, duas zonas de abastecimento: “Cima-Douro” e Figueira da Foz<sup>1230</sup>. No último caso, a saída de madeiras, em especial “tábuas de cobertura” pelo porto da Figueira, foi melhorada no decurso do século XVIII com a criação de um engenho que servia o pinhal de Leiria<sup>1231</sup>.

O tema das madeiras no estaleiro enquadra questões de história marítima, história económica e social, história do ambiente e da floresta. Pelo menos. É complexo. Discutimos existências de madeiras, tentamos perceber que peso tinham as madeiras nacionais e as importações, nas construcções de navios. E se as últimas eram mais convenientes do que o fomento ou protecção da floresta e, mesmo, se era possível proteger a floresta. O desinteresse que durante muito tempo se registou pode querer dizer que as alegadas dilapidações de espaços arborizados podem não ter tido o peso que se supõe, mas enfim... No entanto, a atitude diferia. Cem anos antes, os casos de procedimentos contra lavradores que relatei a abrir este ‘capítulo’, seriam resolvidos localmente, em juízos senhoriais ou concelhios; agora, chegavam aos tribunais da Coroa. Porque a madeira se tornará ‘assunto de estado’ e integrava um discurso de poder das instâncias governativas, municipais e centrais, quando os estaleiros dedicaram o melhor do seu esforço à construção de obras náuticas de um ‘estado’ e comunidades marítimas que doravante não podiam passar sem elas. Ainda assim, havia muito caminho para andar: os regulamentos e atribuições dos oficiais permaneceram arcaicos, como arcaica era a estrutura social que ainda admitiria, durante muito tempo, estatutos privados que impediriam uma política efectiva de gestão florestal.

<sup>1229</sup> REIS, Henrique Duarte e Sousa – *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da cidade do Porto...*, cit, vol. I, p. 314. A marcação de árvores para abate e posterior aplicação na fábrica naval era prática antiga. GATTI, Luciana – *Navi e cantieri...*, cit, p. 31.

<sup>1230</sup> Conhecem-se recibos “de certas quantias de dinheiro que se entregarão a alguns feitores e comissarios de madeiras” de António Gonçalves, morador em S. Martinho de Lordelo. No caso da Figueira as verbas destinavam-se à “fabrica dos galleões do Porto” com tabuado do Mondego. Ver ADP – *Po 4º, 1ª série*, liv. 52, fl. 200. Os galeões foram feitos em 1656 com parte das madeiras a vir dessas regiões.

<sup>1231</sup> ALMEIDA, Luís Ferrand de – *O engenho do Pinhal do Rei no tempo de D. João V*. Separata da “Revista Portuguesa de História”. Tomo X (Homenagem ao Prof. Dr. Damião Peres). Coimbra: Faculdade de Letras/instituto de Estudos Históricos Doutor António de Vasconcelos, 1962, p. 20-21.

## 24. Para a história da importação de materiais de construção naval no Porto: um balanço

Balanço generalista, deve dizer-se. À falta de documentos (antes da redízima essa lacuna é aflitiva) somam-se os esquemas comerciais – em que os próprios interessados participam – de carácter informal, que quase nunca deixam rasto escrito, tornando difícil chegarmos a conclusões seguras. Nos quadros seguintes mostram-se alguns dados e procuram-se algumas tendências.

### 24.1. Principais tendências de abastecimento

A partir da redízima os indicadores respeitam às últimas décadas do século XVI. Parte da evolução foi já descrita nas páginas anteriores oscilando as importações entre os mercados francês e flamengo, comportamento que se manterá, e acentuará mesmo, no decurso da centúria. Por seu turno, os casos do alcatrão e breu desenhavam uma tendência diversa: no início do século chegavam das ilhas britânicas (Inglaterra e Irlanda), e da Flandres, menos. Na segunda metade do século manteve-se a Flandres mas começam a salientar-se envios da Biscaia e Canárias, enquanto os carregamentos britânicos quase desaparecem<sup>1232</sup>.

#### 24.1.1 Alguns números sobre importações

Os quadros parciais seguintes referem-se a importações de velame, cordoaria, calafetagem e madeiras, aos quais se deverão juntar os já apresentados sobre a importação de ferro, mastros e vergas. Começemos pela enxárcia.

| Ano  | Proveniência | Quantidades |              | Observações           |
|------|--------------|-------------|--------------|-----------------------|
|      |              | Quintais    | Outra        |                       |
| 1573 | s/ind        | 12          |              |                       |
| 1574 | s/ind        | 3           |              |                       |
| “    | Astúrias     |             |              | salvados 22 mil reais |
| “    | s/ind        | 40          |              |                       |
| “    | s/ind        | 3.5         |              |                       |
| 1578 | Porto        | 5           |              |                       |
| “    | Flandres     | 34.5        |              |                       |
| “    | s/ind        |             | uma pouca    |                       |
| “    | Flandres     |             | 720 arráteis |                       |
| “    | Flandres     | 2           |              |                       |
| 1579 | Flandres     | 89          |              |                       |
| 1584 | s/ind        | 15          |              |                       |

<sup>1232</sup> PEREIRA, João Cordeiro – *Para a história das alfândegas em Portugal...*, cit, p. 128, 131, 143147.

| Ano            | Proveniência | Quantidades |          | Observações        |
|----------------|--------------|-------------|----------|--------------------|
|                |              |             |          |                    |
| “              | s/ind        | 5           |          |                    |
| “              | França       | 2           |          |                    |
| “              | Flandres     |             | 15 peças | 15 quintais        |
| 1585           | Lisboa       | 7           |          |                    |
| “              | s/ind        | 55          |          |                    |
| “              | Galiza       | 15          |          | França via Galiza? |
| “              | s/ind        | 2.5         |          |                    |
| 1591           | Flandres     | 12.5        |          |                    |
| “              | Flandres     | 12.5        |          |                    |
| “              | Flandres     | 3           |          |                    |
| “              | Flandres     | 5.5         |          |                    |
| “              | Flandres     | 9           |          |                    |
| “              | Flandres     | 13          |          |                    |
| Total quintais |              | 275         |          |                    |

Quadro 7 – Importação de enxárcia

Não se pode avaliar o que significavam para a indústria, mas note-se a importância do mercado flamengo, e complementaridade com a França e Lisboa, compensando quebras de 1584 e 1585. Os picos de entrega coincidem com os momentos mais fortes na armação de navios. A exceção a esta regra encontra-se no ano de 1579, durante o qual chegaram da Flandres, só de uma vez, oitenta e nove quintais de enxárcia. Observemos agora as importações de linho.

| Ano  | Proveniência | Quantidades |        |           | Observações |
|------|--------------|-------------|--------|-----------|-------------|
|      |              | Arrátéis    | Libras | Outra     |             |
| 1574 | Flandres     |             |        | 11 pedras |             |
| “    | Flandres     | 14          |        |           |             |
| “    | Flandres     |             | 11     |           |             |
| “    | França       | 200         |        |           |             |
| “    | Flandres     |             | 500    |           |             |
| “    | Flandres     |             | 64     |           |             |
| “    | Flandres     | 162         |        |           |             |
| “    | Flandres     |             | 330    |           |             |
| “    | Flandres     |             | 178    |           |             |
| “    | Flandres     | 290         |        |           |             |
| “    | Flandres     |             | 40     |           |             |
| “    | Flandres     | 200         |        |           |             |

| Ano    | Proveniência | Quantidades |      |            | Observações |
|--------|--------------|-------------|------|------------|-------------|
|        |              |             |      |            |             |
| 1578   | s/ind        | 10          |      |            |             |
| “      | s/ind        |             | 20   |            |             |
| “      | Flandres     | 200         |      |            |             |
| “      | Flandres     | 7           |      |            |             |
| 1579   | Flandres     | 550         |      |            |             |
| “      | Flandres     | 600         |      |            |             |
| “      | Flandres     | 240         |      |            |             |
| “      | s/ind        |             | 300  |            |             |
| “      | Flandres     |             | 12   |            |             |
| “      | s/ind        | 23          |      |            |             |
| “      | Flandres     | 104         |      |            |             |
| “      | Flandres     |             |      | 2 barris   |             |
| “      | Flandres     |             | 200  |            |             |
| “      | Flandres     |             | 120  |            |             |
| 1584   | Flandres     |             |      | 260 varas  | para velas? |
| 1585   | França       | 6000        |      |            |             |
| 1591   | Flandres     | 190         |      |            |             |
| “      | Flandres     | 428         |      |            |             |
| “      | Flandres     |             |      | 7 quintais |             |
| “      | Flandres     | 160         |      |            |             |
| “      | s/ind        | 100         |      |            |             |
| Totais |              | 9478        | 1775 |            |             |

Quadro 8 – Importação de linho

A maior parte é cânhamo e quase na totalidade abastecia a cordoaria e equipava os navios. Mais uma vez prevalência de envios flamengos e desaparecimento do sul da Península, embora por outras fontes se saiba da venda de esparto de Alicante.

A ausência da Flandres em 1585 explica-se pelas guerras e é compensada pela França, com a entrega de 6 mil arráteis de linho. Flandres que logo recupera a sua posição de liderança no sector e, em 1591, domina de novo.

Vejamos o que ocorre com o fio.

| Ano  | Proveniência | Quantidades |          |        |        |
|------|--------------|-------------|----------|--------|--------|
|      |              | Barris      | Quintais | Libras | Balões |
| 1574 | Flandres     | 2           |          |        |        |
| “    | Flandres     | 3           |          |        |        |
| “    | Flandres     | 6           |          |        |        |

| Ano    | Proveniência | Quantidades |     |     |   |
|--------|--------------|-------------|-----|-----|---|
| “      | Flandres     | 6           |     |     |   |
| “      | Flandres     | 6           |     |     |   |
| “      | Flandres     | 9           |     |     |   |
| “      | Flandres     | 6           |     |     |   |
| “      | Flandres     | 6           |     |     |   |
| “      | Flandres     | 12          |     |     |   |
| “      | Flandres     | 8           |     |     |   |
| “      | Flandres     | 10          |     |     |   |
| “      | Castela      | 1           |     |     |   |
| 1578   | s/ind        | 5           |     |     |   |
| “      | s/ind        | 6           |     |     |   |
| “      | Flandres     | 10          |     |     |   |
| “      | Flandres     | 22          |     |     |   |
| 1579   | Flandres     | 12          |     |     |   |
| “      | s/ind        | 3           |     |     |   |
| “      | s/ind        | 4           |     |     |   |
| “      | Flandres     | 1           |     |     |   |
| “      | Flandres     | 2           |     |     |   |
| “      | Flandres     | 20          |     |     |   |
| “      | Flandres     | 3           |     |     |   |
| “      | s/ind        | 3           |     |     |   |
| “      | s/ind        | 2           |     |     |   |
| “      | Flandres     | 6           |     |     |   |
| “      | Flandres     | 6           |     |     |   |
| “      | Flandres     | 8           |     |     |   |
| 1584   | s/ind        |             | 100 |     |   |
| “      | Flandres     | 4           |     |     |   |
| “      | Flandres     | 4           |     |     |   |
| 1585   | Flandres     |             |     | 150 |   |
| 1591   | Flandres     | 6           |     |     |   |
| “      | Lisboa       |             | 5   |     |   |
| “      | s/ind        |             | 1   |     |   |
| “      | Flandres     |             | 10  |     |   |
| “      | Flandres     |             |     |     | 6 |
| Totais |              | 202         | 116 | 150 | 6 |

Quadro 9 – Importação de fio

Também se confirma o elevado peso do mercado flamengo, alternado com menções a outras zonas a que os armadores do Porto recorriam. Passemos ao cordame.

| Ano            | Proveniência | Quantidades |            | Referência | Notas      |
|----------------|--------------|-------------|------------|------------|------------|
|                |              | Unidades    | Outra      |            |            |
| 1573           |              |             |            | s/ind      | para navio |
| “              | Porto        | 24          |            |            | Cordas     |
| “              | Porto        |             |            | s/ind      |            |
| “              | Porto        |             |            | s/ind      | Cordoalha  |
| 1574           | Porto        |             |            | s/ind      | Cordas     |
| “              | Porto        |             | Uns poucos |            | Cabos      |
| 1579           | s/ind        |             |            | s/ind      | Cordoalha  |
| “              | s/ind        | 10          |            |            | Cabos      |
| 1584           | s/ind        | 8           |            |            | Cabos      |
| “              | Porto        | 8           |            |            | Cabos      |
| 1585           | França       |             | 10 libras  |            | Cordas     |
| Total unidades |              | 50          |            |            |            |

Quadro 10 – Compra e venda de cordame

Com a enxárcia, o cordame chega à cidade transformado ou a necessitar de menos trabalho nas oficinas. Apesar da menção à importação de cordas francesas em 1585 para os galeões e de vários registos sem indicação, os restantes são relativos a produção local e talvez se refiram a exportações. Mas é um dado que mostra ter sido a oferta local suficiente para suprir as necessidades. O mesmo não se pode dizer das lonas.

| Ano  | Origem   | Quantidade (peças) | Imposto      | Detalhe          |
|------|----------|--------------------|--------------|------------------|
| 1573 | Flandres | 43                 | 13 900 reais | 1 000 reais/peça |
| “    |          | 2                  |              |                  |
| 1574 | França   | 7                  | 700 reais    | 1 000 reais/peça |
| “    | França   | 15                 | 1 500 reais  | 1 000 reais/peça |
| “    | França   | 200                | 44 000 reais | 1 000 reais/peça |
| “    | Flandres | 2                  | 5 340 reais  | 1 000 reais/peça |
| “    | Flandres | 1                  | 300 reais    | 1 000 reais/peça |
| “    |          | 3                  | 300 reais    | 1 000 reais/peça |
| “    |          | 5                  | 500 reais    | 1 000 reais/peça |
| 1578 | França   | 25                 | 2.5 lonas    |                  |
| 1584 | França   | 50                 |              | 2 200 reais/peça |

| Ano  | Origem | Quantidade (peças) | Imposto      | Detalhe          |
|------|--------|--------------------|--------------|------------------|
| “    | França | 16                 |              | 1 000 reais/peça |
| 1585 |        | 20                 | 2 000 reais  | 1 000 reais/peça |
| “    | Viana  | 6                  | 240 reais    |                  |
| “    | Viana  | 11                 | 440 reais    |                  |
| “    | França | 30                 | 32 800 reais | 2 000 reais/peça |
| “    |        | 10                 | 2 000 reais  | 2 000 reais/peça |
| “    | França | 4                  |              | 2 000 reais/peça |
| “    | França | 3                  | 1 720 reais  | 1 000 reais/peça |
| 1591 | França | 6                  | 1 200 reais  | 2 000 reais/peça |

Quadro 11 – Importação de lonas

Aqui a Flandres é suplantada pela França, o que se explica pela tradição bretã na produção de lonas e velas. Embora ainda se documente a presença de lonas flamengas nos primeiros registos, o domínio francês, bretão, é total, facto que se justifica pela qualidade do produto oferecido. Os registos relativos a Viana são, de certeza, referentes a lonas francesas aí descarregadas e reencaminhadas para o Porto. As discrepâncias nos valores dos impostos devem-se a duas ordens de factores: por um lado, como era hábito, porque as lonas vinham com outras mercadorias e não se individualizavam. Por outro, porque nalguns casos trata-se de títulos de privilegiados, que ou estavam isentos do pagamento de alguns tributos ou pagavam menos. Vejamos o caso da estopa.

| Ano  | Proveniência | Quantidades |       |            | Observações |
|------|--------------|-------------|-------|------------|-------------|
|      |              | Quintais    | Varas | Outra      |             |
| 1573 | s/ind        | 1           |       |            |             |
| “    | Lisboa       |             |       | uma pouca  |             |
| “    | s/ind        |             |       | uma pouca  |             |
| 1578 | s/ind        |             |       | 1 saquinha |             |
| “    | Lisboa       |             |       | 5 sacas    |             |
| “    | s/ind        |             |       | uma pouca  |             |
| “    | Flandres     |             |       | 3.5 centos |             |
| 1579 | s/ind        |             | 120   |            |             |
| “    | s/ind        |             |       | s/ind      | para nau    |
| 1584 | s/ind        |             |       | uma pouca  |             |
| “    | s/ind        | 10          |       |            |             |
| “    | França       |             | 1105  |            |             |
| “    | França       |             | 560   |            |             |
| “    | França       |             | 1000  |            |             |

| Ano    | Proveniência | Quantidades |      | Observações |
|--------|--------------|-------------|------|-------------|
|        |              |             |      |             |
| 1585   | Lisboa       | 3           |      |             |
| “      | Lisboa       | 0.5         |      |             |
| “      | s/ind        | 2           |      |             |
| “      | Lisboa       | 3           |      |             |
| “      | França       |             | 1650 |             |
| “      | s/ind        | 10          |      |             |
| “      | s/ind        | 8           |      |             |
| 1591   | s/ind        |             |      | uma pouca   |
| “      | s/ind        |             |      | s/ind       |
| “      | Lisboa       | 4.5         |      |             |
| “      | Lisboa       |             |      | uma pouca   |
| “      | s/ind        | 2           |      |             |
| Totais |              | 39          | 4435 |             |

Quadro 12 – Importação de estopa

Tal como com as lonas, também não é de admirar a existência de importações de estopa de França e a pouca expressão da Flandres (apesar das muitas lacunas quanto à origem das importações). A par da França, de salientar as encomendas de Lisboa, no âmbito da articulação das políticas navais. Uma pequena parte dela podia ser para a confecção de tecido. O breu e o alcatrão, representados nos quadros seguintes, têm aplicação directa no sector.

| Ano  | Proveniência | Quantidades |       | Observações |
|------|--------------|-------------|-------|-------------|
|      |              | Quintais    | Outra |             |
| 1573 | Canárias     | 100         |       |             |
| “    | Galiza       | 10          |       |             |
| “    | Biscaia      | 25          |       |             |
| “    | s/ind        | 20          |       |             |
| “    | s/ind        | 90          |       |             |
| “    | s/ind        | 2           |       |             |
| “    | s/ind        |             | s/ind |             |
| “    | s/ind        | 20          |       |             |
| “    | Canárias     | 22          |       |             |
| “    | s/ind        | 2           |       |             |
| “    | s/ind        | 1           |       |             |
| “    | Biscaia      | 30          |       |             |
| “    | França       | 165         |       |             |

| Ano  | Proveniência | Quantidades |          | Observações         |
|------|--------------|-------------|----------|---------------------|
| 1574 | Canárias     | 75          |          |                     |
| “    | s/ind        | 1.5         |          |                     |
| “    | Lisboa       |             | 2 barris |                     |
| “    | Biscaia      | 18          |          |                     |
| “    | Canárias     | 20          |          |                     |
| “    | Biscaia      | 15          |          |                     |
| 1578 | Canárias     |             | Um pouco |                     |
| “    | Biscaia      | 10          |          |                     |
| “    | Biscaia      | 100         |          |                     |
| 1579 | Biscaia      | 14          |          |                     |
| “    | s/ind        | 15          |          |                     |
| “    | Canárias     | 15          |          |                     |
| “    | s/ind        |             | s/ind    | por mestre de navio |
| “    | Canárias     | 25          |          |                     |
| “    | Biscaia      | 100         |          |                     |
| “    | Canárias     | 30          |          |                     |
| “    | Galiza       | 20          |          |                     |
| “    | Biscaia      | 25          |          |                     |
| 1584 | Canárias     | 130         |          |                     |
| “    | s/ind        | 100         |          |                     |
| “    | s/ind        |             | Um pouco |                     |
| “    | s/ind        | 31          |          |                     |
| “    | Canárias     | 12          |          |                     |
| “    | s/ind        | 30          |          |                     |
| “    | s/ind        | 120         |          |                     |
| “    | s/ind        | 80          |          |                     |
| “    | s/ind        | 20          |          |                     |
| 1585 | Galiza       | 8           |          |                     |
| “    | Biscaia      | 19          |          |                     |
| “    | Canárias     | 4           |          |                     |
| “    | s/ind        | 116         |          |                     |
| “    | s/ind        | 2           |          |                     |
| “    | Canárias     | 100         |          |                     |
| “    | Canárias     | 100         |          |                     |
| “    | Canárias     | 2           |          |                     |
| “    | Biscaia      | 10          |          |                     |
| “    | Biscaia      | 30          |          |                     |

| Ano            | Proveniência | Quantidades |  | Observações |
|----------------|--------------|-------------|--|-------------|
| “              | Canárias     | 28          |  |             |
| “              | Canárias     | 10          |  |             |
| “              | Canárias     | 75          |  |             |
| “              | Canárias     | 3           |  |             |
| “              | Biscaia      | 234         |  |             |
| “              | s/ind        | 23          |  |             |
| 1591           | s/ind        | 12          |  |             |
| “              | Biscaia      | 70          |  |             |
| “              | Biscaia      | 130         |  |             |
| “              | Biscaia      | 90          |  |             |
| “              | Biscaia      | 40          |  |             |
| “              | Biscaia      | 100         |  |             |
| “              | Canárias     | 90          |  |             |
| “              | Canárias     | 100         |  |             |
| “              | Biscaia      | 27.5        |  |             |
| “              | s/ind        | 120         |  |             |
| Total quintais |              | 3008        |  |             |

Quadro 13 – Importação de breu

O grande número de manifestos de breu mostra bem quanto a indústria naval portuense dependia das importações. Com excepções (Galiza, França e Lisboa) e algumas lacunas informativas sobre a origem, é visível a amplitude das importações do reino vizinho. A uma região tradicionalmente fornecedora, a Biscaia, sucedem-se, complementando-a, as ilhas Canárias que, com rapidez, assumiram papel indispensável nas artes onde o produto era aplicado: construção naval e tanoaria. Foi por impulso desta (e dos muitos tanoeiros do Porto instalados ou tratando nas Canárias), em conjugação com os interesses internacionais das companhias cristãs-novas, que este comércio atingiu tal nível.

Apesar da mesma origem, tanto o breu como o alcatrão seriam, nesta época, obtidos das secreções resinosas das madeiras de pinho ou de outras pináceas; o alcatrão, quando assim designado no Porto, tinha outros mercados de referência. O que poderá querer dizer que havia diferenças entre os produtos. Era obtido via Flandres (talvez do Báltico). As duas menções ao Porto devem referir-se a esporádicas exportações ou a pequenas compras feitas por mestres. O registo relativo à Galiza deve representar redistribuição de alcatrão “flamengo”. Os valores desiguais dos impostos pagos devem-se à importação conjunta de materiais, ou ao estatuto do importador. A finalizar vejamos as madeiras e tabuados.

| Ano  | Origem   | Quantidade (em barris) | Imposto (em reais) | Detalhe          |
|------|----------|------------------------|--------------------|------------------|
| 1573 | s/ind    | 4                      | 200                |                  |
| “    | Lisboa   | 12                     | 580                |                  |
| “    | s/ind    | certos barris          | 200                |                  |
| 1574 | Porto    | 2                      |                    |                  |
| 1578 | Flandres | 20                     | 1 200              | 600 reais/barril |
| “    | Flandres | 2                      | 5 640              | 600 reais/barril |
| “    | Flandres | 40                     | 2 400              | 600 reais/barril |
| 1579 | Flandres | 36                     |                    |                  |
| “    | Porto    | 5                      | 200                |                  |
| 1584 | s/ind    | 180                    | 9 600              | 600 reais/barril |
| “    | s/ind    | 6                      | 360                |                  |
| “    | Flandres | 12                     | 720                |                  |
| “    | Galiza   | 12                     | 720                |                  |
| “    | Flandres | 10                     | 600                |                  |
| 1585 | s/ind    | 60                     | 14 000             | 600 reais/barril |
| 1591 | Flandres | 10                     | 9 186              | 600 reais/barril |
| “    | s/ind    | 48                     | 7 410              | 600 reais/barril |
| “    | s/ind    | 2                      | 120                |                  |
| “    | s/ind    | 7                      | 420                | 600 reais/barril |

Quadro 14 – Importação de alcatrão

A informação é quase nula quanto à origem das madeiras, quantidades importadas, preço e sua aplicação, que se explica por se tratar de alealdamentos, e a alfândega não conservou estes livros, onde tais dados seriam discriminados. Mais uma vez há um manifesto de madeiras do Porto indicando (?) saída de madeiras (cinco carros) da cidade.

Considerando o que se disse sobre o assunto devemos colocar a hipótese de boa parte delas ter sido adquirida em Portugal, reforçada pelo transporte em carros e, assim, de lugares não muito distantes do Porto – quando muito, da Galiza<sup>1233</sup>.

O que se disse para a madeira vale para o tabuado. Evidenciam-se as importações nacionais, com realce para os da zona centro. Por razões já mais de uma vez indicadas, devem destacar-se as remessas em navios franceses no ano 1591, juntamente com as da Pederneira, Mondego e Flandres, para os galeões do Ouro.

<sup>1233</sup> Mas, a ser assim, essa origem seria explicitada.

| Ano          | Proveniência | Quantidades |           | Referência | Observações |
|--------------|--------------|-------------|-----------|------------|-------------|
|              |              | Carros      | Outra     |            |             |
| 1573         | s/ind        | 1           |           |            |             |
| “            | s/ind        | 2           |           |            |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      | para navio  |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      | para navio  |
| “            | s/ind        |             | uma pouca |            |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      | para navio  |
| “            | s/ind        | 1           |           |            |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      | para navio  |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      | para navio  |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      | para navio  |
| 1574         | s/ind        | 2           |           |            |             |
| 1578         | s/ind        |             |           | s/ind      |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      |             |
| 1579         | s/ind        |             |           | s/ind      | para navio  |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      | para navio  |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      | para navio  |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      | para navio  |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      |             |
| “            | s/ind        |             |           | s/ind      |             |
| 1585         | Porto        | 5           |           |            |             |
| 1591         | Flandres     |             | 300 paus  |            |             |
| Total carros |              | 11          |           |            |             |

Quadro 15 – Importação de madeiras

| Ano  | Proveniência | Quantidades |          |            | Observações  |
|------|--------------|-------------|----------|------------|--------------|
|      |              | Dúzia       | Outra    | Referência |              |
| 1573 | Pederneira   | 5.5         |          |            |              |
| “    | s/ind        |             | um pouco |            |              |
| “    | s/ind        |             |          | s/ind      |              |
| “    | s/ind        |             |          | s/ind      | 35 mil reais |
| “    | Galiza       |             |          | s/ind      |              |
| “    | s/ind        |             |          | s/ind      |              |
| “    | s/ind        | 1           |          |            |              |
| “    | s/ind        | 5           |          |            |              |
| “    | Lisboa       | 2           |          |            |              |
| “    | s/ind        |             |          | s/ind      |              |
| “    | s/ind        | 1           |          |            |              |
| “    | s/ind        |             | um pouco |            |              |
| “    | s/ind        |             | um pouco |            |              |
| “    | s/ind        |             | um pouco |            |              |
| “    | s/ind        |             |          | s/ind      |              |
| 1574 | s/ind        | 0.5         |          |            |              |
| “    | s/ind        | 3.5         |          |            |              |
| “    | s/ind        | 10          |          |            |              |
| 1578 | Mondego      |             |          | s/ind      |              |
| “    | s/ind        | 2           |          |            |              |
| “    | Mondego      | 1           |          |            |              |
| 1579 | Pederneira   |             |          | s/ind      |              |
| “    | Mondego      | 0.5         |          |            |              |
| “    | s/ind        |             |          | s/ind      |              |
| “    | Flandres     | 18          |          |            |              |
| “    | s/ind        |             | um pouco |            |              |
| 1584 | s/ind        | 28          |          |            |              |
| “    | Atouguia     | 13          |          |            |              |
| “    | s/ind        | 66          |          |            |              |
| “    | s/ind        | 33          |          |            |              |
| “    | Pederneira   | 68          |          |            |              |
| “    | s/ind        |             | um pouco |            |              |
| 1585 | “            | 15          |          |            |              |
| “    | s/ind        | 20          |          |            |              |

| Ano          | Proveniência | Quantidades |          | Observações                |
|--------------|--------------|-------------|----------|----------------------------|
| “            | Pederneira   |             |          | s/ind 3 mil reais/demasias |
| “            | Pederneira   |             |          | s/ind 2580 reais/demasias  |
| “            | Mondego      | 2           |          |                            |
| “            | Mondego      |             | um pouco |                            |
| “            | s/ind        |             | um pouco |                            |
| “            | Mondego      |             | um pouco |                            |
| “            | Lisboa       | 2           |          |                            |
| “            | Porto        |             | um pouco |                            |
| 1591         | Flandres     |             |          | s/ind para navio           |
| “            | Mondego      | 19          |          |                            |
| “            | Flandres     | 50          |          |                            |
| “            | s/ind        | 4           |          |                            |
| “            | s/ind        |             |          | s/ind                      |
| “            | Mondego      | 1           |          |                            |
| “            | Pederneira   | 25          |          |                            |
| “            | s/ind        | 32          |          |                            |
| “            | França       |             |          | Charruas vários navios     |
| Total dúzias |              | 418         |          |                            |

Quadro 16 – Importação de tabuado

## 25. O termo na projecção da actividade portuária, na construção naval e no fornecimento dos navios.

Tema já muito aqui falado, é crucial na estratégia de afirmação do porto. Também enquadra as questões hoje em voga da afirmação do porto, jurisdição e administração, ou governo: da gestão do espaço económico suscitando formas de relacionamento entre o poder local, os poderes das terras e o rei.

Em primeiro lugar, a estratégia de neutralização de lugares que podiam rivalizar com a cidade, impedindo-os de se apoderarem de tratos de interesse internacional e mantendo-os sob vigilância apertada. Entre 1369 e 1384, o Porto conseguiu de dois reis, D. Fernando e D. João I, um espectacular aumento da sua área de influência política e jurisdicional com a concessão do termo, que se estendia “desde o Douro ao Ave e do mar ao Tâmega” mais os concelhos de Gaia e Vila Nova<sup>1234</sup>, facilitando “a afluência e controlo de produtos oriundos de Braga, Guimarães, Chaves, Lamego, Viseu e todo o vale do Douro”<sup>1235</sup>.

<sup>1234</sup> SOUSA, Armindo de – “Tempos medievais” ..., cit, p. 167-187.

<sup>1235</sup> SOUSA, Armindo de – *o.c.*, p. 173.

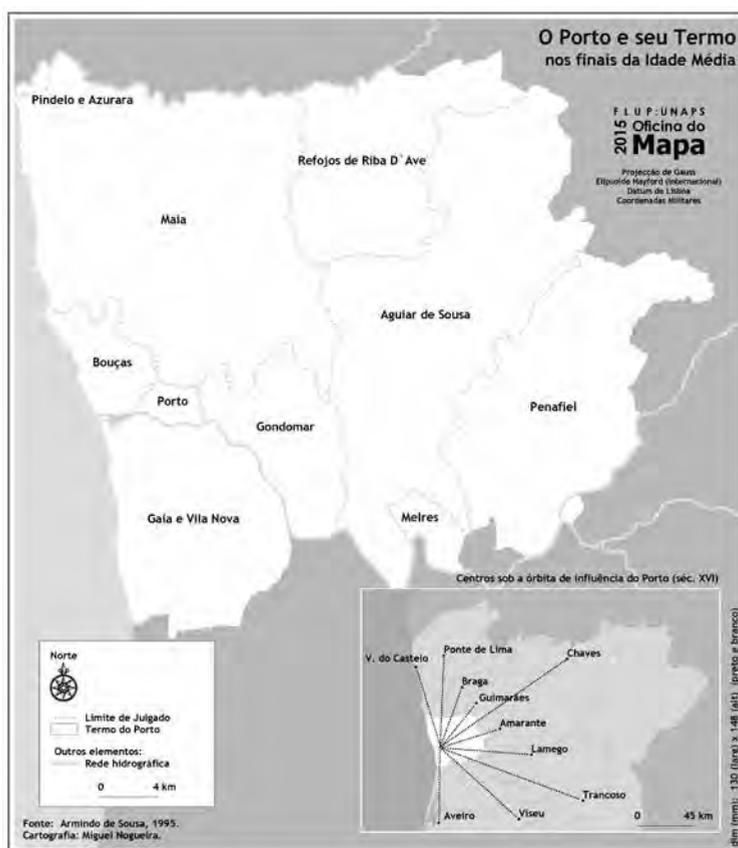


Mapa 7 – Proveniência dos carpinteiros da ribeira do Porto (século XVI)

Em seguida, concentrou negócios-estrela geradores de recursos como o do sal, produto âncora da economia da época, e os couros, sumagres, vinhos e azeite.

Jean-Claude Hocquet diz: “o controlo do sal foi uma batalha pelo poder”. Isso foi evidente no Porto. Sal de valor intrínseco elevado e gerador de outros tráficos, “pois uma cidade que dispõe de sal consegue facilmente garantir o abastecimento de madeiras, cereais, vinhos, carnes e todos os outros produtos necessários ao seu quotidiano, conferindo aos seus detentores uma preeminência social e política<sup>1236</sup>. E, claro, económica. A noção desse valor levou a uma ‘limpeza’ geral na concorrência directa desactivando-se as salinas de Bouças e assegurando-se, junto do poder central, o abastecimento de sal de Aveiro (complementado com entradas de sal de Setúbal e da Andaluzia), monopolizando-se o seu comércio, acelerando-se o dinamismo das pescas e criando-se mais um chamariz do comércio, nacional e internacional.

<sup>1236</sup> HOCQUET, Jean-Claude – *Le sel et le pouvoir...*, cit, p. 100-101.



Mapa 8 – Termo do Porto e algumas ligações vitais (sécs. XIV-XVI)

Relação com o termo também no âmbito da organização naval. Obrigações impostas a grupos como os geirões, moleiros e criadores de gado, fornecedores de combustível (o tojo e a carqueija) e mantimentos (biscoito e carne para salga); abastecimento de madeiras. Fornecendo mão-de-obra: auxiliar e indiferenciada de carregadores e obreiros (e serradores); mão-de-obra formada nos esquemas profissionais do Antigo Regime; mão-de-obra qualificada de carpinteiros e calafates.

Planeado com finalidades bem definidas, potenciar os seus recursos comerciais, encarados como geradores de riqueza, consolidar e controlar o seu próprio mercado limitando a actuação de agentes externos, este processo resultou naquilo a que Maurice Dobb chamou “colonialismo urbano”<sup>1237</sup>.

Como venceu Braudel, “uma cidade não pode viver se não garantir o seu fornecimento de gente. Atrai pessoas. E as pessoas vão muitas vezes por si até às suas luzes,

<sup>1237</sup> *Studies in the development of capitalism*. Londres: Routledge & Kegan Paul, 1946, p. 95, em WALLERSTEIN, Immanuel – *O sistema mundial moderno...*, cit., vol. I, p. 123.

às suas liberdades reais ou aparentes, aos seus salários melhores”<sup>1238</sup>. A participação do termo no esforço naval portuense ultrapassou o simples fornecimento de trabalhadores aos estaleiros. As suas oficinas, os seus artesãos e os seus mercadores entregaram materiais de construção; as suas gentes integraram a tripulação dos barcos. O seu peso económico e social justificou o cuidado com a rede de comunicações e a criação de circuitos comerciais, num âmbito que ultrapassou o seu termo jurisdicional e se estendeu pelo Douro ao longo do seu curso nacional e mesmo para além da fronteira política do reino, para Castela e as suas feiras internacionais e centros financeiros. A movimentação entre estes núcleos (incluindo os a norte, até à Galiza, e a sul até Lisboa) resultou numa economia aparentemente ágil e potenciou negócios que não poderão ser ignorados quando se fala da estrutura marítima aqui criada e desenvolvida.

Também não devemos esquecer os contributos do termo em gente para combater e integrar as armadas, tema que tratei noutra estudo<sup>1239</sup>. Para recrutamento de pessoal destinado aos navios, os serviços centrais incidiam a sua acção sobre os lugares marítimos (por exemplo, conhece-se a tentativa de recrutamento de 500 homens de mar aquando da expedição de 1588) defrontando-se com resistências de gentes que se sentiam afastadas dos seus afazeres sem perspectivas de retirar vantagens dessa participação (na maior parte dos casos forçada). Mas os navios da cidade beneficiaram desse relacionamento; basta um olhar sobre o nome dos tripulantes para o percebermos, e percebermos as suas origens.

### 25.1. Abastecer os navios construídos e as armadas

Eis uma boa maneira de percebermos o contributo do termo e mecanismos de cooperação e imposição de autoridade.

O Porto repetiu o seguinte discurso até à exaustão pretendendo legitimar uma estratégia de intervenção e dominação: “[...] e que nos [o rei] sabemos bem como ella he situada em lugar mui steril como nom hera alguma de nossos reinos, e se nom podia manter sem a comárca dantre dour’eminho, e tralos montes, e beira, e terra de sancta maria pera suportamento dos moradores [...] e obras de muytas náos, e nauios, que se em ella fazem, e pera fornimento de suas viagens [...]”<sup>1240</sup>.

Na ocasião protestava-se contra embargos de mantimentos feitos por fidalgos das terras. Mas a mesma argumentação foi ajustada e moldada quando foi preciso convocar trabalhadores das aldeias vizinhas, quando se obrigaram os moleiros a trazer pão e quando se forçaram os pescadores a descarregar peixe para salgar.

Tal como com o sal, a carne foi estratégica para os navios, mas ainda não conhecemos a exploração ganadeira deste tempo para entendermos os seus esquemas de produ-

<sup>1238</sup> BRAUDEL, Fernand – *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII*, tomo 1 (As estruturas do quotidiano: o possível e o impossível). Lisboa: Editorial Teorema, 1992, p. 431.

<sup>1239</sup> BARROS, Amândio Jorge Morais – *A preparação das armadas no Portugal de finais da Idade Média*, in “Revista da Faculdade de Letras – História”, II série, vol. VII, 1990. Porto: Faculdade de Letras, p.101-131.

<sup>1240</sup> Apresentado nas cortes de Évora de 1470; *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 23.

ção e comercialização. Precisamos de recorrer a estudos como os de Alberto Sampaio<sup>1241</sup> ou Armando de Castro, entre outros<sup>1242</sup> para nos relacionarmos com os ganadeiros e as suas práticas.

As questões de abastecimento de carne foram recorrentes na história do Porto. Com elas conferimos todo um processo de intervenção autoritária sobre o termo, repleto de episódios de contestação (alguns deles duríssimos) às obrigações impostas quanto ao número de reses a trazer aos açougues, prazos de entrega, corte e tabelamentos de preços.

A cidade tinha muito por onde se fornecer. E por onde escolher também, embora nos interesse sobretudo o gado *vacum*. Alberto Sampaio sobre a “densidade bovina no Entre Douro e Minho”: “representada no distrito de Viana por 18,85 cabeças em 100 hectares; no de Braga por 23,52 cabeças e no do Porto por 26,90. Nenhuma outra se lhe aproxima: as suas relações específicas são as mais elevadas e tão altas que, exceptuando o distrito de Aveiro com 16,07 cabeças pela mesma superfície, nos restantes a relação cai desde 6,23 em Vila Real até 2,13 em Beja”<sup>1243</sup>.

A actividade marítima absorvia a maior parte dos ingressos e alcançava um protagonismo muito superior ao seu papel na alimentação diária das populações do Antigo Regime<sup>1244</sup>. Era indispensável no avitualhamento dos navios. Eis uma das principais razões da necessidade de sal. As deficientes técnicas de conservação de alimentos impunham a sua utilização abundante. Sabe-se como todos os géneros frescos embarcados em qualquer escala, tratando-se de navegação oceânica, deveriam ser consumidos num prazo muito curto sob pena de se estragarem. Durante os primeiros dias de navegação após as paragens, os fogareiros de bordo estavam sempre a uso, possibilitando a confecção de refeições ‘cozinhadas’. No resto do percurso, a alimentação voltava à rotina das provisões salgadas ou secas, que dispensavam grandes cuidados culinários.

A procura da Coroa era a que mais se fazia notar – porque há documentos sobre ela. Para os navios aqui feitos e abastecidos, na perspectiva de colocação imediata ao serviço, para as armadas, ou como mercadoria usualmente transportada para Lisboa, “para os armazéns de el rei”, a carne da região era muito solicitada.

Competiria aos homens das taracenas e agentes do rei pelas terras, a compra de gado para trazer aos navios. Neste assunto são mais as perguntas que as respostas. Sobre os preços; os que eram oferecidos aos criadores compensavam e os contratos eram desejados, ou pelo contrário, só se faziam com imposições? Sobre os intermediários que, sabemos, existiam; qual o seu papel nestes negócios? Sobre o capital; qual a massa circulante? E a sua origem?

Socorrendo-nos de trabalhos sobre a bacia do Douro, com algum ajustamento das cronologias, poderemos falar de um movimento geral de expansão, demográfico-econó-

<sup>1241</sup> SAMPAIO, Alberto – *Estudos históricos e económicos I. As vilas do norte de Portugal...*, cit, p. 30.

<sup>1242</sup> Como Orlando Ribeiro ou Jorge Dias. CASTRO, Armando de – “Pastos comuns”, in *Dicionário de história de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, vol. V. Porto: Livraria Figueirinhas, 1984, p. 12-13.

<sup>1243</sup> SAMPAIO, Alberto – *Estudos históricos e económicos II. As povoações marítimas*, 2ª edição. Lisboa: Vega, s/d, p. 194.

<sup>1244</sup> WALLERSTEIN, Immanuel – *o.c.*, vol. I, p. 51: “A carne era sem dúvida menos importante do que os cereais, e a sua importância reduziu-se considerável e rapidamente no período que medeia entre 1400 e 1750”.

mico, consolidado pela articulação cidade-campo na qual o crescimento urbano inter-vém no estímulo da produção agrária, pelo fenómeno de penetração do capital mercantil urbano no mundo rural e pelo facto de se constituir em mercado que “atrai, centraliza e condiciona a produção e recursos” da sua envolvente rural<sup>1245</sup>, mais a procura da Coroa.

Neste contexto integra-se a preocupação das entidades reguladoras urbanas em tabelar preços de bens e serviços essenciais às populações. Esses esforços podiam ser contrariados por uma espécie de ‘concorrência desleal’ com origem na própria Coroa. Pressionados pela urgência de abastecimento dos navios, os seus oficiais não se coíbiam de comprar a carne a preços mais vantajosos para os criadores. Confrontada com tal prática, a cidade do Porto não se inibiu de demonstrar o seu descontentamento. Em 1553, coincidindo com uma requisição de carnes para as taracenas anormalmente elevada, o concelho queixou-se do almoxarife régio, acusando-o de negociar as carnes para as armadas “por mais da taxa” da comarca, “o que dá causa a se não achar pelo preço da taxa, em nenhum lugar della”<sup>1246</sup>.

Em alturas de aparelhamento das embarcações, a cidade alvorçava-se ao ser percorrida por sucessivas manadas em direcção aos armazéns das taracenas de Gaia, onde se procedia ao abate, corte e salga da carne. Podemos fazer uma pequena ideia com as cifras daquele ano.

A lidar com uma concorrência que lhe fazia perder a oportunidade de negociar um produto afamado e de mercado garantido<sup>1247</sup> a cidade procurava emperrar o processo fiscalizando sempre que podia.

Um dos negociantes, Álvaro Eanes “apresentou hũa certidãao de Gaspar Nunez Barreto feitor dos allmazens e taracenas desta cidade com hum trelado de hum allvara d’El Rei noso senhor a quall certidãao e allvara fica registado no livro dos registos pola quall certidãao o dicto Gaspar Nunez certefica estar concertado o dicto Allvar’Eanes pera lhe dar pera Sua Allteza quinhentas arrobas de carne [...] e o dicto juiz, vereadores pasarão sua certidãao ao dicto Allvar’Eannes pera poder conprar nos lugares d’Antre Douro e Minho e Tralos Montes os dictos cincoenta bois conforme ao allvara de Sua Alteza e o marchante tirara certidãao das terras onde asi comprar os dictos bois”<sup>1248</sup>. Confirma-se a participação da gente da taracena, no caso do responsável principal, na celebração dos contratos com os ganadeiros.

<sup>1245</sup> BONACHIA HERNANDO, J. A. – “La ciudad de Burgos en la época del consulado”, in *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, vol. I. Burgos: Ecma. Diputación Provincial de Burgos, 1994, p. 89, e GARCÍA SANZ, Ángel – “Economía y sociedad en la Castilla de los siglos XV y XVI”, mesmas *Actas* e vol., p. 60-61 e bibliografía.

<sup>1246</sup> Agravo aceite pelo monarca e instrução ao oficial para adquirir o gado ao preço tabelado; *Corpus Codicum...*, vol. IV, p. 52.

<sup>1247</sup> A qualidade (e quantidade) dos bovinos do Entre Douro e Minho era conhecida e aferia a do gado de outros lugares; Fernão Cardim sobre o brasileiro: “a vaca na bondade e gordura se parece com a de Entre-Douro e Minho”. *Tratados da terra e gente do Brasil*, transcrição do texto, introdução e notas por Ana Maria de Azevedo. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997, p. 269.

<sup>1248</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 19, fl. 304v.

| Data       | Merchante                               | Proveniência                                      | Quantidade (em arrobas) | Reses (aprox. *) |
|------------|---|---|-------------------------|------------------|
| 1553.08.09 | Álvaro Eanes                            | V.N. de Gaia                                      | 500                     | 50               |
| 1553.08.09 | Pedro Afonso**                          | V.N. de Gaia                                      | 500                     | 50               |
| 1553.08.19 | Pedro Fernandes                         | Vermoim, Gaia                                     | 500                     | 50               |
| 1553.08.26 | João Martins                            | Entre-os-Rios                                     | 200                     | 20               |
| 1553.08.30 | João Afonso                             | S. Salvador de Tabosa, Barcelos                   | 600                     | 60               |
| 1553.09.08 | Pedro Domingues                         | Porto   | 150                     | 15               |
| 1553.09.16 | António Gonçalves                       | Braga   | 500                     | 50               |
| 1553.09.16 | António Gonçalves***                    | Braga   | 500                     | 50               |
| 1553.09.20 | António Domingues e Aleixo Domingues    | S. Tiago de Encourados, Barcelos                  | 1 000****               | 100              |
| 1553.09.23 | João Gonçalves                          | Porto, rua Chã                                    | 100                     | 10               |
| 1553.09.27 | Martim Fernandes e António Lopes        | Azurara e Guimarães                               | 300                     | 30               |
| 1553.09.30 | Sebastião Martins                       | “Candeleiro”, S. Gião, couro de Vermoim, Barcelos | 400                     | 40               |
| 1553.09.30 | Duarte Pires e Diogo Pires seu pai      | S. Cristóvão de Rio Mau                           | 400                     | 40               |
| 1553.10.05 | Gonçalo Fernandes                       | Friães, Barcelos                                  | 500                     | 50               |
| 1553.10.09 | Heitor Gonçalves                        | Porto, rua das Aldas                              | 200                     | 20               |
| 1553.10.21 | João Nunes                              | Braga   | 300                     | 30               |
| 1553.11.02 | Sebastião Afonso e João Afonso*****     | S. Salvador de Tabosa, Barcelos                   | 300                     | 30               |
| 1553.11.03 | Gonçalo Anes e António Gonçalves        | Braga   | 300                     | 30               |
| 1553.11.22 | Pedro Fernandes e o filho Estêvão Pires | S. Gião, Vermoim, Barcelos                        | 300                     | 30               |
| Totais     |   |   | 7 550                   | 755              |

Fonte: AHMP – *Vereações*, liv. 19, fl. 304v-314v.

\* Segundo equivalência dada na altura: “quinhentas arrobas de vacua que podem ser pouquo mais ou menos sincoenta bois a rezão de dez arrobas per boi”.

\*\* Barbeiro.

\*\*\* Em nome do pai, Gonçalo Anes; voltarão a entregar carne em 3 de Novembro.

\*\*\*\* Cada um 500 arrobas.

\*\*\*\*\* O responsável por esta entrega é Francisco Anes, criado de Manuel Esteves, de Cedofeita, que “se concertou” com estes merchantes.

#### Quadro 17 – Carne para as taracenas régias (1553)

É preciso fazer um certo esforço para imaginar a passagem de 100 bois na cidade daqueles tempos; mesmo tratando-se de animais pouco corpulentos<sup>1249</sup>, forçosamente causaria perturbações. Houve pelo menos três dias em que tal aconteceu e por isso, era conveniente afastá-los da urbe, encaminhá-los para as barcas de passagem e levá-los para as taracenas de Vila Nova cuja principal função, nesta época era servir como matadouro e local de amanho das carnes.

O gado vinha sobretudo da província do Minho<sup>1250</sup>. O contributo dos merchantes do Porto foi escasso, não chegando aos 6% do total. Mas mostra mais uma área de aplicação do capital urbano. Descobrimos ainda circuitos estabelecidos entre as regiões produtoras de gado e a cidade, isto é, mais dados sobre o significado desta como centro polarizador de recursos canalizados para o esforço naval.

Ignoramos se se tratou de uma situação excepcional – assim parece, dado não haver, na coleção de Vereações do Porto, nenhuma outra listagem tão alargada como esta, embora se mencione com frequência a passagem de “boiadas” e, neste caso, não há notícia de estar em curso a preparação de uma grande armada<sup>1251</sup>.

O Porto sempre procurou retirar proveito da passagem do gado, quer solicitando aos oficiais do rei “que ficassem uns bois na cidade”<sup>1252</sup>, quer tentando afirmar junto do monarca a posição que detinha na tutela do termo, procurando legitimar a sua intervenção nesta matéria. Diga-se que esta foi uma ‘luta’ para a qual sempre partiu sem hesitações. Em correspondência remetida por D. João III para a cidade em 1545, lia-se: “[...] diziais que dessas Comarcas dantre Douro e Minho se passa muita Boyada pera outras partes sem as pessoas que as passão terem pera isso as prouisões contheudas na ordenação, e tem pera iso tal modo que se lhe não pode hir a mão nem embargar a dita passagem, pello que nessa terra se não achão pera o pouo, nem pera minhas armadas, e me pedis que Vos de prouisão geral pera todas minhas justiça com grandes pennas a todas as pessoas que houuerem de pasar a dita boyada que a leuem por essa cidade pera se fazer o exame, e que nas mesmas pennas, Encorrão os barqueiros que os passarem”; apesar de se pretender fazer passar a mensagem de que o grande prejudicado por esta situação

<sup>1249</sup> Tomando como limites o valor da arroba proposto por Oliveira Marques para a época medieva (cerca de 11 kg) e o que actualmente corre (15 kg), as reses oscilariam entre os 110 e os 150 kg. Como era normal na região, de acordo com um tabelamento de preços de 1545: “Item couro de boy de dezanove, vynte arrobas [a tabela começa com bois de cinco, seis arrobas] vallera em cabelo oitocentos reaes. E não se comtão mays arrobas porque os boys desta terra são pequenos e pouquas vezes se acham de mays arrobas”. AHMP – Vereações, liv. 15, fl. 32v. Sobre a arroba, ver MARQUES, A. H. de Oliveira – “Pesos e medidas”, in *Dicionário de História de Portugal...*, cit, vol. V, p. 71. Parece-me pouco para um boi, fosse em que época fosse.

<sup>1250</sup> “O aspecto mais importante a salientar sobre a pastorícia no século XVI, em especial no tocante ao gado, reside no facto de que ela se estava a transformar cada vez mais numa actividade regionalmente especializada”. WALLERSTEIN, Immanuel – *o.c.*, vol. I, p. 112.

<sup>1251</sup> As datas de entrega dos animais pressupõem que a carne se destinava às naus da carreira da Índia, que sairiam de Lisboa no começo de 1554. Ora, nesse ano, a armada que saiu em 2 de Abril era composta por seis navios. *Relação das náos e armadas da Índia...*, cit, p. 66.

<sup>1252</sup> Como em 30 de Dezembro de 1504 quando lhe foi comunicado que iam passar na cidade bois de Barcelos para Lisboa. AHMP – Vereações, liv. 7, fl. 216. É esta prática conhecida desde a Idade Média que está na origem das «tripas», a do consumo habitual de todas as partes das reses, e não na fantasia criada em torno da conquista de Ceuta.

era o monarca, a decisão deste foi seca: “que se guarde a ordenação pella qual está bem prouido”. Seca e de modo algum do agrado da cidade. Por isso, talvez se possa entender como uma espécie de resposta, a recusa da Câmara, logo no ano seguinte, em entregar carne aos contratadores das naus *S. Tomé e Santa Cruz*, preparadas para rumar à Índia, recusa essa que o rei “muito estranhou”<sup>1253</sup>. Não era uma situação inédita; ao navio de Afonso Leitão, mercador lisboeta de origem portuense, que deveria ir “pera a Indea em companhia de nossa armada”, foi recusada carne apesar de o armador vir munido com carta régia (de 11 de Novembro de 1501). Pouco impressionados com o documento, os vereadores alegaram que não tinham possibilidades de atender ao pedido e deixaram-no em suspenso, prometendo escrever ao rei para saber como haveriam de resolver o assunto. Em 1512, a questão da carne para as armadas reabriu-se com a recusa de Diogo Brandão, contador, em mostrar “um poder” do rei para levar certas carnes para Lisboa; na acta da reunião municipal de 18 de Setembro, o escrivão apontou: “como acordarom que se possesse pena ao contador que mostrasse como podia caregar as carnes que ora carega daqui pera Lixboa”<sup>1254</sup>. Enfim, em 1521, um corregedor mais zeloso ameaçava penhorar dois carneiros que se recusavam a pagar a meia sisa da carne que trouxeram para os navios, conforme lhes fora prometido pelo mesmo Diogo Brandão<sup>1255</sup>.

O que ressalta da questão do gado é que o tema mobilizou recursos e forças políticas, originou debates e protestos em defesa de prerrogativas, e fomentou actividade marítima, articulada com os interesses expansionistas da Coroa; se a construção naval para a Coroa e Rota do Cabo foi intermitente, o abastecimento de carne foi contínuo.

O desenvolvimento das navegações e do trato marítimo na cidade é, no abastecimento de gado aos navios, eloquente do efeito catalizador exercido sobre regiões afastadas e sectores variados da actividade económica. Graças a ele, Gaia emergiu como entreposto de carnes de nível nacional, assim continuando pelo tempo fora.

O problema da carne recoloca a questão das taracenas de Vila Nova, mais uma vez notadas como centro logístico de apoio ao aparelhamento de navios. Por outro lado, explica o desenvolvimento do comércio de couros. Em 1564, quando o desembargador Henrique Esteves da Veiga veio regulamentar o processo de encabeçamento das sisas, tra-

<sup>1253</sup> Estes diplomas no *Corpus Codicum...* cit, vol. IV, respectivamente, p. 36 e 39. Em 1554, o Porto foi mais longe exigindo a proibição, pura e simples, da passagem de gado para fora da comarca. Mas, tão clara como a exigência foi a resposta régia: “e ouue por escusado o que pedieis acerca de se não hauer de tirar gado algum dessa Comárca pera outras partes do meu Reino, porque he necessario que vizi-nhem huns lugares com os outros como sempre ffizerão, e he rezão que se faça”. *Corpus Codicum...*, vol. IV, p. 53.

<sup>1254</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 8, fl. 31.

<sup>1255</sup> “Nos El Rei fazemos saber a vos licenciado Antonio Correa corregedor [...] que por parte de dous carneiros moradores na cidade do Porto nos foi apresentada hua carta testemunhavel que dante vos tirarom sobre os obrigardes a pagarem a sua parte de mea sisa das carnes sobre que se concertarom ho ano passado com Diogo Brandam nosso contador pera a nosa armada da Imdia nam lhe que-rendo conhecer da carta que vos laa foi mostrada do barão em que decrarava termos derogada nossa ordenaçam na’queste caso [...] que dos mantimentos que pera nosas armadas e tratos se comprassem nem se pagase sisa pola nosa parte nem pola das partes em todo ho reino resalvando em Lixboa vo lo noteficamos asi e mandamos que ajaes por livres e asoltos da tall sisa os ditos carneiros [...]”. ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 154.

tou de incluir no rol, as que recaíam sobre “os couros que se comprarem nas taracenas” e também não deixou de considerar, no haver contabilístico, o resultado da venda de sebo, especificando locais de aquisição, “asy pollo cevo das alldas e pollo da terecena”<sup>1256</sup>.

Outro artigo notado nas taracenas era o biscoito. Álvaro Lopes de Chaves foi secretário de D. Afonso V e de D. João II. Durante a sua carreira, foi necessário orçamentar pelo menos uma intervenção armada em Castela. No relatório que produziu para ela, debruçou-se sobre o provimento das taracenas escrevendo que as mesmas teriam de ser objecto de cuidados particulares e reunir o provimento dos navios. Considerava que, mesmo que o rei desistisse da expedição, “deue de fornecer e hauer pera este anno que vem quinhentos mojos de trigo em bisquito pera continuadamente ter – a saber – trezentos em Lixboa e duzentos no Porto para qualquer necessidade, ou caso de armada ou socorro dos lugares d alem que lhe sobreuier o qual biscoito em tempo podera mandar emprestar sobre bom penhor d ouro ou prata pera se lhe tornar a renouar”<sup>1257</sup>.

O biscoito, como se vê, não se estragava. Não sendo embarcado nos navios do rei, havia de aproveitar aos mercantes da cidade ou à própria urbe. O cereal para o fazer vinha do termo ou de onde o houvesse, transformado em farinha; era encargo dos moleiros trazê-lo aos fornos. Estes, os principais – os que serviam as taracenas – localizavam-se em Gaia, junto aos armazéns do rei. Também os havia em Massarelos e em Miragaia, abastecendo de biscoito os navios. Foi nestes fornos que em 1601 morreram dois trabalhadores, vítimas de uma explosão (“de um corisco”)<sup>1258</sup>.

Em 1551 a Vereação do Porto queixava-se do “bizcoito que se nesta cidade fazia, *convém a saber*: em Guaya e como os bizcoyteiros que o faziam compravam o trigo nas logeas que estavam pera provisão da cidade no que ella recebia perda e se levava ho mantimento da terra”, reclamação que nos indica destinar-se aos barcos. Era matéria sensível e da competência do município. Com uma procura tão forte direccionada para os navios, o abastecimento da cidade podia ser colocado em causa. Aqui o procedimento foi, em parte, idêntico ao adoptado no caso da carne e na linha das obrigações impostas a mercadores e armadores dos navios desde o século XV. Tentando evitar que o cereal fosse desviado para biscoito, a Câmara acertou com Gonçalo Fernandes, biscoiteiro de Gaia, a obrigação de este trazer mil alqueires, “de fora do termo”, para esse efeito. Só depois destes mil alqueires se esgotarem é que podia haver compras, autorizadas, na cidade<sup>1259</sup>. A obrigação foi assinada em 17 de Julho. Menos de dois meses depois, começava a ser cumprida. E de onde vinha o trigo? Em 8 de Setembro, o biscoiteiro “mostrou hũa reca-

<sup>1256</sup> ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0009, fls. 297-297v, 296.

<sup>1257</sup> CHAVES, Álvaro Lopes de – *Livro de apontamentos (1438-1489)*, introdução e transcrição de Anastácia Mestrinho Salgado e Abílio José Salgado. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1983, p. 60.

<sup>1258</sup> ADP – *Paroquiais*. Miragaia, liv. 1, fl. 215.

<sup>1259</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 18, fl. 49v. Reza assim o acordo: “foi asertado que Gonçalo Fernandez morador em Gaya biscoiteiro que elle trouxese de fora do termo da cidade mill alqueires de trigo pera fazer bizcoito o quall traraa comprado de seu direito e não de quem jaa estiver determinado pera trazer a esta cidade o quall quando o trouxer se metera no livro da Camara com ho escripvm della que lhe tomara juramento se o traz conforme a esta licença e trazendo os dictos mill alqueires de trigo e tendo necessidade de mais trigo pera bizcoito o poderaa comprar na cidade e seus termos o quall podera fazer depois de comprida esta obrigaçam”.

daçam de Villa Reall de cento alqueires”; e em 13, uma outra de Amarante, correspondente a mais 100 alqueires, registada no Azinhoso<sup>1260</sup>.

Trata-se de mecanismos de que o Porto se socorria para prover o seu mantimento e a manutenção do sector naval. Dentro de uma matriz profissional que parece avultar no século XVI, o oficial da sua arte tinha de ser, ao mesmo tempo, capaz de explorar circuitos de comercialização dos produtos com que trabalhava, aproveitando os conhecimentos que tinha das zonas de produção e dos mercados: o mestre carpinteiro devia saber onde comprar a madeira que utilizava na sua arte; o tanoeiro onde adquirir a aduela; e o biscoiteiro as feiras e os celeiros onde podia conseguir o cereal de que precisava.

Por outro lado, o abastecimento de vinhos aos navios era dominante na logística das armadas e foi responsável por um fenómeno de produção, transporte e carregação que anuncia o moderno comércio e consumo.

O exemplo do pedido régio ao responsável das taracenas, Gaspar Nunes Barreto, recomendando-lhe a compra de vinhos a remeter para Lisboa, onde seriam “entregues ao allmoxarife dos mantimentos”, mostra a pressão que a procura começa a exercer sobre as regiões produtoras e a abertura de um capítulo decisivo na história económica da Época Moderna. Em carta de 4 de Outubro de 1550, especifica-se que “alem das trezentas pipas de vinho que vos tenho mandado pera comprardes pera provimento dos meus allmazees, comprareis mais dozentas pipas de vinho de Momçam ou domde ho melhor puderdes aver”<sup>1261</sup>. A zona preferencial de abastecimento de vinhos às armadas régias era o vale do Tejo, a região de Santarém e outros focos, como Almada, na margem esquerda, e, mais a sul, a região sadina<sup>1262</sup>. O Porto chegou a abastecer-se na zona de Figueiró dos Vinhos<sup>1263</sup>. Naquele ano houve uma quebra na produção e aumento de preços (“porque ca vallem este ano carros por não aver boa novidade”), razão pela qual foram adquiridos no alto Minho (de onde chegavam notícias de “haver boa novidade”), instando o rei o seu funcionário a “que trabalheis por comprar os dictos vinhos ao melhor preço”. Noutras ocasiões, o aprovisionamento fez-se com vinhos durienses.

No último quartel da centúria terá começado o grande investimento na vinha do Douro e na aplicação de vinhos desta zona para as armadas. A procura da marinha – com um pico assinalável na altura da preparação da *armada invencível* – foi fundamental

<sup>1260</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 18, fl. 248. Não há mais registos que comprovem a entrega do restante cereal; contudo, não existe o livro de 1552, ano em que ele terá vindo.

<sup>1261</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 18, fls. 2v-4.

<sup>1262</sup> VIANA, Mário – *Os vinhedos medievais de Santarém*. Cascais: Patrimonia Historica, 1998. BARROS, Amândio Jorge Morais – “Barcos e vinhos. Notas sobre o comércio marítimo de vinhos na Idade Média e início da Época Moderna”, in *Actas del I Simposio de la Asociación Internacional de Historia y Civilización de la Vid y el Vino*, Javier Maldonado Rosso (editor), vol. I. Porto de Santa Maria: Asociación Internacional de Historia y Civilización de la Vid y el Vino/Ayuntamiento de El Puerto de Santa Maria, 2001, p. 445-462, e DUARTE, Luís Miguel – “O vinho em Portugal na Baixa Idade Média (Produção, distribuição e consumo: notas para uma síntese)”, in *Os vinhos licorosos e a História* (seminário internacional, 19 a 24 de Abril de 1998), Alberto Vieira (coordenador). Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 1998, p. 201-224.

<sup>1263</sup> BASTO, Artur de Magalhães – *Memórias soltas e inventários do oratório de S. Clemente das Penhas e do mosteiro de Nossa Senhora da Conceição de Matosinhos dos séculos XIV e XV*, in “Boletim Cultural”, vol. III. Porto: Câmara Municipal, 1940, p. 39.

para o seu arranque e fenómeno exclusivamente ibérico<sup>1264</sup>. Em 1588, com os navios da *armada* preparados para rumar à Corunha, apresentava-se no Porto “Diego de Carrilho, feitor e procurador de Francisco d’Ataquera contratador das armadas do rei” para comprar todos os vinhos que encontrasse<sup>1265</sup>. Para a mesma expedição apareceu na cidade um certo “João de Estrol” com licença régia para retirar cem pipas de vinho sem as terçar, destinadas ao abastecimento dos navios<sup>1266</sup>. A partir daí, as compras e requisições de vinhos para a preparação e abastecimento das forças navais passaram a ser regra e tiveram consequências sobre o investimento na cultura. Como exemplo refira-se que só no ano de 1591 os contratadores da armada de El Ferrol levaram do Porto 2 906 pipas de vinho<sup>1267</sup>.

As remessas de vinhos, carnes, biscoito e, a outro nível, de sal, remetidas para Lisboa, Corunha ou qualquer outro local de aparelhamento de armadas, justificaram a criação de entrepostos para a sua guarda e conservação. Percebe-se então melhor a importância dos armazéns das taracenas e a relutância do monarca em cedê-los. Também ressalta a complementaridade entre o Porto e Gaia, por onde se distribuíam, e imagina-se o vai-vém de gentes e embarcações auxiliares entre as duas margens nas alturas de aparelhamento das esquadras.

A fechar o assunto da comunicação entre este porto e a Coroa, bem como a sua relação com os estaleiros e serviços de apoio à política/ logística da Armada, cite-se o facto de, em 1522, os carpinteiros terem construído “duas capoeiras grandes em que foram as galinhas pera Lisboa”<sup>1268</sup>.

Neste longo capítulo estudei aspectos da fábrica naval do Porto. Desde a sua organização, iniciada em tempos medievais, à sua consolidação durante o século XVI, percebe-se o papel das diferentes instâncias governativas nos incentivos aos agentes locais e na regulamentação da actividade; acompanharam-se iniciativas de construção naval nos diferentes espaços adequados existentes e encetou-se a abordagem da relação entre comércio e a produção de navios.

Por fim constatou-se a importância do termo da cidade em todo este processo. Madeira para barcos, carne para salgar, farinha para o biscoito e tojo para os fornos de cozedura providenciando mantimentos para as armadas, mão-de-obra especializada aos estaleiros, e gentes que completaram as tripulações dos navios, bem como os contingentes de emigração que permanentemente alimentou.

Acrescente-se ao contributo do termo o da própria cidade no esforço naval quinhentista com apenamentos de carpinteiros e náuticos, requisição de navios, integração em expedições e armadas, temas pouco atractivos para quem fazia do comércio o seu modo de vida. No próximo capítulo precisarei melhor este tema.

<sup>1264</sup> PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio – *O comércio de vinho na Época Moderna: uma perspectiva comparativa a partir do Porto*, in Conferência Internacional *Patrimonio Cultural de la vid y del vino*, Organização do CSIC e do Museu del Vino de Almedralejo, Badajoz, 8 a 11 de Fevereiro de 2011.

<sup>1265</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 28, fl. 106.

<sup>1266</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 144.

<sup>1267</sup> ADP – *Cabido*, liv. 113, fls. 16-16v.

<sup>1268</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 168v.

## Capítulo 3

### A composição da frota do Porto

Até há pouco tempo<sup>1269</sup>, os estudos sobre a marinha mercante portuense e a armação da cidade eram insuficientes ou imprecisos. Trabalhos clássicos de A. Magalhães Basto, J. A. Pinto Ferreira ou António Cruz limitam-se a indicar ideias gerais sobre o tipo de navios – ‘perdendo-se’, muitas vezes, em questões acerca da prioridade da utilização de certos modelos como as caravelas –, rotas e cargas, introduzindo elementos factuais, de interesse local é certo, mas sem problematizar nenhum destes assuntos<sup>1270</sup>.

Neste capítulo compilarei dados sobre os efectivos navais, modelos, volumetria, integração em mercados de acordo com as estratégias dos mercadores.

Pouco interessa dizer que a frota era constituída por um dado número de navios se não conhecermos as necessidades dos mercadores que deles se serviam, as opções dos armadores e os recursos disponíveis em portos vizinhos ou oferecidos por outros agentes à cidade quando os locais eram insuficientes ou havia dificuldades de penetração, com meios próprios, nos circuitos que todos pretendiam frequentar.

Para começo de análise atentemos na seguinte constatação: “Não poderemos [...] deixar de afirmar a convicção de que a importância relativa da cidade no projecto expansionista do reino se contabiliza mais pelo seu peso de urbe comercial, do que enquanto porto de transporte marítimo, não sendo a logística naval do burgo suficiente para responder às necessidades criadas pelas iniciativas dos seus agentes mercantis, muitos dos quais «de grandes cabedais» e de «grosso trato», para utilizar conceitos coevos com que diplomas régios e literatura crónica tendem a defini-los”<sup>1271</sup>. Estando de acordo com este juízo na generalidade, devo dizer que os documentos mostram também uma cidade muito interessada na actividade naval.

Em seguida recordarei dados conhecidos da evolução do transporte internacional e integração portuense no sector, processo que nos dá uma visão das mutações no contingente naval, ocorridas entre a Idade Média e o século XVI.

#### 1. Um mundo de negócios marítimos: a costa europeia medieval

Entre o sul mediterrânico e o Báltico, uma intensa cabotagem fez a fortuna dos armadores medievos, ainda a meio caminho entre o homem do mar e o mercador itinerante. Depois de se fazer com navios de grande porte, o comércio beneficiou da moder-

---

<sup>1269</sup> BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos e gentes do mar...*, cit. POLÓNIA, Amélia – *O Porto nas navegações marítimas quinhentistas. Embarcações e náuticos*, in “Revista da Faculdade de Letras – História”, p. 29-52, retomando matéria já tratada no seu estudo *Vila do Conde...*, cit, no capítulo 2 (“Frota”), vol. I, p. 357 e seguintes.

<sup>1270</sup> É útil a consulta do estudo de CRUZ, António – *O Porto nas navegações e na expansão...*, cit, especialmente o capítulo I (“Vocação, tradição e destino de Portucale”), p. 13-59, bibliografia e documentação indicadas.

<sup>1271</sup> POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, p. 29.

nização das embarcações, capacidade de manobra e adaptabilidade do espaço de carga, progressos acima de tudo ibéricos.

A construção naval espelhou a evolução do comércio. Muito tempo dedicado ao abastecimento de virtualhas agrícolas às cidades, este passou a ser, nos finais da Idade Média, diversificado para lá das requisições do momento e catalizador de esforços que darão origem ao capitalismo dos séculos subsequentes<sup>1272</sup>.

O refinamento das técnicas de construção naval e a adopção de instrumentos náuticos – bússola, quadrante, cartas – facilitaram a sistematização de viagens a curta, média e longa distância. Até então condicionada por factores como o estado favorável do mar, tempo encoberto, noite, etc., a singradura beneficiou da introdução da coberta e a elevação dos castelos, a divulgação de nova utensilagem técnica e o aumento da experiência dos náuticos.

O alto mar abriu-se em definitivo à navegação. Reduziram-se escalas e paragens forçadas minorando-se problemas com autoridades, pagamento de impostos e apreensão da carga quando ela era precisa no porto onde se arribava por “casos fortuitos”, que no entanto continuarão a acontecer<sup>1273</sup>. A previsão do tempo e custo da viagem tornaram-se menos aleatórios e mais fáceis de calcular.

### 1.1. Participação dos centros costeiros portugueses na Baixa Idade Média

A meia viagem entre as zonas mais activas da Europa, os homens do mar nacionais contactaram com mercadores e marinheiros estrangeiros, italianos, flamengos e bascos, adquirindo experiência e competências.

A sua participação no transporte deve ser destacada uma vez que os nossos produtos, até ao século XVI, não se distinguiam da generalidade dos transaccionados pelo comércio internacional, nem o aparelho produtivo português era concorrencial: não produzia lãs, cereais, matérias-primas ou manufacturados em quantidade e qualidade suficientes para garantir uma posição de força nas grandes áreas mercantis europeias. Mais-valias eram o peixe, seco e salgado, o sal (com mercado generalizado) e os couros, procurados nos povoados costeiros andaluzes, murcianos e catalães, e em centros mediterrânicos como Génova, a partir de finais do século XIV. Noutro sentido, o sumagre duriense, que trilhará um percurso de sucesso no século XVI, começou a ser muito referido no século XV em função das exportações para a Flandres, por vezes via mercado de tintos têxteis de Burgos. Quanto ao vinho português, embora sem poder concorrer com os grandes vinhos franceses, não deixava de ser objecto de exportação<sup>1274</sup>.

<sup>1272</sup> FAVIER, Jean – *De l'or et des épices. Naissance de l'homme d'affaires au Moyen Âge*. Paris: Librairie Arthème Fayard, 1987 e HEERS, Jacques – *L'Occident aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. Aspects économiques et sociaux*. Paris: PUF, 1966, p. 93-94 e 217-219. Bibliografia actual.

<sup>1273</sup> Fique o exemplo da Princesa Santa Joana, filha de D. Afonso V, que escreveu de Aveiro em favor de armadores importunados no Porto; em 4 de Outubro de 1487 referia que “huum nauio chamado cadramoz”, carregado de trigo da ilha da Madeira, “ora com tempo nom pode auer a barra da dita minha villa E foy emtrar no Rio desa çidade O que segundo sam enformada nom lhe queeres leixar trazer o dito pam e lho queeres hy vender”. *Livro Antigo de Cartas e Provisões...*, cit, p. 130.

<sup>1274</sup> Jean Favier considera o vinho “um dos objectos principais do grande comércio internacional. *O.c.*, p. 30.

Em sentido inverso havia todo um conjunto de artigos, a começar nos têxteis, em falta no reino, objecto de um forte movimento de retorno.

Este leque de mercadorias era assegurado pelo transporte marítimo ao qual se dedicaram comunidades que, muitas vezes, iniciaram o seu percurso na pesca. Devo dizer que esta explicação e este quadro são aqui referidos de modo sintético, pois havia diferentes motivações e estratégias por trás destas opções, no Porto, as rotas dirigiam-se aos competitivos mercados hanseático, flamengo, bretão ou inglês, bem como a outras áreas económicas específicas como a Irlanda ou a Biscaia<sup>1275</sup>.

Foi o transporte que justificou e rendibilizou a existência de navios, naus, caravelas e barinéis, fretados para portos europeus a levar sal, pescado, têxteis ou armamento e a trazer fretes de retorno<sup>1276</sup>, envolvendo os mercadores no mundo da finança e dos seguros, factores que serão aprofundados no século XVI.

Paulatinamente, estabeleceu-se grande familiaridade com os mercados evoluídos do Noroeste europeu, fornecedores de matérias-primas, cereais, armas e manufacturas, abundantes nos portos e mercados hanseáticos e flamengos. Este movimento reforçou a criação de uma feitoria em Bruges, em boa parte devida ao dinamismo de mercadores e homens do mar, portuenses e do norte de Portugal. Na listagem organizada por Nunes Dias a partir de documentos publicados por Braamcamp Freire, a presença de mercadores e navios do Porto na Flandres avulta sobre qualquer outra, impulsionando os negócios da feitoria<sup>1277</sup>. No Sul, só mais tarde surgirá um estabelecimento do género na Andaluzia mas o Mediterrâneo, o *Levante* como genericamente o designavam os documentos do século XV, desde cedo esteve nos horizontes marítimos da cidade.

## 1.2. Aproveitar oportunidades: a feição marítima do Porto

No século XV houve uma opção clara pelo transporte notada na utilização de navios de grande tonelagem, nas rotas percorridas e no tempo passado fora do porto, ao serviço de mercadores europeus.

O transporte marítimo portuense tinha raízes anteriores. Antes de 1368 andava uma *carraca* ao frete, navio que tornou conhecido o seu armador, Martim da Carraca Grande, de origem desconhecida, por ventura ligada ao Mediterrâneo, era usada como cargueiro e identificada nas fontes (dos séculos XV e XVI) como embarcação de Castela ou de Génova, aparentada com as naus<sup>1278</sup>. A presença desta embarcação em cronologia

<sup>1275</sup> MARQUES, A. H. de Oliveira – *Hansa e Portugal na Idade Média...*, cit.

<sup>1276</sup> FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *Galicia en el comercio marítimo medieval...*, cit, p. 649 e FONSECA, Luís Adão da – *O Porto nas rotas do Mediterrâneo ocidental...*, cit, p. 127 e seguintes e, do mesmo autor, “Algumas considerações acerca das relações comerciais marítimas de Portugal com Génova na Baixa Idade Média” in *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, vol. III (*Economia e Comércio Marítimo*). Porto: Universidade do Porto/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1989, p. 635 e seguintes.

<sup>1277</sup> DIAS, Manuel Nunes – *O capitalismo monárquico português (1415-1549). Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno*, vol. II. Coimbra: Faculdade de Letras, 1964, p. 238-243. Relações entre Portugal e a Flandres nos séculos XV e XVI em FREIRE, Anselmo Braamcamp – *Maria Brandoa, a do Crisfal*, in “*Archivo Histórico Portuguêz*”, tomo II, p. 324 e seguintes, e tomo VII, p. 53 e seguintes, e *Notícias da feitoria de Flandres*, edição do *Archivo Histórico Portuguêz*, 1920.

<sup>1278</sup> GUERRA, António Justino Ribeiro – “Carraca”, in *Dicionário de história dos descobrimientos portugueses...*, cit, vol. I, p. 203-204.

tão recuada pode indicar processos de ‘síntese’, realizados na cidade em finais da Idade Média, entre os navios do Mediterrâneo e modelos nórdicos evidenciados pela *coca* esculpida na Sé do Porto que, no entanto, os autores evocam como representando a ligação do burgo ao Norte da Europa.



Foto 26 – Coca da Sé

Na primeira parte deste trabalho analisei o significado dos contactos do Porto com outros espaços marítimos europeus e a sua indústria naval. Nos debates sobre os fretamentos a política de transporte dominava, falando-se em conluíus entre armadores e mercadores, especulação com o frete, escolha interesseira de clientes e preferência pela venda de serviços no estrangeiro<sup>1279</sup>.

O poder da frota e o transporte foram matéria discutida em cortes dos séculos XIV e XV e inspirou algumas páginas de crónicas. Em Évora, 1361, os procuradores da cidade propuseram o desagravamento dos impostos sobre as embarcações e as cargas transportadas argumentando que tais tributos representariam a ruína da maior frota do reino<sup>1280</sup>. Por sua vez Zurara contava que por alturas da armada de Ceuta (1415) saíra da cidade a maior frota alguma vez reunida, mais de “seteenta naaos e barchas, afora outra muita fustalha”<sup>1281</sup>.

A partir do porto, o movimento crescia em épocas específicas de maior movimentação: chegada dos vinhos de Riba Douro (coincidente com a dos sumagres), tempo de embarque dos couros, despacho do pescado e redistribuição do sal aveirense. Nessas alturas viam-se ao frete navios do Porto, Gaia, Matosinhos, Leça, Azurara ou Vila do Conde.

Os efectivos navais não eram elevados. Sem números absolutos mas com uma boa aproximação, entre os séculos XIV e XV andariam ao redor das duas dezenas e meia de embarcações, exceptuando os pequenos navios que cumpriam rotas de cabotagem ou andavam na faina, e quase nunca individualizados. Tais cifras manter-se-ão em Quinhentos, embora o perfil da frota se altere.

<sup>1279</sup> *Corpus codicum...*, cit, vol. VI, p. 43 e seguintes.

<sup>1280</sup> *Cortes portuguesas. Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*, edição de A. H. de Oliveira Marques e Nuno José Pizarro Dias. Lisboa: INIC, 1986, p. 110.

<sup>1281</sup> *Crónica da tomada de Ceuta*, cap. XXXV, Coimbra, 1915 e TT – *Chancelaria de D. Duarte*, liv. 1, fl. 182v, pub. por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais...*, cit, tomo I, p. 7 (reclamação da cidade contra os atrasos nos pagamentos dos fretes dos navios e restante contribuição do Porto para essa expedição).

É difícil dizer o que isto na realidade significa. Vinte e cinco navios é muito, pouco ou suficiente? O desconhecimento da taxa de rendimento dos barcos – dependente, entre outros, do ritmo de viagens, tamanho e volume de mercadorias carregadas, número de marinheiros, da quantidade de interessados em fretá-los, etc. – não nos deixa responder. Informações indirectas, como as menções a navios, saúde dos negócios, protestos sobre concorrência nos fretes, participação dos mercadores na propriedade dos navios e o próprio nível de riqueza dos mareantes oferecem-nos uma visão generalista. Entre meados do século XIV e meados do século XV parece que a oferta de transporte não respondia às solicitações dos mercadores uma vez que os armadores preferiam ter os seus navios a operar no estrangeiro<sup>1282</sup>. Na segunda metade do século XV, esta relação ter-se-á equilibrado, apesar de os mareantes continuarem a passar várias temporadas no exterior onde faziam riqueza que lhes dava para manter um hospital e uma confraria na cidade. No início do século XVI sentiu-se novo desajuste, agora em sentido inverso, como se infere das notícias sobre o “abatimento” geral do trato: havia navios mas pouco que carregar neles. Em meados desta centúria retornou-se à normalidade com o intensificar da exploração das rotas atlânticas. E a funcionalidade da frota alterou-se, repartindo funções com navios de portos vizinhos e, mais adiante, de portos flamengos/holandeses. Nestas circunstâncias, os mercantes da cidade cumpriam percursos no Atlântico deixando para as naus de Vila do Conde e para as urcas de Amsterdão, Roterdão e Hamburgo o transporte até ao Norte da Europa.

### **Os navios do Porto no transporte de finais da Idade Média.**

A actividade transportadora realizava-se a diferentes níveis:

– A soldo dos mercadores a título individual – por vezes detentores da totalidade ou de partes dos navios – no transporte de mercadorias do termo (peixe, couros, vinhos, azeites, frutas, sumagres) ou do exterior (têxteis, ferramentas, cereais, açúcar, produtos de luxo do Mediterrâneo);

– Abastecimento (víveres e em especial cereais) por conta da cidade que não hesitava em requisitá-los;

– Transporte contratado por mercadores de fora. Na cidade ou nos portos europeus. Há notícias de fretamentos de navios do Porto na Galiza por mercadores galegos, remetendo cargas para correspondentes de Valência ou Barcelona; na Irlanda, Inglaterra, Bretanha e Flandres. Destaque-se a sua actuação na grande rota entre a Flandres e a Itália, com inúmeras sub-rotas como a que percorria todo o mundo aragonês;

– Transporte requerido pela Coroa em particular após a conquista de Ceuta (1415), no abastecimento desta cidade e, depois, das restantes praças ocupadas no Norte de África. Não se tratava de um negócio apetecível – apenas aceitável, como compensação, em épocas de quebra da actividade como na primeira metade do século XVI. Os navios chegavam a ser fretados “ao través” impossibilitando negócios complementares que compensassem o baixo preço pago pelo frete e o crónico atraso nos pagamentos;

<sup>1282</sup> MIRANDA, Flávio – *Portugal and the Medieval Atlantic. Commercial Diplomacy, Merchants, and Trade, 1143–1488*. Porto: Faculdade de Letras, 2012.

– Serviços ocasionais para a Coroa ou simples particulares, no desempenho de funções que passaram pelo envio de embaixadas – a França, a Inglaterra ou a Roma –, transporte de peregrinos – por exemplo para Santiago de Compostela – e transporte de tropas.

Nesta linha, o perfil da frota tardomedieval portuense adequava-se ao transporte: vinte e três naus, sete caravelas, cinco navios e cinco barinéis<sup>1283</sup>.

### **Os navios do Porto no transporte do século XVI.**

Entre os últimos anos do século XV e meados do século XVI, factores decorrentes da evolução económica do reino marcada pelo fenómeno indiano, concorrência naval, nacional e estrangeira, e desgaste causado por ataques de corsários, obrigaram a frota a adaptar-se. Se bem que uma parte dos armadores tenha permanecido no activo mantendo um bom nível de negócios, lateral à *carreira da Índia*, a estratégia mercantil e a conjuntura marítima internacional impuseram transformações. Como ideia geral podemos afirmar o seguinte:

– Empenhamento desta frota mercante em tráficos de interesse internacional como o açucareiro; manifesta-se uma primeira participação no trato das Ilhas e, já em pleno século XVI, no brasileiro.

O negócio marítimo da cidade voltou-se para o espaço insular, sul-americano e Índias de Castela. Ilhas e Índias mas, acima de tudo, o Brasil concitarão grande parte da movimentação dos navios e provocarão uma divisão do trabalho naval.

## **2. Navios e rotas no século XVI: alguns indicadores**

Começemos por um parecer (adaptado) produzido em 1550 pelo capitão Gregório Vizcaíno, vizinho de Portugalete, sobre opções náuticas: “[...] por cinco naus que haja de quinhentos tonéis deixam de se fazer cinquenta de duzentos e trezentos tonéis. E estas naus pequenas, deste porte, os mercadores carregam-nas com vontade e brevidade, não arriscam tanto, entram nos bancos e portos, levam pouca água [...] se alguma toca no fundo não se quebra tanto como uma nau grande. É mais fácil de manter”<sup>1284</sup>. Isto não era exclusivo da Biscaia. Adequava-se na perfeição à realidade portuária portuguesa. À do Porto.

Amélia Polónia recolheu dados que nos interessa retomar<sup>1285</sup>. São os seguintes:

1. Notícias dos ataques franceses à navegação nacional entre 1508 e 1538, reunidas e estudadas por Ana Maria Ferreira<sup>1286</sup>.

<sup>1283</sup> Aproximadamente. Dados das Vereações, documentos publicados e citados e arquivo da Confraria de S. Pedro de Miragaia.

<sup>1284</sup> “Memoria del capitán Gregorio Vizcayno, vecino de la villa de Portugalete sobre la falta de navíos que había en las costas de Vizcaya y los medios para su fomento” em M. Fernández de Navarrete, *Colección de documentos y manuscritos complilados por...*, citado por VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín – “Consideraciones en torno al cambio estructural del comercio español en el siglo XVI”, in *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI...*, cit, vol. II, p. 41.

<sup>1285</sup> *O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas...*, cit, p. 30.

<sup>1286</sup> *Problemas marítimos entre Portugal e a França...*, cit.

Nesta lista, o Porto, por si só, surge em quatro lugar com 34 navios assaltados, atrás de Távira (51), Vila do Conde (47) e Lisboa (37). Porém, se às perdas portuenses somarmos os assaltos a navios de Gaia, Matosinhos e Leça – inseparáveis dos interesses da cidade e dos seus mercadores/armadores<sup>1287</sup> – esse número passa a 56, tornando-se, portanto, o mais elevado. Sobre as características das frotas e as rotas percorridas o rol das presas é omissivo quanto ao primeiro e informativo quanto ao segundo.

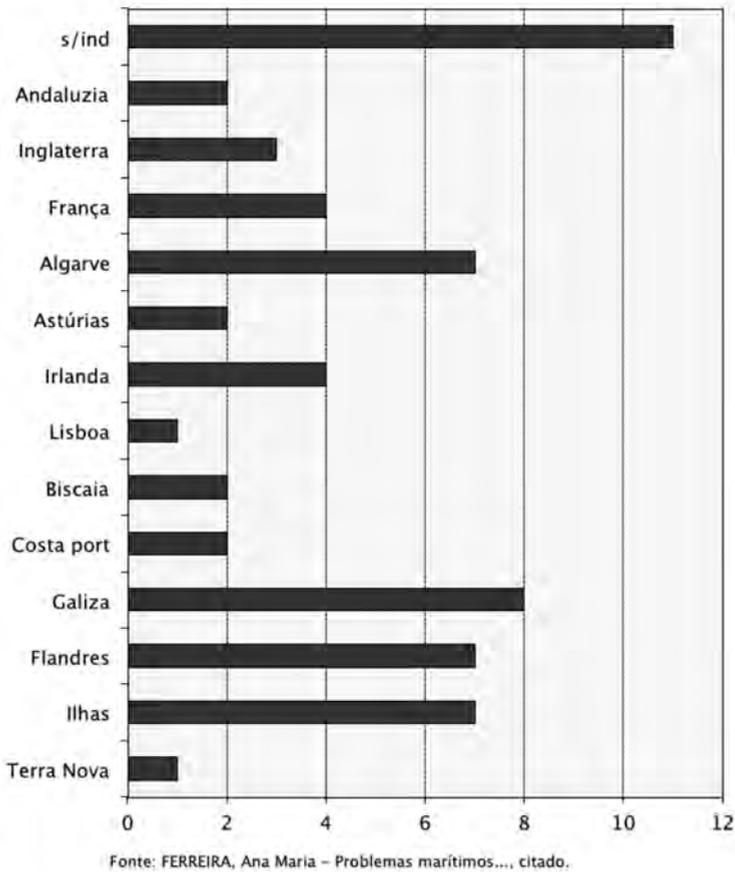


Gráfico 13 – Rotas dos navios do Porto assaltados (1508-1538)

Duas notas:

– Certa continuidade em relação à Idade Média no desempenho em rotas como a das Ilhas Britânicas e Flandres, isto é, persistência na actividade transportadora por conta

<sup>1287</sup> Não havia separação entre Vila Nova e o Porto em estratégia da frota, tal como com Matosinhos e Leça, portos satélites, com armações conjuntas (é raro o navio onde não participem capitais da urbe) e tripulações mistas. E não há negócios que não tenham sido decididos com intervenção – decisiva – da cidade e seus mercadores.

de outrem, exemplificada no transporte de materiais de construção naval da Irlanda para Lisboa;

– Os problemas com os franceses provocaram alterações no esquema de transporte. Se em finais da Idade Média havia trânsito frequente de navios do Porto nas costas francesas, desde as primeiras décadas do século XVI os mercadores começaram a contratar negócios (abastecimento de cereais, por exemplo) e a usar meios de transporte bretões e rocheleses<sup>1288</sup>. Estratégias mercantis e conjunturas difíceis explicam estas opções. Em 22 de Setembro de 1552 “pareceram Pedr’Allvarez mestre de navegar morador em Miragaia [...] e Melchior Gonçallvez houtrosy mestre de navegar morador em Maçarelos [...] e Antonio Gonçallvez Varzieiro piloto morador na dicta cidade e foi logo dicto por elles que o navyo per nome chamado Sam Mateus que se fezera de novo na dicta cidade per-tencia todo com suas anquoras, aparelhos e amarras e cabres e conto de sua enxarcea a elles Pedr’Allvarez e Melchior Gonçallvez e que hyndo o dicto navyo desta dicta cidade caregado de laramja e asi com baga de loureyro com seu fato e mantymentos e outras cousas que era a dicta mercadoria toda deles todos tres e hymdo eles todos tres com a mais companhia dentro do dicto navyo que no cabo de Festerra que he no reyno de Galiza foram tomados de franceses com duas zabras que diziam serem de Crazoique do reyno de França em o mes de Fevereiro que hora pasou [...] tomando lhe o dicto navyo com toda sua enxarcea e mercadoria e fato e que os botaram com a companhia no batell do dicto navio pera fora somente dous homens da companhia que levaram elles franceses consigo [...]”. Depois disso nomearam procurador Sebastião Pires Cachas, mestre e piloto de Vila do Conde, experimentado nessa rota, para se deslocar a Le Croisic e negociar a devolução da presa<sup>1289</sup>. Mais tarde, as rotas francesas, rumo a Nantes e Rouen, seriam dinamizadas, nos mesmos moldes e também a partir de portos biscainhos, por mercadores cristãos-novos portugueses<sup>1290</sup>;

– Certa concentração de meios nas rotas de cabotagem peninsulares: costa portuguesa, Galiza, Astúrias, Biscaia e Andaluzia; facto que me leva a pensar num relativo abaixamento da tonelagem dos navios;

– Aposta clara nas ligações às Ilhas, fonte de riqueza que antecipou o trato atlântico e a aposta no Brasil, e exigiu constantes movimentações entre esses dois espaços.

– Brasil ainda ausente mas a preparar-se para ser rota dominante na segunda metade da centúria, e, de forma menos evidente, mas documentada, participação em rotas para as Índias de Castela.

2. Registo das avarias de Antuérpia, isto é, pagamento de taxas à Casa da Nação Portuguesa, entre 1535-1551 e 1565-1570<sup>1291</sup>.

Embora se inscrevam alguns pontos de partida, esta fonte é limitada pela exclusividade do destino final: Brabante/Flandres. No primeiro período ainda era forte a presença de embarcações do Porto (trinta e sete navios). A quebra notada entre 1565 e 1568

<sup>1288</sup> BERNARD, Jacques – *Navires et gens de mer...*, cit, vol. II, p. 502, nota 196.

<sup>1289</sup> Trata-se de parceria de homens do mar. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 7, fls. 72v-73v.

<sup>1290</sup> Negócios de Simão Vaz e Diogo Pereira. Transporte em navios ‘franceses’, mas também em embarcações do norte da Península, onde os seus interesses eram muito fortes.

<sup>1291</sup> POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, p. 30.

(apenas cinco navios) explica-se pelo investimento nos destinos Ilhas e Brasil deixando o transporte para a Europa a outras arqueações<sup>1292</sup>. Em Outubro de 1568 chegou ao Douro um navio com açúcar e algodão do Brasil fretado por Vicente Rodrigues e Manuel Esteves, os quais tinham já à sua disposição, “surto no rio do Douro desta cidade avante os muros della”, o navio *Santo António*, mestre Manuel Luís, de Vila do Conde, “pera em boa ora hir do porto desta cidade ha villa de Inves de Framdes com ha mercadoria d’açuceres e alquodões que elles Vicente Rodriguez e Manuell Estevez lhe derem nesta cidade que sera toda haquella mercadoria que do dicto açuquere e allquodão ho dicto navio poder levar”<sup>1293</sup>. A prática de baldear mercadorias do Brasil noutros navios para redistribuição começava a ser regra.

### 3. Censo naval de 1552.

Documento de grande importância contabiliza as existências de navios numa altura concreta, mas é de difícil tratamento.

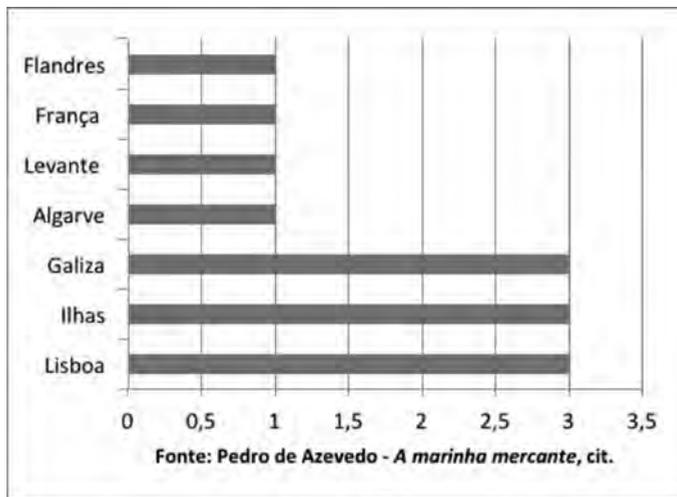


Gráfico 14 – Rotas em 1552

São indicados apenas dezoito navios do Porto (incluindo um de Vila Nova de Gaia) sendo de admitir quebra face aos anos anteriores, mas talvez maior complementaridade entre as frotas: Porto, Leça e Matosinhos, as últimas em crescimento, com quase sete dezenas de embarcações. No gráfico 14, em seis casos não se indica o destino das embarcações, no Douro à espera de carga. Um dos navios estava na Galiza preparado para rumar a França.

Estes valores parecem confirmar certo abatimento do transporte com origem no Porto. Porém, não temos dados de barcos em trânsito capazes de influenciar os números. Mas estes devem estar muito próximos dos reais.

<sup>1292</sup> Flamengos/holandeses, embora os de Vila do Conde persistam.

<sup>1293</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fl. 160.

#### 4. Estado da força naval do reino nas vésperas da Armada Invencível.

Datado de 1586, trata-se de um manuscrito do British Museum publicado por Rebelo da Silva<sup>1294</sup>. Não indica os valores das frotas de Matosinhos e de Leça. O Porto é dos poucos portos a registar subida de navios em actividade desde o censo de 1552<sup>1295</sup>, em consonância com o aumento da prosperidade dos seus mercadores. Ainda assim, a tonelagem total da cidade (16.3%) fica aquém da de Caminha (27.3%), Vila do Conde (23.5%) e Aveiro (18.5%) no conjunto dos portos do NW português<sup>1296</sup>. Quanto à sua composição, ela resume-se a sete navios e treze caravelas e não é confirmada pela documentação que compulsei.

### 3. Outros indicadores sobre a frota da cidade

Há mais alguns indicadores de interesse sobre a frota. Neste ponto tentarei ‘dar vida’ a navios registando viagens, procurando compor pequenas histórias de embarcações mercantes que “apesar do seu papel essencial para a cultura do Ocidente e, muito especialmente, para a história da sua expansão, não mereceram até ver mais do que simples olhadelas superficiais”<sup>1297</sup>. Trata-se, como é evidente, de um conhecimento em construção, crescendo à medida que são exploradas novas fontes documentais.

#### 3.1. Em busca das origens: o perfil da frota quatrocentista

Desde o século XIV que as galés deixaram praticamente de operar no Porto. Só o rei as mantinha como força militar naval<sup>1298</sup>. No comércio, o grande cargueiro de arquitectura arcaica, de tipo *coca*, com duas ou três cobertas, não tardará a perder terreno. A alteração da oferta de carga e a concorrência entre as frotas levarão a que os perfis destas sejam sujeitos a um processo de transformação, de que resultará a ‘agilização’ dos barcos e adaptação das suas tonelagens às mercadorias em circulação, disso resultando a *nau* e o *navio*, mais ligeiros (embora a descida para as 50/100 toneladas não seja regra senão no fim do século XV como se pode ver pelo movimento de navios nacionais nos portos ingleses em Quatrocentos<sup>1299</sup>) e mais eficazes<sup>1300</sup>. Isso não significa quebra na actividade

<sup>1294</sup> SILVA, J. A. Rebelo da – *História de Portugal nos séculos XVII e XVIII*, tomo III. Lisboa: Imprensa Nacional, 1867, p. 211. Segundo POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, p. 30, 35, esta é, de todas, a fonte menos fiável.

<sup>1295</sup> Vinte navios. Vila do Conde baixou de 45 para 19 e Aveiro de 70 para 26.

<sup>1296</sup> POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, p. 35.

<sup>1297</sup> GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio – *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, vol. I. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1988, p. 229-230, ideia retomada em *La carrera de Índias, histoire du commerce hispano-américain (XVI-XVIII siècles)*. Paris: Éditions Desjonqueres, 1997, p. 113-114.

<sup>1298</sup> No Porto um personagem emblemático da sua história foi o célebre “Sá das Galés”, João Rodrigues de Sá, alcaide-mor, exaltado por Fernão Lopes.

<sup>1299</sup> Até finais do século XV aportaram a Southampton, Londres, Yarmouth e outros, navios com mais de 200 toneladas de carga, alguns deles classificados *carracas*. CHILDS, Wendy R. – *Anglo-portuguese trade in the fifteenth century*, in “Transactions of the Royal Historical Society”, 6ª série. Londres: Royal Historical Society, 1992, p. 199-200, 203-204.

<sup>1300</sup> BERNARD, Jacques – *Navires et gens de mer à Bordeaux...*, cit, vol. I, p. 219 e seguintes (capítulo

transportadora. Pelo contrário. Era a época das viagens regulares à Flandres, Inglaterra, Valência e Génova, do circuito Mar do Norte-Mediterrâneo. Das naus de razoável porte, propriedade de um só armador (em certos casos), servindo os interesses dos mercadores ligados ao governo do porto. A questão da armação de navios é ainda pouco conhecida. Na maior parte do século XV, os documentos dão a entender a propriedade unipessoal dos navios. Alguns, senhores e mercadores, tinham mais do que um<sup>1301</sup>. Mas a experiência mostra que isto pode não ser assim linear. Primeiro porque em finais do século já há menções aos “parceiros” e “senhorios” dos navios. Referências ambíguas, pois fazem crer que os senhorios eram uma espécie de consignatários da embarcação, prestando contas ao dono dela; sobre a nau do prior de Ancede: “[...] Item os R mil XXVI reaes que recebeo *dos senhorios* da naao do prior de Anse de dos LXI mil e XX (?) reaes que tinha recebidos do meo frete da dicta naao porque os XXI mil RIII reaes ouveram os marinheiros *per ordenaçam do dito senhor* [...]”<sup>1302</sup>. Segundo, porque no século XVI, quando se referem navios de um dono – e referem-se muitas vezes – sabemos que nunca o são.

Os tempos estavam a mudar, as despesas e os riscos avolumavam-se, as velhas famílias de mercadores estavam em crise e em processo de substituição, a estrutura do comércio implicava uma nova relação entre as existências navais e a exploração de circuitos. Eis algumas razões que justificaram novas modalidades de armação ou aceleraram a tendência para a partilha da propriedade.

### 3.2. Rol dos navios da cidade em 1520

Sem dar informações sobre as rotas temos o citado *Rol dos navios que ha na cidade do Porto, Sam João da Foz e Maçarelos*, ‘radiografia’ da frota, datada de 1520<sup>1303</sup>, sem que saibamos porque foi feita.

A estrutura do documento é simples: divide as embarcações em duas categorias, *navios* e *caravelas*, e distingue entre *latinos* e *redondos* o que a confirmar-se informa que nessa data havia no Porto caravelas redondas, navios documentados no Porto nos últimos anos de Quinhentos na rota do Brasil, com capacidade de carga na ordem das 90 e mais toneladas.

Além dos modelos, regista as tonelagens e informa sobre o armamento de alguns, preocupação na ordem do dia no século XVI.

O equilíbrio entre navios redondos (10) e latinos (11) poderá ser explicado pelos circuitos desenvolvidos nesta época, sabendo-se, por outro lado, que o aparelho das

“Le navire”). Importantes as páginas 312-317 sobre evolução das tonelagens para números mais modestos, leia-se, realistas, em função das novas condições do comércio.

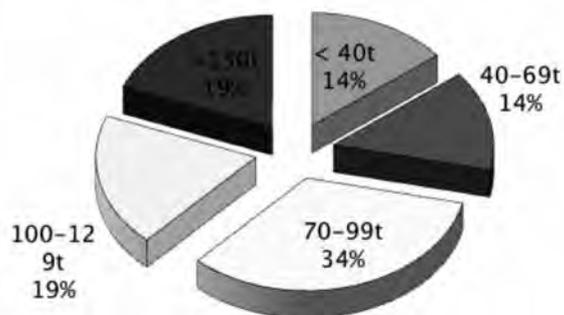
<sup>1301</sup> Exemplo mais convincente: Leonel de Lima, visconde de Vila Nova de Cerveira, entre 1452 e 1456 teve no Porto duas naus, uma caravela e um barinel. Sobre este assunto ver BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos e gentes do mar...*, cit, p. 211. DUARTE, Luís Miguel – *Leonel de Lima*, cit.

<sup>1302</sup> AHMP – *Pergaminhos*, nº 782 (COL-P/B240), quitação, já citada, a João Martins Ferreira. Fica-se na dúvida se o *dicto senhor* é o prior se o rei. De qualquer forma, separa-se claramente o prior de Ancede dos senhorios da nau.

<sup>1303</sup> TT – *Gavetas*, gaveta 15, maço 14, doc. 13. Data atribuída por quem o copiou.

embarcações era alterado conforme a especificidade das rotas que se pretendia seguir, ou da época do ano em que o faziam. Como já foi visto neste estudo, os mestres metiam pano redondo quando se rumavam ao arquipélago de S. Tomé e Príncipe.

Três caravelas são incluídas no grupo dos navios redondos e entre os latinos há apenas uma caravela. Os restantes dez são designados *navios*.



Fonte: TT – *Gavetas*, 15,14,13

Gráfico 15 – Tonelagens dos navios do Porto (1520)

O gráfico revela maior incidência das tonelagens nos intervalos entre as 70 e as mais de 130 toneladas, anunciando uma tendência que se confirmará ao longo do século. A estes navios juntavam-se pequenas embarcações (sem se poderem contabilizar) que asseguravam rotas de cabotagem.

Registam-se quatro navios de 150 toneladas e nenhum acima delas. No campo oposto, escassa representação de navios de baixa tonelagem (3). Significativo e confirmando o tema da caravela redonda três navios latinos deslocam 120 toneladas. Há outros dois de 80 toneladas e quatro de 70.

Nada que se pareça, portanto, com as tonelagens da *carreira da Índia*; no entanto, para os parâmetros portuários podemos considerar estas tonelagens como médias/altas para a cidade.

As caravelas, em número de quatro, distribuem-se da seguinte forma: uma de 70 toneladas (a única *latina*), outra entre 40 e 50 e duas de trinta toneladas.

Comparando com o século XV (e, mesmo, com alguns períodos do século XVI) nota-se um abaixamento das tonelagens dos navios maiores, limitados às 150 toneladas.

Sobre a artilharia confirma-se a tendência, apenas contrariada em casos pontuais, de as embarcações andarem muito pouco armadas; neste caso, apenas três em 21. Porém, dos quatro de 150 toneladas, “hum deles tras oito peças d’artilharia e nove berços e outro tras dous ou tres berços”. Dos de 120 toneladas, “hũu deles [anda] bem artilhado”.

### 3.3. Navios artilhados prontos a sair da cidade (1558-1559)

Cumprindo mandados régios (de meados do século) ordenando a inclusão de artilharia em navios com mais de 50 toneladas fez-se no Porto uma vistoria às embarcações

preparadas para sair da cidade. Voltara a ameaça francesa sobre a navegação portuguesa para o Ponente. Da vistoria resultou um “livro do despacho das naos e navios que forem desta cidade que ham de hir armados”<sup>1304</sup>. Inclui cartas do rei desde 1552 e a descrição das visitas aos navios, efectuadas entre 24 de Janeiro de 1558 e 13 de Maio de 1559, com hiatos.

As primeiras visitas decorreram entre 24 de Janeiro e 13 de Maio de 1558; as segundas entre 6 e 21 de Julho; as terceiras começaram a 2 de Abril de 1559 e acabaram em 13 de Maio.

Talvez tenham sido realizadas por motivos excepcionais. Não houve interrupção da actividade portuária nem outras visitas idênticas. Os mandados régios dirigiam-se ao corregedor, encarregado de os cumprir, o que se fez começando pelo respectivo pregão junto ao rio, na praça da Ribeira, “sendo presente o Corregedor desta comarca per Antonio Mendez homem do allcaide em allta [voz] soante e estavam juntos muita parte do povo desta cidade antre os quaes estava presente Cristovão de Mendonça meirinho que serve da correição, João de Figeiro, Antonio de Freitas e Pantalião de Freitas seu irmão cidadãos da dita cidade e Afonso de Baeça e Allvar’Eanes mercadores e muitos mareantes e outra muita gente”<sup>1305</sup>. Presume-se que toda a gente interessada nos navios, nas cargas e nas viagens.

Na visita, o mestre apresentava-se ao corregedor, identificava o navio que comandava, suas características, carga que tinha a bordo e destino para onde estava fretado. Um escrivão era enviado ao navio fazendo-se acompanhar por gente capaz de atestar a tonelagem. Participaram carpinteiros da ribeira, o arqueador local dos navios e o “cargador dos navios do rei”. Em poder dos resultados da vistoria, o corregedor ordenava ou recusava o despacho da embarcação. Não consta que algum dos mestres tenha visto negada licença. Os navios, ou não alcançavam as 50 toneladas ou, excedendo-as, levavam armamento suficiente. Fica-se com a ideia de que esta seria uma prática a continuar. Mas isso não aconteceu perdendo-se uma das melhores fontes de estudo sobre o perfil da frota e do movimento do porto<sup>1306</sup>.

Foram vistoriadas dezanove embarcações.

| Modelo   | Nome                  | Tonelagem | Rota                           |
|----------|-----------------------|-----------|--------------------------------|
| Navio    | Boa Viagem            | < 50      | Algarve                        |
| Caravela | Pedro Álvares         | < 20      | Algarve                        |
| Caravela | Santiago              | 26, 27    | Lisboa                         |
| Navio    | Conceição             | < 50      | s/indicação                    |
| Nau      | Santa Maria das Neves | 80        | Terra Nova via Lisboa, Setúbal |

<sup>1304</sup> AHMP – liv. 422.

<sup>1305</sup> AHMP – liv. 422, fls. 11-11v.

<sup>1306</sup> Com outra finalidade haveria registos idênticos que nos são hoje desconhecidos. Algumas vezes fala-se nos livros da descarga das barcas vindas de Lisboa. Como esses, haveria outros das restantes embarcações. Não conhecemos nenhuns.

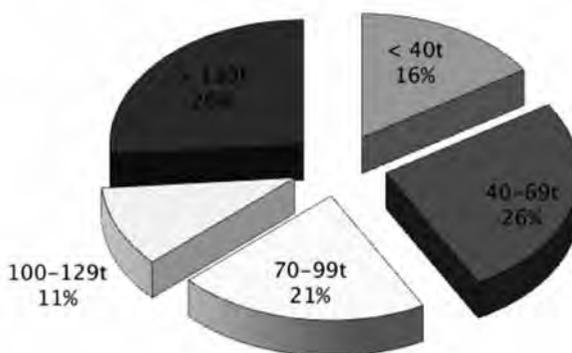
| Modelo   | Nome                      | Tonelagem | Rota                           |
|----------|---------------------------|-----------|--------------------------------|
| Nau      | Conceição                 | 130, 140  | Terra Nova via Lisboa, Setúbal |
| Galeão   | Espírito Santo            | 130       | Terra Nova via Lisboa, Setúbal |
| Caravela | Espírito Santo            | < 50      | Açores                         |
| Caravela | Fiéis de Deus             | < 45      | Brasil                         |
| Navio    | Conceição                 | 50        | s/indicação                    |
| Nau      | Jesus                     | c. 130    | Lisboa                         |
| Nau      | S. João                   | 145       | Lisboa                         |
| Nau      | Espírito Santo            | 150       | Lisboa                         |
| Nau      | Anunciada                 | 90        | Terra Nova via Lisboa, Setúbal |
| Nau      | Conceição                 | c. 80, 90 | Flandres                       |
| Nau      | S. Pedro                  | c. 80     | Terra Nova                     |
| Nau      | S. João                   | 170       | Terra Nova                     |
| Nau      | S. João                   | 100       | Flandres                       |
| Caravela | Nossa Senhora Sete Fontes | > 20      | s/indicação                    |

Fonte: AHMP – nº 422

Quadro 18 – Navios preparados para partir do Porto (1558-1559)

Em síntese: três navios, cinco caravelas, dez naus e um galeão. Destaque-se este último, que não seria propriamente uma novidade nos meios mercantis; no entanto era menos mencionado, embora pareça de uso consolidado pois há outros a operar neste período como mostrarei a seguir.

As tonelagens estavam distribuídas da seguinte forma:



Fonte: AHMP – nº 422

Gráfico 16 – Tonelagens (1558-1559)

Comparado com o gráfico das tonelagens de 1520, as diferenças estão no aumento da percentagem de embarcações superiores a 130 toneladas (26% aqui, 19% no ante-

rior), acréscimo nas tonelagens entre as 40 e as 69 toneladas e diminuição no intervalo entre 70-99 toneladas que passou para 21% enquanto em 1520 era de 34%. Porém, com universo tão limitado (19 e 21 navios), qualquer variação pode alterar muito os resultados<sup>1307</sup>. Contudo, de notar, mais uma vez, a tendência para as tonelagens média-alta. Há cinco embarcações com mais de 130 toneladas e, entre estas, um navio com 170, cifra não atingida na listagem de 1520.

A falta de documentos só permite conjecturas sobre a dimensão da frota: estagnação de efectivos desde o início do século, não se encontrando informação quanto a incentivos económicos expressivos de estímulo ao seu crescimento; tentativas de encontrar no transporte formas de compensação do investimento ou aposta noutras rotas – como a do Brasil, assinalada pela primeira vez embora já fosse conhecida. Os valores das toneladas são ainda determinados por este momento de indefinição dos rumos marítimos da cidade. Por fim, os agentes navais procuraram manter-se em actividade como transportadores de mercadorias para o rei, no contexto do abastecimento das armadas.

Independentemente da época há mais uma hipótese, formulada a partir de uma proposta de Leonor Costa. O transporte para o rei pode ser sinal de dificuldade: trata-se de aceitar um frete mais barato (o rei paga tarde e mal), alternativo à fraca prestação da economia marítima da cidade<sup>1308</sup>.

Começemos por verificar as rotas seguidas por estes navios.

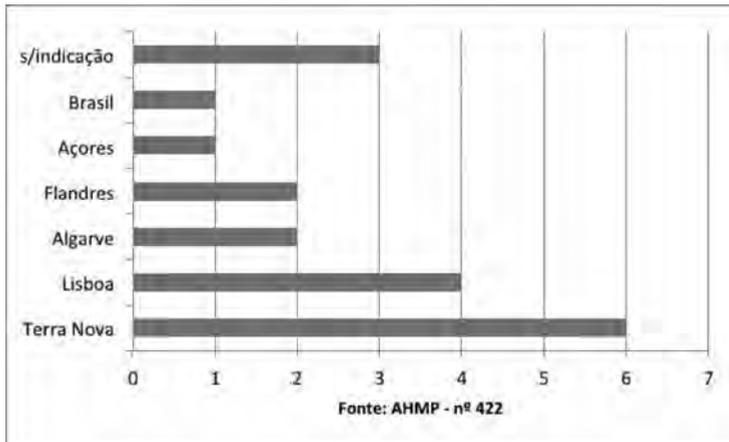


Gráfico 17 – Rotas em 1558-1559

Primeiro, ausência de circuitos de cabotagem<sup>1309</sup> explicada pelo alcance do documento, que abrange apenas os navios grandes e viagens de maior risco, dispensando a consulta das numerosas embarcações pequenas<sup>1310</sup>.

<sup>1307</sup> Em 1552 integravam-se neste grupo 7 navios. Em 1558-1559 estavam três galeões preparados para sair da cidade.

<sup>1308</sup> COSTA, Leonor – *Naus e galeões na ribeira de Lisboa...*, cit, p. 295.

<sup>1309</sup> Excepção do Algarve, circuito que perspectiva outras ligações, à Andaluzia e à Flandres.

<sup>1310</sup> Com reservas. Há visitas a caravelas com menos de trinta toneladas.

Segundo, investimento numa rota de risco, a da Terra Nova<sup>1311</sup> do bacalhau estruturada a partir de viagens a Lisboa ou Setúbal a carregar sal e daí para o destino final sugerindo um envolvimento nesta faina pouco explorado pela investigação. A participação neste circuito era exigente: navios volumosos<sup>1312</sup>, equipagem mais numerosa do que o costume (melhor remunerada, pois os homens serviam tanto na pescaria como na defesa do navio, e por muito tempo, com viagens de vários meses) e maior quantidade de provisões; maiores gastos nos equipamentos de pesca e em sal para conservar o peixe durante a campanha e, não menos expressivo, armamento superior para defesa da embarcação. Sabendo-se da guerra entre armadores guipuzcoanos, bascos, franceses e, mais tarde, ingleses pelo controlo dos bancos bacalhoeiros, esta participação (até às últimas décadas da centúria, embora aqui já esporádica) representa um investimento arriscado. Mas numa cidade à procura de um rumo, necessitada de receitas, as expectativas de lucro com o comércio de bacalhau deixavam para segundo plano as preocupações com o risco.

Percebe-se neste espaço temporal outra faceta da integração do Porto nos ritmos que pautavam a vida económica de várias zonas costeiras peninsulares. A pescaria da Terra Nova constitui mais um dado da relação entre o Porto e a Cantábria. O estilo da actividade, ritmo, financiamento, meios empregados e, mesmo, a participação simultânea comprovam-no. Michael Barkham e Gérard Le Bouëdec falam das pescas de altura bascas e bretãs (bacalhau e baleia) como recursos económicos explorados não pelo pequeno pescador de barco e rede, incapaz de arcar com as despesas de uma organização complexa, mas sim pelo grande mercador, em parcerias organizadas, com aplicação de investimentos avultados<sup>1313</sup>. Desenvolvido entre os anos vinte e trinta do século XVI, o movimento conhece acentuada aceleração desde 1550, com 50 portos bretões envolvidos nesta empresa<sup>1314</sup>.

A partir de 1559 abriu-se um período de prosperidade para estas pescarias, com a assinatura das pazes entre a Espanha e a França e o fim da rivalidade entre os dois reinos<sup>1315</sup>. Logo em 1558, os portuenses estão a armar para o bacalhau sabendo do regresso da estabilidade a esse espaço.

<sup>1311</sup> No século XVI, “designava não somente a ilha de Terra Nova (Newfoundland) mas toda a actual costa atlântica canadense entre 45° e 52° 30’ norte, desde a Nova Escócia até ao sul do Labrador, cerca de 2 000 km”. BARKHAM, Michael – *o.c.*, p. 31.

<sup>1312</sup> Na primeira metade do século, quadro 18, a cidade mobilizou para essa rota cinco naus, um galeão e um navio grande.

<sup>1313</sup> BARKHAM, Michael – *La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Media: ¿una edad de oro?*, in “Itsas. Memoria”..., cit, vol. III (*La pesca en el País Vasco*), 1996, p. 29-75. LE BOUEDEC, Gérard – *Activités maritimes et sociétés littorales de l’Europe atlantique (1690-1790)*..., cit, p. 7-12, 27-30.

<sup>1314</sup> LE BOUEDEC, Gérard – *Activités maritimes...*, cit, p. 7.

<sup>1315</sup> Idem – *o.c.*, p. 57. É a época dos conflitos entre Francisco I (e seu sucessor Henrique II) e Carlos V extensíveis a Portugal. Com episódios desde os anos 1520, a guerra foi particularmente violenta entre 1551 e 1555, com acções de corsários na Terra Nova e capturas importantes por parte de navios de S. Sebastián, Fonterrabía, Pasajes de S. Juan, Deva, Orío, Zumaya, Motrico, etc. reagindo à presença de navios franceses. TELLECHEA IDÍGORAS, J. Ignacio – *Corsarios guipuzcoanos en Terra Nova, 1552-1555*. Donostia-S. Sebastián: Fundación Kutxa, 1999.

Os navios usados pelos bascos variavam entre as 50 e as 200 toneladas; os do Porto<sup>1316</sup>, naus, entre 80 e 170 toneladas, mais o galeão *Espírito Santo*, de 130 toneladas. Os biscainhos metiam, em média, quinze tripulantes por cada 100 toneladas; os do Porto subiam um pouco este valor, oscilando entre os 16 “homens de peleja” da nau *S. Pedro*, de 80 toneladas<sup>1317</sup>, e os 30 do galeão *Espírito Santo*.

Contrariamente ao que afirmava Pedro de Azevedo, e de acordo com práticas estudadas por Selma Barkham<sup>1318</sup> na Biscaia havia especial cuidado no armamento das embarcações dedicadas à pescaria do bacalhau<sup>1319</sup>. O navio era equipado tanto com peças de artilharia como com armas tradicionais, bestas, piques e lanças, mais eficazes, uma vez que o combate naval continuava a ser o ‘corpo-a-corpo’ na sequência da abordagem<sup>1320</sup>, o que explica a importância atribuída às xaretas na arquitectura do navio. Só com os galeões, mais aptos a receber artilharia pesada mais eficaz as coisas mudaram<sup>1321</sup> e os portuenses já os enviavam então.

Ouçamos a declaração do mestre da nau *Conceição* sobre o aparato bélico do seu navio: que os homens iam no navio “bem dispostos para pelejar” e levava “dezasete tiros *convem a saber* duas roqueiras, dous pasamuros, huum fallcam e doze berços e dezoito piques e vinte quatro dardos, quinhentas pedras e de pollvora hum quintall ate Lisboa [onde meteria mais] e levava e hia a dita nao muito bem apavesada e emredada como nao

<sup>1316</sup> Não havia especificamente uma frota bacalhoeira. Ao longo da sua vida útil, o navio era utilizado em várias funções dependendo do frete. Ver quadro síntese dos navios do Porto onde se constata que tanto iam ao Brasil como às Ilhas, Flandres ou Terra Nova.

<sup>1317</sup> A nau *Santa Maria das Neves*, também de 80 toneladas, levava 25 homens a bordo.

<sup>1318</sup> “Resumo da evolución da pesca nas costas do Este do Canadá”, in *Actas do Simpósio de Historia Marítima do século XII ao XVI Pontevedra e o mar...*, cit, p. 175-181.

<sup>1319</sup> AZEVEDO, Pedro de – *A marinha mercante...*, cit, p. 243; [HUXLEY], Selma Barkham – “Documentary evidence for 16<sup>th</sup> century basque whaling ships in the strait of Belle Isle”, in *Early European Settlement and Exploitation in Atlantic Canada, Selected Papers*, edited by G. M. Story (St. John’s: Memorial University of Newfoundland, 1982, p. 53-56; ABREU-FERREIRA, Darlene – *The Portuguese in Newfoundland: documentary evidence examined*, in “Portuguese Studies Review”, volume IV, nº 2, 1995-1996 (International Conference Group on Portugal, Universidade de New Hampshire), p. 13, 28, no qual há indicações sobre a participação de portos nacionais na pesca do bacalhau.

<sup>1320</sup> A artilharia naval ainda dava os primeiros passos, (só neste século começaram a surgir armas capazes de afundar navios). Para os homens de mar “o objectivo de uma batalha era capturar o navio inimigo sempre que possível e não afundá-lo. Um navio capturado podia constituir uma presa valiosa, assim como os oficiais podiam ser objecto de resgate. Um navio afundado podia significar um inimigo a menos no mar, mas isso não aproveitava a ninguém”; FRIEL, Ian – “Oars, sails ang guns: the english and war at sea, c. 1200-1500”, in *War at sea in The Middle Ages and Renaissance*, John B. Hattendorf e Richard W. Unger, editores. Woodbridge: The Boydell Press, 2003, p. 74.

<sup>1321</sup> GLETE, Jan – *Warfare at sea, 1500-1650...*, cit, p. 21-35; apesar dos progressos do século XVI (muito por acção dos portugueses) na produção de canhões, uso de vários tipos de pólvora (dependendo da peça e melhorando alcance) e aperfeiçoamento do galeão, navio mais adequado a integrar artilharia e a, verdadeiramente, causar estragos com ela, fala de obstáculos (dificuldade de harmonização dos calibres das armas, peças de bronze ou de ferro, etc.) o seu eficaz aproveitamento e nota que, mesmo no século XVII avançado, a preferência dos comandantes (mesmo os holandeses) recaía na abordagem. Sobre a mesma questão da adopção do galeão, ver RODGER, N. A. M. – “The new Atlantic: naval warfare in the sixteenth century”, in *War at sea in The Middle Ages and Renaissance...*, cit, p. 245-246.

de guerra”<sup>1322</sup>. Para Rodger, “o objectivo do armador privado era o negócio, mas muito poucos, ou nenhuns, armadores medievais [e modernos] podiam esperar fazer dinheiro sem estarem dispostos a lutar por ele”<sup>1323</sup>.

As expedições “duravam de Março/Abril até Agosto/Setembro dado que o bacalhau migrava, encontrando-se mais próximo das zonas costeiras de Maio em diante”<sup>1324</sup>. Estes ritmos coincidem com as cronologias deste documento. “Se os armadores não tivessem comprado as importantes quantidades de sal necessárias para a conservação do pescado, antes de cruzar o Atlântico, os bacalhoeiros navegavam a uma de três zonas produtoras de sal para se abastecerem desse recurso vital, que não se fazia na costa basca, e também de vitualhas. Estas eram, a norte, La Rochelle, a qual deixou de ser escala de quase tudo depois da década de 1560 já que a cidade se converteu em base de corsários protestantes, e, a sul, Lisboa/Setúbal e Sevilha/Cádiz/Sanlúcar. Os que tomavam a rota do sul costumavam zarpar um mês antes dos que partiam directamente para a Terra Nova”<sup>1325</sup>. Sendo o sal destes centros adequado à salga e conservação do bacalhau, isso explica uma parte do movimento de barcas do Porto, Matosinhos e Leça nestes circuitos.

Apesar de a cidade ser um dos mais conhecidos centros distribuidores de sal do Noroeste português<sup>1326</sup>, navios da pescaria preferiam fazer a viagem a Lisboa e Setúbal a carregá-lo por razão da logística, armamento, recrutamento de marinheiros e possibilidade de organização de conserva com os bascos. Também se aproveitava a viagem para levar cargas para Lisboa, e amortizar custos. Diga-se, no entanto, que há notícias de armadores a carregarem sal no Porto e daqui seguirem para a Terra Nova.

Prosseguindo a análise do gráfico das rotas, o terceiro destaque vai para a importância de Lisboa nas linhas de comércio do Porto, ainda agora vista. Lisboa era um bom mercado de oferta de mercadorias e de negócios marítimos. Desde logo, por ser o porto de chegada da *carreira da Índia*, entreposto das mercadorias trazidas pelos navios da carreira, e um centro de negócios de carácter internacional exercendo atracção sobre todos os armadores, principalmente em tempos de incerteza na generalidade dos portos<sup>1327</sup>.

Quatro viagens previstas e só uma com essa cidade como destino final. As restantes três procuravam frete para algum lado. E assim sucessivamente, o que explica que os familiares dos embarcados, por vezes, não soubessem por onde andavam os seus parentes. A nau *Jesus*, que está nesta lista, na sua última viagem em 1565 obrigou a movimentações de quantos nela estavam interessados, pensando-se, inicialmente, que tinha ido ao Brasil quando, afinal, tinha sido fretada em Lisboa para o Mediterrâneo, a carregar de alúmen a Civita Vecchia e depois levá-lo à Flandres<sup>1328</sup>.

<sup>1322</sup> AHMP – liv. 422, fl. 18.

<sup>1323</sup> RODGER, N. A. M. – *o.c.*, p. 237.

<sup>1324</sup> BARKHAM, Michael – *o.c.*, p. 59-60.

<sup>1325</sup> Idem – *o.c.*, p. 60.

<sup>1326</sup> A documentação mostra navios com sal da Andaluzia para bacalhau uma vez que o de Sanlúcar “não tinha rival para a salga”. BRAUDEL, Fernand – *O Mediterrâneo...*, cit, vol. I, p. 99.

<sup>1327</sup> MAGALHÃES, Joaquim Romero – “O enquadramento do espaço nacional”, in *História de Portugal*, dir. de José Mattoso, vol. III (*No alvorecer da modernidade*), coordenador Joaquim Romero Magalhães. S/l: Círculo de Leitores, 1993, p. 33-35.

<sup>1328</sup> Onde nunca chegou. Já estudei este episódio em dois trabalhos citados.

Em quarto lugar, aparente reduzida participação dos navios do Porto na Flandres, com duas viagens, parecendo confirmar uma tendência de abandono desta rota pelos navios da cidade, o que não significa que a região deixe de interessar. Pelo contrário. Aproxima-se o período de maior contacto do Porto com a Flandres. A reduzida menção às viagens explica-se pelo facto de muitos navios não seguirem para ali directamente (vão via Lisboa, por exemplo), ou porque os mercadores usam navios de outros portos (Vila do Conde e Holanda, por exemplo) para distribuir as suas mercadorias quando for caso disso<sup>1329</sup>. E isto vale para a Flandres, como para o Atlântico (inclusivamente para o Brasil que será a rota preferida da cidade), para as Ilhas e, mesmo, para a Índia.

Ainda assim, Crespo Fabião encontra navios do Porto na Flandres<sup>1330</sup>, pois os negócios não vivem sem esse espaço.

Em 9 de Maio de 1548, uma parceria de homens do mar constituída por Pantalhão Gonçalves, Baltasar Pires, “mestres de navegar e senhorios de seus navios, moradores em S. João da Foz, comprometem-se a pagar uma dívida de 42 mil reais (de vinte peças de fustão de Olmo) a Gaspar Carneiro, ou a seus feitores, no Porto ou na Flandres “e porem que o pagamento fecto em Framdes se ententendera *se elles devedores fretarem pera o dicto Framdes a sua naao nova per nome Sam Joham* por se nam a fretando pera o dicto Frandes que em tal caso serem obrigados a fazerem o dicto pagamento dentro nesta cidade como dicto he”<sup>1331</sup>.

Como a da Terra Nova, a rota da Flandres também exigia medidas de segurança. Confirmamos o armamento dos dois navios que pretendiam fazer essa viagem. A nau *Conceição*, de Duarte Cerveira, com uma tonelagem entre as 80 e as 90 toneladas, leva “dez peças d’artelharia grossa e meudeza [*sic?*]<sup>1332</sup> e pollvora *convem a saber* meo quintall e treze pessoas omens de guerra e bestas e espimgardas”. A nau *S. João*, de João Fernandes, navio de 100 toneladas, leva consigo “hum fallcam e doze peças mais d’artelharia mais pequenas onde leva mais trinta lanças e dous arcabuzes e hua arroba e mea de polvora e muitas pedras e seis pelouros”<sup>1333</sup>.

Quinto, o roteiro do Brasil, ainda reduzido, em fase que se poderia considerar ‘experimental’. Apenas uma viagem, simbolicamente a cargo de uma caravela, navio explorador por excelência dos descobrimentos quatrocentistas, a *Fiéis de Deus*, com menos de 45 toneladas. Não tardará a ser seguida por enorme ‘cortejo’ de naus e navios; primeiro ao

<sup>1329</sup> É uma das soluções. Em 19 de Março de 1556 diz-se que Gomes de Medeiros, filho do licenciado Sebastião Gomes, morador no Porto, “estava em Lixboa pera embarcar pera Frandes. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 8, fl. 14v.

<sup>1330</sup> FABIÃO, Luís Crespo – *Alguns dados sobre o contributo de Vila do Conde para o comércio marítimo de importação entre Midelburgo-Arnhemuiden (Zelândia) e a Península Ibérica nos meados do século XVI*, in “Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde”, nº6 (1968), e *Alguns dados sobre o contributo de Aveiro para o comércio marítimo de importação entre a Zelândia holandesa e a Península Ibérica nos meados do século XVI (1543-1544)*, segundo dados extraídos das “contas públicas” do porto zelandês de Midelburgo, in “Arquivo do Distrito de Aveiro, vol. XLII, 1976, ambos os trabalhos já citos neste estudo.

<sup>1331</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 2, fls. 115-116v.

<sup>1332</sup> Por “meuda”?

<sup>1333</sup> AHMP – liv. 422, respectivamente, fls. 27, 29v-30.

pau-brasil e algodão, depois ao açúcar, numa relação que dominará sobre todos os outros movimentos económicos que a cidade procurará dominar.

### 3.4. Outros navios da cidade referenciados entre 1558 e 1559

1. Galeão *S. João*, propriedade de João Gonçalves, porteiro da alfândega e escrivão dos feitos do mar; mandou-o fazer em Miragaia aproveitando, ilegalmente, salvados de um navio estrangeiro que se perdera na barra do Douro. Mais um dado sobre o início da carreira mercante de tal modelo no Porto, com tonelagem adequada ao comércio. Este é um dado de relevar: se estamos habituados a ver o galeão como navio de guerra usado nas armadas régias, nos portos continuará a ser um recurso naval para o trato.

2. Um navio, de que não se sabe o nome, com mestre de Vila Nova de Gaia, arribado à cidade antes de Abril de 1558, procedente da Terra Nova. Sendo que a cronologia não coincida com o ritmo dessa pescaria pode tratar-se da resolução de um assunto que ficou pendente em data anterior.

3. Navio *Santa Maria da Ajuda*, mestre Martim Afonso, de S. João da Foz, carregado e preparado para rumar a Lisboa no dia 11 de Maio. Não foi visitado ou não existe o registo – porque partiu depois de 13 de Maio quando cessam os registos?

4. Navio *A Conceição*, mestre Simão Jorge, pronto para rumar aos Açores em 5 de Julho, com a carga que já estava metida no barco. Mais um dado para juntar ao rol, sobre navios do Porto para as Ilhas, com toda a certeza dedicado ao transporte de pastel ou de cereais, ou de ambos.

5. Nau *A Conceição*, mestre e senhorio em parte Francisco Pires, morador na Lada, carregada em 6 de Julho e pronta para rumar ao Algarve e daí à Flandres. Navio artilhado também ausente do rol. Exemplo da rota indirecta Porto-Flandres com base na exportação de fruta (como acontecia em Málaga<sup>1334</sup>) a cargo de feitores dos mercadores da cidade<sup>1335</sup>. E exemplo, com o próximo, de que a navegação rumo à Flandres prosseguia.

6. Com reservas, a nau *Conceição*, mestre Francisco Gonçalves Barbalho, do Porto, com бага e sumagre para a Flandres depois de haver ter estado em Cascais. Referida em 13 de Julho. As (poucas) reservas devem-se à existência de um navio homónimo no rol, visitado a 3 de Março, com carga idêntica. A repetição do nome e a coincidência da carga (das mais exportadas pela cidade) são pouco significativas; o do rol é *navio* e este é *nau* e o mestre não parece ser o mesmo. Mais um exemplo da rota indirecta Porto-Flandres, desta vez *via* Cascais/ Lisboa.

<sup>1334</sup> Ligação com o sul da Península (desde o Algarve), não apenas no contexto da compra/reexportação de cereais; sobre a exportação de fruta (seca e não só) malaguenha ver LOPEZ BELTRÁN, María Teresa – *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*. Málaga: Universidade de Málaga/ Junta del Puerto de Málaga, 1986, p. 105-112.

<sup>1335</sup> Grande carência de fruta nesta região; PARKER, Geoffrey – *España y la rebelión de Flandes...*, cit, p. 23-25. Parker identifica uma organização comercial flamenga tão aperfeiçoada (chegavam a entrar semanalmente 2 500 navios no porto de Antuérpia), mantendo um ritmo de importação por via marítima de tal forma elevado (há outros exemplos de navios do Porto carregados com laranja para a Flandres) que as frutas chegavam a ser mais baratas nos mercados flamengos do que na própria origem.

7. Nau regressada de S. Tomé na qual morreu o grumete Francisco, morador na honra de Paços, concelho de Bem Viver<sup>1336</sup>. Referida em 27 de Agosto, embora sem indicações sobre outros elementos (senhorios, mestres e marinheiros) a bordo. Apenas se sabe tratar-se de um navio da cidade.

8. Nau *Nossa Senhora da Conceição*. André Marinho, conhecido piloto morador em Vila Nova de Gaia, passa a ter funções de comando neste navio. Trata-se de um fenómeno vulgar na vida marítima: Marinho servia na nau *Conceição*. Regressado da Terra Nova passou, desde 13 de Outubro, a servir na *Senhora da Conceição*. Este navio estava ancorado no Douro ultimando os preparativos para viajar a S. Tomé – e isso pode explicar o recrutamento do piloto. Não se trata do navio com esse nome no rol (a mesma embarcação chamava-se *Nossa Senhora da Conceição* e esta apenas *Conceição*, embora isso não seja significativo, pois trata-se do desdobramento do nome). A primeira tinha como senhorio maioritário João Fernandes enquanto esta pertencia, em parte, a João Afonso Costas, morador em S. João da Foz e era “navio de primeira viagem”. Apesar de a cronologia ser um pouco ‘apertada’ – o anterior navio saíra em Março para a Terra Nova e em 13 de Outubro André Marinho já andava a tratar do novo – parece que este mareante, senhorio em parte da nova embarcação, fez a viagem ao bacalhou para angariar capitais que lhe permitissem tomar posse da sua parte no novo barco<sup>1337</sup>.

#### 4. Balanço parcelar: a frota portuense na primeira metade do século XVI

Os quadros seguintes dão a panorâmica geral da ocupação da frota do Porto na primeira metade de Quinhentos, principais linhas de comércio e perfil.

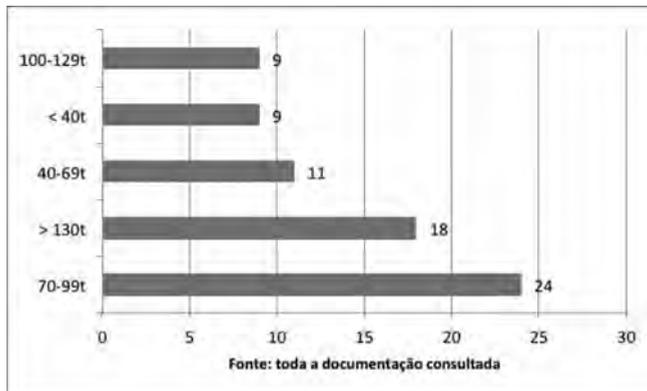


Gráfico 18 – Tonelagens de navios do Porto (primeira metade do séc. XVI)

<sup>1336</sup> Porque não terei possibilidade de desenvolver como desejaria a questão da composição das tripulações, fique este exemplo da atracção do termo da cidade aos seus serviços portuários, fornecendo mão-de-obra para a equipagem dos navios. É uma regra geral, à qual se deve juntar o fenómeno da escravatura, havendo cativos a trabalhar a bordo dos navios, recebendo salários que, nalguns casos, terão servido, para além do sustento dos seus donos, para pagar a própria alforria.

<sup>1337</sup> Não dispensou que para a viagem a S. Tomé tivesse de contrair empréstimo (150 mil reais) para viveres e munições junto de mercadores. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 18, fl. 44.

Reforço da aposta nos intervalos de toneladas médias/altas, também visível no gráfico seguinte:

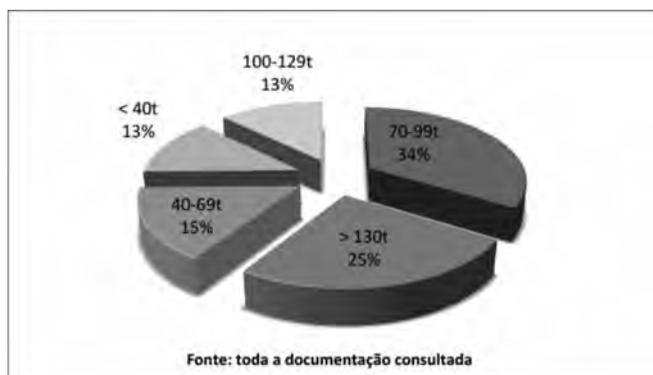


Gráfico 19 – Tonelagens (primeira metade do séc. XVI)

A totalidade das referências a navios e às suas movimentações (gráfico seguinte) dá indicadores de um ajustamento (talvez) mais consentâneo com a realidade quinhentista do Porto quanto ao número e tipo de navios em serviço. Começando pelos valores mais baixos, os dos navios com menos de 40 toneladas, fixam-se agora nos 13% depois de terem variado entre os 14% (em 1520) e 16% (em 1558-1559); variação pouco significativa, portanto. Quanto às de tonelagem entre as 40 e as 69 toneladas, temos agora 15% contra 14% de 1520 e os 26% de 1558-1559. Duas possíveis explicações:

- atracção pelo investimento em navios de toneladas mais elevadas; para exploração preferencial da rota brasileira? Que, no entanto, ainda não ‘explodira’?;
- idêntico investimento nas embarcações menos volumosas – tanto de cabotagem como de navegação oceânica. Que pode dar os primeiros indícios de reajustamento das opções dos mercados e possibilidades dos investidores em navios.

Entre as 70 e as 99 toneladas, aquelas que mais atraem os armadores do Porto (e, porventura, mais de acordo com os seus interesses e os interesses dos homens de negócios da cidade), os valores fixam-se nos 34% (mantém-se a percentagem já patenteada em 1520 mas o valor é diferente dos 21% de 1558-1559). Quanto ao intervalo seguinte (os navios entre 100 e 129 toneladas), os 13% aqui verificados, aproximam-se mais da cifra de 1558-1559 (11%) do que dos 19% de 1520. O mesmo acontece com os navios de maior tonelagem. Aos 25% desta síntese contrapõem-se os 26% de 1558-1559.

Estes números valem o que valem. Sem contarmos a disparidade ocorrida no limite intermédio das 70-99 toneladas, os valores são muito coerentes na relação entre o quadro geral e os valores de 1558-1559. Apesar de tudo, penso que são bons apontadores e esclarecem o assunto; sobretudo, apontam para o interesse que muitos homens do mar, associados, passam a ter nas rotas atlânticas.

Sendo que o perfil da frota remete para a realidade e especificidade dos negócios, convém conhecer a panorâmica geral dos mesmos durante este mesmo período, comparando-a com os dados já nossos conhecidos.

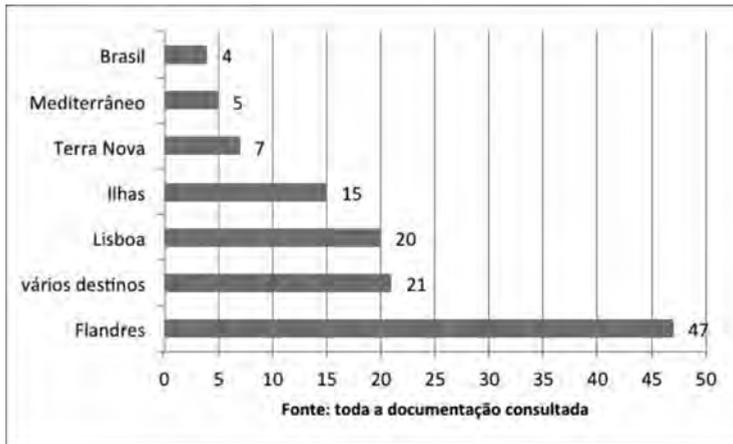


Gráfico 20 – Rotas dos navios do Porto (primeira metade do século XVI)

A grande diferença regista-se nos valores das viagens à Flandres, que surgem aqui com o seu quantitativo mais real, dominante, embora este aumento se deva a um correlativo aumento das fontes (introdução dos dados notariais) e não me pareça que contrarie o que foi escrito até aqui sobre o fenómeno flamengo.

Em decadência parece estar o velho percurso em direcção ao Mediterrâneo. Outrora referencial incontornável, com comércios variados (das sedas e especiarias ao trato de cereais) deixará de ser compensador.

Por outras razões, sobretudo pela insegurança das rotas (e isso, em parte também vale para o Mediterrâneo), também as águas do *levante* ibérico deixaram de ser interessantes para a navegação portuguesa desde finais do século XV. Volto a dizer que estes dados valem o que valem. Porque dependem de documentação muito frágil. A navegação para sul, de longa tradição, prosseguiu a propósito dos interesses das redes em Sevilha (de onde era fácil aceder a outros pontos mais para levante) em redor da *carreira das Índias de Castela*, das movimentações de cristãos-novos refugiados para o Mediterrâneo e em função dos abastecimentos de cereais (e de alúmen) contratados naquele mar interior. Logo, devemos fazer uma leitura cuidada dos elementos aqui usados para caracterizar rotas e frotas.

Em seguida, duas confirmações:

- A primeira, referente à presença na rota da Terra Nova, já analisada;
- A segunda, sobre a presença em Lisboa, envolve o Porto no esquema da *Rota do Cabo*. Embora recorrente na documentação notarial ou da confraria de S. Pedro de Miragaia e na Misericórdia, só agora começa a ser revelada<sup>1338</sup>. Procurações para cobrança de bens de defuntos em funções na Índia e Extremo Oriente, partidas e chegadas de

<sup>1338</sup> BASTO, Artur de Magalhães – *História da Santa Casa da Misericórdia do Porto*. Porto: Santa Casa da Misericórdia do Porto, 2ª edição, 1997-1998, reedição dos dois volumes originais datados, respectivamente, em 1934 e 1964 com um terceiro volume de 1995 da autoria de Eugénio de Andrea da Cunha e Freitas.

emigrantes, náuticos na carreira da Índia, navios no circuito: os homens que foram com Vasco da Gama, João de Deus “que faleceu em vindo da India por mestre de uma nao”<sup>1339</sup> em 1506, os navios do Cício e do Boquiqua em 1537 e, pelo menos, do navio Espírito Santo, cerca de 1568. Apesar disso deve dizer-se que o fluxo de navegação da cidade nesse trajecto não é decisivo nos projectos náuticos da urbe, nem da Coroa, pois os condicionalismos do monopólio e da contratação não haviam ainda cessado<sup>1340</sup>. O próprio esquema de participação dos grupos mercantis está por esclarecer<sup>1341</sup>. Mas existiu e serviu para revelar o poderio das redes comerciais cristãs-novas. Como já foi mais de uma vez referido neste estudo, no início do século XVII, Henrique e Manuel Gomes da Costa, filhos e membros da rede de Simão Vaz, investiram vários milhões de reais na armação de naus da Índia<sup>1342</sup>.

Evidente é o empenho na ‘rota das Ilhas’ – portuguesas e castelhanas – com tudo o que significava como suporte de projectos atlânticos (tráfico de escravos para as Índias de Castela e Brasil, escala, abastecimento de cereais e tinturaria) e europeus (circuitos para a Flandres, França e Inglaterra baseados nos seus tratos). Basta recordar o percurso do cristão-novo Henrique Gonçalves, natural do Porto, que se movimentou entre a cidade, o ante-porto de Matosinhos, e deste espaço portuário partia regularmente para Ponta Delgada a carregar açúcar que conduzia a Bristol e Londres, nos anos 1549-1555. A certa altura fixou-se em Inglaterra, em “Demster”, onde aprendeu inglês, tornando-se intérprete em navios e feitor de outros; se começou por partir do Reino quando “Ihe saiu hum partido em hũa nao de pastel de hum Vicente Gil mercador daquy [de Lisboa] na quoall foy por lyngoa a Inglaterra”, voltaria em 1557 “em hũa nao grosa por feytor della e encarregado da fazenda”, para ser acusado pela Inquisição de práticas judaizantes<sup>1343</sup>. Este circuito compensa a ausência das Índias castelhanas nos quadros, como seria de esperar dadas as limitações da navegação estrangeira que, mais adiante, como veremos, serão mitigadas. Também compensa a ainda pouco expressiva presença do Brasil, que nos arquipélagos atlânticos terá um dos seus maiores apoios.

Nesta altura temos um acumulado de 224 navios. Assim distribuídos, de acordo com os modelos recenseados.

<sup>1339</sup> APSPM – *Livro 3*, fl. 6v. Durante muitos anos, a fazenda que este mestre deixou à confraria foi cobrada na Casa da Índia e financiou muitas obras assistenciais.

<sup>1340</sup> O regime de frotas da Índia podia depender da contratação de navios, sendo escolhidos os mais adequados aos interesses dos contratadores. Os navios novos – como o *Cício* e o *Boquiqua* – eram os preferidos. Um bom modelo de trabalho a seguir para estudar esta presença é o proposto por LOPES, António; FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo – *O movimento da carreira da Índia nos sécs. XVI-XVIII. Revisão e propostas*, in “Mare Liberum”..., cit, vol. 4 (Dezembro de 1992), p. 187-263.

<sup>1341</sup> Para os primeiros anos de Quinhentos, BARATA, Maria do Rosário Themudo – “Temas e problemas da empresa comercial portuguesa no século XVI”, in *A universidade e os descobrimentos*, colóquio na Universidade de Lisboa. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses/INCM, 1993, p. 127-146.

<sup>1342</sup> *Livro de Toda a Fazenda*, citado.

<sup>1343</sup> TT – *Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa*, proc. 10394.

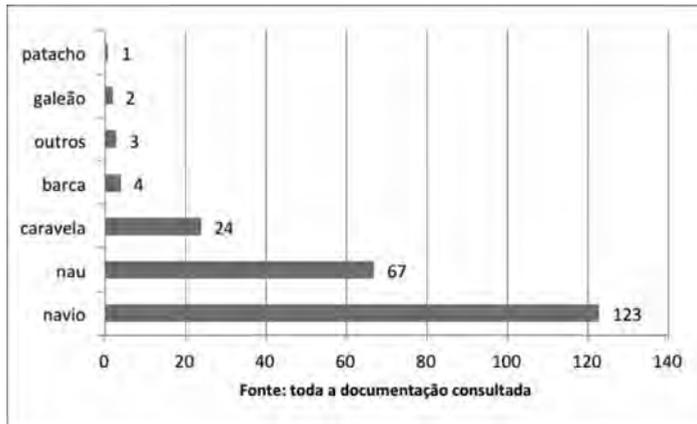


Gráfico 21 – Navios do Porto (primeira metade do séc. XVI)

As poucas barcas (que são, na verdade incontáveis) devem-se à ausência de fontes que as individualizem (no perfil da frota na segunda metade da centúria veremos o contrário<sup>1344</sup>). Os números das caravelas são ainda bastante altos e explicam-se por participações em circuitos onde a sua rapidez e versatilidade eram exigidas, como nos das ilhas. O quantitativo elevado de naus significa uma aposta no transporte e em espaços económicos competitivos.

## 5. A frota na segunda metade do século XVI

### 5.1. A partir das apólices de seguros de Burgos

Da segunda metade do século XVI, as apólices de seguros de Burgos fornecem dados valiosos sobre as linhas de comércio seguidas pelos navios do Porto, negócios ultramarinos e inserção da cidade no comércio internacional: “anotam-se não só os prémios, barcos, os nomes dos assegurados e asseguradores, como também as rotas e o tipo de mercadorias”<sup>1345</sup>. Devo a Hilario Casado todas as informações relativas ao Porto existentes nesse fundo, verdadeiro observatório económico da Europa de Quinhentos. Aquilo que se perde no campo das tonelagens e, mesmo, no tipo de navios (também há indefinição nas designações dos modelos) ganha-se no conhecimento dos circuitos, agentes e dinamismo da frota.

Por exemplo, as apólices de seguros de pessoas residentes em Viana e registadas no consulado de Burgos de 1567 e 1572 mostram navios do Porto fretados naquela terra. Dado que se inscreve numa tradição medieval de articulação entre agentes do Entre Douro e Minho, de Guimarães, Viana, Ponte de Lima, Barcelos ou Braga, entre outros,

<sup>1344</sup> Mais a *redizima*, que regista os movimentos de barcas do Porto e de outras regiões na activa cabotagem desenvolvida por estes navios.

<sup>1345</sup> CASADO ALONSO, Hilario – “El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI”, in *Actas del V centenario del consulado de Burgos...*, cit, vol. I, p. 196.

com os do Porto, e muito a propósito do transporte marítimo e da formação de parcerias comerciais. Naqueles casos:

1. Navio *Conceição*, mestre António Gonçalves, de Miragaia, com viagem prevista entre o Porto e a Baía em 1567. Os vianenses interessados nesta viagem eram Sebastião Salgado e João Rodrigues do Lago.

2. O *Bom Jesus*, mestre Gaspar Fernandes, do Porto. Um galeão. Tem, como rota prevista, no mesmo ano de 1567, o percurso Porto-Pernambuco e retorno à Galiza, ao porto de Vigo. Fretado pelo mesmo Sebastião Salgado.

Este e o citado João Rodrigues do Lago são exemplos claros de mercadores de Viana com negócios no Porto, aproveitando o complexo económico entretanto construído a partir da cidade com o Brasil. Neste tempo de ‘descoberta’ das potencialidades económicas do Brasil deve mencionar-se também o navio *O Corpo Santo*, mestre António Gonçalves Rolete, de Azurara, no qual servem vários mareantes do Porto. Por exemplo, Pedro Eanes, piloto de Miragaia que chegou a ser seu mestre. Ou o grumete Nicolau, também de Miragaia, rua da Aljazira. Mais do que uma vez, encontramos este navio – que talvez seja uma nau e possa ser identificado com a nau *Roleta*, dita da cidade – ancorado no Porto; sabemos que antes de 1570 fez algumas viagens ao Brasil e, nalguns casos, completando aquilo que podemos considerar a totalidade do percurso: Brasil-Flandres.

Em 1567, e de novo com os seguros vianenses, fez uma viagem entre a Corunha e Antuérpia fretada por Sebastião Salgado, Afonso de Barros e João da Rocha Vilarinho. O navio terá vindo do Brasil – veio de certeza do Brasil pois a Galiza era o destino de retorno à Península preferido nesse tempo – mas a apólice só abrange o percurso europeu e o açúcar que carregava.

Se neste caso o navio não fez a viagem completa (Brasil-Antuérpia) fez o papel que outros habitualmente faziam por si: esperar nos portos galegos as naus, navios e urcas que retornavam do Brasil, receber carga e rumar à Flandres.

Nos poucos anos desta amostragem já se nota a tendência de se recorrer ao transporte internacional para redistribuição das mercadorias brasileiras. Dos onze navios, quatro são estrangeiros: dois franceses e dois ingleses. Os primeiros levam açúcar de Viana a Bordéus; os segundos, açúcar e algodão a Antuérpia e Londres.

O aprofundamento das relações marítimas e económicas, concretizado no uso do transporte externo será de grande conveniência quando for necessário contornar dificuldades de acesso a mercados por causa da guerra (a Flandres), de bloqueios políticos (Holanda, Zelândia e Inglaterra) ou de perseguições religiosas (outra vez as Províncias Unidas e demais potências protestantes do Norte). Gestão de riscos, cumplicidade e formas de cooperação entre comunidades marítimas e mercantis foram determinantes nestes processos que marcaram a economia-mundo e a participação ibérica nela. Esta é uma das teses mais fortes que este trabalho equaciona e a que sempre que puder voltarei.

De qualquer modo, o protagonismo da cidade do Porto na navegação quinhentista da rota do Atlântico sul é, no entender de Hilario Casado, “avassalador”<sup>1346</sup>, sem deixar de se notar noutros circuitos.

<sup>1346</sup> *Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI* (policopiado), “Revista de História” da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 4, 2003, p. 213-242.

A seguinte lista mostra o dinamismo dos mercadores e o modo e a forma como utilizaram os navios. Construíram-se negócios em torno de certas rotas, escalas, navios e mercadorias-chave: “a Sudoeste desta terra [Santiago, Cabo Verde], escreveu o diarista Fletcher da viagem de circum-navegação de Francis Drake, capturámos um navio de Portugal carregado de vinhos, roupa muito boa, de linho e de lã, e outras mercadorias para o Brasil, com muita gente e mercadores”<sup>1347</sup>. O navio era o de Nuno da Silva e esta passagem resume muito daquilo que era o negócio em torno desta rota, a melhor de todas para o Porto. Uma escala, Cabo Verde, vinhos do Douro, roupa da Flandres, feitores e mercadores. Estava em marcha a construção de um sistema económico, atlântico, articulado e articulando vários espaços e negócios pela navegação e transporte, graças à acção das redes mercantis. Não consta que Silva tivesse feito seguro.

Mas estas apólices passam a ser instrumentos decisivos do negócio e indicadores preciosos. Com elas conseguimos mesmo, em certos casos, acompanhar percursos inteiros de navios e adivinhar outros, visto que, algumas vezes, o mercador apenas segurava a mercadoria de retorno. Noutra perspectiva dão-nos um elenco dos protagonistas do comércio, do seu empenhamento em determinados circuitos, e da forma como alguns participam na propriedade do navio ou no fretamento de navios, da cidade, do reino ou do estrangeiro. A lista seguinte é mais extensa, inclui navios nacionais e estrangeiros e deu muito trabalho no cruzamento das apólices com as várias fontes que utilizei em toda esta investigação.

1. 1566. Navio *S. Pedro*. O seu mestre, Juan de Ancillo, como aparece em diversos registos, declara-se vizinho do Porto. Poderá tratar-se de um (para mim desconhecido) João da Ancira, nome de uma rua de Miragaia. Tem o navio fretado para um concorrido e complexo percurso pois remete para uma ligação (com as futuras Províncias Unidas) que se presente nos documentos em redor das companhias cristãs-novas do Porto, caso da de Tristão Rodrigues Vila Real, que fretava navios para outro porto da Zelândia: Fliesing (Frangelingas na documentação): Porto-Ruão-Londres-Ramua (aliás, Arnemuiden) -Antuérpia e retorno ao Porto. Seguro sobre o casco do navio.

2. 1566. Navio *Santiago*. De S. João da Foz; como no caso anterior foi apenas feito seguro sobre o casco e aparelhos. Faz uma rota idêntica – com excepção de Ruão, não indicado – Porto-Londres-Ramua (Arnemuiden)-Antuérpia e retorno ao Douro. As duas devem ter seguido juntas na mesma altura e devem ter feito a mesma rota apesar de o registo desta omitir Ruão.

Antes de prosseguir, devo dizer que estes dois registos têm outra leitura, mais complexa e estruturante: mostram como são activos os interesses das redes cristãs-novas para além daquilo que tradicionalmente se afirma, da sua ligação com Antuérpia. Esses contactos ultrapassam muito aquele centro portuário e denunciam uma primeira vaga de interesses económicos em torno do açúcar, estendidos à Zelândia e a França, locais de assentamento dos correspondentes das redes. Estamos ainda numa fase inicial do negócio açucareiro do Brasil, que será consolidado pela geração seguinte, a de homens como Simão Vaz, Domingos Lopes Vitória e Simão Ruíz, entre muitos outros. Neste tempo, como se pode ver por estes circuitos, existe um complexo integrado de interesses, num

<sup>1347</sup> *The World Encompassed by Sir Francis Drake*, The Hakluyt Society, p. 23.

movimento que parece ser internacional e envolvia também as produções insulares, as primeiras a serem objecto de grande trato: “as exportações principais [de açúcar das Índias de Castela-Antilhas] faziam-se em direcção à Itália e à Flandres, já que a França importava cinco vezes mais açúcar procedente dos Açores, Madeira, S. Tomé e Brasil do que espanhol. Somente o mercado de Ruão [que, como sabemos, tinha ligação privilegiada a Paris e ao interior da França] absorvia em 1565 umas 3000 caixas anuais, quantidade superior à recebida das Índias na maioria dos anos”<sup>1348</sup>, aspectos que explicam as medidas de controlo da saída do açúcar do Brasil em 1573, facto já mencionado neste trabalho.

3. 1566. Navio *Nossa Senhora da Ajuda*, de Massarelos, fretado para o Brasil com escala nas Canárias (“ilha de Palma”). Nas mesmas apólices de seguros temos o registo do seu retorno. O torna viagem far-se-ia de Pernambuco para Vigo, Baiona ou Porto, completando-se a viagem em Lisboa. Apesar das muitas associações com mercadores de Lisboa, o regresso a este porto pode explicar-se pela procura de transporte de redistribuição das mercadorias brasileiras.

4. 1567. Urca *Ruibarça*. Navio da Flandres. Carregava açúcar de mercadores portugueses de Vigo para Antuérpia. Um dos muitos exemplos da complementaridade com navegação estrangeira. Estava na Galiza à carga, esperando as naves portuguesas de retorno do Brasil. Voltaremos a encontrá-la em 1568, pelos mesmos motivos: fretada por mercadores do Porto para transportar uma nova remessa de açúcar e algodão brasileiros de Vigo para Antuérpia. Exemplifica o recurso a navios estrangeiros no âmbito de uma cooperação internacional entre mercadores e o uso dos portos galegos como retorno do Brasil até haver alterações do regime fiscal que deixem de o justificar com tanta frequência (pagamento de dízima no porto de saída desde 1573). Ao Douro vinham urcas para o mesmo efeito e, enquanto os navios não arribavam do Brasil, iam carregando vinhos e sumagre durienses.

5. 1567. Navio *Nossa Senhora de Begonha*. Da Biscaia. Invocação vulgar em navios das três províncias cantábricas, inspirada em santuário de grande devoção. Vem de Bilbao para o Porto carregado de ferro comprado por mercadores portuenses. Costuma escaparnos a variedade do ferro (que era classificado conforme as aplicações e segundo tabela normalizada) e a evolução (e alterações) da geografia dos transportadores: decadência de Bermeo, ainda no século XV, em favor dos transportadores de Bilbao e, já nos finais do século XVI, ascensão de portos asturianos e cantábricos como Castro Urdiales, e participação de navios portugueses<sup>1349</sup>.

<sup>1348</sup> EUFEMIO SANZ, Lorenzo – *La producción y el comercio de las plantas medicinales, alimenticias, maderas preciosas, cueros vacunos y productos diversos recibidos de las Indias en el reinado de Felipe II*, in “Boletín Americanista”, nº 28, 1978, p. 155 (p. 137-164).

<sup>1349</sup> CASADO ALONSO, Hilario – *El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)*, in “Itsas. Memoria”..., cit, vol. 4 (*Transporte e comercio marítimos*), p. 165-192 e CHILDS, Wendy R. – *Commercial relations between the basque provinces and England in the later Middle Ages, c. 1200-1500*, mesma revista e volume, p. 55-64. Mecanismos da exportação de ferro, prioridade às embarcações da terra, e pregão, na transição para os tempos modernos; exemplo: 1515. Janeiro. 11. Bilbao. “Pregones públicos realizados a petición de Juan de Mixaot y Rodrigo de Salvatierra para fletar una nave com hierros y aceros a Nantes”. Tratava-se de mil quintais de ferro que estes vizinhos de Bilbao levavam a Nantes numa caravela bretã; se ao fim de três dias de pregão não apare-

6. 1567. Navio *Conceição*. Um dos muitos com este nome no Porto e portos satélites. Neste caso, um dos três homónimos (dois do Porto e um de Leça) que viajarão juntos. Fretado para a rota do NW europeu, Vigo-Antuérpia, carregado com mercadorias do Brasil.

7. 1567. Navio *Conceição*. Tal como o anterior, trata-se de um navio do Porto e, como ele, preparado para fazer a rota Vigo-Antuérpia, carregado de açúcar e algodão brasileiros.

8. 1567. Navio *Conceição*. Navio de Leça. Fará a mesma rota dos dois anteriores, Vigo-Antuérpia, com mercadorias chegadas do Brasil.

9. 1567. Navio *Santiago*. Dúvidas quanto ao porto de registo, sendo que no Porto de Quinhentos se trata de uma invocação vulgar. Não parece ser a embarcação homónima apontada no segundo lugar desta lista, embora essa possibilidade não seja de desprezar. Rota La Rochelle-Vigo com papel e telas para Jorge Vaz, Manuel e Miguel Dias, mercadores do Porto. Notar mais uma vez o fluxo de navegação rumo à Galiza, base de negócios onde os mercadores têm correspondentes e facilidade de recepção das mercadorias. Também se trata de percursos ligados à actividade dos cristãos-novos. Falamos aqui da companhia de Miguel, Manuel e Bento Dias de Santiago (que por este tempo andaria no Brasil a montar o engenho de Camaragibe), e associados. As exportações são vulgares das zonas de França com quem havia contacto aprofundado.

10. 1567. Navio *Espírito Santo*. Navio do Porto, mestre António Gonçalves. O seguro feito em Burgos mostra-nos uma rota que se manterá interessante para os armadores do Porto, mesmo quando o Brasil for dominante: S. Tomé-Lisboa-Porto. Vem carregado de açúcar. Recorde-se a importância deste arquipélago no abastecimento de açúcar, à Europa. Depois, os escravos. Sequência que nos mostra a primeira experiência de economia de engenho no Atlântico.

11. 1567. Navio *A Margarita*. Embarcação francesa habitual no circuito ibérico – esteve mais do que uma vez no Porto e, a certa altura, conseguimos mesmo acompanhar um percurso alargado que a trouxe de França com escalas na Galiza, Porto, talvez Lisboa e seguimento da viagem até às Canárias, de onde tornou ao ponto de partida. Afretada pelo referido Miguel Dias, levando açúcar de Lisboa para La Rochelle – esse açúcar pode ter vindo de S. Tomé no navio *Espírito Santo*.

12. 1567. Navio *A Jorge*. Navio inglês. Outro navio ao qual mercadores do Porto recorreram por mais de uma vez. Rota: Pontevedra-Antuérpia. Levava açúcar e algodão brasileiros. Mais um navio a enriquecer o complexo mundo do transporte desenvolvido desde este centro portuário nortenho, otimizando recursos marítimos. No ano seguinte esta embarcação voltou a ser utilizada, repetindo a mesma a rota.

13. 1567. Navio *A Jaqueta*. Francês. Rota: La Rochelle-Vigo-Viana-Porto. Trazia cereais (trigo), *panos de niorte* e papel para os mesmos Jorge Vaz, Manuel e Miguel Dias do Porto. Parte da mercadoria fora descarregada em Viana. Também conhecemos

---

cesse nenhum armador local ficavam autorizados a fazê-lo na dita caravela; *Colección documental del Archivo Histórico de Bilbao (1514-1520)*, documentos publicados em 4 volumes por Javier Enríquez Fernández, Concepción Hidalgo de Cisneros Amestoy, Adela Martínez Lahidalga. Donostia: Eusko Ikaskuntza – Sociedad de Estudios Vascos, D. L. 2001 (*Fuentes documentales medievales del País Vasco*, dirigida por Aingeru Zabala), p. 1466.

o retorno deste barco, fazendo a rota Porto-La Rochelle. No navio ia também dinheiro de Manuel e Miguel Dias de Santiago. Uma nota sobre esta prática. Vários homens de comércio portuenses fizeram transportar moeda em navios franceses e nem sempre se deram bem, havendo notícias de mestres que fugiram com o dinheiro. Mas em geral isso não acontecia e a prática era usual, talvez devida a necessidades das redes de negócios no financiamento das compras de cereais, têxteis e materiais de construção naval (neste caso articulado com Nantes<sup>1350</sup>) como as lonas, ou usando os mercados de capitais franceses (Lyon é dos mais citados) para depositar e fazer render o seu dinheiro. Durante algum tempo houve um grande interesse em torno do porto de La Rochelle, a que não era alheia a presença de mercadores burgaleses que ali tinham feitoria por causa do comércio de lãs<sup>1351</sup>. Entre 1539 e 1557, estas relações atingiam níveis elevadíssimos<sup>1352</sup>. Por outro lado era um entreposto de cereais dominado a espaços pelas companhias burgalesas Bernuy, Salamanca, Pardo, Castro, Lerma<sup>1353</sup>, habituais na correspondência comercial do Porto; mais tarde passará por aí uma parte do tráfico internacional de diamantes<sup>1354</sup>.

14. 1567. Navio *Corpo Santo*. Invocação estudada por Salvador Andrés Ordax<sup>1355</sup> resultante do culto prestado pelos marinheiros portugueses. Embarcação de Azurara<sup>1356</sup>. Fretado por homens do Porto; rota Corunha-Antuérpia, com açúcares e algodões do Brasil.

15. 1567. Navio *Bom Jesus*, do Porto, mestre Gaspar Fernandes. Seguro para a rota de retorno do Brasil, Pernambuco-Vigo (ou Baiona)-Lisboa. Mais um dado sobre solidiedades portuárias: após a descarga na Galiza, parte da carga foi levada a Lisboa. No ano seguinte, nova viagem deste navio, com rota prevista entre o Porto e a Baía, escala na “ilha de Palma”. Entre outras coisas levava farinhas de Miguel Dias.

16. 1567. Nau *Santa Cruz*. A apólice regista o modelo do navio. Tenho dúvidas quanto ao porto de matrícula. Pode ser do Porto ou de Vila do Conde, pois documentava-se um homónio na mesma altura. Destinava-se ao Brasil, rota Porto-Baía, com

<sup>1350</sup> PRIOTTI, Jean-Philippe – “Mercaderes vascos y castellanos en Europa durante el siglo XVI: cooperaciones y rivalidades”, in *Castilla y Europa...*, cit, p. 268.

<sup>1351</sup> Mercadores de Burgos ligados a portugueses já tinham iniciado um processo expansionista que os levava a instalar-se em praças europeias, algumas francesas, como La Rochelle, Nantes ou Ruão. CARANDE, Ramón – *Carlos V y sus banqueros*. Barcelona: Editorial Crítica, 2000 (reedição da obra de 1977), p. 119 e seguintes, 125, 261, etc.

<sup>1352</sup> LAPEYRE, Henri – *Une famille de marchands: les Ruiz...*, cit, p. 374.

<sup>1353</sup> Assim como em Nantes, no bairro comercial de La Fosse, encontramos os Aranda, Astudillo, Miranda, Ruiz, e outros; CASADO ALONSO, Hilario – *El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI...*, cit, p. 200-204. Mais uma nota: após um período de indecisões e rivalidades, renovou-se a participação burgalesa em França – intercâmbios realizados a partir de Nantes e de Ruão, com reflexos nos negócios marítimos do Porto. Ver Hilario Casado, neste mesmo trabalho, p. 234-236.

<sup>1354</sup> SILVA, J. Gentil da – *Marchandises et finances. II. Lettres de Lisbonne, 1563-1578...*, cit. Feito pelos Rodrigues de Évora e Veiga, como se vê em carta de 31 de Outubro de 1605, na qual se refere que “os diamantes devem ser comprados secretamente em Lisboa e enviados a La Rochelle, para evitar os direitos”. Idem – *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres marchands des Rodrigues d'Evora et Veiga*. Paris: Armand Colin, 1956, p. 87.

<sup>1355</sup> “Un patrono para los marineros portugueses: *O Corpo Santo*”, in *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI...*, cit, tomo V, p. 123-144.

<sup>1356</sup> Embora sem certeza, pode tratar-se do navio de António Gonçalves Rolete, referido.

escala nas Canárias. Há mais apólices sobre um navio *Santa Cruz*, com o mesmo percurso previsto. Não desdobrei os registos pois não tenho a certeza de tratar-se de outros navios. Retorno: Baía-Pontevedra, também com seguro em Burgos.

17. 1567. Navio *Lloriça Oloise* ou *Oloisa*. Navio francês. Rota: La Rochelle-Porto, com panos, papel e couros para Vicente Rodrigues, João Navarro e Diogo Rodrigues, sociedade de mercadores do Porto que negocia aqui, na Flandres, Inglaterra e no Atlântico. Nas suas relações com o Poitou, Bretanha e Normandia (portos de La Rochelle, Nantes, Ruão e daí a Paris) usavam quase sempre navios franceses.

18. 1567. Navio *A Maria*. Navio francês. Fretado por mercadores do Porto, faz a rota La Rochelle-Porto com têxteis, papel e madeiras. Não encontraremos muitos mais a fazer este percurso nesta listagem. Em 1568, La Rochelle tornou-se uma base de corsários huguenotes e os seus navios passaram a dar caça às embarcações ibéricas<sup>1357</sup>.

19. 1567. Navio *Santo António*. Do Porto. Tinha viagem prevista entre o Porto e o Brasil com escala nas ilhas Canárias, habitual nestes percursos, tanto ou mais do que a própria Ilha da Madeira.

20. 1567. Navio *Nossa Senhora da Vitória*. Do Porto, de S. João da Foz. Estava no Brasil. Os seguros reportavam-se à viagem de retorno, Olinda-Vigo ou Baiona. Mais uma vez, o regresso previsto era para a Galiza.

21. 1567. Navio *Nossa Senhora da Ajuda*. Do Porto, de Massarelos. É quase de certeza o mesmo navio já inscrito nesta lista em 1566. Optei por não juntar o presente registo a esse, do ano anterior, para destacar dois assuntos: o já mencionado elevado ritmo de movimentação destes navios, que quase todos os anos têm viagem contratada, e a sua ambientação a um determinado circuito; como no registo inicial, este navio seguiu a rota Porto-Brasil (Baía), escala nas Canárias (“ilha de Palma”). Esta apólice também evoca a importância da navegação em conserva. Salvo excepções, os navios saíam juntos. Era uma característica primária da navegação, fazia-se por motivos de segurança e influenciava os preços dos seguros, que eram variáveis<sup>1358</sup>. Os armadores tomavam providências e percebe-se a formação, cada vez mais regular, de frotas, pequenas flotilhas como as que se organizavam para rumar à Flandres<sup>1359</sup>. Faziam coincidir as partidas e procuravam a protecção de navios mais fortes, bem armados, que acompanhavam os seus próprios barcos na totalidade ou até àquela parte do percurso (na altura dos arquipélagos) tida por mais perigosa. Nota-se que havia como que ‘companhias preferenciais’, mestres que costumavam navegar juntos e que tanto encontramos na Flandres como em S. Tomé. Trata-se de práticas que mostram a sua capacidade de organização e da gestão dos seus próprios recursos, sem esperar que o ‘estado’ o fizesse por si. Eis uma das grandes características destas sociedades portuárias da Época Moderna.

22. 1567. Navio *S. Sebastião*. Navio de Matosinhos. Fretado para a rota Porto-Olinda. Retornou no ano seguinte fazendo o percurso Olinda-Pontevedra-Vigo. Ainda

<sup>1357</sup> LAPEYRE, Henri – *o.c.*, p. 205.

<sup>1358</sup> Nas rotas perigosas e com variações segundo as praças. Taxa de 18% em Nantes, e de 9% em Burgos. Lapeyre insiste nos cada vez mais frequentes assaltos franco-ingleses.

<sup>1359</sup> CASADO SOTO, José Luis – “Flota atlántica y tecnología naval hispana en tiempos de Felipe II”, in *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI...*, cit, vol. II, p. 352-354.

em 1568 foi aparelhado para nova viagem ao Brasil. Rota: Porto-Brasil (Olinda), com escala na Madeira e previsão de passagem por Cabo Verde para fazer pescaria e abastecer; de resto, as águas do arquipélago eram conhecidas pela abundância de pargo – referido em vários fretamentos – e frequentadas por navios de várias nacionalidades, como testemunhou Richard Hawkins<sup>1360</sup>. Levava roupas flamengas, metais, ferramentas, farinhas, cargas habituais da cidade para o Brasil. E, quando assim referidas, quase sempre querendo dizer que a embarcação também se dedicava ao tráfico de escravos entre estes arquipélagos (Cabo Verde e São Tomé) e o Brasil. É praticamente certo que isso aconteceu neste caso.

23. 1568. Navio *Bom Jesus*. Do Porto, mestre Francisco Gonçalves Barbalho. Rota: Vigo-Antuérpia. O mestre fez apólice de seguro sobre o casco e navio e outros mercadores, como Miguel Pires, sobre mercadorias brasileiras, açúcar e algodão. Registe-se o interesse de homens de negócios do Levante, de Valência, nesta viagem ao Brasil.

24. 1568. Entre naus, navios, caravelas, caravelões do Porto, Miragaia, Massarelos, Matosinhos e Leça o nome *Santo António* era dos vulgarizados. Eis mais um fretado para a rota Baía-Vigo ou Baiona-Porto.

25. 1568. Navio *Nossa Senhora do Caminho*. Navio de San Sebastián. Rota: San Sebastián-Muros-Porto. Vem com ferro, aço e breu em rota experimentada que os livros de visitas de saúde marítima do Porto de finais do século XVI continuarão a registar. Esta rota do ferro ganhará especial relevo desde esta altura com a revitalização da actividade de construção naval; a ligação entre a Biscaia e o Porto, a este nível, será redimensionada com a acção dos contratadores de galeões no estaleiro do Ouro, para os quais organizaram linhas de abastecimento de ferro, cravação e artilharia da Biscaia. Era pelo menos a segunda vez que este navio rumava ao Porto. No ano anterior, viera fretado por Lopo Nunes Vitória e trazia espelhos e cartas de jogar. Deste negócio resultou uma acusação e pleito nos tribunais da Chancelaria de Valladolid. Miguel de Contreras, alguacil das “cinco vilas da costa do mar” acusou Vitória, Sancho de Miranda, de Villanueva, Astúrias, e sua neta Leonor Ponce, senhora de Muros e Ranón (Astúrias) de terem uma sociedade que fazia contrabando dessas mercadorias<sup>1361</sup>.

26. 1568. Nau *Conceição*. Individualizado por se tratar de uma nova apólice e se referir especificamente a uma nau. Rota: Porto-Brasil (Pernambuco), com escala na Madeira que, com as Canárias, era centro de abastecimento de vinhos aos navios em trânsito rumo ao Atlântico sul. Refiro-me à sua função de escala. As Canárias representavam muito mais do que isso.

27. 1568. Navio *Os Fiéis de Deus*, do Porto, Miragaia. Talvez navio de que era mestre António Pires. Rota: Porto-Açores. Levava carga de lãs. Rota interessante para a cidade desde o início do século XVI. Destaque para a informação sobre o transporte de lãs para o arquipélago. Na volta, o navio traria pastel (e cereais), carga importante no contexto das relações do Porto com as ilhas e, mais além, com a Europa do norte; talvez se trate de lãs de Burgos transaccionadas por negociantes do Porto.

<sup>1360</sup> *The observations of Sir Richard Hawkins, Knt in his voyage into the South sea in the year 1593: reprinted from the edition of 1622*. Londres: The Hakluyt Society, 1847, p. 45.

<sup>1361</sup> Archivo de la Real Chancillería de Valladolid – *Real Audiencia y Chancillería de Valladolid*, Pleitos Civiles/Pérez Alonso (F), caja 530/1.

28. 1568. Navio *Santa Cruz*. Dúvidas quanto ao seu porto. Rota: Terra Nova-Viana, carregado de bacalhau. Vários mercadores do Porto interessados na mercadoria fizeram seguro em Burgos.

29. 1568. Navio *A Conceição*. Do Porto. Rota: Bilbao-Porto. Vem carregado de ferro e aceiro por conta de Francisco Fernandes, mercador. Acompanhado pelos seguintes navios.

30. 1568. Navio *Santa Cruz*.

31. 1568. Navio *S. Nicolau*. Tanto um como outro trazem ferro e aceiro por conta de Henrique Gomes e seu filho Simão Vaz, mentores de uma das redes da cidade com fortes ligações ao País Basco e envolvidos na armação de navios, de resto como farão os seus netos Henrique e Manuel Gomes da Costa desde finais do século XVI. Poderosos, protagonizam a actividade comercial da cidade para lá de Quinhentos. Simão Vaz e o filho Manuel Gomes foram correspondentes dos Ruiz, como banqueiros e mercadores de grosso trato. Esta firma teve também interessantes relações de negócios com Manuel Henriques, da Flandres (do Porto), e com a dos Vitória. Nos finais do século XVI, um destes, o nosso já conhecido Domingos Lopes Vitória associado ao cunhado Diogo Pereira, trabalhou para que a companhia quase monopolizasse o trato de ferro da Biscaia nos primeiros anos do século XVII<sup>1362</sup>.

32. 1568. Navio *Espírito Santo*. Do Porto, mestre Mateus Gonçalves, Miragaia. Rota: Porto-Brasil (Olinda), escala na Madeira ou nas Canárias, conforme as conveniências dos mercadores.

33. 1568. Nau *A Galga*. Navio inglês, de Londres, mestre “Roberto Bert”. Rota: Pontevedra-Antuérpia. Levava açúcar e algodão do Brasil, de Jorge Vaz, Simão Vaz, Francisco Bentalhado (familiar do citado Manuel Henriques) e Pedro Vaz. Deve ter seguido com *A Jorge*, embarcação inscrita nesta listagem. Notar também a presença inglesa na Galiza<sup>1363</sup> e a atracção pelos negócios (rotas) do Brasil. Sabe-se que esta embarcação esteve em Pontevedra ao mesmo tempo que o navio *S. Sebastião*, retornado do Brasil.

34. 1568. Navio *Santa Cruz*. Do Porto. Rota: Porto-Baía, com escala nas Canárias. Uma parte do percurso terá sido feita em companhia do navio *Espírito Santo*.

35. 1568. Navio *A Trindade*. Navio da Cantábria. Rota: S. Sebastián-Porto, com cargas acostumadas daquela região: ferro e tábuas de espadeiro. Abundam na redízima do cabido do Porto, bem como as referências a pedras de amolar, mós ou pedras de barbeiro (estas, sinónimos das de espadeiro pois são utilizadas no arranjo das armas brancas).

36. 1568. Navio *Nossa Senhora da Conceição*. Mais um difícil de individualizar. Frechado por mercadores do Porto para viagem Porto-Olinda, com escala na ilha da Madeira.

37. 1568. Navio *Boa Viagem*. Do Porto, mestre Gaspar Fernandes, de Miragaia. Rota: Porto-Brasil (Baía), escala nas Canárias (“ilha de Palma”). Levava têxteis.

38. 1568. Navio *Santo António*. Do Porto. Conhece-se, para este ano a actividade de três navios da cidade com este nome. Na Galiza preparado para rumar à Flandres (rota Vigo-Antuérpia). Levava açúcar, remel, algodão e pau-brasil, que então perdia protago-

<sup>1362</sup> BARKHAM, Michael – *El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular...*, cit, p. 163.

<sup>1363</sup> Comprovada em SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – *La Coruña durante el reinado de Felipe II...*, cit, p. 137.

nismo para o açúcar e algodão. As apólices pertencem a outros mercadores: João da Rua, Francisco Luís, Manuel Esteves, Gabriel de Pina (este ligado à elite mercantil do burgo), e muitos mais. A viagem começou no Porto e o navio deve ter retornado à cidade.

39. 1568. Navio *Nossa Senhora da Ajuda*. Ver registo anterior do mesmo. Trata-se de uma nova viagem. Mais um exemplo do dinamismo do negócio atlântico. Rota: Porto-Brasil (Baía), escala nas Canárias (“ilha de Palma”) ou Madeira. Leva farinhas e, nas escalas, carregaria os indispensáveis vinhos.

40. 1568. Urca *O Falcão*. Navio ‘flamengo’. Modelo cada vez mais usado no comércio peninsular. Rota: Sevilha-Antuérpia. Intervenção de mercadores do Porto numa rota interessante lateral à carreira das Índias de Castela, que estes navios começavam a dominar. Mais uma vez, trata-se de Simão Vaz. Transporta cochinilha, somando mais um artigo de tinturaria ao pastel açoriano e ao sumagre duriense. E acentua-se a estratégia de diversificação dos negócios destes homens.

41. 1568. Nau *Conceição*. Do Porto. Rota: Olinda-Vigo-Pontevedra. Deverá tratar-se da nau *Conceição*, antes referida como tendo partido do Porto para Pernambuco.

42. 1568. Navio *A Moriane*. Navio francês. Rota: Porto-Flandres. Levava açúcar e remel brasileiros de Henrique Gomes.

43. 1569. Nau *Conceição*. Do Porto. Mais dúvidas com navios deste nome; envolvido em nova viagem ao Brasil neste ano de 1569. Rota: Porto-Baía.

44. 1569. Navio *A Madalena*. Navio inglês. Mais uma das várias vezes em que foi fretado por gente do Porto; inglês, viria a ser tomado por corsários... ingleses, quando carregava mercadorias do Brasil, de portuenses. Foi levado a Inglaterra. Rota: Vigo-Antuérpia.

45. 1569. Navio *S. João*. Dúvidas sobre o porto de matrícula: para além do Porto, pode ser de Aveiro ou da ‘Biscaia’. Não há registo, nas apólices de Burgos, de um navio da cidade neste ano concreto. No Porto também não há sinal de navios com este nome entre 1559 e 1576. Rota: S. Sebastian-Aveiro com ferro consignado a Tristão Rodrigues Vila Real (e seus sócios), um dos maiores importadores desta mercadoria. Documenta a articulação Porto-Aveiro incitada por cristãos-novos por outros motivos que não o comércio de sal. Já o vimos sobre a madeira (Aveiro e o pinho da Flandres) e agora ferro biscainho.

46. 1569. Navio *S. Boaventura*. Embora haja pelo menos um navio do Porto com esta invocação, é possível que este seja biscainho. Rota: Bilbao-Porto, com ferro e aço para Tristão Rodrigues Vila Real.

47. 1569. Navio *A Conceição*. Com algumas reservas, deve tratar-se de um navio francês. Rota: Porto-Ruão-Antuérpia. Rota apetecível às redes cristãs-novas como se vê na correspondência de Simão Vaz com os Ruiz. O seguro, neste caso, é feito por um mercador francês (mestre e senhorio?) “Francisco de Casasomaeda”, sobre o casco e navio.

48. 1572. Navio *Bom Jesus*. Do Porto. De António Gonçalves o Páscoa, de Massarelos. Rota: Brasil (Espírito Santo)-Porto. Para trazer açúcar, melão, algodão, pau-brasil. Exemplo, também não invulgar, de uma viagem redonda, prática no entanto mais usual nas últimas décadas do século XVI.

49. 1572. Navio *A Misericórdia*. Dúvidas no porto de registo. Rota: Brasil (Rio de Janeiro)-Lisboa. Pau-brasil para Jácome Rodrigues, do Porto, e Henrique Rodrigues, de Viana mas estabelecido no Porto. Outra parte desta mercadoria vem no navio seguinte.

50. 1572. Navio *S. João*. Rota: Brasil (Rio de Janeiro)-Lisboa. Além do referido no número anterior, traz algodão e açúcares do Espírito Santo para Álvaro Rodrigues e Miguel Fernandes, do Porto.

51. 1572. Navio *A Trindade*. Navio francês (embora também se encontrem da Cantábria com este nome). Rota: Porto-Nantes. Este porto estava muito ligado aos cristãos-novos ibéricos e daí as várias menções de transporte para ele.

52. 1573. Navio *Nossa Senhora da Vitória*. De Leça (ou de Matosinhos dada a mobilidade entre uma e outra margem do Leça que a documentação atribui ao seu mestre/senhório), de António Gonçalves o Herdeiro. Rota: Brasil (Espírito-Santo)-Porto. Mais uma viagem redonda; estamos nas vésperas do abrandamento do ritmo da rota Brasil-Galiza, visível nos fretamentos deste período.

53. 1585. *Zavra Santa Maria de Castro*. Navio de Castro Urdiales, porto repetidamente referido no relacionamento económico do Porto e na mobilidade de gentes entre os dois lugares<sup>1364</sup>. Rota: Bilbao-Porto. Traz ferro e aceiro para Simão Vaz, interessado na contratação de navios no Ouro quando se aproximava a preparação da grande armada de 1588. Nota sobre a evolução dos portos de transporte de ferro, nas mãos dos armadores locais (deixando para os portugueses uma parte do transporte de madeira e de aduela). O ferro vinha acompanhado por Bartolomeu do Barco, vizinho de Bilbao, talvez o mercador.

54. 1585. Nau *Santa Cruz*. Do Porto, de António de Freitas, mercador e parceiro. Rota: Brasil (Baía)-Porto. Açúcar e algodão de Simão Vaz carregados pelos seus correspondentes – identificados na apólice. Numa prática de diminuição de riscos Vaz tem mercadorias no navio seguinte.

55. 1585. Nau *S. Pedro*. Do Porto, de Manuel Álvares. Rota: Brasil (Baía)-Porto. Neste e no anterior, viagens redondas, confirmando o abrandamento do retorno à Galiza. Como já disse, o regime fiscal galego, que nos escapa, e a capacidade de acolhimento dos portos eram atractivos para os nossos armadores. A partir do momento (1573) em que a maior tributação passou a ser satisfeita à partida do Brasil inibindo-se a cobrança (da redízima) no reino, esse recurso deixou de apresentar a vantagem que tinha antes. Outra razão: a força da navegação externa (urcas flamengas/holandesas, suecas, dinamarquesas, alemãs, navios franceses, e dos portos satélites) no Porto disponibilizava transporte e distribuição. Por fim, forças de bloqueio à navegação estrangeira nos portos galegos decorrente da repressão do Santo Ofício sobre os conversos, que a dinamizavam<sup>1365</sup>.

56. 1585. Navio *Santiago*. Talvez biscainho. Rota: Bilbao-Porto, com ferro e aceiro para Simão Vaz. Mais uma vez referido o nome de Bartolomeu do Barco, vizinho de Bilbao como revendedor da carga para Simão Vaz. Barco era homem de negócios e esteve em actividade pelo menos até 1614; durante esse tempo esteve envolvido em oito proces-

<sup>1364</sup> Há contratos de serventia entre jovens aprendizes – de mercancia – de Castro Urdiales que entram ao serviço de mercadores do Porto. Simão Vaz tem vários em sua casa, a trabalhar nos livros e negócios da sua firma.

<sup>1365</sup> Activa desde 1560 e ameaçadora desde 1580. SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – *La Coruña durante el reinado de Felipe II...*, cit, p. 127-128.

sos judiciais que passaram por acusações de furto e ocultação de dinheiro e mercadorias proibidas, protesto sobre créditos devidos por defunto, compra e venda de armazéns, contrabando com a França, litígio com mercadores sobre contas comerciais, empréstimo de dinheiro, entre outros<sup>1366</sup>. Ou seja, homem activo, influente, logo, interessante para quem tinha negócios a correr, como os mercadores portugueses, igualmente activos nesses espaços.

57. 1585. Navio *S. Pedro*. Embora se diga ser um navio, poderá tratar-se da nau homónima que no ano anterior fez a mesma viagem ao Brasil. Rota: Porto-Baía. Exportação de panos de linho e ferramentas, de Simão Vaz.

58. 1586. Navio *Corpo Santo*. Dúvida no porto de registo mas talvez do Porto. Rota: Brasil (Pernambuco)-Lisboa. É com Simão Vaz que terminamos esta listagem. O navio trazia-lhe mercadorias do Brasil. O regresso a Lisboa, para além de todas as explicações já dadas pode prender-se com a instalação do seu filho Manuel Gomes da Costa na capital, gerindo mais de perto os interesses da firma (logo estabelecerá a sua) naquele grande porto internacional e, a partir dele, dinamizando outros tantos.

### 5.1.1. Análise parcial dos dados

Esta lista – seguir-se-á outra – informa sobre o desempenho dos navios, produtos e rotas. É mais comercial do que náutica. Os gráficos e quadros seguintes sintetizam informação. Reduzi o universo de estudo a 50 embarcações eliminando dúvidas sobre repetições e cheguei aos seguintes resultados.

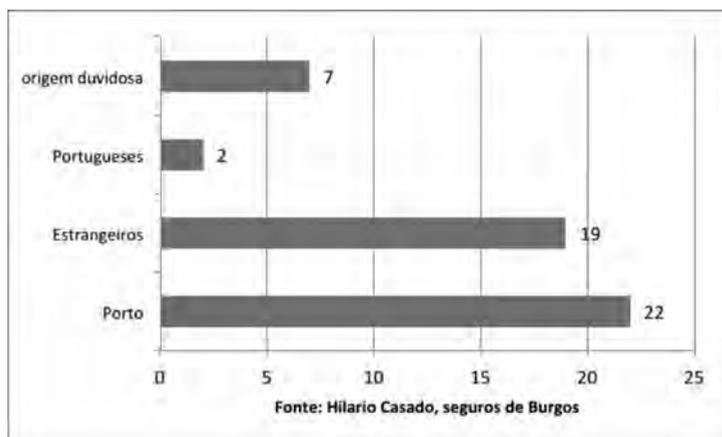


Gráfico 22 – Distribuição do transporte (apólices de Burgos)

Aproximação de números entre navios do Porto e estrangeiros percebendo-se uma relação directa entre as embarcações portuenses na rota do Brasil e as estrangeiras na redistribuição, visível nos quadros seguintes.

<sup>1366</sup> Ver os processos no Archivo de la Real Chancillería de Valladolid.

| Rotas seguidas    | Número de navios |
|-------------------|------------------|
| Galiza – Flandres | 4                |
| Ilhas             | 2                |
| Brasil            | 16               |

Quadro 19 – Rotas dos navios do Porto

| Rotas seguidas     | Número de navios |
|--------------------|------------------|
| Flandres           | 6                |
| França – Flandres  | 1                |
| Sevilha – Flandres | 1                |
| Biscaia            | 6                |
| França             | 5                |

Quadro 20 – Rotas dos navios estrangeiros

Quanto à frequência do transporte, ela pode ser verificada, de forma mais clara, nos gráficos seguintes.

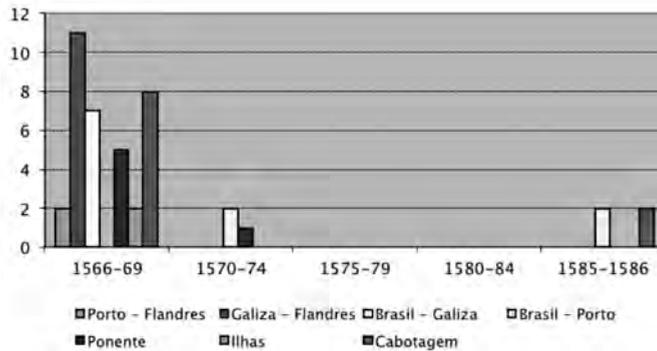


Gráfico 23 – Navios relacionados com o Porto nos seguros de Burgos

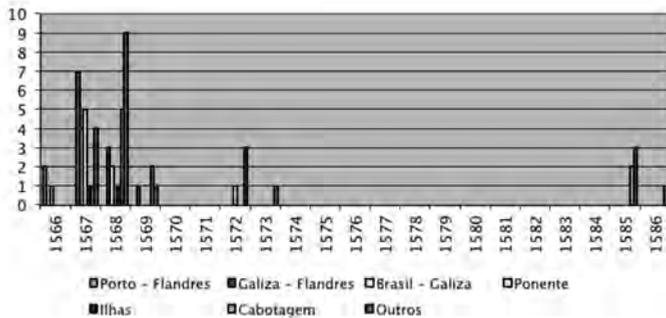


Gráfico 24 – Navios relacionados com o Porto nos seguros de Burgos (detalhe)

## 5.2. Navios na rota brasileira em 1573

Apesar de os registos das apólices serem muito úteis quanto à evolução da actividade marítima deste porto, importa não esquecer que estamos a lidar com dados muito específicos. Na maior parte dos casos, mesmo em viagens de longo curso e com carga de elevado preço, os mercadores nem sempre faziam seguro e a maioria dos pequenos negociantes não o faziam de todo. Quer dizer: não é por aqui que podemos aferir o movimento e os navios. Para isso, é preciso consultar outras fontes; quando as há. Como a que resultou de um pleito entre o Cabido e a fazenda régia sobre cobrança de impostos à saída dos portos brasileiros.

Datado de 1573, o documento regista um rol de navios que, segundo os cónegos, deviam direitos à Igreja<sup>1367</sup>. Apresentarei em seguida essa lista completando-a com os dados de arquivo específicos desse ano.

1. Nau *Santa Cruz*, mestre António Pires, vizinho do Porto, de Miragaia. Rota: Baía-Porto, local onde descarregou<sup>1368</sup>.

2. Navio *Santo António*, mestre Pedro Fernandes da Rua. Rota: Baía-Porto, onde descarregou.

3. Navio de que era mestre Nuno da Silva, morador em Vila Nova de Gaia, o da viagem de Francis Drake. Rota: Brasil-Galiza (aqui descarregou grande parte do navio)-Porto, onde alijou o restante.

4. Navio de que era mestre Mateus Gonçalves o Fidalgo. Rota: Pernambuco-Porto, onde descarregou.

5. Navio de João Gonçalves, Porto, morador em Miragaia. Rota: Brasil-Galiza (onde descarregou “meia carga”)-Porto, onde entregou a outra meia.

6. Navio de Gonçalo Afonso, Porto. Rota: Brasil-Porto. “Por caso fortuito”, não conseguiu entrar na barra e foi aportar a Lisboa onde os oficiais régios o obrigaram a descarregar.

7. Navio dos *Ventureiros*. Os “ventureiros” eram mercadores que reuniam capitais e os arriscavam, “à aventura”, em certos empreendimentos. Não se sabe muito sobre isto. Não se sabe quem eram ou se era a maioria dos mercadores do Porto reunidos numa espécie de companhia geral, paralela aos seus negócios, à semelhança dos *Merchant Adventurers* de Bristol, explorando um navio, uma rota ou um negócio, em bases regulares ou apenas ocasionais<sup>1369</sup>. O navio foi referido várias vezes. Do Porto, portanto. Rota: Brasil-Porto e, embora não se fale de descarga, é certo que o tenha feito na cidade.

8. Navio de que era mestre António Gonçalves, do Porto. Rota: Brasil-Porto, onde descarregou. Trata-se do navio *Espírito Santo*.

<sup>1367</sup> “Navios e naus que vieram dizimados das partes do Brasil”. ADP – *Cabido*, nº 457, fls. 3-4.

<sup>1368</sup> Nas listas há mais com este nome. Um do mestre Francisco Pires Benfeito, Porto.

<sup>1369</sup> Em 1578 coube-lhes financiar uma companhia de soldados que foi com D. Sebastião a Alcácer-Quibir. A ser verdade que se tratava de uma companhia, é provável que não tenha tido vida muito longa. Ver BARROS, Amândio – *O tempo dos Filipes. A cidade e a construção do mundo global*. Matosinhos: QuidNovi, 2010.

9. Navio de que era mestre Gonçalo Vaz, Porto. Tal como o anterior, também se chamava *Espírito Santo*. Rota: Brasil-Porto, onde descarregou.

10. Navio de que era mestre Salvador Gonçalves, o Morgante, do Porto. Rota: Brasil-Porto, onde descarregou.

11. Navio de que era mestre Manuel Ribeiro, do Porto. Rota: Brasil-Porto-Lisboa. Descarregou nesta última cidade.

12. Navio de que era mestre António Pires, o Nordeste, do Porto. Rota: Brasil-Galiza (onde descarregou parte da carga)-Porto, onde descarregou o resto.

Além destas embarcações da cidade, inclui mais dois navios:

1. Navio de que era mestre Francisco Pires, de Azurara. Rota: Brasil-Porto, para onde vinha fretado e onde descarregou;

2. Navio de que era mestre Gonçalo Anes, de Vila do Conde. Rota: Brasil-Porto, para onde vinha fretado. Deve ter descarregado na cidade.

É pena não haver mais documentos deste tipo; e este já basta para avaliarmos o valor da rota brasileira, em absoluto contraste com a primeira metade do século, durante o qual só a espaços ela estava nos horizontes marítimos do burgo. Confirma outras fontes coevas sobre o número de navios do Porto na rota, mais de doze por ano, o que é muito bom neste tempo, revelando uma navegação fortíssima: em catorze embarcações apenas duas são de fora, dos dois portos do Ave, de qualquer modo muito relacionados com os mercadores da cidade, a decadência do circuito de retorno à Galiza (só visitada por três destes navios) e a tendência para a finalização do percurso na Península Ibérica. Com os navios desgastados por uma longa viagem transatlântica<sup>1370</sup>, os mestres não tinham especial interesse em completar o percurso até à Flandres, França ou Inglaterra. Que, além do mais era agora bastante perigoso. Estava em curso a chamada “segunda revolta” (1569-1576) que, entre outras perturbações, “impedia o canal da Frandes”, como se escrevia nos fretamentos; ameaçada pelos “mendigos do mar” holandeses; Antuérpia foi bloqueada em 1572. Midelburgo caiu em 1574<sup>1371</sup>.

Alternativas: entregar a distribuição a frotas externas usando os holandeses (mesmo depois da União Ibérica e dos bloqueios filipinos) e apostar, sempre que possível, em circuitos menos duvidosos e lucrativos.

### 5.3. Outros navios do Porto em 1573

1. Navio regressado das Canárias, carregado de maçacote para o forno dos vidros da cidade. Estava no cais em 28 de Janeiro.

2. Navio com miudezas, vindo de Lisboa. Parte da carga era de António Fernandes Alvo, homem do mar, talvez como senhorio, mestre, piloto dele.

<sup>1370</sup> Os fretamentos, obrigações e procurações indicam que em casos normais uma viagem redonda ao Brasil durava quase um ano, embora pudesse ser cumprida em menos tempo.

<sup>1371</sup> PARKER, Geoffrey – *España y la rebelión de Flandes...*, cit, p. 118-166.

3. Um navio de Gonçalo Afonso, com materiais de construção e vindo de Lisboa; em 30 de Janeiro estava no Porto. Talvez seja um navio de Leça. Dedicado à cabotagem de pequeno e médio raio apresenta movimentação apreciável. Em Novembro do mesmo ano sabemos que já tinha regressado de uma nova viagem, desta vez à Andaluzia.

4. Navio de Gonçalo Eanes, de Matosinhos. Aparelhado e preparado para levantar ferro rumo a Sevilha em 31 de Janeiro.

5. Navio de João Afonso, de Leça. Preparado para desaferrar rumo à mesma cidade de Sevilha em 5 de Fevereiro.

6. Navio *Santo António*. De Domingos da Costa, de Aveiro, e gente do Porto. Navio novo há muito pouco tempo lançado à água e logo (10 de Fevereiro) preparado para rumar aos Açores.

7. Navio de Pantalião Afonso, de Leça. Regressado de Sevilha e atracado no cais da cidade do Porto em 11 de Fevereiro.

8. Navio de António Pires Respe, de Matosinhos. Preparado para seguir rumo a Sevilha em 11 de Fevereiro. Ia carregado de peixe e de outras mercadorias do Entre Douro e Minho, com bom mercado na Andaluzia.

9. Navio de Pedro Vaz Bentalhado, do Porto. Viagem de cabotagem Porto-Lisboa iniciada em 17 de Fevereiro.

10. Navio de João Luís, de Leça. Fez a viagem Aveiro-Porto em 21 de Fevereiro.

11. Navio de António Pires o Ruivo, do Porto. Viagem Lisboa-Porto com a possibilidade de ter andado por Sevilha ou Cádiz; estava ancorado em 26 de Fevereiro.

12. Navio de João Pires, de Leça. Recém-chegado (10 de Abril) de Sevilha. Deve ter feito parte do percurso com a nau *Santa Cruz*, o navio *Espírito Santo* e outras embarcações mais pequenas.

13. Navio de António Pires, Porto, S. João da Foz. Veio de Sevilha (onde terá aportado vindo das Canárias), chegando em 10 de Abril.

14. Navio do Porto, não identificado, carregado de vinhos do Doutor Simão de Ruão, morador em Viana (os vinhos terão vindo do Minho), a ultimar os preparativos para partir rumo ao Brasil em 18 de Abril.

15. Navio de Gonçalo Domingues, Porto, S. João da Foz, proveniente da Galiza e carregado de aprestos navais em 20 de Abril. Veio acompanhado pelo navio seguinte.

16. Navio de Manuel Pires, do Porto, rua da Lada. Trazia materiais para os estaleiros da cidade.

17. Navio de António Álvares da Pupa, do Porto. Embarcação muito vista na carreira das Ilhas. No dia 23 de Abril corria no juízo do mar um pleito sobre uma dessas viagens, há pouco efectuada.

18. Navio *Espírito Santo*. De Pantalião Gonçalves, morador em Miragaia. Estava “aparelhado de gente” e carregado com vinhos e sumagre durienses. Ia para Lisboa e estava preparado em 23 de Abril.

19. Navio de Jorge Vaz. Incerteza quanto ao porto de matrícula. Estava no cais, carregado de ferro e maçacote, talvez da Biscaia<sup>1372</sup>.

---

<sup>1372</sup> O maçacote, para a indústria vidreira, costumava chegar ao Porto vindo das Canárias. De onde pode ter também regressado, como o primeiro desta ‘segunda’ lista de 1573.

20. Nau de Pedro Gonçalves, de Leça. Teve problemas no trajecto Brasil-Porto, roubada ou acidentada. Notícia, de 9 de Maio, da cobrança de seguro em Lisboa, do qual quase nada sabemos.

21. Navio de porto não identificado, mas que sabemos ter feito uma viagem pelo Mediterrâneo visitando diversos portos de Aragão. Estava no Porto em 3 de Junho.

22. Navio de Gonçalo Fernandes, de Massarelos. No estaleiro a 10 de Junho.

23. Navio de João Martins, do Porto, também no estaleiro na mesma data.

24. Navio de Domingos Eanes, de Miragaia, no mesmo estaleiro em 12 de Junho.

25. Navio de Salvador Afonso, de Leça, no estaleiro em 20 de Junho.

26. Navio de Bento Gonçalves, de Miragaia, propriedade de gentes do Porto e de Leça, no activo em 1 de Junho, não sabemos para onde nem de onde navegara.

27. Navio de Salvador Pires, de Matosinhos, carregado com mercadorias de gentes do Porto e de Guimarães, pronto a rumar a Sevilha em 10 de Junho.

28. Navio de João Álvares, de Miragaia, no estaleiro em 10 de Julho.

29. Navio de João Lopes, de Matosinhos, no estaleiro na mesma data.

30. Navio de João de Vilar, navio de Massarelos. Habitual na rota para as Ilhas atlânticas; preparado para rumar aos Açores.

31. Navio de João Afonso, de Matosinhos, no estaleiro. Talvez se trate da construção de um navio novo. Estava em obras a 14 de Agosto.

32. Navio *Nossa Senhora do Rosário*. De Azurara e Porto. Mestre (e senhorio em parte) Tomé Fernandes, de Azurara, contratado para a armação de escravos e preparado para sair em 21 de Agosto.

33. Navio de Gonçalo Luís, do Porto, S. João da Foz. Preparado para rumar ao Sul. Fala-se no Algarve mas poderia ir até à Andaluzia; pronto para sair em 10 de Outubro.

34. Navio de Pedro Neto, Porto, morador junto da Porta do Olival. Outro habitual na rota das Ilhas. Veio das Canárias em 12 de Outubro carregado de vinhos, breu, queijos, tremoço pertencentes a vários mercadores.

35. Nau *Espírito Santo*. De Vila do Conde, mestre Francisco Gonçalves. Rota: Porto-Brasil (Pernambuco). Ancorada no rio Ave e preparada para desaferrar em 13 de Novembro. Levava passageiros do Porto e correspondentes de mercadores da cidade que haviam carregado o navio. Entre os interessados, Vicente Rodrigues já conhecido das listas anteriores.

36. Navio de Melchior Luís. Rota: Porto-Galiza. Exportação de mercadorias do Porto: cordame para navios feito na cordoaria do Porto; ao mesmo tempo declarou esparto que trouxera; saiu em 17 de Novembro.

37. Navio de Fernão Álvares, filho do Cigano, Porto, fretado para as Canárias em 17 de Novembro.

Não parece que a navegação costeira que aqui se vê fosse alternativa a menos viagens oferecidas aos navios maiores. Antes confirma o que foi dito sobre a frota. Ao emprego dos mercantes na rota brasileira contrapõe-se uma cabotagem forte, complementar. Aos doze vindos do Brasil, ou pouco mais; juntam-se três dezenas de navios pequenos a traficar tudo o que podem dando razão a quem lhes chama “companheiros inseparáveis”, e anónimos, dos navios grandes. Até final do século os números crescem: identifiquei mais 86, excluindo registos de “várias barcas”.

Embora de assinalar, deve-se matizar o significado deste aumento, pois há novas fontes documentais – a redízima – a detalhar o movimento e fazendo aparecer estas embarcações, como nunca antes acontecera.

Aquilo que é impossível de contabilizar, logo, de avaliar o seu peso na economia portuária – que era muito – é o número elevadíssimo de barcas de cabotagem que transportavam sal de Aveiro, Lisboa, Setúbal e Andaluzia para a Galiza, fazendo desta uma das rotas mais frequentadas. Chegavam à Biscaia e dedicavam-se ao abastecimento, movimentando ‘miudezas’ e fazendo prosperar localidades costeiras tais como Sesimbra, Mondego, Buarcos, Pederneira, Aveiro, etc.

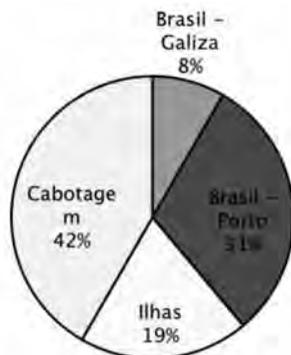


Gráfico 25 – Frequência de rotas em 1573

Este quadro de referência irá manter-se até finais do século, detalhando-se assim:

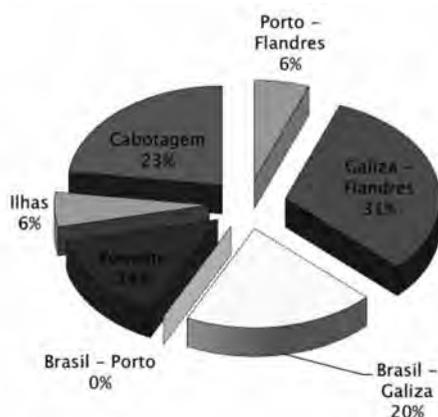


Gráfico 26 – Frequência de rotas entre 1566-69

Entre os gráficos 25 e 26 nota-se um desinteresse crescente pela rota da Flandres, já explicado, e diferenças nos destinos de retorno, com as arribadas ao Porto, antes in-existent ou esporádicas.

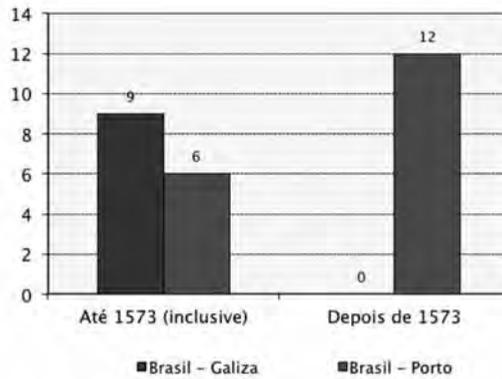


Gráfico 27 – Arribadas de navios do Brasil

### 5.3.1. Análise parcial dos dados

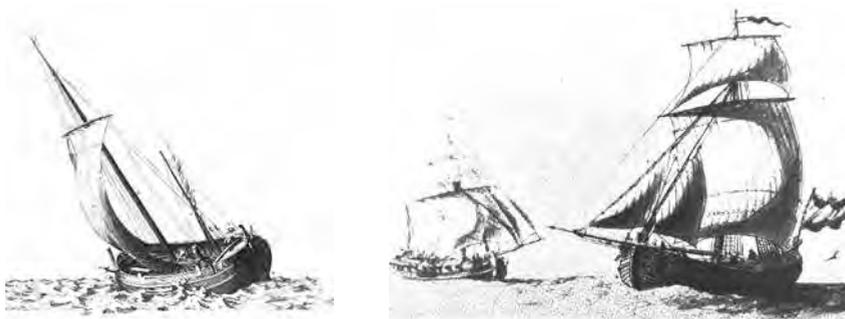
Todo o sistema é suportado pela rota transatlântica do Brasil, que anima o Porto, o coloca no roteiro do comércio internacional e atrai companhias mercantis. E mais tráfico. Consolidam-se os circuitos das pequenas embarcações, caravelas incluídas, e isto explica-se pelo menos por três motivos: em redor das grandes carreiras ibéricas das Índias (pelas mercadorias e trabalho marítimo)<sup>1373</sup>, abastecimento de víveres e materiais de construção e apoio aos tráficos brasileiros. Se nos dermos ao trabalho de observar a listagem complementar das embarcações de 1573, detectamos vários navios preparados para rumar a Sevilha ou dali regressados. Este facto tem muito significado. Quase tanto como tinha a navegação para Lisboa. Trata-se de estabelecer ligações, que eram já 'antigas', com um complexo portuário (que, além de Sevilha incluía, pelo menos, Sanlúcar de Barrameda e Cádiz) e uma carreira imperiais, em torno dos quais giravam muitos interesses e muitas redes. Os notariais portuenses mostram, por exemplo, um bairro (arrabalde) de Triana povoado de muitos mestres portugueses, que navegavam, em vários postos e em vários navios, para as Índias. Muitos deles, a certa altura, já se intitulam vizinhos daquela cidade e procuram retirar vantagens disso, entenda-se: navegar sem restrições para os portos das Índias. Mas também mercadores, associados a castelhanos, e a galegos, como os Coronel, que viviam no Porto, que procuravam dinamizar empreendimentos com Castela, destacando-se, sobre todos os outros, os tráficos de escravos.

Parece uma evidência que a cidade tenta 'guardar' para si o trânsito com o Brasil recorrendo a todo o tipo de navios – e agentes marítimos – para assegurar a continuidade do seu tráfego comercial, desse e dos demais tráficos. Não se trata de negócios menores. Pelo contrário. Atraem uma grande fatia do investimento das grandes, médias e pequenas empresas comerciais e geram lucros.

<sup>1373</sup> LYNCH, John – “El comerç sota el monopoli sevillà”, in *2<sup>nes</sup> Jornades d'Estudis Catalana-Americans*. Barcelona: Comissió Catalana del Cinquè Centenari del Descobriment d'Amèrica/Generalitat de Catalunya, 1986, p. 9-10. Ver estudos citados de García-Baquero.

A navegação costeira de longo raio (desde e até ao Báltico) é mais sentida no final do século e os portugueses (os portuenses) são parceiros menores. Pelo menos assim parece, mas talvez assim o pensemos porque há poucos dados sobre ela. Era dominada por flamengos (holandeses). Conhecem-se quatro casos de navios do Porto no caminho marítimo da Flandres e um (mais um de Aveiro) a levar sal à Irlanda. A restante navegação – não de cabotagem mas alternando cabotagem – centra-se nos mercados das Ilhas, já muitas vezes mencionada.

Fruto da consolidação das economias-mundo e da evolução da navegação do Norte da Europa e de conveniências (leia-se: estratégias) das redes assiste-se a um fenómeno de interferência do transporte estrangeiro na redistribuição e, mesmo, no transporte primário (se assim lhe podemos chamar) de açúcar. Se mais não fosse bastaria citar os “livros de saída das urcas do porto do Recife” (1595-1605)<sup>1374</sup> e os agentes comerciais a quem vêm consignadas as mercadorias que elas trazem, para se ter toda uma nova perspectiva sobre o assunto. Mas este não é um fenómeno de fim do século, que nos ajudaria a encontrar nalguma eventual decadência da marinha portuguesa a opção por estes navios. A familiaridade com esse modelo de navio é bastante anterior e evoluirá até ao ponto de fazer dele o meio de transporte marítimo preferido ou, pelo menos, muito assíduo na rota sul-americana. Quando os mercadores do Porto lamentam a perda de dezassete urcas no Canal da Mancha em 1551 (mais duas que saíam de Lisboa), atacadas por uma armada francesa e levadas a Ruão<sup>1375</sup>, estão a comprovar esta prática sem qualquer margem para dúvidas e também a sugerir uma dimensão superior à que conseguimos estimar para este porto nortenho.



Gravura 30 – Urcas flamengas

O transporte em urcas – e, mesmo, a frequência deste tipo de navio na rota brasileira – ganharam uma expressão que estou neste momento a estudar. Em 27 de Outubro de 1570 estavam ancoradas no Douro sete urcas flamengas e dois barcotes franceses; esperavam as “dez ou doze naus com açúcar do Brasil e de S. Tomé” do costume e estavam prontos para receber a mercadoria e levantar ferro rumo ao Norte<sup>1376</sup>. Desde Brau-

<sup>1374</sup> MELLO, J. A. Gonsalves de – *Os livros de saídas das urcas do porto do Recife, 1595-1605*, in “Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco” 58 (1993): 21-143.

<sup>1375</sup> TT – *Corpo cronológico*, parte I, maço, 70, documento 113.

<sup>1376</sup> TT – *Núcleo Antigo, nº 110*, fls. 255-258.

del sabemos que uma das marcas da história marítima internacional é a da presença de navios do Norte da Europa em todas as rotas oceânicas estendendo o domínio que já detinham nas rotas setentrionais. Essa participação é perceptível na documentação notarial<sup>1377</sup>. Casos a que já aqui fiz menção de navios de pavilhão flamengo (mesmo quando se afirma serem de outras nações do Norte) a fretar para o Brasil, são complementados por procurações para cobrança de mercadorias.

Em vésperas de um embargo de Filipe II ao tráfego com as Províncias neerlandesas<sup>1378</sup> (6 de Maio de 1597), Gaspar Jorge, morador na rua da Lágea, Porto, vende ao cidadão Diogo Henriques (mercador cristão-novo), morador na rua de Belmonte, oito caixas de açúcar que “na Baya de Todos os Santos das partes do Brasyll carregouo Symaom Diaz irmão delle Guaspar Jorge a saber: quatro caixas na naao [entenda-se *urca*] per nome a Furtuna e outras quatro caixas na naao per nome o Casador as quaes naos pelos mestres e marinheiros dellas serem framenguos se tem por cousa certa sam ydas as ylhas de Gelanda ou Olamda”<sup>1379</sup>. Estes dados mostram a naturalidade com que os homens das redes inseriam os neerlandeses nas rotas mais lucrativas que exploravam. O açúcar era vendido no Porto e seria entregue em qualquer um dos portos da “Gelanda, Olamda hou Alemanha” onde o cobraria João Mendes Henriques, cunhado de Diogo Henriques, e morador em Antuérpia<sup>1380</sup>.

Esta procuração, os fretamentos de navios do Norte o registo de operações envolvendo mercadores do Porto e navios neerlandeses em viagens redondas ‘Flandres’-Brasil, com escala no Porto ou Lisboa e nas Ilhas provam modificações (de grandes consequências) mais perceptíveis na análise da frota de finais do século.

O transporte em urcas ocorreu no mínimo em sessenta e quatro vezes (refiro-me apenas às referências da documentação da cidade) e a ele não foi alheia a acção de mercadores estantes na Flandres. Em 1570, Simão Soeiro, mercador do Porto estante e morador em Antuérpia, aplicou 600 mil reais “em dinheiro de contado” no equipamento e mantimentos de uma urca que trouxe mercadorias a Álvaro Eanes, do Porto, desembarcadas em Aveiro<sup>1381</sup>. Em 1595, Francisco Ferreira, feitor de Pedro Aires Vitória, a caminho do Brasil na urca *Fortuna*, mestre Corneles Cornelis, comprometeu-se a mandar açúcar todos os anos; o primeiro, branco, retornou nesta mesma embarcação. Os seguintes seriam remetidos “na urqua que lhe pareser que vier pera Lixboa ou Veana”<sup>1382</sup>. Na maior parte das vezes diz-se que são flamengas, noutras especifica-se a nacionalidade; assim, estantes no Douro ou contratadas por negociantes do Porto noutras paragens desde 1580 temos urcas suecas, holandesas, alemãs e dinamarquesas.

<sup>1377</sup> O mesmo para a participação do Porto noutra espaço da maior importância para a sua economia marítima internacional: as Índias de Castela.

<sup>1378</sup> No que Jonathan Israel considera o “epicentro da luta pelo poder na Europa”; *La república holandesa y el mundo hispánico (1606-1661)*. Madrid: Editorial Nerea, 1997 (1ª ed. em inglês, 1982), p. 25.

<sup>1379</sup> Eram holandeses, como os das urcas homónimas de 1595, dados como suecos. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 106, fls. 53-55.

<sup>1380</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 113, fls. 33-33v.

<sup>1381</sup> ADP – *Po 1º*, 3, liv. 36, fl. 38.

<sup>1382</sup> ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 4, fl. 12.

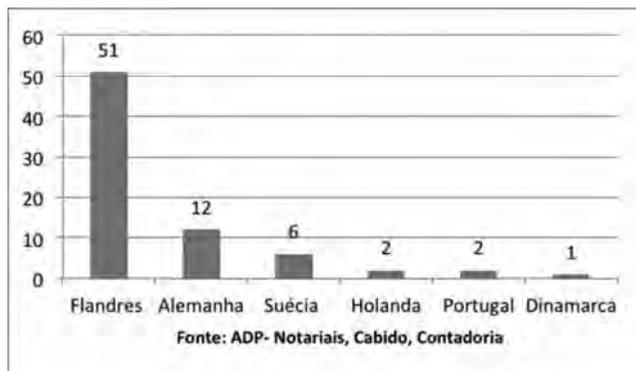


Gráfico 28 – Urcas ao serviço de mercadores do Porto na segunda metade do séc. XVI

Breves comentários a este quadro:

– Na documentação do Porto, “Flandres” vai até ao Báltico e isso condiciona a identificação correcta do pavilhão. Um navio *sueco* ou, sobretudo, *alemão*, muitas vezes quer dizer neerlandês com bandeira de conveniência para contornar bloqueios da Coroa dual e continuar a fazer comércio com os portos ibéricos, na Península, nas Ilhas ou no Brasil;

– Em finais do século há muitas notícias de navios alemães/holandeses – além de Hamburgo, os mais vistos são de Lubeck, Bremem, Riga e Emden – beneficiados com a ligação à Inglaterra e às Províncias Unidas<sup>1383</sup>;

– Dois navios neerlandeses, em 1595 e 1597, de Roterdão e Amsterdão. Presença explicada pelo acolhimento de comunidades mercantis destes portos em Portugal, facto transitoriamente admitido por Filipe II; resultou na melhoria dos negócios da colónia neerlandesa de Lisboa, com correspondentes no Porto e Viana<sup>1384</sup>;

– Além de ocultarem bandeira das Províncias Unidas, como os de Hamburgo em geral, os navios da Suécia surgem em meados do século e 1599 coincidindo com a acção de João III e seu filho Segismundo no regresso deste estado ao catolicismo de que resultou o levantamento de restrições nos portos ibéricos, facto aproveitado pelos neerlandeses para obterem mais uma identidade conveniente. Dito isto, de certo modo acredito que o uso de urcas – mesmo quando se dizem ser portuguesas – faz parte de um plano de transporte inspirado pelos mercadores, no qual os conluios têm lugar relevante. Em 1597, Simão Vaz e dois dos seus filhos, Henrique Gomes da Costa e Francisco Vaz, abriram uma nova linha de negócios na sua rede, assinando contratos de abastecimento de cereais com a Câmara do Porto; fazendo uso dos seus contactos no norte da Europa, que se estendiam até às 'vedadas' Províncias Unidas, contratando vários carregamentos de pão que chegaram à cidade a bordo de várias urcas (ditas *flamengas*, uma delas capitaneada por um mestre habitual na cidade, "João Treu"), enchendo sete ou oito armazéns ribeirinhos<sup>1385</sup>;

<sup>1383</sup> A prosperidade marítima alemã e sua ligação à Inglaterra, ELLIOTT, John – *o.c.*, p. 53.

<sup>1384</sup> Reforçando as ligações que estas detinham por intermédio das companhias portuguesas no mundo colonial ibérico. STOLS, Eddy – “Experiencias y ganancias flamencas en la monarquía de Felipe II”, in *Las sociedades ibéricas y el mar...*, cit, vol. V, p. 167-169.

<sup>1385</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 33, fls. 123v, 138, 138v.

– O grande peso do transporte estrangeiro não é exclusivo dos portos nacionais. Consequência de uma política de compromisso com os súbditos flamengos e alemães, Carlos V outorgou-lhes privilégios económicos no transporte marítimo, que os favoreceram. Desde 1523 ouviam-se queixas pelo facto de os comerciantes castelhanos preferirem carregar neles, situação que se arrastou (e agravou apesar das medidas restritivas), à medida que o século XVI seguiu; cortes de Valladolid (1555) e Toledo (1559)<sup>1386</sup>.

O transporte em urcas também foi forçado pelas redes cristãs-novas desejosas de aproveitar as transacções em torno da rota das Índias de Castela, e o Porto entrou neste esquema, conhecido das autoridades: em 1538, a pedido do próprio Carlos V, procedeu-se a uma devassa em Setúbal, Porto, Viana, Lagos e Tavira “sobre as hurcas que lá se encontram e as que hão-de vir, e continuamente vêm com mercadorias, para carregar sal ou por outras cousas” e faziam contrabando de prata<sup>1387</sup>.



Mapa 9 – Transporte em urcas

<sup>1386</sup> VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín – *Consideraciones en torno al cambio estructural del comercio español...*, cit, p. 40-42.

<sup>1387</sup> GODINHO, Vitorino Magalhães – *Os descobrimentos e a economia mundial...*, cit, vol. IV, p. 143-144.

Depois disto, muita coisa aconteceu: Guerra na Flandres, secessão e independência das Províncias Unidas, guerra com a Espanha, interrupção (mais aparente do que real) do comércio, tréguas e retoma dos tráficos, novos confrontos, etc. Com passos em falso (“a princípios da década de 1620 não havia nenhuma perspectiva de que os neerlandeses passassem à ofensiva [no Atlântico] numa escala comparável à do Oriente”) que resultaram no final de celebrada trégua (1609-1621), retornaram os problemas neerlandeses de abastecimento de sal e alimentação da sua indústria de refinaria de açúcar que progredira naquele período e a competição reacendia-se. Entretanto, o velho recurso às redes dos mercadores cristãos-novos que “comerciavam com o Porto, Viana, Aveiro e Lisboa” e aos seus esquemas serviu para contornar obstáculos e manter activas correntes de navegação<sup>1388</sup>.

Por aqui avaliamos a extensão do fenómeno, da capacidade de relacionamento das comunidades marítimas e mercantis, das cumplidades, formas de cooperação e, eventualmente, da percepção que os homens daquele tempo tinham da eficácia e conveniência do navio neste circuito – que, teoricamente, não seria muito veleiro nem se distinguiu por desempenhos brilhantes – para percebermos a complexidade da vida portuária e da história social do comércio nesta primeira idade global; realidade que também abrange os recursos tecnológicos e logísticos que a ajudaram a construir.

## 6. Perfil e desempenho na segunda metade de Quinhentos

Parte deste tema já foi objecto de tratamento nas páginas anteriores. Agora recapitularei algumas ideias-chave e deter-me-ei em dados pertinentes.

Desde logo, o número de navios. Para este período há 897 registos que, descontando possíveis repetições descem para 762. Beneficiam dos notariais e dos livros da redizima, para além dos fundos habituais, da Câmara ou os da Contadoria, entre outros.

Detalhes deste desempenho. As barcas, de tonelagem variável, desconhecida mas modesta, asseguravam a cabotagem interna a Lisboa, ao sal aveirense<sup>1389</sup>, lisboeta e setubalense, à cal e à madeira da zona centro e à fruta algarvia. Também a rota da Andaluzia/ Levante. Centros de barcas eram, além do próprio Porto, Matosinhos e Leça, portos fora do limite de influência directa da cidade, como a Pederneira. Na rota ligando o Porto à capital, em noventa e cinco registos de viagens a Lisboa, pelo menos cinquenta e três foram feitos por barcas. A maior parte dos sessenta e três casos de viagens à Galiza devem ter sido feitos por elas mas não podemos dizer com rigor por quantas.

<sup>1388</sup> Outro tema complexo. Nos próprios Países Baixos houve polémica quanto à conveniência de manter o abastecimento de açúcar nas mãos de navios inimigos, ibéricos. No debate entrou Tomás Nunes Pina, homem que fez muito da sua carreira comercial no Porto, pertencia à elite de Amesterdão e teve navios assaltados. J. Israel confirma que os movimentos em navios de pavilhão “fictício” se faziam melhor pelo Porto, Viana e Faro, “centros de contrabando com a Holanda”, processo esboçado desde a primeira metade do século XVI; *La república holandesa y el mundo hispánico (1606-1661)* ..., cit, p. 118-121,131. A aliança entre os marranos portugueses e os holandeses em TENENTI, Alberto – “El Mediterráneo entre dos siglos: cincuenta años después de Braudel”, in *Las sociedades ibéricas y el mar...*, cit, vol. II, p. 14-15.

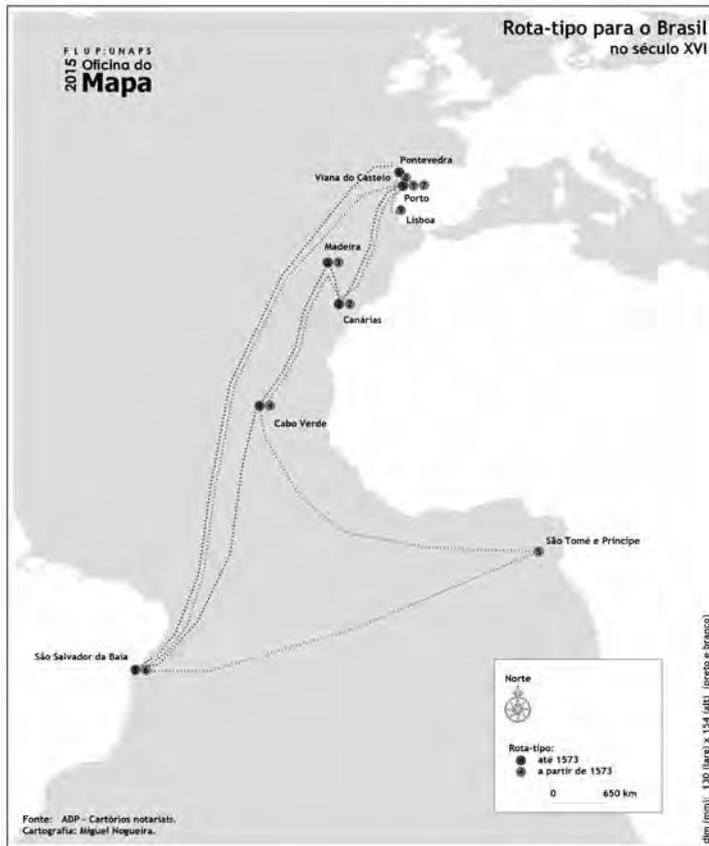
<sup>1389</sup> O *Livro da imposição do sal* mostra os impressionantes ritmos de circulação destes navios. Sobre o sal no Antigo Regime ver AMORIM, Inês – *Aveiro e os caminhos do sal, da produção ao consumo (sécs. XV a XX)*. Aveiro: Câmara Municipal, s/d.

Já dos quarenta e seis da rota Andaluzia/Levante trinta e cinco vezes estiveram a cargo de *navios*, facto justificado não só pela maior distância mas pelo volume de mercadorias movimentado e aumento dos interessados. De novo, o circuito das Índias de Castela a concitar o interesse dos portuenses.

Vejamos agora o que sucede com os grandes eixos europeus e ultramarinos.

O circuito da Flandres foi ‘entregue’ à navegação flamenga/neerlandesa, tendência já explicada<sup>1390</sup>. No caso exclusivo dos fretamentos, só quatro viagens foram asseguradas por navios do Porto podendo este número ter subido para sete uma vez que é possível que três navios lá possam ter ido rumando directamente do Brasil.

Já na rota brasileira, os números subiram para 230 viagens documentadas na segunda metade do século, período de ‘descoberta’ da economia do açúcar. Este movimento foi da responsabilidade dos portos do Noroeste português, em especial de Viana e do Porto, que, como já sabemos, se complementavam.



Mapa 10 – Rotas-tipo dos navios em trânsito para o Brasil (século XVI)

<sup>1390</sup> Argumentos reforçados com a situação política. ELLIOTT, John – *Europa en la época de Felipe II*. Barcelona: Editorial Crítica, 2001 (1ª ed. inglesa em 1968 e revista e aumentada em 2000), p. 48-50.

### 6.1. A cidade e a rota brasileira: navios e movimentos

Nunca saberemos ao certo quantos navios a cidade deslocava para essa rota. Claro que o nível de participação variava segundo as conjunturas (de diferente natureza<sup>1391</sup>) mas o Porto manteve uma posição de destaque neste circuito.

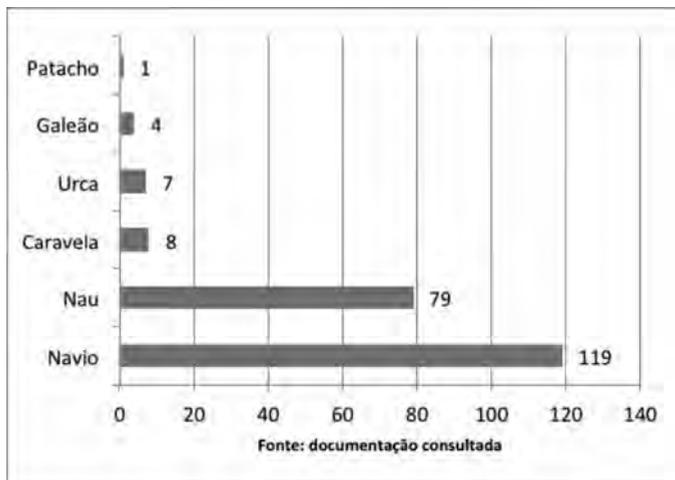


Gráfico 29 – Navios na rota do Brasil (segunda metade do século XVI)

Faltam doze navios neste gráfico pois não estavam identificados, falando-se apenas de mercadores e feitores em viagem.

Descontando o caso de uma caravela constante na lista dos navios artilhados (1557-1558), as restantes sete são desta segunda metade da centúria, apenas depois de 1568 e em cronologias mais próximas do final do século. Trata-se de um fenómeno que se observa em todas as rotas; este sim pode indiciar algumas dificuldades de investimentos na actividade naval e explicar-se por dois motivos: desgaste financeiro e abrandamento do investimento naval; estratégia defensiva contra os assaltos de galeões ingleses ou *fluyt* neerlandeses, optando-se por embarcações de mobilidade reconhecida. A mesma lógica vale para a esmagadora participação dos *navios*, podendo-se ainda dizer, como Carla Rahn Phillips, que a opção por navios ligeiros deveu-se a problemas no abastecimento de madeiras e a um aumento dos custos de diversos materiais levando os armadores a construir navios mais baratos<sup>1392</sup>.

<sup>1391</sup> E as requisições de navios mercantes para acções militares. A propósito da ‘Armada Invencível’, J.Elliott considera que os mais prejudicados pelo malogro da expedição foram os armadores privados com navios requisitados (sector onde houve maiores perdas tanto de navios como de marinheiros), dada a dificuldade em recuperá-los com a rapidez que se impunha. *Europa en la época de Felipe II*, cit., p. 320.

<sup>1392</sup> Os navios mais ligeiros reparavam-se melhor – fala-se da querenagem – e com isso tinham maior “esperança de vida útil”. *Seis galeones para el rey de España...*, cit, p. 48-49.

Apesar de tudo, as naus continuam representadas em bom número (mas as cifras concentram-se sobretudo nas décadas de 1560 e 1570).

Quanto às características, se as naus nos colocam problemas – sobretudo porque o principal termo comparativo é a grande nau da *carreira da Índia* – é escusado sequer tentar caracterizar o *navio* no qual até o pano usado variava<sup>1393</sup>. O mesmo para o galeão, que nada tem a ver com os galeões das armadas da costa a não ser na fisionomia geral. Quatro referências, em regra associando o tráfico de escravos com o de açúcar, tal como, de resto, aconteceu com o *patacho*, embarcação que lhe era aparentada. Criado nas primeiras duas décadas do século XVI, e divulgado em meados do século, destinava-se a substituir, com vantagem, a caravela na guerra. Francisco Contente Domingues considera que, “em comparação com as naus, o galeão era mais baixo, sendo, portanto, mais estável e pior alvo para a artilharia inimiga, tinha menor calado e era menos bojudo e mais longo, o que, aliado ao seu aparelho, o fazia melhor veleiro”. A tonelagem variava entre os cem e os mil tonéis<sup>1394</sup>. No Porto houve galeões com noventa e, antes do século XVII, quase nunca ultrapassaram as 170 toneladas; tinham função comercial e terão passado para a armação mercante por influência do estaleiro do Ouro que os construía, de guerra, em grande número.

O contrato do Balio de Leça com Pedro Franco para a construção de um patacho de setenta toneladas de carga útil mostra a introdução de novos modelos na frota. Não é o mesmo navio referido no gráfico. “Embarcação de pequeno porte, com dois ou três mastros, castelo de proa, tolda e chapitêu” era, como nos diz o citado Contente Domingues, “usualmente empregue em serviços militares como vaso de guerra de segunda linha [...]”. Manuel Fernandes<sup>1395</sup> menciona dois «patachos» no *Livro de Traças de Carpintaria* [...]: o de 100 t, com 11 rumos de quilha, 27 palmos de boca, roda de proa com 27 palmos de Goa de altura e 23 de lançamento, e o patacho holandês, de igual tonelagem, tinha 10.5 rumos de quilha, 20 e 10 palmos de altura e lançamento de roda de proa, respectivamente, portanto mais pequeno e bojudo do que o primeiro<sup>1396</sup>. Os patachos do Porto aproximavam-se desta tonelagem e, como o galeão, dedicavam-se ao comércio.

Finalmente as urcas, sobre as quais já falei. Num processo de ‘contaminação e conversação’ próprio das comunidades marítimas (neste caso indiciando também convivência dos meios mercantis portuenses com armadores nórdicos) houve um processo de transferência de técnicas navais de que resultou o fabrico deste modelo de navio na cidade – que, de qualquer forma, devia ser aparentado com *navios* locais; há várias urcas de armadores do Porto e não parece que tenham sido compradas fora.

<sup>1393</sup> Já vimos que *navios* podiam mudar o velame nas vésperas da viagem.

<sup>1394</sup> “Galeão”, in *Dicionário de história dos descobrimentos...*, cit, vol. I, p. 442-443.

<sup>1395</sup> Que, sem querer abrir qualquer polémica, creio ser natural do Porto, construtor de navios na ribeira do Ouro, frequente na documentação, e, também, armador.

<sup>1396</sup> “Patacho”, in *Dicionário de história dos descobrimentos...*, cit, vol. II, p. 863. Dadas as dúvidas, comparem-se estas características com o contrato referido, no qual se diz que o navio tinha “esporão à maneira de galeão”.

## 6.2. Outros circuitos e a ‘divisão internacional do trabalho’

Se a rota brasileira dominava, as outras complementavam-na nesta segunda metade do século.

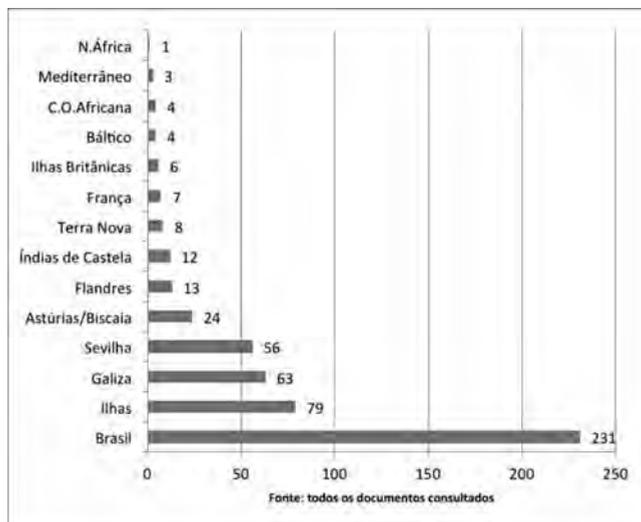


Gráfico 30 – Rotas de comércio internacional (2ª metade do séc. XVI)

Não contei mais de 250 viagens escritas em vereações, procurações, obrigações, pleitos judiciais e correspondência dos mercadores pois não especificam o destino do navio. Também não registei escalas (nas Ilhas, em Cádiz, Porto de Santa Maria, Málaga, Viveiro, Laredo, Lequeitio, etc.) que conduziriam a um detalhe impossível de concretizar numa representação deste tipo.

O Porto da segunda metade de Quinhentos não era, em definitivo, um ancoradouro dedicado ao frete mas sim um centro portuário ao serviço dos seus mercadores, um porto de comércio. O transporte, aqui, dependia da rota brasileira, e é o valor intrínseco dessa rota que explica a presença de navios estrangeiros.

Aquilo que se deve ler neste gráfico é a intensidade e a diversidade do negócio das companhias comerciais cristãs-novas:

– Na importância dada ao circuito setentrional da Península, aqui definido como Astúrias/Biscaia, não tanto pelo número de navios da cidade que por aí descobrimos, mas sim pelo grande volume de negócios ali realizado. Estão documentadas mais de setenta viagens com navios de Castropol, Luarca, Santander, Castro Urdiales, Portugaleta, Bilbao, Bermeo, S. Sebastián, Fonterrabía, Mondragón e outros.

Se as relações com as Ilhas Britânicas abrandaram – nos dois sentidos – houve compensação através do uso de navios das Províncias Unidas. Enquanto os jogos económicos se sobrepuseram aos problemas políticos chegou a haver transporte de mercadorias portuguesas em navios ingleses (um deles foi assaltado por corsários da mesma nação e levado para Bristol) a partir da Galiza, local onde se fizeram transacções entre compa-

nhias portuenses e armadores britânicos, e se organizaram visitas de embarcações inglesas e irlandesas ao Porto como se vê nas visitas de saúde. Sobre a meia dúzia de navios do Porto constante do gráfico, quatro foram a Inglaterra e dois à Irlanda (levar sal e, talvez, pescar);

– O Mediterrâneo está menos representado e isso esconde a importância que continuava a ter, mais uma vez nos esquemas das redes, nos seus contactos com Livorno, Veneza, Turquia e o Levante. As viagens aqui registadas são uma pequena amostra de uma corrente comercial que se descobre na correspondência dos cristãos-novos com Simão Ruiz. Se uma respeita a circuitos comerciais em função do comércio de alúmen (desde Civita Vecchia), as outras duas deveram-se a vendas de açúcar de Simão Vaz para Veneza e Livorno, respectivamente. Deve somar-se-lhes o fretamento no Porto de um navio neerlandês para o último porto no início do século XVII<sup>1397</sup>;

– O que se disse para o Mediterrâneo vale para França. Sete viagens com navios do Porto e franceses para Calais, e, principalmente, Ruão e Nantes. Trata-se de dois portos decisivos para as redes de comércio. Entre um e outro movimentavam-se os interesses de um dos ramos mais importante da família Ruiz (o de Andrés Ruiz) e, como tal, os interesses de mercadores do Porto, como Simão Vaz. Por eles entra açúcar, como o que Vaz enviou em vários carregamentos em 1588, na ressaca da *Armada Invencível*, e desde 1590, dinheiro para os bancos de Paris e Lyon. De uma forma geral, o tráfico efectuado de lá para cá é dominado pela navegação francesa que chega ao Porto com bastante regularidade e é concretizada por navios de portos como Bayonne, Olonne, La Rochelle, Roscoff, Bordéus, Nantes, Honfleur, Harfleur ou Ruão. Também a navegação da cidade ‘livre’ de Hamburgo completa este quadro de relações com a França. Já acompanharemos Simão Vaz nos seus negócios de 1588 para entendermos melhor o que significam estas rotas;



Foto 27 – Capitanía medieval e porto de Honfleur (na actualidade)

<sup>1397</sup> ADP – *Po 2º*, liv. 35, fl. 186v-188. Já referi que se tratava de uma conhecida ‘rota de fuga’ de cristãos-novos ameaçados pela Inquisição. Desde Livorno chegavam a Veneza e, daí, alguns seguiam caminho até Salónica ou Istambul, onde sempre foram bem acolhidos.

– É muito difícil – senão impossível – encontrarmos fretamentos de navios para as Índias de Castela, mas é fácil encontrar indícios de que as viagens foram feitas. Isso justifica aquele número (12). Mais um fenómeno ligado à movimentação cristã-nova, conversa e aqui, com maior propriedade cripto-judaica<sup>1398</sup>, feita de cumplicidades e de interesses intercontinentais. Camuflada (até pela repetição dos navios e dos mercadores envolvidos) de viagens por “caso fortuito” quando referentes a navios ‘desviados’ da sua rota de regresso do Brasil, ou venda de navios (mantendo a tripulação portuguesa<sup>1399</sup>), ou integração – mais ou menos autorizada – em frotas castelhanas, significava um negócio que ainda é preciso estudar. Num caso, a urca *São Gabriel*, “de que vinha por mestre he capitão Sebastião Martinz de Figueira morador nesta cidade” vinda de Pernambuco carregada de açúcar de Lopo Nunes Coutinho, Domingos Lopes Vitória e Diogo Gomes, cristãos-novos, “por causa dos tempos fortuitos foi ter de arribada ao porto de Porto Riquo [...] onde descarregou por ordem de justiça”<sup>1400</sup>.

Sabe-se de navios do Porto a dirigir-se para o espaço caribenho e, pelo menos num caso, navios das Índias atracaram na cidade. Também houve contributo da fábrica naval portuense à logística deste circuito: antes de 1556 foi vendido um navio do Porto, a nau *Misericórdia*, ao bispo das Honduras<sup>1401</sup>. O grande número de procurações para cobrança de bens de defuntos nas Índias (e as próprias listas de bens de defuntos na Contratación), muitos deles técnicos navais, reforça a intensidade destas relações. O mesmo se deve dizer da presença em Sevilha, e em concreto de feitores das redes, a interferir no negócio da *carreira*.

Recordemos um dado pouco conhecido: com a União Dinástica abriram-se rotas e negócios aos portugueses no império espanhol. No final do século XVI, várias firmas conseguiram estabelecer-se em portos-chave do mundo ultramarino: “no Peru os portugueses actuavam como armadores de navios – abrindo-se ao comércio intercolonial – ao mesmo tempo que monopolizavam a exportação de lãs” entre finais do século XVI e a primeira metade da centúria seguinte<sup>1402</sup>.

<sup>1398</sup> Perceptível em processos da Inquisição ‘espanhola’ que estou a estudar.

<sup>1399</sup> Com apoio de portos galegos e andaluzes, como o caso relatado abaixo.

<sup>1400</sup> ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 13, fl. 166.

<sup>1401</sup> Cristobal de Pedraza, relacionado com meios conversos galegos e estante em Santiago durante muito tempo. Veja-se a quantidade de processos sobre este licenciado, bispo das Honduras, protector dos índios, humanista e traficante de escravos em diferentes arquivos espanhóis, em especial no da Casa de la Contratación. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 10, fl. 13v. Outro navio do Porto terá sido vendido – ou integrado nalguma frota – em Sevilha, gerando uma série de procurações para recebimento de dinheiros que estavam por pagar. Assim, a juntar aos navios estrangeiros, especialmente urcas flamengas e fluys neerlandeses (estes admitidos em 1571), a *carreira das Índias de Castela* também contou com navios do Porto pelo menos desde meados do século XVI; sobre os navio nórdicos na *carreira* e a diversidade de embarcações que a integravam ver GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio – *La Carrera de Indias...*, cit, p. 114-115.

<sup>1402</sup> VALLADAREZ RAMÍREZ, Rafael – “Poliarquía de mercaderes. Castilla y la presencia comercial portuguesa en la América española (1595-1645)”, in *La burguesía española en la Edad Moderna*, Luis Miguel Enciso Recio (coordenador). Valladolid: Universidade de Valladolid, vol. II, p. 609-610.

Mas o interesse por esta rota e negócios nela gerados eram anteriores, como já foi dito. No decurso do século, estas relações foram aprofundadas. Sem falar em pormenor das notícias de naus descaminhadas, e já iremos com mais uma a Santo Domingo, nem de contrabando, venda de navios ou movimentos migratórios, em 1557 temos notícias de intercâmbios entre mercadores através de linhas de navegação que chegavam à cidade via Brasil ou via Lisboa concretizadas pela nau de Juan Corso e Juan Hipolito e onde serviu um marinheiro de Vila Nova de Gaia, Francisco Gonçalves, falecido antes desse ano em Nombre de Dios<sup>1403</sup>.

Depois de 1580, as Índias de Castela atraíram muito os agentes portuários portugueses; a época era presumivelmente favorável ao trânsito de portugueses para esses espaços ultramarinos, pouco depois de Filipe II (I de Portugal) ter assegurado a Coroa lusa, numa altura em que, em cortes, os procuradores dos concelhos solicitavam ao novo monarca livre acesso aos domínios castelhanos nas Américas; os mareantes e empresários de navegação não desdenhavam esta possibilidade, pelo contrário, incitavam-na, ainda para mais quando conheciam os esquemas de armação das frotas para as Índias (via Sevilha, Cádiz e, em dados momentos, da Corunha), em que a iniciativa privada tinha muita força, ainda que essa participação reclamasse, como seria de esperar, a devida autorização dos serviços da Casa de la Contratación.

Com problemas conhecidos da historiografia (embora à espera de revisão) a afetarem a carreira portuguesa do Índico, nos séculos XVI e XVII, como este livro vem mostrando, assistiu-se a uma fuga generalizada ao serviço régio<sup>1404</sup> em favor das rotas atlânticas, do Brasil e Índias de Castela. Os mareantes chegaram a propor esta última como alternativa ao Brasil quando os neerlandeses ameaçaram este circuito e território, na década de 1630, e nisso acompanhavam os mercadores, que tinham nas Índias castelhanas um capital de contactos e de negócios com décadas de existência. Traficando com agentes castelhanos, ou com portugueses estabelecidos nos portos das Caraíbas e Terra Firme, bem representados nos processos da Inquisição de Lima, Cartagena ou Cidade do México, nos privilégios reais ou na correspondência dos Conselhos das Índias, ou ainda, nas intermináveis listas de defuntos com bens cobráveis na Casa de la Contratación; participando nos tráficos das frotas e, mais tarde, do galeão de Manila/Acapulco, vendendo escravos às economias mineiras e de engenho, ou fazendo contrabando com fazendas do Brasil.

Abundam os casos de mobilidade de homens do mar atraídos para Sevilha, morando no arrabalde de Triana, mudando de nome se preciso fosse (passando-se por súbditos de Castela), obtendo cartas de naturalidade, embarcando para as Índias como emigrantes ou servindo nas armadas castelhanas, superando com maior ou menor dificuldade a burocracia e os entraves legais. Cumprindo percursos de vida sinuosos, próprios destas

<sup>1403</sup> ADP – *PoI*º, 3ª série, liv. 13, fl. 192v.

<sup>1404</sup> Nítida nos alardos gerais e recrutamentos mais ou menos forçados para as armadas régias. Já citei este caso, mas volto a referi-lo: quando Filipe I mandou recrutar 500 homens do mar desde Buarcos a Caminha para a armada de 1588, os comissários, no Porto, apenas encontraram para alistar um número reduzido de marinheiros (os que não puderam desertar da cidade), descontentando o monarca, que do caso mandou tirar devassa.

gentes de mar, aproveitando as oportunidades que se lhes ofereciam; Gaspar Fernandes, mestre do Porto, casou nas Canárias (ilha de Palma) com Inês Fernandes, e veio ter um dia a Sevilha. Ali candidatou-se a piloto na Casa da Contratação, tendo sido examinado por Alonso de Chaves, cosmógrafo e piloto-mor, obtendo carta de navegar para Nova Espanha, Santo Domingo e Havana<sup>1405</sup>.

Ligações fortes, a ponto de fazerem incluir navios portugueses nas ligações entre as Índias e a Península. Em 1560, António Fialho, português, capitão da sua nau, foi a Santo Domingo sem registo e, como tal, foi processado na Casa da Contratação<sup>1406</sup>. Bartolomeu Gonçalves Enamorado (ou Namorado na documentação portuguesa) estabeleceu-se em Puerto de Santa Maria, comprou navio, juntou marinagem e foi às Índias sem licença, tendo sido julgado em Cádiz, em 1562<sup>1407</sup>. Em 1576 temos notícia de a nau *Chagas*, de Miragaia, ter ido com contramestre (António Gonçalves) e tripulação portuguesa a Campeche, México, onde ficou o marinheiro André Gonçalves, do mesmo lugar de Miragaia; a nau regressou ao porto de Cádiz<sup>1408</sup>. Gaspar Luís, piloto de Miragaia, movimentava açúcar entre o Porto e Sevilha no último quartel do século, em sociedade com os mareantes Domingos Fernandes, Gonçalo Francisco e Francisco Pereira<sup>1409</sup>. Em 1589, Gonçalo Luís, mestre de Miragaia, enviava de Sevilha o dinheiro que vencia nas frotas das Índias, que a mulher mandava cobrar a Lisboa<sup>1410</sup>.

Mas é mais para o final da centúria que assistimos ao arranque de outra modalidade de participação, de navios do Porto (e portugueses em geral), na linha daquilo que atrás escrevi: a de navios contratados por mercadores credenciados ("carregadores"), rumando aos vários portos da América espanhola. Como o navio *Nossa Senhora da Ajuda*, de Massarelos, em 1592. O assunto é complexo. Os navios, inclusivamente, tinham de levar um mestre encartado pela Casa de Sevilha e registo em ordem, sob pena de, como os de António Fialho, e o de Bartolomeu Enamorado, serem depois apreendidos, e ainda fiadores (um Bernardino de Noli encontrava-se entre eles) que atestassem a idoneidade e garantia de regresso da embarcação. Mais: o mestre que comandava a *Nossa Senhora da Ajuda* nesta viagem vivia em Sevilha e chamava-se Pedro Bernal Sermenho. Não me parece que seja português. Em 4 de Fevereiro daquele ano, a embarcação estava ancorada em Sevilha, Triana, pronta para rumar pela barra de Sanlúcar de Barrameda até à Província de Nova Espanha (ao porto de San Juan de Ulúa), em companhia da frota, esperando apenas a vistoria dos oficiais castelhanos e competente guia de marcha. Registo importante. Tratava-se de uma embarcação de 150 toneladas, logo, de uma embarcação de porte médio-alto para os parâmetros conhecidos no Porto, "nau boa e forte para fazer a viagem às Índias", registavam os avaliadores. 'Juntando as peças', isto é, o navio e,

<sup>1405</sup> Archivo General de Índias (AGI) – *Contratación*, 52A, N. 17.

<sup>1406</sup> AGI – *Justicia*, 852, N. 7.

<sup>1407</sup> AGI, – *Justicia*, 866, N. 1.

<sup>1408</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 54, fl. 128.

<sup>1409</sup> ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 13, fl. 156v.

<sup>1410</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 93, fl. 198.

porventura, os mercadores interessados (embora isso seja muito difícil de provar), alude-se a um negócio caro aos portugueses: o tráfico de escravos na ida; no retorno, o navio traria ouro, prata, couros, açúcar (mais uma relação com negócios lusos embora houvesse exportação deste produto a partir das Índias), canafistula, "e outras mercadorias". Desde sempre ameaçados por predadores em várias paragens atlânticas, os armadores não podiam arriscar, e a estrutura da Casa exigia-lhes que se protegessem; deste modo, o mestre deveria levar todas as armas convenientes, artilharia e munições, e gente de serviço disposta a pelejar. Apesar das garantias entregues pelo mestre, inicialmente o fiscal não ficou muito satisfeito, sobretudo porque considerava que os fiadores e o pessoal de bordo não tinham "muitas raízes" em Sevilha. Mas a relutância foi ultrapassada e a licença concedida, depois de segunda visita.

Levava mestre, piloto, dezoito marinheiros, oito grumetes e dois pajens. Adiante impõe-se que tome 22 marinheiros, 8 grumetes e 4 pajens vassalos do rei de Castela. Transportava 9 quintais de enxárcia miúda, duas guindarezas de serviço, quatro âncoras, quatro cabos, duas bombas com todos os aparelhos, batel com dois conjuntos de remos, um timão sobresselente; uma peça de bronze de vinte quintais com trinta pelouros; outra peça de bronze de doze ou catorze quintais com vinte pelouros; mais duas peças de "ferro colado", e nove quintais de pólvora para toda a artilharia; 24 mosquetes, 17 arcabuzes, com aparelhos e duas arrobas de pólvora para eles. 12 alabardas, 24 piques grandes, 12 rodela, 12 corpos de armas, 18 morriões; para tal, o mestre foi obrigado a levar um armeiro "em praça de marinheiro", que fosse também vassalo da Coroa castelhana, que durante a viagem não se ocupasse em outra coisa senão em limpar as armas. Finalmente, levava xareta pavesada (já a conhecemos; servia para embarçar o adversário que tentasse abordar o navio) e "seteiras" por onde a artilharia e mosquetearia pudessem disparar. Ordena-se a distribuição de um mosquete para cada marinheiro, e cada um deles devia devolver no torna viagem a espada que também lhe foi dada, sob pena de não receber soldada. Para evitar que os homens fossem tentados a ficar nas Índias (e muitos portugueses ficavam), manda-se ao mestre que apenas pague as soldadas dos marinheiros quando regressar a Sevilha. Também se impede o tráfico de armas (que não levem mais do que aquelas que lhes foram distribuídas) e o contrabando de mercadorias (que se fazia sempre que possível). Finalmente, segue-se a imensidão descritiva das caixas e fardos de mercadoria com o seu conteúdo, por carregador: luvas, tecidos, roupa, almofadas, mobiliário (de trabalho, de tipo bancas), ferramentas, agulhas de velas, barris e pipas de vinho (de Castela), azeite, azeitonas, farinha, etc., fazendas próprias destes embarques quinhentistas<sup>1411</sup>.

Dois casos idênticos, e de igual importância, são os das naus homónimas, *Nossa Senhora da Ajuda*, ambas de 120 toneladas, saídas do mesmo porto de Sanlúcar em 1588 e 1590, com mestres, respectivamente, Lourenço Vaz e Manuel de Gaia. Não descarto a hipótese de se tratar do mesmo navio, mas os nomes, como sabemos, não garantem nada por causa das constantes repetições<sup>1412</sup>; além disso, no segundo caso, da nau capitaneada

<sup>1411</sup> AGI – *Contratación*, 1101, N.3.

<sup>1412</sup> Há pelo menos mais um registo de nau *Nossa Senhora da Ajuda*, portuguesa, construída em Lisboa.

por Manuel de Gaia, os visitantes que a arquearam chamam-lhe, pelo menos uma vez, nau *Santa Maria da Ajuda*. Mas, insisto, é possível que seja a mesma nau em duas viagens espaçadas no tempo e com substituição de mestre. Da primeira, dizem os arqueadores que "la dicha nao es portuguesa e no urca, de porte de ciento y veynte toneladas y de tiempo de cinco años; tiene buen buque y esta buena de carena y es suficiente para recibir carga, tiene el lastre necesario para ello; tiene buenos arboles y entenas y xarcias nuevas". A segunda, como foi dito, era de porte idêntico. Cada uma em seu tempo, ou a mesma, seguiu com as frotas castelhanas para os mesmos destinos: Havana e Campeche<sup>1413</sup>.

Se nos episódios anteriores vimos navios do Porto a rumar às Índias, um deles com introdução de mestre castelhano (ou, pelo menos, assim parece), finalizo este rol 'em sentido contrário', com um mestre do Porto a comandar um navio castelhano; em 1592, com a frota da Terra Firme, em que foi o primeiro navio Nossa Senhora da Ajuda, cuja vistoria/arqueação acompanhámos, a de Francisco Martínez de Leiva, seguiu também o *Nuestra Señora de Aranzuzu*, presumivelmente basco, capitaneado por João Pires, do Porto<sup>1414</sup>.

As notícias seguintes, e a sua cronologia, atestam um assunto que não tem sido muito explorado e que esta investigação, de algum modo, revela: a articulação entre as redes, os negócios e os espaços atlânticos e a circulação de gentes, mercadorias, plantas e práticas, coincidindo com o aumento da importância do Brasil na carteira das companhias do Porto. Em 1573 chegaram vários carregamentos de couros das Índias para Jorge Fernandes e seu irmão Pedro Fernandes, cristãos-novos<sup>1415</sup>, exportação conhecida dessas paragens, principalmente de Santo Domingo<sup>1416</sup>. Em 1573, António Pires o Ruivo trouxe no seu navio (vindo de Lisboa) um barril de canafístola, mercadoria das Índias usada nas mezinhas das boticas<sup>1417</sup>. Por fim, e para não estender esta lista, em 1591, no navio de António Ramos, juntamente 290 couros indianos vieram 36 arráteis de salsa-parrilha, igualmente usada na medicina do tempo<sup>1418</sup>.

Muito ligado à questão das Índias de Castela e negócio de primeiro plano para as companhias comerciais foi a gestão e desenvolvimento das rotas de escravatura, de resto tema recorrente – embora pouco estudado – nos negócios da cidade. Não é este o lugar para tratar o assunto, que de resto tenho analisado noutros trabalhos, pelo que apenas deixo um mapa-síntese e algumas notas.

<sup>1413</sup> AGI – *Contratación*, 1092, N. 6.

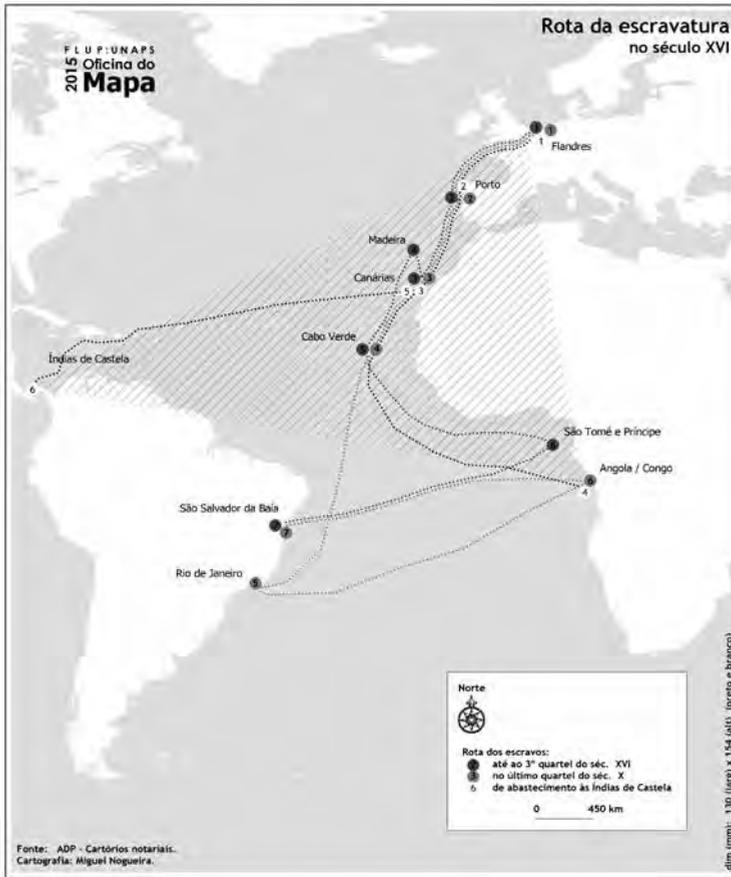
<sup>1414</sup> AGI – *Contratación*, 1097, N. 4.

<sup>1415</sup> ADP – *Cabido*, liv. 106, fl. 27v e 32v, respectivamente.

<sup>1416</sup> RODRÍGUEZ MOREL, Genaro – “Controles comerciales y alternativas de mercado en La Española. Siglo XVI”, in *La Casa de Contratación y navegación entre España y las Indias*, coord. Enriqueta Vila Vilar, Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo Luis González Rodríguez. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC/ Universidad de Sevilla, 2004, p. 721-741.

<sup>1417</sup> ADP – *Cabido*, liv. 106, fl. 5v.

<sup>1418</sup> ADP – *Cabido*, liv. 113, fl. 30.



Mapa 11 – Rotas-tipo do tráfico de escravos (século XVI)

O Porto associou-se muito cedo a este negócio. Não podemos determinar exactamente desde quando mas a presença de António do Porto logo no início do trato, ao serviço da Coroa como recebedor da Casa dos Escravos<sup>1419</sup> denuncia esse interesse. Era comum ver escravos africanos pelas ruas desde finais do século XV, altura em que as Vereações denunciavam burgueses que os utilizavam como homens de mão, sobressaltando a cidade. Por seu turno, desde a primeira metade do século XVI houve transferências de escravos desde Lisboa, com navios que dali partiram, em contratos que envolviam figuras que conhecemos da documentação da cidade, casos de Gaspar de Torres e Cristóbal de Haro<sup>1420</sup> para o Brasil e Índias de Castela. Ao longo de todo o século XVI encontram-se

<sup>1419</sup> TT – *Corpo Cronológico*, parte I, maço 15, doc. 45.

<sup>1420</sup> A família Torres tinha uma forte rede a funcionar desde o Porto, com contactos em Lisboa. Cristóbal de Haro, desde Burgos, financiou a viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães, contactando-o no Porto. Ver contratos de escravos com estes homens em AGI (Archivo General de Indias) – *Indiferente General*, 1963, L. 8, fl. 11-11v, e idem, 420, L. 8, fl. 47-47v, respectivamente.

notícias sobre mercadores do Porto ligados ao tráfico e, desde meados do século XVI, as redes tomaram conta dele. Há exemplos desta realidade ao longo de todo este livro. Como se percebe no mapa apresentado, o negócio era complexo tanto na diversidade das rotas como no volume dos recursos aplicados. A começar na burocracia para obtenção das “licenças”. Obrigava a deslocar para a área atlântica, de forma prolongada, navios e mais do que qualquer trato exigia vínculos com outros comércios e regiões: desde a logística adquirida na Flandres, França, Castela e por todo o reino português, ao financiamento junto de banqueiros europeus. Quando o abastecimento ao maior cliente – as Índias castelhanas – passou a depender de assentos com Madrid, arrematados por redes de Lisboa, a participação do Porto passou a depender da solidariedade (e associação comercial) entre os mercadores, e do tráfico a partir do Brasil. O seu funcionamento expressa-se no gráfico pelas viagens à Costa Ocidental Africana e em várias realizadas aos arquipélagos atlânticos, plataforma ideal (com destaque para as Canárias) de introdução das “peças” nas Índias.

O tráfico de escravos mostra como os portos se transformaram em empresa económica complexa. Traduz o poder das redes que nele operavam, a sua capacidade de mobilização de recursos e a forma como articularam outros espaços portuários, noutras continentes, graças à eficácia das suas teias de relações. Relativamente ao assunto em análise, as redes, em função deste negócio, exigiram muito da armação naval. Os contratos notariais mostram dois grandes picos de actividade, e eventualmente não mostrará mais porque há muitas lacunas nas séries: entre 1569 e 1573 contam-se saídas de navios do Porto, Azurara e Viana da Foz de Lima rumo a Santiago de Cabo Verde, porto da Praia, a carregar escravos de Tristão Rodrigues Vila Real, Vicente Rodrigues, Henrique Gomes, Simão Vaz, Henrique Dias, Manuel Esteves, Garcia Mendes, Francisco Mendes e outros, e a conduzi-los ao Brasil. O tempo era de construção dos grandes engenhos ou da consolidação da aposta do capital cristão-novo na economia do açúcar.

Entre 1584 e 1585, novo crescimento do tráfico. Só no primeiro ano saíram cinco: quatro naus (de Aleixo Jorge, *Nossa Senhora do Rosário*, *Nossa Senhora da Batalha*, *Espírito Santo*) e um navio (de nome desconhecido) a levar escravos de São Tomé, entretanto eleito o principal destino na distribuição, e directamente de Angola para o Brasil. Trata-se de uma fase diferente do negócio, marcada pela presença de mercadores da cidade no Brasil, caso de Bento Dias de Santiago, a organizar o grande engenho de Camaragibe, logo, necessitado de mão-de-obra forçada. Um dos investidores envolvidos nas operações destes anos ano é Miguel Dias de Santiago (juntamente com o já citado Simão Vaz), irmão de Bento Dias e cabeça da companhia comercial que ambos dirigiam desde o Porto e Lisboa, onde Bento se instalou quando regressou ao reino. Mais uma vez foram deslocados navios de Viana, Vila do Conde, Azurara, Matosinhos e Leça, que se juntaram aos de São João da Foz, Ouro, Massarelos, Miragaia, Vila Nova de Gaia.

Os registos de óbitos das paróquias ‘marítimas’ de Miragaia e Massarelos indicam um terceiro pico, e muito significativo, pois denota renovada e forte aposta no tráfico, ao assinalarem 33 óbitos de mareantes em Angola, ou indo de Angola para o Brasil (ou vindo de lá para a Península), em cronologia que se estende entre a década de 1580 e a de 1630.

As Ilhas, em especial a Madeira e as Canárias, continuavam a ser escala desta navegação, notando-se um aumento da frequência no Funchal; o abastecimento de vinhos explica estas opções, uma vez que se tornaram os bens essenciais de troca, nos entrepostos de escravos, para aquisição das "peças". Lutgardo García Fuentes, nos seus trabalhos sobre os *peruleros* e a introdução de escravos nas Índias desde Sevilha, assinala o mesmo fenómeno de compra e venda e troca de vinhos por escravos<sup>1421</sup>, prática que é, ao mesmo tempo, expressão de cooperação entre os agentes atlânticos ibéricos. Fruto de estratégias de promoção de culturas de rendimento no Atlântico, este transporte de vinhos em grande volume constitui um dos primeiros passos para a comercialização deste produto, num processo de massificação que conhecerá um período áureo a partir do século XVIII, estudado por David Hancock<sup>1422</sup>. A outra escala complementar era a de Cabo Verde; tanto em razão da "pescaria" que aí os navios faziam para se abastecer, ou para vender no próprio território brasileiro, como entreposto de escravos que, no entanto, vai declinando à medida que o século XVI avançava.

Logística e articulação portuárias que confirmam, por outro lado, uma certa tendência para a adequação ao tradicional modelo de "comércio triangular" que, de qualquer forma, merece ser reconsiderado nas suas muitas variantes, sobretudo quando se pensa no comércio de vinhos e na incorporação de mercadorias adquiridas no norte da Europa, Castela, Portugal, Ilhas, etc., de tipo têxteis, sarjas e ruães, panos e roupa flamengos, e diversos utensílios, como as pipas de vinho ou as caldeiras de cobre para as refeições dos escravos.

Se os vinhos e os têxteis (e alguma ferramenta e ferragens, vasilhas e pipas, da responsabilidade dos armadores, mais os batéis esquifados, a artilharia e restante armamento, da responsabilidade dos mestres) têm um lugar de destaque nestes contratos, o tráfico de escravos não dispensou o recurso a dinheiro: de contado ou em letra. Neste caso, inclusive, com possibilidade de as cédulas serem pagas nos entrepostos, caso das letras de 30, 50 e 60 mil reais que Simão Vaz enviou para serem descontadas em São Tomé por Duarte Henriques, em 1584, quando mandou comprar 200 escravos<sup>1423</sup>.

O trato de escravos foi assunto recorrente no Porto que contava entre a sua população quinhentista com um contingente indeterminado de escravos domésticos<sup>1424</sup>.

Por fim, e não tão evidente nos esquemas cristãos-novos, a decadência da rota da Terra Nova, explicada pela ascensão de outras frotas europeias. O abastecimento de bacalhau era garantido via Viana ou Aveiro, e por intermédio de biscainhos e bretões<sup>1425</sup>. Quando navegavam directamente para ali, a regra era o navio receber sal da cidade e dar garantia/fiança de que retornava com a carga<sup>1426</sup>.

<sup>1421</sup> GARCÍA FUENTES, Lutgardo – *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*. Sevilha: Universidade de Sevilha, 1997, p. 53-58.

<sup>1422</sup> *Oceans of Wine: Madeira and the Emergence of American Trade and Taste*. Yale University Press, 2009.

<sup>1423</sup> Referências: ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 47, fl. 6; idem, liv. 36, fl. 37; idem, liv. 53, fl. 42v; idem, liv. 107, fl. 92v.

<sup>1424</sup> Africanos, mas também indianos e chineses. BARROS, Amândio – *O Porto e o trato de escravos no século XVI*, in "Africana Studia", Revista Internacional de Estudos Africanos, nº 7. Jan./Dez. 2004, p. 31-51.

<sup>1425</sup> Ver as visitas de saúde aos navios.

<sup>1426</sup> Como faziam os franceses. LE BOUEDEC, Gérard – *Activités maritimes...*, cit, p. 18.

## 7. A tonelagem

Para a segunda metade do século XVI há poucos indicadores sobre tonelagens. Os fretamentos não indicam esse dado, apenas a carga que cada mercador pretende deslocar, que podia ir de determinado número de toneladas até “quanto o navio puder carregar”. Inquéritos como os que vimos para a primeira metade do século não houve neste período. Restam informações soltas e indícios através das cargas:

– 1558. Nau *Conceição*, de Francisco Pires, da Lada, carregou 85 toneladas de laranja mais 40 milheiros para dois mercadores;

– 1562. Caravela *Nossa Senhora da Misericórdia*, mestre Cristóvão da Maia, com 11 marinheiros (incluindo mestre, dois pilotos e um passageiro), arribada a Santo Domingo. Trata-se dos primeiros anos do grande arranque da exploração da rota do Brasil; a caravela ia fretada do Porto para Pernambuco por parte de Manuel e Miguel Dias de Santiago. Levava 34 toneladas de mercadoria, mais uma tonelada de pipas vazias, para carregar diversas fazendas. As cargas iam distribuídas da seguinte forma, da acordo com a “memória das toneladas que trouxe a caravela Nossa Senhora da Misericórdia, que veio do Brasil a Santo Domingo”, pois foram apreendidas pelas autoridades castelhanas –

36 pipas de vinho e mercadoria. 18 toneladas

24 quartos de farinhas, mercadorias e azeites. 6 toneladas

9 caixões grandes. 4 toneladas

5 caixas grandes. 2 toneladas

32 barris de ferramenta. 4 toneladas

Total: 35 toneladas – por respeito às pipas que vinham vazias.

Diego Gomes e Pero Bautista, tanoeiros, de Santo Domingo, fizeram a verificação das pipas do navio – sobretudo das que iam vazias. Refira-se, porque este registo é muito importante, que a carga consistia, essencialmente, em pipas de vinho (vendidas na Ilha por mandado de justiça a taberneiros), farinhas, pratos de estanho, jarros de prata, ferramenta, pregaria, tesouras, roupa de vária qualidade e proveniência, como telas caseiras, “olandas”, “frisas coloridas”, “perpinan”, tafetá, maços de fio português, linhas para cordões de camisas, camisas já confeccionadas, de homem e mulher, um talabarte de seda, capas, gibões, chapéus, etc.<sup>1427</sup>;

– 1565. Nau *O Espírito Santo*, de Francisco de Oliveira, de Arnelas, levava trinta toneladas de vinhos para o Brasil e retornaria com 65 toneladas de açúcar por conta dos mesmos Miguel e Manuel Dias de Santiago;

– 1565, navio “grande”, *A Conceição*, propriedade (meio navio) de Maria Anes a Caseira, de Miragaia;

– 1568. Nau *Nossa Senhora da Conceição*, de Salvador Gonçalves, de Matosinhos, levava 55 toneladas de mercadorias ao Brasil (40 de vinhos e 15 sortidas) e retornaria com 70 toneladas de açúcar e algodão e mais se mais houvesse para carregar, debaixo da coberta, por conta de três mercadores. Em 1569, a mesma nau levou 62 toneladas de

<sup>1427</sup> AGI – *Santo Domingo, cartas da Audiencia*, 50, R.2, N.3. Voltarei a este documento.

vinhos (50 de dois mercadores e 12 dele mestre) e retornaria com 75 toneladas de açúcar e algodão (e mais se mais carga houvesse para trazer);

– 1568. Nau *A Conceição*, de António Gonçalves Botelho, mestre e senhorio, de Miragaia, que levava 50 toneladas de vinhos das Ilhas (Madeira e Canárias) e traria 123 toneladas de açúcar e algodão “debaixo da coberta”, por conta de cinco mercadores. Em princípio seria essa a capacidade útil desta embarcação, assim arqueada;

– 1568. Caravela *Nossa Senhora da Vitória*, navio do Porto, carregada em Olinda, no Brasil, com um mínimo de 94 toneladas de mercadorias “debaixo da coberta”;

– 1569. Nau *Santo António*, mestre Martim Vaz, de Miragaia, levaria 25 toneladas de vinhos e traria 55 toneladas de açúcar e algodão, mais se mais houvesse para carregar, de seis mercadores;

– 1569. Navio *S. Bento* traria 58 toneladas de açúcar e algodão do Brasil (45 por conta de dois mercadores, 10 por conta de Nuno da Silva, piloto do navio, e 3 de Manuel Correia, marinheiro); se houvesse mais carga viria por conta dos mercadores;

– 1571. Nau *S. Bento*, mestre Nuno da Silva, de Vila Nova de Gaia, que pode ser o mesmo navio atrás. Ou não, já que Nuno da Silva, da viagem de Francis Drake, foi exemplo de homem do mar que começou como mareante e acabou proprietário de navio. Traria 55 toneladas de açúcar e algodão do Brasil (37 toneladas de cinco mercadores, 10 de Nuno da Silva, e 8 de Jácome Fernandes e Manuel Correia, de Massarelos, senhorios em parte do navio);

– 1572. Navio *S. Bento*, mestre Jácome Fernandes, Massarelos, trazia 59 toneladas de açúcar do Brasil (49 de seis mercadores e 10 do mestre);

– 1572. Galeão *Nossa Senhora da Ponte*, mestre João Martins, de Leça, trazia 45 toneladas de açúcar do Brasil para cinco mercadores e o resto para a tripulação e mais mercadores que o mestre entendesse;

– 1574. Navio *S. Bento*, mestre e senhorio Manuel Correia, de Massarelos, levava 28 toneladas de vinhos das Canárias e traria 44 toneladas de açúcar do Brasil de treze mercadores;

– 1575. Nau *Santo António*, mestre João André, levava vinhos e escravos e traria 120 toneladas de açúcar do Brasil, de dois mercadores;

– 1575. Navio *Santo António*, mestre António Pires, de Massarelos, que se refere ter “porte de 1 100 peças de figo”;

– 1575. Navio de Gonçalo Afonso, de S. João da Foz, que se diz ter “mais de cinquenta toneladas”;

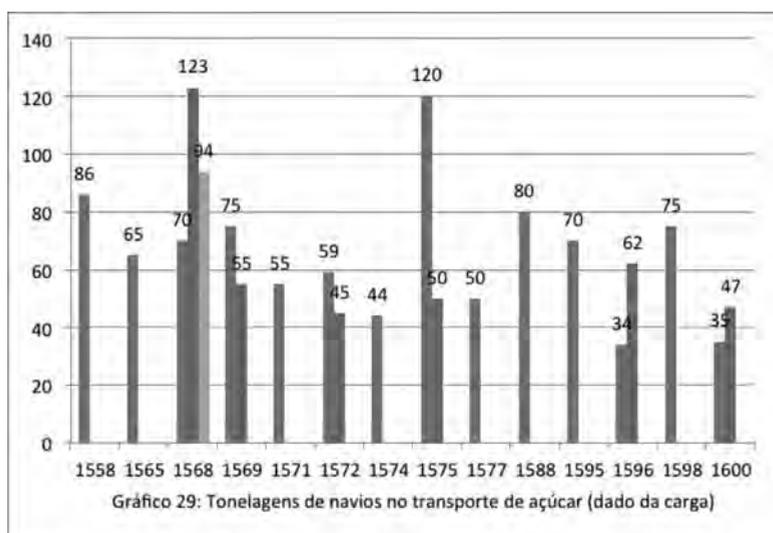
– 1576. “Nau grande e poderosa”, de Leça, mestre Francisco Gonçalves da Silva;

– 1577. Nau *O Corpo Santo*, mestre João Pires, de Massarelos, trazia 50 toneladas de açúcar de dois mercadores;

– 1588. Caravela *S. Vicente*, ao serviço da ‘Armada Invencível’, ancorada na Corunha, com 80 toneladas;

– 1595. Patacho do Balio de Leça, com 70 toneladas de carga útil, a construir por Pedro Franco, carpinteiro da ribeira do Porto;

- 1596. Navio *Nossa Senhora de Sete Fontes*, mestre Pantalião Fernandes, de Matosinhos, trazia 34 toneladas de açúcar do Brasil para onze mercadores;
- 1596. Nau *Nossa Senhora da Conceição*, mestre André Nunes, de Miragaia, trazia 62 toneladas de onze mercadores;
- 1598. Navio *Espírito Santo*, mestre Francisco Pires Respe, Matosinhos, trazia do Brasil cerca de 75 toneladas de açúcar<sup>1428</sup> para sete mercadores e associados;
- 1600. Navio *Bom Jesus*, mestre Aleixo Pires, rua dos Banhos, trazia 35 toneladas de açúcar do Brasil para um mercador;
- 1600. Caravela *Nossa Senhora da Boa Viagem*, mestre Pedro Duarte, do Porto, trazia 47 toneladas de treze mercadores;



Apesar de escassos e pouco esclarecedores estes valores não distam muito da média indicada para este período; ao mesmo tempo, as variações sobre a carga não são muito discrepantes significando que a tonelagem se adequava à carga em movimento; finalmente, aqueles valores não andavam longe dos de outras frotas mercantes europeias.

As urcas assemelhavam-se nas tonelagens. A *Unicórnio*, arqueada em 1597, tinha 80 toneladas “debaixo da cobertura” enquanto a *S. Sebastião*, submetida ao mesmo exame, arqueava 75 toneladas.

Na sua obra sobre os Ruiz, Henri Lapeyre indica tonelagens idênticas nos navios que deambulavam pelos portos europeus ao seu serviço<sup>1429</sup>.

<sup>1428</sup> Documento muito deteriorado não permite a reconstituição total da carga.

<sup>1429</sup> *O.c.*, p. 216-217.

Consultei trabalhos sobre portos e suas frotas. De Jean Tanguy<sup>1430</sup> Gérard Le Bouëdec<sup>1431</sup>, Mickaël Augeron<sup>1432</sup>, Maria Teresa Lopez Beltrán<sup>1433</sup> para Málaga, Jean-Phillipe Priotti<sup>1434</sup> e Luis María Bilbao<sup>1435</sup> e nenhum nos serve de muito pois o seu objectivo era registar movimentos de mercadorias e entradas e saídas de barcos. Ian Friel<sup>1436</sup> dá valores de regiões marítimas e não de portos.

Bouëdec, J. Tanguy e A. Lespagnol admitem que a frota de transportadores de vinho, bacalhoeiros e cabotadores de Penmarch atingia os 140, 150 navios, num total de cerca de 10 000 toneladas de arqueação. Quanto à totalidade da cabotagem bretã, ela compreenderia cerca de 2 mil unidades (entre 20 e 25 mil toneladas)<sup>1437</sup>. Augeron apenas indica números sobre a frota protestante organizada por Coligny em La Rochelle (a “Armada do Mar”); começou por 9 ou 11 navios de guerra, algumas “barcas e chalupas bem aderçadas” e teria atingido, em 1577, o número de 12 navios<sup>1438</sup>. Quanto a Málaga, nos contratos de fretamento registados entre 1496 e 1538, regista-se a entrada de navios de vária procedência; destacam-se os andaluzes, com 124 naves, seguidos dos bascos, com 86 e dos portugueses, com 49<sup>1439</sup>. Sobre a entrada de navios peninsulares na Flandres ao longo do século XVI, Priotti refere que em 1570 entraram 226 navios provenientes de Espanha, indicando apenas que 40 procedem do norte, carregados de lã e ferro, e 53 do sul, carregados de sal, frutas e lãs<sup>1440</sup>. Pelo menos até 1548 zarpavam todos os anos dos portos de Bilbao, Laredo, Santander, San Sebastian, entre outros, uma ou duas frotas de lãs, compostas por 10 a 20 naves grandes, e navios soltos<sup>1441</sup>.

A frota mercante inglesa em 1582 segundo Ian Friel alcançava 1518 navios com mais de dez toneladas. 78% do total tinham menos de 100 toneladas, pois a frota “era ainda muito fraca”<sup>1442</sup>.

<sup>1430</sup> *Le commerce du port de Nantes...*, cit.

<sup>1431</sup> *Les bretons sur les mers*. Rennes: Editions Ouest-France, 1999.

<sup>1432</sup> “Coligny et les espagnols à travers la course (c. 1560-1572) : une politique maritime au service de la cause protestante”, in *Coligny, les protestants et la mer...*, cit, p. 155-176.

<sup>1433</sup> *El puerto de Málaga...*, cit.

<sup>1434</sup> *El comercio de los puertos vascos peninsulares com el noroeste europeo durante el siglo XVI*, in “Itsas. Memoria”..., revista citada, vol. IV, p. 193-206.

<sup>1435</sup> *Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya e Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica*, in “Itsas. Memoria”..., revista citada, vol. IV, p. 285.

<sup>1436</sup> *Maritime history of Britain na Ireland*. Londres: The British Museum Press, 2003.

<sup>1437</sup> LE BOUEDEC, Gérard – *o.c.*, p. 18-21.

<sup>1438</sup> AUGERON, Mickaël – *o.c.*, p. 164-165.

<sup>1439</sup> Além de dez galegos, outros tantos saboianos e várias embarcações de outras regiões, menos representadas. LOPEZ BELTRÁN, Maria Teresa – *o.c.*, p. 61-63.

<sup>1440</sup> Falta, portanto, saber qual a procedência e cargas dos que estão em falta.

<sup>1441</sup> PRIOTTI, Jean-Philippe – *o.c.*, p. 200-201.

<sup>1442</sup> *O.c.*, p. 113.



Gravura 29 – A frota mercante inglesa em 1582, segundo Ian Friel

Ainda no século XV, Antuérpia tinha cerca de cem navios “pequenos” de 80 a 100 toneladas (mais de acordo com o transporte de finais da Idade Média em navios algo volumosos) e, nos anos 1660 Amsterdão tinha ao seu dispor 6000 navios de tonelagem variável, mas entre os 100 e os 200 tonéis<sup>1443</sup>.

Com todas as limitações já indicadas as duas ideias principais são que salvo no caso bretão (e, de certa forma biscaíno), as tonelagens não parecem diferir muito entre as frotas europeias e que os dois grandes pólos transportadores eram a Bretanha, a Cantábria e, claro, as Províncias Unidas (aqui não representadas).

<sup>1443</sup> Mas no início deste processo (primeira parte do século XV) estariam inscritas em Antuérpia cerca de uma centena de ‘pequenas’ embarcações de 80 a 100 toneladas. MAURO, Frédéric – *Les ports comme entreprise économique...*, cit, p. 760. Amsterdão, que domina o mundo do transporte mundial no século XVII, tem, em meados dos anos 1660, cerca de 6 000 navios à sua disposição. Idem – *o.c.*, p. 764.

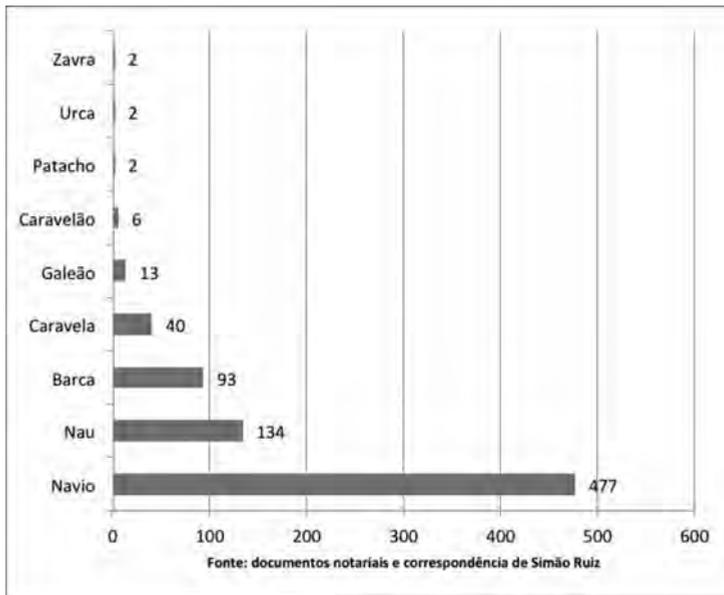


Gráfico 32 – Perfil da frota do Porto (segunda metade do século XVI)

Mais do que um perfil da frota este é um perfil de ocupação, indicador do tipo de actividade marítima e os sectores pelos quais se distribuía.

As barcas são de menor tonelagem, sem sabermos qual, adequadas à cabotagem.

A acompanhá-las, em viagens mais longas e comércios mais complexos, os caravelões, ao redor dos 40 e os 50 tonéis “em tudo semelhantes à caravela, arvorando dois mastros” e, podendo mesmo ser artilhados<sup>1444</sup>. Um dos primeiros conhecidos no Porto, o *Santo António*, pertencia a uma mulher, Catarina Mateus, viúva de Melchior Pires, calafate, de Miragaia; com outros exemplos idênticos, e já aqui citados, este dado mostra a capacidade de empreendedorismo feminino no contexto expansionista. No dia 18 de Fevereiro de 1568 nomeou João Gonçalves, mareante, morador em Matosinhos, mestre do navio, encarregando-se de o fretar e artilhar<sup>1445</sup>.

<sup>1444</sup> DOMINGUES, Francisco Contente – “Caravelão”, in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses...*, cit, vol. I, p. 199.

<sup>1445</sup> Registo algumas atribuições do mestre: que frete o navio a quem quiser e para os lugares que entender, “pera nelle carregar has mercadorias que lhe bem parecerem e pelos preços e contias que quiser e hos taes preços receber e diso dar hos conhecimentos e quyttações que comprirem e has cartas de fretamentos que acerca do que dito he fezer as faça com as clausullas, condições, penas e obrigações, renunciações e cautellas que lhe parecer e correger e reparar o dicto caravellão de todo desamarynhar ho dicto caravelão e nele meter hos mantimentos que lhe bem parecer e pera ho que dicto he tomar há caynbeo hos dinheiros que quyser e ho frete da merquadoria e vyagem que hora haa de fazer [ia ao Algarve com castanha] e diso dar conhecimentos e quyttações e pagar aos marinheiros e gente do dicto caravellão suas soldadas e que se lhe bem parecer posa vender ho dicto caravellão com seus aparelhos, vellas, ancoras e *monições* e todo ho mais que lhe pertencer has pessoas e pelos preços e nos lugares e portos que quyser e hos taes preços receber e dello dar conhecimentos e quitações”. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 24, fls. 126v-128.

Urcas, zavras e pinaças eram distintas entre si mas podiam desempenhar funções similares. A urca tanto era navio de carga, de cabotagem e de altura. As zavras talvez tivessem origem árabe, usadas “na pesca, para transporte e em acções de guerra”; seriam aparentadas com os patachos, mas estes no Porto assemelham-se aos galeões. Na guerra “serviriam também como navios auxiliares das embarcações de maior porte”<sup>1446</sup>. As que se conhecem no Porto parecem dedicar-se à pesca, outras vinham da Biscaia, algumas foram fretadas para carregar vinhos e outras andaram ao serviço da armada da Corunha e da base militar de El Ferrol em finais do século XVI funcionando como navios de transporte de tropas.

A primeira referência a pinaças é do foral de Gaia de 1255<sup>1447</sup>. Carbonell Pico – que a faz de pinho – dá-a como originária do sudoeste de França, muito utilizada em Bayonne e na Biscaia. Sempre que aparece na documentação medieval portuguesa refere-se à pesca e ao transporte de sal. “Não muito grande”, deixou de se usar com regularidade desde o século XV<sup>1448</sup>; quando ouvimos falar dela – e ouvimos muito – no século XVI é referindo-a como navio de pesca (mais do que nada galego) e de transporte de cabotagem.

Do *navio, nau e caravela* já falei muitas vezes neste trabalho, emblemáticos na cidade. Direi ainda que se na primeira metade do século havia uma nau para dois navios, agora é uma nau para quase quatro, numa clara opção por navios mais leves, móveis e baratos. Esta tendência explicará o ‘regresso’ da caravela no final do século, evidente na repetição de menções ao seu uso na documentação.

Em síntese, este perfil revela preferência pelos modelos de média tonelagem – mesmo as naus não atingiam volumes elevados – adequados às necessidades específicas da estrutura comercial do Porto e à prática mercantil de um grupo que desde cedo se habituou a distribuir as mercadorias em várias embarcações, estratégia, de resto, bem visível nesta listagem de navios a propósito das suas tonelagens; se os fretamentos dos navios que carregam mercadoria para onze ou treze mercadores (ou menos, ou mais) fossem detalhados, veríamos como muitos nomes se repetiriam.

<sup>1446</sup> DOMINGUES, Francisco Contente – “Zavra”, in *Dicionário de história dos descobrimentos...*, cit, vol. II, p. 1092-1093.

<sup>1447</sup> *Descobrimientos portugueses...*, cit, vol. I, p. 8.

<sup>1448</sup> PICO, Maria Alexandra Tavares Carbonell – *A terminologia naval portuguesa...*, cit, p. 175-177.



Mapa 12 – Rotas dos navios do Porto (século XVI)

### 7.1. Breve nota sobre a defesa da navegação

Na cronologia deste estudo é difícil distinguir entre navio mercante e de guerra. Embora existisse e se tivesse esboçado desde a alta Idade Média, só nos finais do século XVI se tornou mais nítida<sup>1449</sup> mas sem arredar de vez os mercantes das funções militares. A verdadeira ‘revolução’ virá de Inglaterra, no século XVII, com o aparecimento e posterior desenvolvimento das várias classes do *navio de linha*, muito mais veloz e com uma eficácia de tiro superior, quando comparado com o vaso de guerra de tendência arredondada da centúria anterior<sup>1450</sup>.

Na maior parte das vezes entregues à sua sorte (leia-se: organizando-se a si próprios), os portos tentaram proteger os seus navios no mar como puderam.

Defender um navio custava caro, conforme a maior ou menor distância da rota, do número de tripulantes e da integração de artilharia. Já o vimos. Apesar das intenções da Coroa, desde o século XV, de organizar a vigilância dos mares através do patrulha-

<sup>1449</sup> UNGER, Richard W. – “Conception et construction des vaisseaux de guerre européens aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles”, in *Les marines de guerre européennes, XVIIe-XVIIIe siècles*, textos originais reunidos por Martine Acerra, José Merino e Jean Mayer, 2<sup>a</sup> edição. Paris: Presses de l’Université de Paris-Sorbonne, 1998 (1<sup>a</sup> edição em língua francesa, 1985), p. 32.

<sup>1450</sup> MEYER, Jean – *Les marines de guerre européennes (1650-1815)*, prefácio ao livro citado na nota anterior, p. 14.

mento com armadas da costa (de tal forma dispendiosa e mal preparada que se tornava indesejável aos portos), o essencial da defesa da navegação era auto-defesa: competia aos privados e aos agentes portuários no âmbito da sua própria organização, característica deste tempo.

Por estas páginas já se disse múltiplas vezes que os portos eram lugares inseguros e que na maior parte do tempo tinham de se valer a si próprios. Mesmo quando as esferas governativas participavam contribuindo, essencialmente, para agilizar processos, e coordenar iniciativas; por exemplo, por intermédio do governador do Porto em finais do século XVI, quando a cidade, mostrando além disso, a sua centralidade no complexo portuário do norte de Portugal, despachou um certo número de peças de artilharia para Viana, ameaçada (como de resto toda a costa portuguesa estava) pelo corso inglês<sup>1451</sup>.

Quando o projecto ibérico de domínio dos mares foi decisivamente desafiado pelas potências do norte da Europa, os momentos de sobressalto multiplicaram-se e fizeram vir à tona essa característica de auto-suficiência portuária no campo da defesa. Em 1594 soou o alarme para as bandas de Matosinhos e as atalaias descortinaram velas que se tinham por inglesas. Eram, e "andavão à vista do dito lugar". É possível que tivessem tentado um desembarque ou, pelo menos, andavam a reconhecer as praias. Os matosinhenses estavam atentos, e os seus homens de armas conseguiram aprisionar sete ingleses que tomaram "em hũa lancha" e logo trouxeram em ferros ao Porto. Em seguida, o juiz de Matosinhos foi chamado à Câmara e inquirido sobre quantos homens armados havia no lugar: 55, respondeu, armados com arcabuzes. E logo levou consigo outros tantos arrâteis de pólvora, aqueles que se julgaram necessários para estarem abastecidos para combater<sup>1452</sup>. Como a ameaça se mantinha, o governador da cidade, Henrique de Sousa, mandou reactivar o sistema de fochos e atalaias por todas as praias nortenhas, e a marinha mercante foi chamada a contribuir para este esforço: a pinaça de Cosme Gonçalves, por exemplo, foi uma das empregadas a trazer cal para reforço da fortaleza de S. João da Foz<sup>1453</sup>.

Em 1597 a ameaça permanecia bem viva; e deve ter sido um alvoroço quando se soube que, no mar em frente à barra da cidade, se tratava rijo combate entre um patacho português e um navio inglês. Neste episódio portuense de guerra marítima, ficou bem patente a característica defensiva da navegação (junto da costa e rapidamente apoiada de terra), o tipo de combate naval de proximidade em que as armas portáteis tinham papel de relevo, e a importância das comunicações com os portos, para além, mais uma vez, da capacidade de eles providenciarem a sua própria defesa.

Ouçamos a acta de vereação em que este assunto foi tratado: "veio o Licenciado Christovão Machado de Miranda com um escripto do senhor Governador para a cidade mandar dar hum barrill de pollvora de arcabus e allgum pão e vinho pera sinquenta homens tudo a custa dos cricimentos da siza e allguns pelouros de mosquetes e arcabuzes e murão que tinha Diogo Allvarez Leite pera s'acorrer a hum pataxo que viera em com-

<sup>1451</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 32, fl. 245. Coincide com os factos que descreverei a seguir.

<sup>1452</sup> Idem, fls. 207-208.

<sup>1453</sup> Idem, fl. 226.

panhia dos dous caravelloins que vierão com artelharia que a esta cidade veo de Galliza que mandara o capitão mor Christovão Fallcão o qual pataxo andava as bombardadas com outro ymgres"; depois de uma corrida a casa dos vereadores que se encontravam na cidade, e de uma reunião com o juiz no mosteiro de S. Domingos, logo se decidiu "que com muita brevidade viesse hum barrill de pollvora da Casa da Camara d'espimgarda e quinhentos pellouros de mosquettes e d'arcabuz he murão que tinha Diogo Alvarez Leite em seu poder, e mandarão a Pero Rebello allcaide, tomase todo o pão que se achase na praça da Ribeira; e pera isto como pera o vinho que se avia de comprar dise o dito procurador da cidade que de sua casa daria todo ho dinheiro que nesario fose como logo mandou vir, o que tudo consulltado e ordenado e provido com brevidade he lida a dita carta do dito senhor Governador pelo dito juiz ao dito Jorge de Magalhais e procurador da cidade em prezença de Diogo Alvarez Leite, Francisco Alvarez de So'agoa, Gaspar Nunez Barreto, Diogo Leite Pereira fidallgos da Casa de Sua Magestade que ora iso nas ditas crastas do dito mosteiro de Sam Domingos se acharão, ho dito juiz e Jorge de Magalhais e procurador da cidade se forão embarcar na area de Miragaia com ho dito barill de pollvora e pellouros e murão com muita brevidade e com o allcaide e noutro barco com o pão que comprado tinhão e abaixo do mosteiro de Monchique emcontrarão com a barca em que vinha jaa o dito Governador", informando-o que estavam "muito promptos a o fazerem todas as vezes que se ofresese", o que ele muito agradeceu e "folgava muito de ver a presteza e dilligencia com que acodião ao serviço de Sua Magestade, e que elle lho escreveria"<sup>1454</sup>. Não sabemos como ficou o patacho mas é de crer que tenha afugentado a ameaça britânica. Pequenas vitórias numa guerra que dificilmente seria ganha.

Em meados do século estava longe uma organização do tipo da existente no Mediterrâneo, mais fácil pela previsibilidade dos ritmos de navegação e dos meios utilizados (navios de remo). A organização de esquadras (da Biscaia, Guipúzcoa, Galiza e, mais tarde, Andaluzia e Portugal) tinha ainda tanto de comercial como de militar. Cerezo Martínez considera que, até à década de 1570, a guerra naval no Atlântico "se desenvolve mais no campo privado do que no nacional ainda que entre as partes interessadas haja reis implicados, a título particular"<sup>1455</sup>.

A grande preocupação e os melhores resultados foram obtidos com a protecção da *rota do Cabo*, para a qual se instituíram "avisos" e criaram "esperas" à altura das Ilhas, no regresso ao reino. Recorde-se a organização das armadas de guarda costas, encarregadas destas missões. Não havia experiência, recursos financeiros nem meios navais da Coroa para defender bem outras rotas. É certo que desde meados do século a Coroa tentou obrigar a inclusão de artilharia nos navios; os mestres, sempre que puderam, recusaram-se a metê-la<sup>1456</sup>. E tinham razões para isso, demonstrando que entre os teóricos de

<sup>1454</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 33, fls. 25-26v.

<sup>1455</sup> CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo – *Las armadas de Felipe II*. Madrid: Editorial San Martín, 1988, p. 162. Ver o debate promovido por David Goodman ( *Guerra naval y economía de guerra en la España de los Austrias*) acerca do verdadeiro papel da rainha de Inglaterra Isabel I na ofensiva britânica contra os interesses marítimos espanhóis: terá tentado travar as acções dos aventureiros que entendia apenas servirem para despertar a reacção de um inimigo formidável com resultados talvez desastrosos.

<sup>1456</sup> E apressavam-se a justificá-lo alegando (com o exagero do costume) que, tendo de meter artilha-

gabinete e os práticos náuticos havia todo um oceano de diferenças. O mesmo Ricardo Cerezo diz que a artilharia do século XVI não resolvia nenhum combate naval. E dá um exemplo: “o grande confronto naval de 1588 entre a Armada espanhola e a frota inglesa mostra que, depois de quatro ações navais mantidas entre 31 de Julho e 7 de Agosto não se produziu um único afundamento por causa dos impactos encaixados pelas naves apesar de os canhões serem numerosos em muitas delas”<sup>1457</sup>. A essência do combate naval quinhentista era ainda a abordagem, o corpo a corpo. É que, tão maus como a artilharia eram os artilheiros. Em carta de 1551, sobre combates com os franceses no Brasil, Pedro de Góis escreveu que, num deles, ninguém conseguiu acertar um único tiro num galeão e isto apesar de ele ser “grande como uma torre”<sup>1458</sup>. D. Francisco Manuel de Melo, citado por R. Cerezo, entendia que a função da artilharia era somente desgastar do adversário e, para tal, tinham muito mais valor as armas portáteis e as peças ligeiras porque provocavam maiores estragos nas equipagens adversárias facilitando o sucesso da abordagem<sup>1459</sup>. Vimos isso ainda agora nos alertas de Matosinhos e de S. João da Foz. Claro que as recusas dos mestres não resultaram de caprichos nem eram feitas de ânimo leve. Havia preocupações e repetiam-se as notícias de navios como os de Leça retidos em portos da Galiza sem “ousar” navegar com receio dos corsários<sup>1460</sup>.

Nos momentos de menor tensão, essas preocupações abrandavam. No fretamento da nau *A Conceição*, mestre Francisco Pires, da rua da Lada, destinada ao Algarve e, daí, à Flandres, em 6 de Julho de 1556, os fretadores Henrique Fernandes e Gil Correia, do Porto, passaram a responsabilidade ao mestre decidindo que se o “plecarte” obrigasse a meter artilharia, esta e o pessoal de guerra seriam por conta dele pagando-o “a sua custa”<sup>1461</sup>.

Mas a partir dos anos 1570 a insegurança marítima existia e notava-se em cobranças de prémios de seguros, como esta, de 13 de Janeiro de 1577, registada na procuração passada por Francisco Bentalhado a Lopo Nunes Vitória para arrecadação, junto de “Gregório de Santo Tis”, de Burgos, “asegurador em ha polliça da naao Esprito Santo

---

ria, em vez dos sete ou oito homens que levavam a bordo, passariam a ter de contratar quarenta ou cinquenta. COSTA, Leonor – *Naus e galeões...*, cit, p. 50. Quando não tinham outra alternativa, costumavam deixar as peças nos portos logo que as autoridades viravam costas e, por altura das visitas aos barcos, a passá-las de uns navios para os outros. Temas evocados na legislação – sobretudo sebastianista – em FERREIRA, J. A. Pinto – *Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino...*, cit, p. 331-392.

<sup>1457</sup> CERESO MARTÍNEZ, Ricardo – *Las armadas de Felipe II...*, cit, p. 124-125.

<sup>1458</sup> *Alguns documentos sobre a colonização do Brasil (século XVI) ...*, cit, p. 119.

<sup>1459</sup> D. Francisco Manuel de Melo, *Política Militar*, 1638, cit por CERESO MARTÍNEZ, Ricardo – *o.c.*, p. 146. Richard W. Unger atribui à artilharia um papel relevante nos combates navais desde o século XVI (analisando literatura onde verifica que os teóricos militares – sobretudo ingleses – encorajavam os armadores a artilhar os navios a partir de 1540 e com resultados positivos desde 1550). Papel importante quanto mais não fosse pelo efeito psicológico. Sem desvalorizar a abordagem acredita que os combates navais se começaram a fazer à distância; o *Golden Hind*, navio de Drake, com ferozes marinheiros a bordo, que não recusavam uma boa luta corpo a corpo, conseguiu grande parte das suas vitórias apenas intimidando as vítimas com as salvas de artilharia levando-as à rendição. *Concepcion et construction des vaisseaux de guerre...*, cit, p. 32-33.

<sup>1460</sup> TT – *Corpo cronológico*, parte I, maço 87, doc. 115.

<sup>1461</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 16, fl. 139.

mestre Mateus Gonçallvez vizinho desta cidade do Porto dos mill e dozentos ducados da vynda do Brasyll pera esta cidade do Porto dezassete mill e dozentos e cinquenta maravedis e asy mais cobre do dito Gregorio de Santo Tis cem ducados do seguro que se fez na urqua Gallo do Mar mestre Lourenço Crismão dos cento e cinquenta ducados do seguro que nela se fizeram desta dicta cydade do Porto para Inves. E asy mais cobre em nome delle costetoynte de Francisquo Martinz de Lerma que foi segurador doze mill e quynhentos maravedis que sam do seguro dos três myll e setenta e cinco ducados que se fizeram na naao de Symão Busquete [trata-se da nau *Serva*] de Gualliza ha Fllamdes”<sup>1462</sup>.

A perda de um navio e das mercadorias podiam significar a ruína de comerciantes e foi preciso acautelar interesses<sup>1463</sup>. No fretamento do galeão *Nossa Senhora da Ponte*, mestre João Martins, de Leça, com Vicente Rodrigues, Miguel Dias, Nuno Martins, Henrique Carvalho e o licenciado Gaspar Gonçalves Ferros, todos do Porto, para o Brasil, em 29 de Março de 1572, já se dizia que a artilharia, sendo obrigatória (“sendo caso que hobriguem a elle mestre a levar ho dicto navio artilhado”), “em tall caso lhe pagaram pera yso elles fretadores da maneira que houtros fretadores pagarem a outros navios desta cydade”<sup>1464</sup>.

A principal solução defensiva, já usada na Idade Média, era a navegação em conserva. Mais uma vez, nem sempre. Se o ambiente marítimo fosse calmo ou se se procurasse retirar vantagens da antecipação ou ainda em casos de urgência, os mestres e mercadores podiam optar, ou mesmo impor, uma navegação solta. No citado fretamento da nau *A Conceição*, de 6 de Julho de 1556, “que ele mestre tanto que tener em a dicta nao a dicta carga deles mercadores cargada partira logo tempo avendo tempo nam perdendo diretamente pera o dicto Imves *sem esperar mais por frota nem companhia allgua nem a hyr buscar a outra parte algũa*”<sup>1465</sup>. Portanto, neste caso, nem artilharia nem companhia.

Mas a tendência era para a viagem em conserva<sup>1466</sup>. Em 1569, quando se estipulam as condições de pagamento de um frete, os mercadores afirmam que pagarão “conforme hao que levarem as dictas naos as quais naos se entenderão as que hora vam este ano desta cidade pera o dicto Brasyll”<sup>1467</sup>. É num ambiente de instabilidade (1576<sup>1468</sup>), com notícias de assaltos ingleses a navios da cidade que encontramos um grupo de navios prestes a rumar ao Brasil. Documento raro, mostra como se organizavam estes pequenos comboios navais, critérios de escolha da escolta, trajectos em que ela se fazia e direitos e deveres de cada membro da frota.

<sup>1462</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 57, fls. 67v-68.

<sup>1463</sup> Sociedade em vários navios, uso de embarcações mais pequenas e veleiras para escapar aos agressores, distribuição das cargas por vários vasos, seguros marítimos, etc.

<sup>1464</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 41, fl. 91.

<sup>1465</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 16, fl. 139.

<sup>1466</sup> Os documentos mostram-nos a preferência para certos mestres navegarem juntos. Há casos em que os vemos na Flandres e, depois, em S. Tomé ou Brasil.

<sup>1467</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 31, fl. 67.

<sup>1468</sup> Em 1569, com a onda de assaltos na rota do Norte (pelos mendigos do mar ingleses e corsários de La Rochelle), Filipe II decretou a proibição da navegação de navios soltos para aí. Ver CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo – *o.c.*, p. 240.

Ao registá-lo nos seus livros, a câmara do Porto assumia-se como organismo tutelar deste compromisso.

*“Obrigaçam do capiton das naos que vom pera o Brasill / capitom Francisco Gonçallvez da Sillva”.*

*Ano do nacimiento de Nosso Senhor Jhesus Christo de mill quinhentos e setemta e seis anos na cidade do Porto e camara do concelho estando hy presentes Rui Bramdom, Gaspar Pamplona, Affonso Bramdom fidallgos da casa d’ell rey noso senhor vereadores na dyta cidade hi perant’elles pareceram presentes Francisco Gonçallvez da Sillva morador em Leça de Matosinhos mestre da nao Escriprito [sic] Santo e bem asi Joham Alvarez de Maçarellos mestre da sua nao Nosa Senhora da Ajuda e bem [asi] Manuel Ribeiro morador nesta cidade mestre do seu galliom Chagas e Sallvador Gonçallvez o Morgante morador em Matosinhos <mestre da sua nao Sao Joham> e bem asi Gaspar Gomez morador em Miragaia mestre do seu navio. E logo por elles mestres todos foi dito e disserom aos ditos vereadores que elles estavom prestes pera com ajuda de Noso Senhor partirem desta cidade todos jumptos em companhia hums hiom pera o Brasill e outros pera a pescaria do bacalhao e por elles quererem ir jumptos em frota queriom fazer e ordenar hum capytam mor da dita frota e companhia e que tinhom ordenado e asentado todos amtre sy que ele fose o dito Francisco Gonçalvez da Syllva por ter hũa nao grande e poderosa e bem asy ser toda ella artilhada como compria pera o tall carrego e que pediom a elles vereadores que confor[me] juramento dos Santos Avangelhos que aceitasse o tall carrego e fezese toda boa companhia as dictas naos e navios e frota da sua companhia conforme ao regimento de Sua Allteza so’pena de encorer em todas as penas delle / e logo per elles vereadores lhe foi dado o dito juramento peramte todos que elle tomou em hum livro em que pos sua mão emcomendando lhe que fezese a dita companhia como bom naturall e vizinho e em tudo comprise o regimento de Sua Allteza / e elle Francisco Gonçalvez da Syllva ho aceytou e se obrigou a fazer a dicta companhia boa como ell rey nosso senhor manda e os esperar e a guardar muito inteiramente sob as ditas penas do regimento pera o que obrigava sua pessoa e bens E logo elles Joham Alvarez e Manuell Ribeiro e Sallvador Gonçallvez Morgante e Gaspar Gomez tomarom o mesmo juramento dos Santos Avangelhos em que poserom suas mãos e todos prometerom e se obrigaram a conhecer e hodedecer ao dito Francisco Gonçallvez da Syllva por capytom e segir sua via e bamdeira e o ajudar em tudo ho que fezer mester a que suas pessoas e naos e jemte e lhe nom sairem de sua obediencia e pelejarem honde elle pellejar e em tudo cumprirem o regimento d’ell rey nosso senhor e sob as penas nelle declaradas E por serem todos asi contentes mandarom hos ditos vereadores ser feito este auto neste livro homde todos asinaram e mandarom pasar ao dicto Francisquo Gonçallvez mestre hum allvara pera se saber como elle foi enllejido por capytom da dita frota e companhia // e lhe disserom que segiriam ata ilha da Madeira e dahi pera diante ho mais que pudesem e por verdade asinaram aqui no Porto oje dia mes e ano atras. Allvaro Monteiro escripvão da Camara o fiz [emendei] Escriprito [sic] Samto por que asi ser na verdade”<sup>1469</sup>.*

Assinaram os seis mestres. O auto foi lavrado entre 17 e 21 de Março daquele ano indicando-nos tempos de partida para o Brasil, movimento de saídas do Douro e coincidência da largada de navios para destinos diferentes. Haveria alturas em que os navios

<sup>1469</sup> AHMP – *Vereações*, liv. 25, fls. 294-295.

saíam da barra juntos mas, no mar, era cada um por si. A frota implicava, como aqui se vê, coesão, organização e reconhecimento de autoridade de um capitão comprometido com a defesa desta ‘armada’. A Câmara recupera o regimento de D. Sebastião sobre os navios artilhados e assume e define as regras de funcionamento da frota zelando, no fundo, pelo projecto portuário. Parece reforçada a imagem do galeão mais como navio de comércio do que navio de guerra neste âmbito portuário: apesar de um galeão integrar este grupo a generalidade da defesa competia à nau. Reconhece-se, também, o papel da artilharia como meio dissuasor – a nau foi escolhida porque, para além de grande e poderosa, estava bem artilhada.

Os armadores portugueses praticavam outra forma de defesa, menos convencional mas bastante difundida e eficaz no Atlântico: a fuga. Esta conseguia-se com navios mais pequenos e mais ligeiros, navios que enquadram o perfil da frota e são acrescentados pela ‘recuperação’ de um modelo outrora emblemático no mundo marítimo nacional: a caravela. Tanto pela intenção de diminuir custos (a sua construção era mais barata), como por preocupações defensivas, na última década de Quinhentos ressurgem em força nas frotas mercantes, continuando a ser construídas ao longo do século seguinte.

## 7.2. Os mercadores e as atribulações da navegação

Expectativa, ameaças de corsários, rotas interrompidas, perda de navios, cobrança de seguros, circulação de informação urgente entre portos, correspondência e pedidos de notícias marcaram o dia-a-dia das relações dos mercadores com a navegação. Se isto era o que acontecia em épocas de normalidade, pior era em tempos de crise. E muito pior era quando acontecimentos político-militares abalavam as relações entre os ‘estados’ europeus e o confronto marítimo desgastava as frotas. Viveu-se uma situação assim após o malogro da *jornada de Inglaterra*, de 1588. Logo num período em que floresciam os negócios atlânticos dos portos.

A historiografia de língua inglesa considerou durante muito tempo que o fracasso da expedição teve enormes consequências negativas para a armada hispânica e para a própria história naval na Época Moderna: “a Europa dificilmente se apercebeu de todo o significado do evento: símbolo da viragem do poder do Mediterrâneo para o Noroeste Europeu”<sup>1470</sup>. Mas esta ideia deve ser matizada. De resto, o problema tem sido debatido há vários anos, abrangendo, mesmo, questões de afirmação de identidades ‘nacionais’. A propósito daquilo que considera uma “falácia identitária”, David Hackett Fischer ‘pega’ no exemplo desta armada e daquilo que sobre ela se escreveu durante séculos e, depois de refutar os argumentos da maioria dos discursos ‘nacionalistas’, conclui: “Em suma, a derrota da armada, por maior e mais melodramática que tenha sido, parece não ter tido grandes resultados. As suas consequências foram menores, excepto pelo facto de terem obrigado a estratégia expansionista espanhola a mudar de rumo. Este juízo certamente

<sup>1470</sup> ROWSE, A.L. – *The Expansion of Elizabethan England*. Londres: Palgrave Macmillan, 2003 (1ª ed. 1955), p. 281.

viola os instintos patrióticos de qualquer inglês e as sensibilidades estéticas de cada um. Na verdade, todos nós pensamos que um grande acontecimento tem de produzir grandes resultados”<sup>1471</sup>.

De qualquer modo, houve consequências a retirar deste acontecimento – e importantes – e os primeiros a dar conta do que estava a correr mal foram os mercadores. Como já veremos. Antes e depois de 1588 os tempos foram alimentados pela guerra; ou pelo rumor dela. Pelo confronto, a vários níveis, entre uma monarquia ibérica que pretendia manter o ‘mar fechado’ e outra (mais uma série de outros povos do norte da Europa) que o queriam ‘aberto’. Num quadro mais largo em que as disputas de fé aumentavam a agressividade, somava-se a vontade das cidades portuárias e dos grupos mercantis que desejavam um aumento do mercado que só podia ser ganho pelo conflito. Conflito em que tudo estava em jogo: comércio, guerra e estratégia. Diferente de todos que se travaram até então; nunca permanente, principalmente no mar, mas que ganhou outra dimensão, fazendo emergir um conceito de guerra moderno, baseado no poder de fogo, das armas portáteis, artilharia, navios de guerra (e já não apenas mercantes armados, embora estes ainda apareçam) e logística de apoio. É opinião de muitos, que esta evolução começou no final da Idade Média; e de outros, que a monarquia hispânica de Filipe II ficara mais próxima deste modelo militar quando integrou a força naval portuguesa, assunto sobre o qual, inclusivamente, já aqui se fez menção.

Mas foi muito desafiada. Os ingleses fizeram-no abertamente, atacando as armadas das Índias e desassossegando a navegação no Canal da Mancha. Plymouth tornou-se uma espécie de entreposto de mercadorias roubadas no mar, alimentado pelas campanhas de John Hawkins e seus companheiros, cujas operações se estendem por todo o Atlântico, transformando as Caraíbas e os mares dos Açores em autênticos teatros de guerra. O seu parceiro mais famoso, Francis Drake, emboscava as presas no Istmo do Panamá. Após o episódio da *armada*, Drake percebeu que a guerra devia continuar, atacando-se o adversário na sua própria ‘casa’, embora a Inglaterra não tivesse dinheiro nem navios para isso – estes tinham ficado desgastados após as batalhas no Canal. O pretexto para o ataque era apoiar a ascensão ao trono português do Prior do Crato. Apesar das dificuldades, Drake conseguiu encontrar apoios privados, à ventura, e a Coroa entrou com seis galeões. Partilhando o comando com John Norreys, ou Norris, reforçou a frota com navios que apenou, e as tropas que a rainha lhe deu. No total, a armada (chamada *English Armada* ou *Counter-Armada*) era composta por 6 galeões régios, 60 mercantes armados, outros tantos *fluyt* holandeses e 20 pinaças. Marcada pelas rivalidades entre os oficiais, a indisciplina entre os homens, a deserção de várias forças, e a falta de qualquer apoio em Portugal ao pretendente, a armada só conseguiu destruir os navios que encontrou no porto da Corunha, causar alguns estragos nessa cidade e nos arrabaldes de Lisboa, e desistir da conquista dos Açores; aparte uma ou outra captura no mar, no cômputo geral

<sup>1471</sup> *Historian's Fallacies*. Nova Iorque: Harper Torchbooks, 1970, p. 177, 167, cit. por HEUER, Jr., Richards J. – *Psychology of Intelligence and Analysis*. S/l: Central Intelligence Agency (CIA), 1999, p. 133. Sobre a história naval britânica deste período, ver NELSON, Arthur – *The Tudor Navy: The Ships, Men and Organisation, 1485-1603*. Londres: Conway Maritime Press, 2001.

a expedição foi um fracasso saldando-se na perda de muitos homens e navios ingleses. Mas meteu muito medo.

O que se segue é um relato baseado na correspondência trocada entre Simão Vaz, do Porto, e Simón Ruiz, de Medina del Campo, associados em muitos tratos e cabeças de redes comerciais que tiveram um alcance intercontinental; sem estas cartas ignoraríamos bastante do que era a vitalidade mercantil ibérica e europeia no século XVI<sup>1472</sup>; com elas, podemos acompanhar com detalhe uma ano na vida de um mercador e essa relação com os portos e a navegação.

Porto, 29 de Dezembro de 1589. Dois negociantes ricos, Simão Vaz e Diogo Pereira escreviam carta urgente ao banqueiro Simão Ruiz, para Valladolid ou Medina del Campo, apreensivos com as notícias que tinham e com as que não tinham.

Em primeiro lugar, temiam pela sorte do navio de Martin de Quartas, de Bilbao, que haviam mandado com um grande carregamento de açúcar a Nantes; sabiam que os mares andavam infestados de corsários ingleses e diziam que tinham escrito à sua encarregada de negócios naquele porto basco, a senhora Isabel de Araçola, para que tentasse deter o navio, não o deixar seguir para Nantes e vender o açúcar como pudesse em Bilbao.

Estavam também em suspenso à espera de um navio carregado de ferro que já lhes devia ter chegado da Biscaia; temiam pela sua sorte, e por isso estavam satisfeitos porque o banqueiro lho havia segurado, em 1000 ducados, e Vaz desabafa: “que venha em paz”. Mas as suas atribulações não ficavam por aqui: ainda aguardavam com expectativa pelos “navios de Ruão” e, mais ainda, por um galeão que trazia dinheiro e letras para a firma.

Mas logo em 1 de Janeiro, o ano novo (que, de resto, começava a 25 de Dezembro) trouxe-lhes algum alívio. Nesse dia, o galeão franqueava a barra de Vila do Conde. Simão Vaz, o líder da companhia, contava que ele “viera a bom salvamento, trazendo-lhe 1500 reales de prata; Ruiz havia-o segurado em 3200 ducados, preço alto que se explicava pela instabilidade e falta de seguradores que quisessem arriscar, e uma vez que o navio já estava a salvo, podia cobrar as “alvíssaras” da apólice.

Em 25 de Fevereiro, nova boa notícia; ou menos má. Comunica que recebeu aviso, datado de 26 de Janeiro (o que nos dá para perceber a velocidade com que as comunicações corriam entre estes mercadores e os portos), de Martin de Quartas, que lhe escrevia de Bilbao. Que se fizera ao mar, porém vira-se “obrigado a arribar com tempos contrários”, mas que não tardaria a retomar a viagem, rumo a Nantes, pois “começavam a fazer bons tempos para navegar”<sup>1473</sup>. E mandava-lhe ainda mais notícias. Afinal

<sup>1472</sup> Como nos explica, por estas mesmas palavras, Felipe Ruiz Martin, no seu texto *Pequeño capitalismo, gran capitalismo. Simón Ruiz y sus negocios en Florencia*. Barcelona: Editorial Crítica, 1990, p. 71.

<sup>1473</sup> Nantes e Ruão (mais Bordéus) afirmavam-se como grandes praças portuárias, constituindo-se como centros alternativos (a Antuérpia, por exemplo), sobretudo tutelando os centros marítimos localizados nas suas proximidades, criando espaços de competitividade; além disso, eram centros de consumo e de distribuição; como parece ser evidente em Nantes, com um rio, hinterland e comunicações terrestres, as suas estruturas assemelhavam-se às do Porto e às outros portos europeus aqui citados; ver, entre outros, MICHON, Bernard – *Le port de Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2011, p. 15-16, e LE BOUÉDEC, Gérard – «Plurimodalité des transports et arrière-pays sur les littoraux atlantiques du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle», in Yves Lebahy (dir.), *Le pays maritime. Un espace projet original*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2001, p. 29-37.

a ‘nau’ carregada de ferro que Vaz esperava era do seu pai, também chamado Martin de Quartas. Pluriactivo, como convinha; com afazeres que nem a ameaça de corsários e, já agora, a entrega urgente de um carregamento de ferro no Porto, faziam adiar; Vaz ficava informado que o navio ainda não chegara porque o mestre “devia andar ao besugo em Castro Urdiales, pois era o tempo da pescaria”. Ora, por causa do besugo, “recebia grande perda pois já teria vendido o ferro”. Talvez ao estaleiro do Ouro, que tinha navios a fazer para a Coroa, em época de reposição de efectivos navais à frota. Resignado, o mercador do Porto afirmava que “tudo se comporia” logo que ele chegasse. Entretanto, e mais confiantes com estas notícias, Diogo Pereira era enviado para Lisboa a fretar um navio, que a companhia lá tinha, para Bilbao. Trata-se, como se percebe por outras missivas, de negócios do filho Manuel Gomes e do futuro sogro, Pero Godines, em associação com esta firma do Porto.

Se eu reproduzisse todas estas cartas, o leitor perceberia melhor esta tensão: em jogo estavam muitos milhares de ducados, maravedis e reales de prata, em mercadorias, letras e dinheiro vivo. Drake e os seus parceiros eram um autêntico ‘pesadelo’ para estes homens; em Maio, Lopo Nunes Vitória, outro mercador do Porto de quem já aqui falei, sobre as notícias que davam o corsário na Corunha, “a doze léguas de Muros”, onde a sua firma tinha dois navios que lhe vinham de Bilbao, desabafava: “quererá Deus destruir este herege, com que os cristãos se atrevam a navegar”. Na altura, Drake comandava o *Revenge*.

Não apenas por estar mais animado, mas também porque o filho Manuel Gomes da Costa ia casar, Simão Vaz já contava estar também em Lisboa nessa altura. Mas não estava. Porque um motivo de força maior se levantara; um motivo que esclarece muitas coisas que têm sido escritas neste livro sobre o dinamismo destes portos, a força dos seus negócios e o modo como se articulavam, constituindo um verdadeiro complexo e mais-valia económica, um espaço portuário internacional e de dimensão global, que só com informações deste tipo podemos avaliar: a “cargação”.

Como o próprio afirma, teve de adiar a viagem porque “sobreveio a cargação” isto é, a preparação do embarque das mercadorias, dinheiro, letras e correspondência nos navios que estavam prestes a largar amarras deste porto e de Viana. Nada mais, nada menos, do que sete navios afretados para Calais, Ruão e Hamburgo<sup>1474</sup>; além dos negócios em seu nome, Vaz tinha ainda a seu cargo os de associados e amigos de Lisboa que, cada vez mais, usavam Porto e Viana para os seus empreendimentos atlânticos. Provando ser mercador experiente e metódico, Vaz contava demorar 15 dias a retirar as coisas dos armazéns e a metê-las nas naus. Demorou 17.

Em nota voltava a dizer que não tinha notícias de Martin de Quartas, nem sabia se ele havia chegado a Nantes.

Ainda sobre as naus da *carregação*, diga-se que com elas podemos constatar alguns ritmos da navegação e do negócio. Do Brasil, e salvo excepções, os navios costumavam regressar entre Setembro e Dezembro. Como se vê, em Fevereiro, e em maus tempos para andar no mar, os açúcares já iam a caminho do norte da Europa. Sabemos por carta de Lis-

<sup>1474</sup> O que pressupõe (e os negócios desta rede, mais os que se atribuem, logo em seguida, à de Diogo Pereira assim o comprovam) envio de mercadoria para as Províncias Unidas. Para os “rebelde”.

boa, do recém-casado Manuel Gomes da Costa, que as naus chegaram todas a salvamento ao destino, o que era “uma alegria” pois tanto o pai como ele “corriam muito risco nelas”.

Passada a festa e o acerto dos negócios com o filho – sem nunca deixar de acompanhar os do Porto, conforme diz – Simão Vaz regressava a esta cidade em 22 de Abril. Na primeira carta que escreve a Ruiz começa logo por dizer que continuava sem saber da nau de Martin de Quartas, filho, em Nantes. Por outro lado, entrara no Porto Martin de Quartas, pai, com o navio e o tão esperado ferro; esperado em Dezembro, recorde-se; mas ‘valores mais altos se levantaram’; no caso, a temporada do besugo. Mas enfim, chegara, e “os seguradores deixavam de estar sob risco”.

Porque os negócios não paravam, Vaz requereu ao banqueiro que lhe tratasse de mais um. Porque tinha açúcares em casa, que não haviam sido carregados em dois navios que “desta cidade foram para Calais”, pretendia vendê-los em Castela.

7 de Maio. Continuava sem saber de Martin de Quartas e da nau em Nantes. Se Simón Ruiz souber alguma coisa, por favor, que o informe.

Em 16 de Julho recebeu as primeiras notícias sobre este navio e pensava que o problema estava resolvido. Os açúcares, e algodões, já haviam sido entregues em Nantes; o silêncio devera-se ao facto de Andrés Ruiz, o encarregado de negócios naquele porto, ter sido preso na ocasião, o que perturbou a firma.

As boas notícias continuavam. O problema Drake também estava, de momento, resolvido, pois soube-se que a armada corsária retirara quando “todos estavam com grande temor de o ver aqui tão perto”. Em boa hora: “logo que saíram os ingleses fez Deus mercê que entrassem no Porto seis navios do Brasil, de Pernambuco e da Bahia, que são muito importantes para Lisboa e para esta terra e, Deus louvado”, a Vaz lhe “tocava uma grande parte neles”. Esperavam-se pelo menos outros tantos, de Setembro em diante. Simão Vaz tinha seguro feito em alguns desses navios; mas “não estava muito seguro” em relação a duas naus; e agora que a ameaça inglesa passara talvez não fosse difícil a Ruiz encontrar seguradores dispostos a fazer apólices sobre esses navios a preços razoáveis, solicitando-lhe que lho conseguisse quanto antes e lho fizesse saber.

Havia problemas com o escoamento do açúcar. Vaz pedia ao amigo que lho tentasse vender em Valladolid ou Medina pois destes últimos navios recebera 100 caixas e teria muito mais do que isso quando viessem os de Setembro. Tratava-se de uma questão prioritária pois, em 9 de Maio, Manuel Henriques informara-o desde Antuérpia, que “não se havia vendido em Hamburgo caixa de açúcar, nem mesmo em Antuérpia para onde tinham sido enviados açúcares por via do porto de Calais”. Além do açúcar, Vaz também tinha muito algodão em armazém.

E revelava uma nova tendência: que conseguira aliviar uma boa parte do *stock* vendendo 12 mil ducados de açúcar para Veneza por intermédio do filho Manuel, em Lisboa. Mostra, assim, como o Mediterrâneo continuava a estar nos horizontes destas geografias mercantis, apesar da complexidade das mudanças que se faziam sentir nesse espaço<sup>1475</sup>: “vender este açúcar foi muito bom pois assim se escusaram de navegar esses

<sup>1475</sup> FUSARO, Maria – *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England, 1450-1700*. Cambridge: Cambridge University Press, 2015.

açúcares em tempo de tanto perigo para Hamburgo e para França para onde é muito dificultosa a navegação<sup>1476</sup>. Estávamos a 22 de Outubro.

A fechar o ano, algumas confirmações e indecisões. Que o açúcar se vendia em Medina del Campo e, principalmente, em Itália. Que na Flandres não se vendia nada. E que ainda tinha esperança de saber mais algumas coisas daqueles que ficaram em Nantes. É uma notícia má: “que neste ano houve muitos navios perdidos, que os tomaram vindo do Brasil”; e nesses “lhe tocou uma parte da perda, que foi na nau *Bom Jesus*, mestre Bartolomeu Fernandes, em que tinha 42 caixões de açúcar sobre os quais tinha segurado Francisco de Bobadilla em Madrid 800 ducados”. Começava um processo moroso, como eram (e ainda são nos nossos dias) todos aqueles que envolviam cobrança de seguros; Vaz acabaria por receber 600 ducados. Também falava de outro navio carregado de trigo que naufragara (“que se perdera nesta costa”), pedindo-lhe o mercador Jerónimo Lopes o favor de ele Simão Vaz lhe tirar “as provanças” desse afundamento para que se pudesse valer do remanescente do cereal, no valor de 300 reales; porém ele fora entregue pelo tesoureiro do Porto à redenção dos cativos, que o dera por “coisa deserta”, isto é, sem dono, num processo de política de salvados bem conhecida. Ora, Vaz considerava que seria muito difícil recuperar esse dinheiro pois ninguém o fizera até então; confiante que o conseguiria exigiu, porém, pagamento pelo muito trabalho que o esperava.

Em 21 de Janeiro de 1590, confirma a nova tendência: o açúcar vendia-se muito bem no Porto para Livorno e Veneza.

Em 25 de Março “suplicava” a Ruiz que lhe enviasse, “se as tivesse, as cartas do senhor Andrés Ruiz, de Nantes, pois estava com pena por não saber o que se fez dos açúcares que ali deixou por conta dele Martin de Quartas, ainda que tenha aviso aqui no Porto, de que todos eles estavam vendidos”. Contas de mercadores; algumas nunca foram safadas<sup>1477</sup>.

---

<sup>1476</sup> Antuérpia já quase nem era opção, pois estava ‘vedada’ por causa das guerras do Norte, que chegaram mesmo a bloquear esse porto do Escalda.

<sup>1477</sup> As cartas de Simão Vaz (e a de Lopo Nunes Vitória) em Arquivo de Simón Ruiz – *Correspondência comercial, Portugal*, caixa 137.

## Capítulo 4

### As partes no negócio: navios, navegação e comércio

Os contratos de fretamento e de obrigação de transporte de mercadorias dão informações sobre a gestão/administração dos meios navais, financiamento das empresas de navegação, rendimento dos navios, articulação entre serviços portuários e relações entre náuticos e mercadores.

Neste ponto, o ideal seria testar a competitividade da frota na comercialização, distribuição e transporte em geral, sabendo-se, como se pretende provar indirectamente, que uma grande parte do século XVI foi de acentuado desenvolvimento mercantil e que se tratou de um período de emergência de outras frotas concorrentes, como a neerlandesa, de resto usada pelos mercadores da cidade; no entanto, a dificuldade de realizar um estudo comparativo torna esta secção do trabalho mais descritiva; de qualquer modo, os elementos que apontarei permitem pensar na avaliação da frota e na articulação entre ela e outros agentes europeus dedicados ao frete. Do exposto, podemos considerar que a frota era evoluída e o seu número não desprezível para as necessidades locais. E os elementos recolhidos na documentação deixam pistas para uma avaliação da evolução dos custos dos navios e valor do trabalho no estaleiro (já analisado), tipos mais utilizados (que remete para a questão da eficácia e rapidez das viagens), evolução da tonelagem das embarcações (adequando-se mais, neste caso, às necessidades específicas da cidade e dos seus mercadores), segurança (ou não) das embarcações e recursos utilizados para tal, e, em parte, o próprio esquema de financiamento, com as parcerias e as políticas régias sobre o sector, bem como o custo dos fretes, assuntos que, de qualquer modo, esperam por estudo mais aprofundado.

Neste sentido, iniciarei a exposição com uma nota referente à propriedade das embarcações, preços dos navios e dos fretes e terminarei com uma breve exposição acerca dos nomes dos navios. Sempre que possível somarei mais dados sobre a actividade mercantil, 'por mar', aos que apresentei atrás, a propósito das diferentes listagens de navios compiladas, das rotas que eles seguiram e dos serviços que prestaram aos mercadores.

#### 1. Propriedade dos navios

A propriedade dos navios revela estratégias comerciais e é significativa quanto ao desempenho da frota e própria função portuária. Agregado a um centro económico, o porto gera formas de transporte que procura adequar à sua actividade. Porque o próprio porto necessitava dos navios para expedir as suas mercadorias ou trazer as que negociava ou tinha boas estruturas e dedicava os navios ao transporte de outros portos. Ou ainda, numa função que se ajustasse às duas modalidades. Foi esta a preferida dos armadores do Porto nos séculos XIV e XV. Nesta cronologia, explorar uma embarcação não era exclusivo dos homens do mar. Os donos dos navios saíam da elite mercantil da cidade e combinavam comércio das suas fazendas e dos frutos das suas propriedades com a posse

e fretamento de embarcações, retirando lucros dessa combinação<sup>1478</sup>. Em todo o caso, houve quem fizesse fortuna no mar, com a exploração dos navios, e daí tivesse passado para o grupo mercantil; a ascensão social do conhecido João Ramalho constitui um bom exemplo deste processo. No período medieval, os homens do mar, mestres e pilotos, pareciam actuar como assalariados, administradores dos navios por conta de outrem. A provar este quadro os membros da confraria de Miragaia, durante o século XV, nunca se intitularam senhorios de seus navios.

Num tempo em que os navios eram grandes e caros e custavam a manter, só os mais ricos, mercadores/autarcas da cidade ou da aristocracia (entenda-se: nobreza de médio e alto escalão) do termo e de fora dele, podiam investir na posse desses meios<sup>1479</sup>. No final do século XV embora esta prática ainda se mantenha e os navios continuem a ser designados pelo nome de um proprietário – “nau de Aires Gomes da Silva” ou “nau do Prior de Ancede” – há indícios de propriedade partilhada, de parcerias e sociedades náuticas – “senhorios da nau do Prior de Ancede”, já citados.

No século XVI, as alterações na estrutura económica/comercial e marítima da cidade modificaram a situação.

### 1.1. Empresas/parcerias de navegação no século XVI

A realidade quinhentista apresenta contornos complexos, variáveis, passando pelas formas de propriedade dos navios, estratégias comerciais e investimento no transporte, relações mercadores-homens do mar, estatutos sócio-profissionais, empréstimos, etc.

Se os capitais contam, também conta a tendencial especialização de funções: transporte/armação comercial, com exigências diversas. O aprofundamento da dimensão naval também obrigou os agentes marítimos (mestres e pilotos) a adaptar-se aos novos tempos desempenhando funções técnicas a bordo e comerciais, como representantes dos mercadores, – notadas nos testamentos, procurações e obrigações – revelando a sua propensão pluriactiva<sup>1480</sup>.

O grande mercador começava a abandonar a armação. Se bem que alguns – e em momentos específicos – continuassem a ter “partes” nos barcos, estes passaram a ser, na sua maioria, de parcerias de homens do mar e de pequenos negociantes.

A relação comércio-navegação passou a traduzir uma relação de dependência do homem do mar face ao mercador e mais ainda quando o Brasil se tornou a âncora do negócio da cidade. Ao redor das grandes companhias mercantis gravitava um grupo

<sup>1478</sup> Num confronto com castelhanos durante o reinado de D. Fernando “forom presos dhomeens dar- mas e de pee ataa cento, e mais alguuns çidadaons do Porto, antre os quaaes foi preso Domingos Perez das Eiras, que era huum dos homrrados do logar, e pagou per si de remdiçom dez mil francos douro; e naquella somana que foi sollto, chegou huuma sua naao de Framdes, que em frete e mercadorias trouve dez mil francos pera seu dono”. LOPES, Fernão – *Crónica de D. Fernando...*, cit, p. 206.

<sup>1479</sup> Prática de todos os reinos europeus marítimos na baixa Idade Média. SOUZA, Philip de – *Seafaring and civilization...*, cit, p. 13-14.

<sup>1480</sup> Notada na grande frequência com que o mestre actuava como agente de mercadores. Esse facto é nítido no caso do conhecido piloto, Nuno da Silva, que em poucos anos se conseguiu transformar também em armador por conta própria.

numeroso de pequenos investidores entre os quais se distinguiam os mareantes, espécie de segunda linha deste trato, beneficiando da sua capacidade de inserção nos circuitos.

A atlantização da economia conduziu a um fenómeno de exploração do mar exposto na formação de parcerias para a exploração de navios. No estado actual dos nossos conhecimentos, pelo menos a partir de meados do séc. XVI, não parece haver outra forma de propriedade dos navios para além da parceria. Os navios, por seu turno, e como já vimos, eram agora mais acessíveis, embora ainda exigissem um investimento inicial avultado<sup>1481</sup>. A sua construção adequava-se à estrutura da procura local. Quando mandavam fazer um navio (ou o compravam em segunda mão como tantas vezes se viu) os armadores pensavam primeiro no mercado local e só depois no frete noutros portos<sup>1482</sup>.

Confirmando o que acima escrevi, numa amostra de cem de navios não encontrei nenhum em que entre os donos não houvesse gente do mar. Muitas destas parcerias de homens do mar tinham um carácter familiar e passavam de geração em geração<sup>1483</sup>. Entre os muitos exemplos, distingo os três seguintes.

1. 1548. Nau *S. João*, donos, em partes iguais, Pantalão Gonçalves e Baltasar Pires, mestres de S. João da Foz.

2. 1565. *A Conceição*, “navio grande” detido em partes iguais por Simão Jorge, de Miragaia (falecido nesta altura), e João Álvares, morador em Monchique.

3. 1568. O melhor exemplo é o de João da Rua, Baltasar Barbosa, Martim Ramos, João Luís e Miguel Álvares, mestres e pilotos de Miragaia, mais o mestre Gonçalo Anes, de Santo Ildefonso, associados em partes iguais na compra de um navio na cidade – logo fretado para o Brasil<sup>1484</sup>. Poucos dias depois de comprado, Martim Ramos percebeu que não tinha dinheiro para acompanhar os sócios. E procedeu como os homens do seu tempo procediam: arranjou um sócio para partilhar consigo o quinhão que tinha no barco conseguindo encontrá-lo entre a elite mercantil, vendendo metade da sua parte a Vicente Rodrigues, cavaleiro da casa da infanta D. Maria, envolvido nos negócios comerciais e marítimos da urbe e a quem interessava ter parte num navio. Porém (ver o que se diz à frente sobre estas elites e os navios) quando este navio volta a ser documentado, já não se menciona este cavaleiro. Nem João Luís nem Miguel Ramos que, entretanto, podiam ter vendido a sua parcela e investido noutro navio, pois são nomes de que continuamos a ouvir falar noutros negócios<sup>1485</sup>.

<sup>1481</sup> Apesar da ‘massificação’ de meios no século XVI os mareantes continuavam a não ter hipótese de, individualmente, deterem a propriedade dos navios. As numerosas associações marítimas confirmam-no SOUZA, Philip de – *Seafaring and civilization*, p. 14-15.

<sup>1482</sup> Havendo possibilidade para tal e conforme o tipo de navio e da época, fretavam-no para onde calhava. Exemplos de navios do Porto em Cádiz em ROJAS VACA, María Dolores – *El documento marítimo-mercantil en Cádiz (1550-1600)*. *Diplomática notarial*. Cádiz: Universidade de Cádiz, 1996, e nos contratos notariais portugueses.

<sup>1483</sup> Só um exemplo: entre o início e o final do século XVI, encontramos a família Boeiro ou Boeiro a navegar: pai, filho, neto e, mesmo, genros, exploram navios em parceria com outros homens do mar. Ver ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 117, fl. 59.

<sup>1484</sup> Outra questão a estudar. Muitas vezes parece haver uma coincidência entre a aquisição de um navio e a realização imediata de uma viagem.

<sup>1485</sup> Ou porque o notário só referiu os presentes.

Quando entre essas parcerias encontramos mercadores, salvo exceções eles não integravam as fileiras das redes cristãs-novas (mas, como os mareantes, dependiam delas) e, pelo comércio miúdo estavam associados aos mestres, pilotos e marinheiros. Mercadores de segunda linha, portanto. Da mesma forma, a parceria com gente dos ofícios – e dos ofícios ligados ao tráfico marítimo como os tanoeiros ou os próprios ferreiros – ganha terreno e enquadra a mesma realidade. Entre os (poucos) casos de empresários de navegação (se assim lhes podemos chamar) do século XVI temos o do cidadão João Fernandes, detentor de partes em pelo menos três navios e João da Rua, também dono de partes de algumas embarcações. Vejamos dois casos de associação mareantes-mercadores.

1. Em 1548, a nau *S. Salvador*, ancorada em Palermo, Sicília, tinha como senhorios Martim Anes, mestre e piloto, Dinis Eanes e Tomás Rodrigues, mercadores destacados no Porto deste tempo. Cada um tinha um terço do navio, o qual fora construído na cidade, “novo”, por esta mesma parceria. Dinis Eanes e Tomás Rodrigues eram mercadores importantes; no entanto, este período era ainda de afirmação dos cristãos-novos, como eles, e depois disto não haverá muitos mais exemplos.

2. A nau *Jesus* é dos exemplos mais claros sobre a incapacidade de um só armador deter a posse de um navio no século XVI. Ou, talvez, melhor: a intenção deliberada de não o querer em posse plena, optando pela distribuição dos riscos com o investimento em vários navios. Em 1555 dizia-se que esta nau tinha apenas um dono, Gonçalo Dias Ponte. Descendente de uma velha família de mercadores estava em Quinhentos reduzido à condição de mestre, piloto e senhorio do navio, embora mantendo o prestigiado estatuto de cidadão. Três anos mais tarde a posse do navio era associada a João Fernandes, cidadão e mercador. Em 1565, ano em que Ponte morreu a bordo no porto de Rosas, na Catalunha, já a embarcação pertencia ao mesmo Gonçalo Dias Ponte, dono de metade do navio, a António de Freitas, cidadão, Rui Brandão, fidalgo, os dois moradores no Porto, e a João Gomes de Abreu e Sebastião Pires, mercadores de Lisboa. João Fernandes, parceiro em 1558, já não figurava como sócio. O que também parece ser usual acontecer ligando-se à propriedade ocasional/temporária dos navios ou à venda de cotas na sociedade a outros parceiros, como também era costume.

O homem das redes, com contactos no exterior interferia na oferta de navios, usando-os da seguinte maneira: contratando os navios da cidade – embora pudesse contratar alguns de fora dela e, mesmo, de fora do Reino – para as viagens ao Brasil e retorno, e fazendo uso de outras embarcações para redistribuição dos açúcares na Europa. Acabámos de ver a firma de Simão Vaz a proceder deste modo em finais do século.

Há vestígios de uma prática interessante, a confirmar em futuros estudos: nos momentos de concorrência (que ainda não se conseguem detectar a não ser pensarmos na concorrência e embaratecimento do frete com os navios neerlandeses) ou de urgência do negócio o mercador (da cidade ou não) podia comprar uma parte, um terço, um quarto um “seistão” ou um “oitão”, de um navio para garantir lugar – “praça” como referem os contratos – para a sua carga. Não se vê, no entanto, que essa propriedade tenha continuidade, o que quer dizer que, das duas uma: ou vendia no fim da viagem a parte que adquirira ou essa ‘compra’ era, na verdade, um aluguer/fretamento ou reserva preferencial do navio.

Também havia casos que, invocando uma prática do século XV, a do nome do navio referido a um mercador, remetem para a possibilidade de a propriedade de uma embarcação ser em maioria detida por esse titular. Os exemplos, raros, são os que se seguem.

1. 1556. Nau de Baltasar Gonçalves, cidadão, morador no Porto. Não consegui encontrar informações sobre outros senhoriais.

2. 1557. Nau de António de Freitas, mercador, com outros sócios neste navio.

3. 1558. Galeão de João Gonçalves, porteiro da Alfândega.

4. 1558. Galeão de Fernão Vaz Cernache, fidalgo.

5. 1559. Navio de Francisco Mendes e Francisco Bentalhado. Neste caso devemos destacar a presença de um ramo menor de duas importantes famílias de mercadores da cidade. Na gestão do navio colocaram o mestre Álvaro Esteves.

Note-se que esta forma de propriedade está centrada em meados do século. Daqui para a frente é rara, o que em parte explica uma certa ‘proletarização’ da propriedade dos navios.

Termino com uma excepção. A de um grande armador e, ao mesmo tempo, grande mercador, que tem navios, que os utiliza em proveito próprio mas que também os tem empregados ao frete em vários portos, como o Porto e Viana: o Balio de Leça, frei Luís Álvares de Távora, sobre quem procuro reunir elementos que ampliem as breves notas que neste livro sobre ele deixei.

Os gráficos seguintes ajudam a visualizar e a perceber uma boa parte da exposição precedente; resultam de 636 registos em que se indica, pelo menos, um dono.

Os navios de um senhorio – ou melhor, os navios indicados por um só senhorio – referem-se a gente do mar. São trinta e oito. Encontramos mercadores (cinco casos, sendo que um detém apenas “um oitão” do navio), cidadãos do Porto (em dois casos) e mesteirais (três tanoeiros e dois calafates) directa ou indirectamente ligados ao mar e ao comércio marítimo por força da sua actividade.

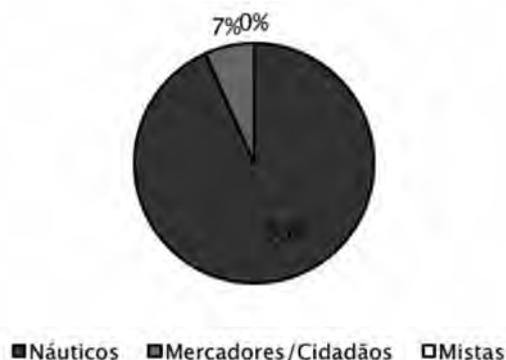


Gráfico 31 – Navios citados por 1 senhorio

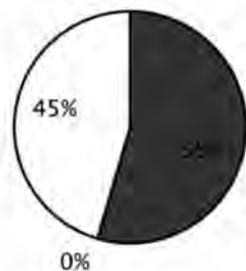
Nos navios de dois senhoriais já se vê a preponderância das parcerias de homens do mar. Em oito casos um dos sócios é mulher e isso deve ser relevado: na maior parte eram viúvas de mareantes, herdeiras da parte que os maridos defuntos tinham nas embarcações. Também se referem sociedades mistas de homens do mar e mercadores, uma delas com sócio de Lisboa.



■ Náuticos ■ Mercadores/Cidadãos □ Mistas

Gráfico 32 – Navios com 2 senhorios

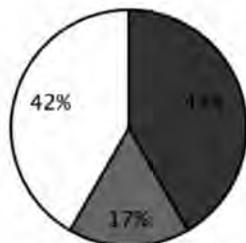
A mesma tendência nas parcerias de três sócios (e nas de mais de três como se verá). Nítido o predomínio de náuticos, mas as parcerias mistas ganhavam terreno. Deixou de se falar em propriedade única (se é que alguma vez se falou).



■ Náuticos ■ Mercadores/Cidadãos □ Mistas

Gráfico 33 – Navios com 3 senhorios

As de quatro sócios quando são mistas (em cinco casos) são compostas: uma por três náuticos e um ferreiro, e duas por três mercadores e um homem do mar. No geral, mantém-se o elevado valor das de náuticos mas as sociedades mistas começam a ser usuais.



■ Náuticos ■ Mercadores/Cidadãos □ Mistas

Gráfico 34 – Navios com 4 ou mais senhorios

Este gráfico-síntese desenha todo o esquema de propriedade detectado no Porto em Quinhentos. É notória a grande diferença entre os navios de um ou dois proprietários e os demais. A ausência de espaços cronológicos nos gráficos deve-se ao carácter muito disperso das informações. Não será no entanto erro afirmar que, com o decorrer do tempo, o tipo de parceria mista alcançou um nível próximo do das parcerias entre náuticos e mais do que entre estes e os e mercadores.

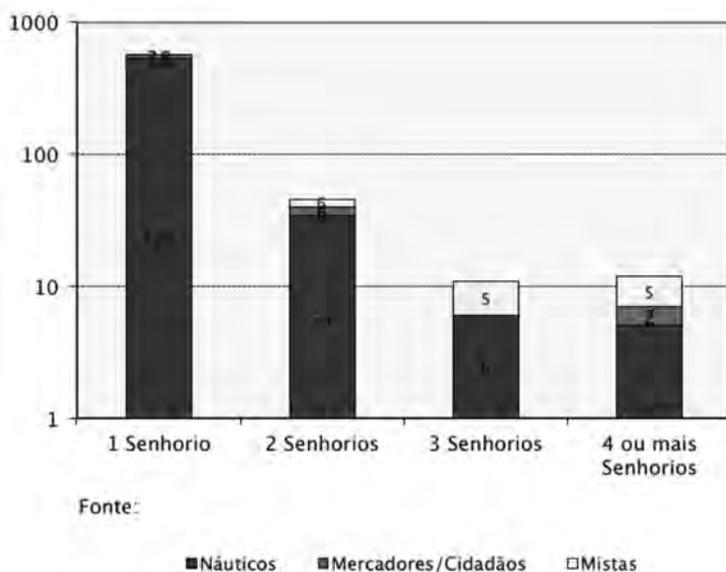


Gráfico 35 – Síntese das formas de propriedade dos navios

## 2. Gestão naval

Começando pelos preços dos navios tratarei neste ponto aspectos ligados à sua manutenção e os gastos com ela.

Os dados sobre o valor e preço dos navios são poucos e dispersos. Já referi alguns, mostrando que eles dependiam de muitas variáveis.

Havia comércio de navios, interessante aos náuticos e aos governantes, por diferentes razões<sup>1486</sup>. Ao contrário de uma ideia que se teve como garantida durante muito tempo – influenciada por ideias-feitas sobre o processo expansionista português do género políticas de segredo e, em resultado destas, as proibições de venda para o estrangeiro – os navios trocavam muitas vezes de mãos. No século XVI, o navio era vendido sempre que

<sup>1486</sup> E não só. Álvaro Lopes de Chaves escreveu nos seus apontamentos: “Conselho da entrada de Castella em Estremoz [...] que se tambem não ouuer de hir a Castella deue de fazer fundamento de fazer ou hauer comprada em Biscaya hũa grossa e boa nao, e hum par de especiaes barinees pera guarda e emparo e deffensão de seus Rejnos a qual nao e dous barinees poderão custar ata des mil coroas”. *Livro de apontamentos (1438-1489)* ..., cit, p. 59-60.

nessa operação se percebesse lucro. Uma das atribuições do mestre (enquanto seu gestor) era poder vendê-lo, todo ou parte, sempre que o quisesse e onde quer que fosse e a quem quer que fosse. Quando um destes mestres morria em viagem, uma das primeiras cláusulas das procurações dos herdeiros era a venda do navio a quem o procurador entendesse<sup>1487</sup>. O mesmo poderia ficar previsto em procurações a familiares outorgadas antes de viagens<sup>1488</sup>. As naus de Martim Anes (falecido em Palermo, Sicília) e a nau de Gonçalo Dias Ponte (em Rosas, Catalunha), já aqui citadas, foram vendidas nesses portos. Em 1575, Ana André, viúva de António Ramos, moradora em Gaia, mandou Bastião Luís, mestre do navio *Nossa Senhora da Ajuda*, feito em Miragaia, ao Rio Frio, em que ela tinha parte, que o vendesse “a quem elle quiser e por bem tener e em qualquer parte deste reino como fora delle”<sup>1489</sup>. Para não alongar mais esta lista, em 1590, depois da morte de João da Costa, de Aveiro, piloto, mestre e senhorio da nau (em um quarto) *Nossa Senhora da Légua*, em Cabo Verde, Simão Vaz e outros mercadores fizeram procuração a Domingos da Costa, irmão do defunto, pedindo-lhe que cobrasse as suas fazendas que lhes pertenciam e o dinheiro do quarto da embarcação que lhes cabia (exemplo de grandes mercadores a comprar uma parte do barco para nele obterem praça) “semdo caso que a dita nao seja vendida”<sup>1490</sup>.

Sem que se possa dizer que o Porto fosse um mercado de venda de navios, provavelmente qualquer porto era, a verdade é que encontramos notícias da venda de outras embarcações da cidade. Já vimos as que foram vendidas ao secretário régio, com negócios em S. Tomé e Príncipe e a nau que se vendeu ao bispo das Honduras, no âmbito da *Carreira das Índias* de Castela.

Outra forma de transacção de navios era incluí-los nos dotes de casamento.

Estas vendas e estes dotes contêm preços de navios. Vejamos, começando pela venda ao Bispo Pedraza.

No dia 12 de Outubro de 1556 os herdeiros de Baltasar Gonçalves, mestre e senhorio de seus navios, falecido poucos dias antes, fizeram partilhas. Disseram então que o defunto vendera “ao senhor dom Christovam de Pedraza bispo da provyncia de Funduras que he na Nova Espanha das Imdias de Castela”, “hũa sua nao per nome a Mysericordia”, por “certo preço do resto do qual preço lhe ficara devendo o dicto bispo mil e oytocentos e cimquenta cruzados”, que seriam entregues a Gaspar Sodrê, irmão da viúva [Maria

<sup>1487</sup> No ano de 1548, por morte de André Afonso, do Porto, foi vendida em Lisboa a nau *S. Tomé a Estirada*, ficando o dinheiro em poder de um outro portuense, Cristóvão Pires, piloto da carreira da Índia. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 2, fl. 106v.

<sup>1488</sup> Dois exemplos: 24 de Maio de 1565, Marcos Gonçalves, mestre de navegar e senhorio de seus navios, em vésperas de sair em viagem deixou procuração à mulher para que “posa se quiser vender quaesquer navios que lhe pertencerem e em que tener parte per qualquer guisa que seja pelos preços que quiser” (ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 20, fl. 147); outro, relativo à posse de uma barca: 3 de Janeiro de 1596, Antonio André, mestre e piloto, de Massarelos, prestes a partir, fez procuração geral a sua mulher Maria, a Francisco Ferreira, cidadão, da rua de S. Francisco, a um advogado da Relação e ao licenciado Gomes de Araújo, e “asy dise que dava mais poder ha dicta sua molher pera em nome delle costetoynte *poder vender ha parte de hua barqua que tem que esta no rio do dito Maçarellos* aas pesoas ou pesoa e pellos preços que quyser e o preço receber e diso dar pagas e quytações”. ADP – *Po 1º*, liv. 108, fls. 3-4.

<sup>1489</sup> ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 2, fl. 152.

<sup>1490</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 97, fl. 119v.

Sodré], morador e estante nas Honduras. Logo, ainda faltava pagar 740 mil reais<sup>1491</sup>. É certo que o negócio envolvia uma nau mas, mesmo assim, cumpre assinalar o elevado preço da embarcação (de certeza superando o milhão de reais, ou milhão e meio), apenas igualado (e, claro, superado) pelos navios da carreira da Índia.

Em 26 de Fevereiro de 1568 foi combinado o dote de casamento de Manuel Jorge, filho de Bartolomeu Fernandes, moradores no Porto, com Maria Gonçalves da Venda, filha de Pantalião Pires, mercador, também do Porto. Este último e a sua mulher Maria Jorge, prometiam ao noivo 300 cruzados, nos quais se incluíam 120 mil reais, “pello terço de uma caravela per nome chamada Nosa Senhora d’Ajuda” (incluindo “seu terço d’aparelhos, vellas e ancoras”), que estava em Lisboa para ser fretada para o Brasil. Portanto, o navio valia 360 mil reais<sup>1492</sup>.

Os já nossos conhecidos João da Rua, Baltasar Barbosa, Miguel Álvares, Gonçalo Eanes, Martim Ramos e João Luís compraram um navio no Porto em 4 de Outubro de 1568 que lhes custou 400 mil reais, mais 80 mil reais para mantimentos<sup>1493</sup>.

Em 28 de Agosto de 1573 foi vendido no Porto um oitavo de um navio por 28 mil reais. Ou seja, na totalidade, a embarcação valia 224 mil reais<sup>1494</sup>.

No dia 25 de Julho de 1569, Isabel Dias, viúva, do Porto, dá quitação a Brás Reimão, de 81 mil e quinhentos reais “que hera[m] do procedido de certa parte de hũa nao e de hum escrapvo que se vendera per autoridade do juiz dos órfãos da cidade de Lisboa”, pertencentes ao seu defunto marido João Fernandes<sup>1495</sup>.

Em 1577, dois dotes com navios. No primeiro, Gonçalo Pires Fontão e a mulher Maria Pires, de S. João da Foz, ofereceram um quarto de um navio ao futuro genro Pedro Álvares, mareante, filho de Baltasar Martins, mestre, morador em Massarelos, no valor de 20 mil reais (logo, 80 mil reais pelo navio). No dia 24 de Setembro, João Gonçalves o Novo recebeu um quarto da barca *Ajuda* de Pantalião Gonçalves Brancanote e de sua mulher Maria Gonçalves, para casar com a filha destes, Maria Duarte. Não se indica o valor, apenas que a barca era detida em propriedade plena pelos futuros sogros<sup>1496</sup>.

No ano de 1587, Pedro Mendes, morador em S. João da Foz e Maria Luís, de Massarelos, viúvos, contrataram casamento. A viúva, além de um barco de pesca, levava como dote um terço de uma barca, avaliado em 35 mil reais (“que era quanto lhe davam por ele”). Valor total da embarcação: 105 mil reais<sup>1497</sup>.

Em 1591, quatro sócios, entre os quais Fernão Luís, mestre e piloto de Massarelos mandaram fazer um navio que custou cerca de 235 mil reais. Cada sócio, eram quatro, entrou com 58 763 reais, ficando uma parte desse dinheiro para mantimentos necessários à primeira viagem.

<sup>1491</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 10, fls. 13v-16.

<sup>1492</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 24, fls. 159v-160v.

<sup>1493</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fls. 120-123.

<sup>1494</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 47, fl. 21v. As partes do navio eram de Joana Anes, viúva, moradora em Massarelos, e do filho João Pires, morador à Cordoaria de Baixo de Miragaia.

<sup>1495</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 31, fl. 22v. Apenas incluo este dado por interesse geral já que ele pouco diz sobre o preço da nau. Os escravos eram vendidos por cerca de 30 mil reais.

<sup>1496</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 58, fl. 6, e *Po 1º*, 3ª série, liv. 60, fl. 48v.

<sup>1497</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 85, fl. 108v.

Em 1595, o filho de António Gonçalves o Herdeiro vendeu em Lisboa, a Manuel Drago (associado da companhia portuense dos Vitória e de Diogo Pereira, isto é, mais um caso de propriedade ocasional de um navio por uma rede mercantil) um quarto do seu navio *Nossa Senhora da Boa Viagem* por 48 mil reais. Valor total da embarcação: 192 mil reais<sup>1498</sup>.

Em 22 de Junho de 1596, Margarida Carneira, viúva de Gonçalo Pires Peixinho, “senhorio de suas naus e navios”, morador no Porto, recebeu do Brasil dinheiro que estava em poder do tesoureiro dos defuntos, relativo à venda do terço da nau de que o seu marido era proprietário. Foram-lhe entregues 104 980 reais, o que quer dizer que a embarcação rondaria os 315 mil reais<sup>1499</sup>.

No ano de 1600, Pantalião Fernandes, de Matosinhos, vendeu um terço (dos dois que tinha) do navio *Nossa Senhora da Esperança*, ancorado junto ao Postigo dos Banhos, a Jorge Fernandes, mercador do Porto, por 90 mil reais, isto é, custo total do navio, na ordem dos 270 mil reais. Este contrato vem de encontro, de certa forma, ao que se disse atrás acerca das compras de “oportunidade” efectadas pelos mercadores<sup>1500</sup>.

Em 1601, Pantalião de Freitas vendeu três quartos do navio *Nossa Senhora da Conceição*, que era seu há anos (sem se dizer quantos) a Domingos Pires, Manuel Pires, Manuel Afonso e Lourenço André, mareantes de Leça, por 95 mil reais, em dinheiro de contado (isto é, o navio que era quase na totalidade de um particular para uma parceria de homens do mar e valia cerca de 126700 reais)<sup>1501</sup>.

No mesmo ano, Gaspar Nunes, João Jorge e Gonçalo Afonso, mareantes de Leça, compraram a André Fernandes, Vasco Fernandes e demais sócios, mareantes de Montemor-o-Velho a caravela *Nossa Senhora da Guia*, “que esta surta no rio Douro defronte de Miragaia, desbaratada pelos ingreses que ‘acosaram’ por 82 mil reais.



<sup>1498</sup> ADP – Po 2º, 1ª série, liv. 4, fl. 201.

<sup>1499</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 109, fl. 192.

<sup>1500</sup> ADP – Po 2º, 1ª série, liv. 14, fl. 139.

<sup>1501</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 118, fl. 51v.

Estes valores e este gráfico e as conclusões que deles se podem retirar não são – nem podem ser – rigorosas. Tão poucos dados em tão poucos anos e em condições tão díspares só podem valer apenas como uma aproximação e um modesto indicador. Como se pode ver retirei do gráfico o valor da nau comprada pelo Bispo das Honduras (pois influenciaria demasiado a representação) e apresento o valor médio obtido nos restantes. Os anos 1568 e 1600 apresentam picos mais elevados pois são o somatório do preço de dois navios em cada um deles. Apesar disso coincidem com picos de navegação aqui descritos, o início da exploração do Brasil, no primeiro momento, e o tráfico de escravos, no segundo, e podem ajustar-se a maior procura de navios neste porto.

Ressalta a compra e venda de navios ser vulgar no Porto como o era em qualquer porto nacional e estrangeiro. Apesar das disparidades, podemos considerar que os valores da maioria das embarcações, das mais modestas às mais volumosas, eram consideráveis e, na generalidade impeditivos da propriedade unipessoal. De resto, penso que no caso dos navios ‘grandes’, como a nau, o seu valor aproximava-se muito mais do preço da que foi vendida a Pedraza (mais de um milhão de reais), do que da média apontada para o restante dos navios (cerca de 215 mil reais). Mesmo limitadas, estas disparidades explicam que no perfil da frota predominassem os navios e as caravelas, modelos mais baratos. Outras variáveis que influenciavam os preços: navio novo, menos novo ou velho; não sabemos como se desvalorizava e como essa desvalorização era avaliada pelos donos. Também não podemos ignorar o peso específico dos dinheiros empregados no equipamento e manutenção da embarcação, requeridos no imediato, para a primeira viagem, e, depois, para cada uma das expedições programadas ao longo da sua vida útil. Foi por isso que Martim Ramos teve de encontrar um sócio, Vicente Rodrigues, cavaleiro, para conseguir arcar com as despesas do navio que adquiriu em sociedade em 1568.

Trate-se de homens do mar, mercadores ou parcerias mistas de exploração naval, o reconhecimento dos muitos encargos era geral: investimento em equipamentos e armamento, folha de pagamentos de pessoal, ancoragens e taxas de acostagem, estiva e barca-gens<sup>1502</sup>, remunerações aos comissionistas encarregados da condução de mercadorias até aos cais de embarque, reparações da embarcação. Despesas ainda com refresco e mantimento da tripulação, por reduzida que ela fosse, durante longas viagens, e em escalas que chegavam a durar mais de cem dias.

Continuamos com dados dispersos: à compra de materiais para renovar os navios somam-se menções a equipamentos, batel, artilharia e cabres, englobadas (a artilharia às vezes era individualizada) nas cláusulas gerais relativas à condição do navio, na fórmula de estilo “estanque de quilha e costado e bem amarinhada e aparelhada de velas, amcoras e batel e de todos os aparelhos que necesarios forem [...] para se fazer a vyagem” e proteger a mercadoria. A expressão “estanque de quilha e costado” implicava uma aceitação de responsabilidades por parte dos mareantes. Mas os mercadores/afretadores podiam ser chamados a contribuir com dinheiros para despesas – de mantimentos a obras na embarcação – e, com isso, a partilhá-las.

---

<sup>1502</sup> Despesa que se poupava com a participação da tripulação nestas operações comprovada nos fretamentos.

Este é mais um dado que explica a necessidade e a proliferação das parcerias, bem como o recurso aos mercadores para aquisição de partes dos navios e financiamento das expedições.

Apesar das limitações, várias embarcações (mesmo ligeiras) eram artilhadas (embora com poucas peças). Se em meados do século a integração da artilharia era vulgar nos navios que partiam para a Terra Nova, depois disso eram os navios negreiros os que melhor armados navegavam. No fretamento do *Bom Jesus*, mestre Aleixo Pires, para o Brasil, em 1600, diz-se: “he sera obriguado elle mestre a levar no dito navio duas pessas d’artelharria he duas roqueiras e mosquetos, monisois he bombardeiros”<sup>1503</sup>. Já o *Espírito Santo*, fretado para o Brasil dois anos antes, levava oito mosquetos (a arma preferida dos armadores de finais da centúria) com pólvora suficiente e pelouros<sup>1504</sup>. Cara e incômoda, a artilharia entrava (se entrava) no navio apenas para cumprimento da lei e (por vezes) à custa dos mercadores: em 1572, no fretamento do galeão *Nossa Senhora da Ponte*, para o Brasil, diz-se que só seria metida se os mandados régios o ordenassem, e seria paga pelos afretadores conforme pagassem os outros que semelhantes contratos fizessem na cidade<sup>1505</sup>. Na mesma linha, o fretamento da nau *Santo António*, também para o Brasil, em 1575: face às ordens régias sobre artilharia, decide-se que esta será “conforme a ordenação”, e esta despesa implicava um acréscimo do frete: um cruzado (400 reais) a mais por cada tonelada de carga<sup>1506</sup>.

Sem falar de artilharia mas das obras na estrutura e partilha de responsabilidades, o fretamento da nau *Espírito Santo*, feita nos estaleiros de Arnelas, mostra-as bem pois os mercadores “as suas custas carafetaram as cubertas da dicta naao como he costume” e se a mercadoria “se danar” por causa das ditas cobertas, “se forem mal coregidas e carafetadas”, a responsabilidade será deles mercadores<sup>1507</sup>.

Todos os navios levavam batel, o qual funcionava como salva-vidas, embarcação de contacto entre os navios quando navegavam em flotilha, reconhecimento da costa e, claro, para ajudar na carga e descarga dos navios nos portos. Em 1570, no fretamento da nau *Santiago*, temos a referência mais específica a este equipamento, um batel esquifado, assim dito, mas destinado ao tráfico de escravos. A especificidade da pesca do bacalhau, na qual, em tempos mais recentes, se usavam os *doris*, faz supor que os navios levavam mais do que um batel para a faina.

### Tripulantes e passageiros

Desde a Idade Média, a tripulação dos navios mercantes era reduzida. Nos melhores casos, e seguindo opinião de Fernão de Oliveira quanto aos de guerra, um marinheiro a cada quatro tonéis. O que quer dizer que uma nau de 120 toneladas levaria cerca de trinta marinheiros (mais dez grumetes)<sup>1508</sup>. Esta cifra coincide com as observadas em naus citadas atrás, em particular nas que iam prevenidas para “pelejar” na Terra Nova;

<sup>1503</sup> ADP – Po 4<sup>o</sup>, 1<sup>a</sup> série, liv. 2, fl. 14v.

<sup>1504</sup> ADP – Po 1<sup>o</sup>, 3<sup>a</sup> série, liv., 116, fl. 10v.

<sup>1505</sup> ADP – Po 1<sup>o</sup>, 3<sup>a</sup> série, liv., 41, fl. 91.

<sup>1506</sup> ADP – Po 1<sup>o</sup>, 3<sup>a</sup> série, liv., 52, fl. 130v.

<sup>1507</sup> ADP – Po 1<sup>o</sup>, 3<sup>a</sup> série, liv., 20, fl. 178v.

<sup>1508</sup> Tratei deste assunto em *A preparação das armadas*, cit., p. 121.

no geral, a equipagem era muito menor, adequada à tonelagem e ao serviço exigido pela manobra. Condicionais estruturais (falta de gente para recrutar) e conjunturais (falta de dinheiro para pagar a muitos homens), e a opção por navios pequenos explicam essa condição. Por outro lado, a menor quantidade de gente a bordo podia constituir uma forma de poupança e de rendibilizar (maximizar) os lucros. Trata-se de matéria que, em geral, desconhecemos e, neste momento, para além das notas dispersas que sobre ela neste livro registei, fico-me por aqui, esperando um dia voltar a ela.

Quanto a passageiros, neste ambiente, sabe-se pouco. Os fretamentos para transporte de gente eram raros: encontrei um especial, destinado a levar um degredado ao Brasil, menções a gente embarcada, nos fretamentos, e uma notícia, de finais da centúria, do transporte de várias dezenas de pessoas de Viana e do Porto a bordo de uma urca alemã. Também se dirigia ao Brasil.

Registada no cartório municipal, a ‘carta de guia’ de Filipe II, dirigida ao ouvidor geral do Brasil refere:

“[...] que me enviou dizer João Nunes contratador do pao do Brasil que eu lhe passara portaria [...] pera mandar a essas ditas partes a urca *Leão Dourado* nella declarada e porque ja se visitara por Conrado Rott e os da capela de Sam Bartolameu [em Viana] e pella certidão que se offerencia nam ser de Olanda nem Zelanda pedindo me que dando fiança de tornar a urca a este reino lhe mandasse passar carta na forma costumada e receberia merce com a qual petiçam apresentou hua minha portaria do meu secretario Diogo Velho de que o trellado he o seguinte:

«El rei nosso senhor avendo respeito a Joham Nunes Correa contratador do pao do Brasil da embarcação sem pagarem frete de suas pessoas e passagem a corenta ou sincoenta moradores que da cidade do Porto e de Viana do Lima estão pera ir as partes do Brasil a capitania de Pernambuco a por bem de lhe dar licença pera que possa mandar da dita villa de Viana a dita capitania [...] hũa urca por nome *Leão Dourado* de que he mestre Duarte Fernando alemão pera carregar somente de asucres naquella capitania sem trazer nenhum pao e dará feança perante o juiz da India e Mina pera que a dita urca torne a esta cidade [Lisboa] ou a qualquer porto deste reino tirando o da dita villa de Viana com os ditos asucres pera pagarem delles os direitos a fazenda de Sua Magestade e dara tambem a levar os ditos moradores sem per isso lhes levar frete algum de suas pessoas a qual urca antes que parta do dito porto de Viana será visitada por Conrado Rott consul dos alemais pera que os marinheiros e mestre della que forem estrangeiros nam sejam olandeses nem zelandeses conforme ao capitulo da carta de Sua Magestade [...]»”. Datada de 30 de Dezembro de 1597, a carta foi registada no Porto a 5 de Fevereiro do ano seguinte<sup>1509</sup>.

Sabendo-se quem era o contratador, João Nunes Correia, membro de uma poderosa rede de mercadores cristãos-novos actuante em Lisboa, Porto (a sua irmã Branca Nunes era casada com Luís Mendes), Brasil, Hamburgo e Províncias Unidas, com relacionamentos em torno de interesses económicos e sociais que têm sido estudados, não espanta esta opção pelo transporte de passageiros em urcas. Mas não deixa de ser interessante assinalar esta relação do transporte de passageiros com igual presença de navios nórdicos,

<sup>1509</sup> AHMP – *Registo geral*, liv. 1, fls. 44v-45.

como vimos acontecer relativamente ao transporte de mercadorias. E esta dependência parece ter sido sancionada pela Coroa mediante as condições propostas pelo cônsul geral dos “alemães, ostlandeses, holandeses, flamengos, dinamarqueses e suecos” nos reinos de Portugal<sup>1510</sup>.

O transporte de passageiros não compensava e nos momentos de maior vigor açucareiro não interessava de todo. No frete do *Corpo Santo* para o Brasil em 1577 diz-se que, das cinquenta toneladas de açúcar de retorno, quarenta e sete viriam debaixo da coberta e as restantes na tolda<sup>1511</sup>, que era o espaço reservado aos passageiros. Assim, não admira que o transporte de pessoas – agentes, familiares e feitores dos mercadores – fosse explicitado depois das cláusulas sobre a carga. Em regra, era “de graça” (porque se tratava de navios mercantes e os poucos passageiros que se aceitavam vinham na base de um favor aos mercadores que os fretavam) e podia obrigar à modificação da arquitectura do navio, quando era preciso fazer “uma câmara” para o passageiro, paga pelos interessados, inexistência que prova o pouco interesse pela recepção de passageiros. José Luis Martínez, Enrique Otte, Inácio Guerreiro e Francisco Contento Domingues explicam-nos que o alojamento no navio do século XVI era mau fazendo da viagem um tormento<sup>1512</sup>.

Entre muitos exemplos citem-se os seguintes casos:

– Caravela *Nossa Senhora da Vitória* para Olinda, em 1568: declararam os afretadores que no retorno, “querendo vir na dicta caravella do dicto Brasyll Pantalliam Lopez [filho de Nicolau Lopes, mercador] que elle mestre sera hobriguado a lhe dar lugar na dicta caravella pera poder fazer hua câmara em que asy venha a sua custa delle Pantalliam Lopez”<sup>1513</sup>;

– Em 1573, no frete do *S. Bento*, “sera elle mestre hobryguado ha trazer no dicto navio [...] Antonio d’Amrade com um seu moço e sua matallotagem sem diso pagarem frete e queremdo vyr no dicto navio hum cryado do dicto Francisco Luis carpinteiro [um dos afretadores] sera elle mestre hobrygado a o trazer de graça com sua matallotagem”<sup>1514</sup>.

Nas cartas de emigrantes das Índias aconselha-se a compra de escravos negros para acompanharem os passageiros<sup>1515</sup>;

<sup>1510</sup> Sobre ele ver SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo...*, cit, vol. I, p. 330. Sobre João Nunes Correia, que me interessa pela sua relação com o Porto, o Douro (a sua família tinha origens em Castro Daire e Lamego) e o Brasil ver Sílvia Carvalho Ricardo, Ângelo Adriano Faria de Assis, Ronaldo Vainfas, entre outros e autores brasileiros clássicos (como Gonsalves de Mello) interessados no estudo das redes cristãs-novas.

<sup>1511</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 60, fl. 38.

<sup>1512</sup> *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*. México: Fondo de Cultura Económica, 1999 e *Cartas privadas de emigrantes...*, cit. “A vida a bordo na carreira da Índia (século XVI)”, in *Actas da VI Reunião Internacional da História da Náutica e Hidrografia*, Lisboa, Ed. da CNCDP, 1989, p. 185-225, respectivamente.

<sup>1513</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fl. 106v. Nas cartas dos passageiros para as Índias aconselha-se sempre a feitura de uma câmara.

<sup>1514</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 44, fl. 41v.

<sup>1515</sup> Juan de Córdoba escreve de Cartajena das Índias a sua mulher, preparada para partir a juntar-se-lhe nas Índias, dizendo-lhe: “Em Sevilha compre um negro e uma negra moça, e é o melhor que v.m. pode trazer” porque para além de aí serem baratos e facilmente comercializáveis com lucro no destino, servem como excelentes serviços durante a viagem. OTTE, Enrique – *Cartas privadas de emigrantes...*, cit, p. 30 e 297.

– No caso especial do navio *Santo António* para os Açores em 1573, querendo o afretador João Lopes “meter debaixo da cuberta do dicto navyo hum cavallo de Antonio de Crasto ho podera fazer e trazer pera esta cidade do Porto descontando ho lugar em que vyer o cavallo as tonelladas que parecer que hacupa que podera entrar nas dictas trynta tonelladas [carga que o navio traria]”<sup>1516</sup>.

### 2.1. Manter um navio e financiar uma expedição. Os penhores

A exigência do comércio oceânico obrigava os armadores a recorrer a empréstimos para financiar as viagens. A escassez de capitais em circulação (apesar das remessas de prata americana que aqui vinham ter pela actividade das redes) fazia depender as transacções do empréstimo, da letra de câmbio, da obrigação e reconhecimento de dívidas<sup>1517</sup>. Os homens do mar e associados integravam-se neste sistema, ainda pouco conhecido em Portugal, incluído nos fretamentos e obrigações. Logo em 1548, os donos da nau *S. João* comprometeram-se a pagar a dívida de 42 mil reais por certas peças de fustão de Olmo que o capitalista lhes adiantou para o negócio<sup>1518</sup> com créditos reconhecidos; em 1598, João Álvares, mestre e piloto de Massarelos fez contas com Silvestre Pires Maio, de Matosinhos, de uma parceria que tiveram num navio, tendo ele arrecadado dinheiro, juros e letras de fretes “do que todo hera elle Joham Alvarez obrigado a fazer rezam a elle Sylvestre Pirez Maio e a Lionardo Gonçallvez ferreiro defunto morador que foy no lugar de Matosynhos”<sup>1519</sup>. Pelo meio (1569) Simão Vaz e outros comprometeram-se a pagar um frete de escravos e açúcar a Manuel Gonçalves Falcão, mestre da nau *Santiago*, de Viana, em dinheiro e em letras para o Porto ou para Viana, como este preferisse<sup>1520</sup>.

A garantia de satisfação da dívida fazia-se com a entrega de penhores, peças que nos indicam modas e níveis de vida das comunidades marítimas e mercantis. Atribuía-se grande valor às de ourivesaria.

Em 1568, Brás Luís comprometido com André Fernandes a comprar-lhe aduela nas Canárias: “ho dicto Bras Luis lhe deu logo a penhor dos dictos vinte e cinco mill reaes [capital emprestado] hũa cadea d’ouro de feiçam de malha com hum tribolo d’ouro ao pee com huns grãos d’alljoafre que elles partes disseram que pezava nove mill e quinhentos reaes e duas manilhas d’ouro esmalltadas d’obra castelhana que disseram que pezavam anbas treze mill reaes e hum copo de prata piqueno de perafuzo dourado por dentro e no pee que disseram que poderia valler cinco mill reaes”<sup>1521</sup>.

Os penhores corriam também entre os sócios e entre eles e os financiadores. Na hora de fazer testamento, em 1565, Maria Anes, a Caseira, reconhecia que “pera fornecer a sua metade do dicto navio [*A Conceição*] lhe dera Joham de Pedrosa dez mill reaes

<sup>1516</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 45, fl. 28.

<sup>1517</sup> AZNAR VALLEJO, Eduardo – *Navegación oceánica y expansión comercial...*, p. 355-359.

<sup>1518</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 2, fls. 115-116v.

<sup>1519</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 116, fl. 67v.

<sup>1520</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 33, fl. 65v.

<sup>1521</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 21, fl. 151v.

entrando nelles o cambyo e que lhe tinha o dicto Joham de Pedrosa por isso hũa taça de prata vallia de vinte cruzados de lavor de quasquas de pinhas [...]. E que Joham Alvarez seu parceiro lhe tinha hũa taça de prata de lavor de lustraes do tempo antygo que valleria doze cruzados a qual taça lhe tinha em penhor de tres mill reaes que elle Joham Allvarez por ela posera pera o dicto navio”<sup>1522</sup>.

A parceria na propriedade do navio significava partilha de custos com a organização das viagens. Não parece que os senhorios de navios tivessem capacidade para assegurar sempre o dinheiro de que precisavam para fazer navegar a embarcação.

O dinheiro para avitualhar e equipar (com apetrechos e artilharia) um navio faltava nas viagens iniciais quando os armadores ainda recuperavam do investimento na sua construção. E daí o recurso ao empréstimo junto dos mercadores, de preferência os fretadores da embarcação na viagem inaugural. Podiam ser avultados, em dinheiro, géneros, mantimentos e munições. Em 1558, André Marinho, mestre da nau *Nossa Senhora da Conceição*, fretada para S. Tomé, pediu 93 mil reais a Miguel Esteves (28 600), Tristão Rodrigues Vila Real (50 100) e Miguel Fernandes o Novo (14 300), mais 145 860 reais em comida e munições, a Tomás Nunes Vitória (117 260) e a António Domingues (28 600), para o que hipotecava nau e fretes dela comprometendo-se a pagar em Lisboa “per boa moeda d’ouro e prata e fazer asy o dicto pagamento da tornada da dicta naao da dicta ilha de Sam Tome desta primeira vyagem que hora ha de fazer”<sup>1523</sup>.

É muito provável que todos estes investidores tivessem interesse neste navio. E que a primeira viagem tivesse como objectivo o tráfico de escravos. E ainda, que tenha terminado em 1559. No fim desse ano, 31 de Dezembro, António Domingues pediu escusa do desempenho do cargo de almotacé para que fora nomeado, porque tinha de se deslocar a Lisboa “a esperar hũa nao”; possivelmente esta, de André Marinho<sup>1524</sup>.

Depois da viagem inicial contava-se com os lucros para enfrentar as despesas. Na quitação de Maria Pires para seu genro Francisco Dias (6 de Outubro de 1584) essa proprietária de parte de uma nau admitiu ter ganho 92461 reais de uma viagem à Baía em 1577-1578, dos quais “comfesou ter em sy recebydos setenta myll reais em dinheyro de contado e os vinte e dous myll quatrocentos e sesenta e hum reais ficaram em poder do dicto seu genro pera despesas e comcerto da dicta nao pera tornar outra vez pera ho dicto Brasil”<sup>1525</sup>.

Não se percebe bem qual foi a evolução do rendimento dos mareantes na fase final do século XVI, a não ser que o aumento dos empréstimos<sup>1526</sup> dos pequenos navios em circulação e da corrida aos fretes de cabotagem signifiquem diminuição dos proventos, ou intensificação da actividade, embora com lucros não muito avultados.

<sup>1522</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 21, fl. 152.

<sup>1523</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 18, fl. 44-45 e fl. 45v-46v, respectivamente.

<sup>1524</sup> AHMP – Vereações, liv. 22, fl. 88v.

<sup>1525</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 76, fl. 133.

<sup>1526</sup> Que dificilmente poderemos confirmar.

### 3. A administração do navio

Fosse no âmbito da parceria de mareantes, na associação mista ou na parceria em que havia um sócio maioritário na posse do navio e tinha poder de decidir, era indispensável garantir que a direcção da embarcação ficasse nas mãos de alguém de confiança, a quem eram concedidos poderes especiais. A palavra confiança aqui faz todo o sentido. É que o mestre (e outro pessoal de bordo) não tinha só funções no navio; em muitas ocasiões servia como agente comercial em tarefas de responsabilidade que iam da simples entrega de encomendas à cobrança de vários milhares de reais de dívidas. E, na própria gestão da embarcação tinha, muitas vezes, de tomar decisões fundamentais para a tripulação e existência do navio.

Nas parcerias de mareantes, nas quais em teoria qualquer um tinha competência para exercer o cargo, o mestre era escolhido entre os sócios. Embarcava, por vezes acompanhado por outros parceiros. João da Rua, mestre do navio *Santo António* em 1568 devia contratar a marinhagem, “assy gente, marinheiros, pilloto e grometes”<sup>1527</sup>, com acordo dos sócios e prestando-lhes contas. Este contrato é muito mais complexo. Por se tratar de gente do mar? Os seis sócios deviam embarcar no navio sempre que este navegasse e se não o fizessem deviam contratar mareantes que servissem em seu lugar. O investimento, quer na compra do navio, quer no seu equipamento e mantimentos, quer ainda no dinheiro aplicado em negócios (escravos e açúcar, por exemplo, por sua conta), seria sempre igual para todos e sendo mais do que o previsto esse excedente seria perdido por quem o aplicou e repartido pelos outros sócios. João da Rua parece ser o elemento mais influente da parceria (foi a ele que todos entregaram o dinheiro, foi ele quem comprou o navio, foi em sua casa que se reuniu a sociedade e foi ele – com outro sócio – quem escolheu as mercadorias para serem vendidas na primeira viagem) mas os sócios resolveram escolher um piloto: a escolha recaiu sobre Martim Ramos (que era obrigado a aceitar a nomeação) a quem se pagariam 12 mil reais pelo desempenho dessa função, dinheiro que saía da caixa da sociedade. A bordo, piloto e os restantes sócios obedeciam à autoridade do mestre; quem não o fizesse perdia os seus bens: “que sendo caso ho que ho Senhor Deus nam permita que algum ou alguns deles parceiros que no dicto navio forem asy de ida como de vinda pellejarem e vyerem a mas rezões pela qual causa ha fazemda do que no dicto navio for se nam benefecie bem pera se aver proveito que em tall caso ho aquelle ou aqueles deles que arguir e allevantar a tall pelleija perqua todo o seu quynhão”<sup>1528</sup>.

A sociedade entre Maria Anes, a Caseira e João Álvares previa que este administrasse o navio como entendesse fretando-o e prestando contas das viagens a ela e aos seus herdeiros – no caso, a Misericórdia<sup>1529</sup>.

Num documento de difícil interpretação, que inclui a cobrança de um navio, a nomeação de um mestre e um fretamento, António Gonçalves, de Massarelos, passou

<sup>1527</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 26, fl. 122.

<sup>1528</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 26, fl. 122v.

<sup>1529</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 21, fl. 151v.

procuração a Pedro Luís, em 1574, para lhe ir buscar um navio (chamado *Santo António*) que veio de Tânger e estava em Aiamonte, nomeando-o, ao mesmo tempo, seu mestre, em lugar de António Gonçalves, de Matosinhos, que não consta que tivesse morrido, dando-lhe poder para receber todos os fretes, tratar de todos os assuntos respeitantes à embarcação e, se necessário fosse, vendê-la<sup>1530</sup>.

No ano seguinte, a procuração da viúva Ana André, proprietária de um quarto do navio *Nossa Senhora da Ajuda*, ao mestre Sebastião Luís, dono de metade do mesmo navio, sintetizava os atributos do mestre:

“pera que em seu nome possa vender o dito quarto do dito navio a quem elle quiser e por bem tener e em qualquer parte deste reino como fora delle e isto pelo preço e preços que quiser e por bem tener e asertar com as pesoas e os preços os recebera, arrecadara e dara paguas, conhecimentos, quitações rasas, pubricas e as condiçois necessarias e fara cartas de venda, contratos com as clausullas, condiçois, penas, obriguaçois, renunciaçois que lhe forem pedidas pelas partes e asi podera fretar o dito quarto do dito navio pera onde elle quiser e por bem tener e fazer escritos de fretamentos com as condiçois necessarias e mandalo pera qualquer parte que elle fretar e a seu risco [...] e arrecadara e grangeara e negouceara o dito navio como cousa sua e fara do dito quarto do navio o que elle quiser e por bem tener”<sup>1531</sup>.

Condições semelhantes no contrato de parceria da nau *Nossa Senhora da Batalha*, feita “de novo” na cidade, no qual o sócio nomeado mestre se obrigava “emquanto for por mestre do dicto navyo dar conta com entrega” a cada um dos parceiros do rendimento dos fretes de acordo com a parte que cada um tinha no navio, que era um quarto; nota importante: cada um dos sócios faria seguro por sua conta: “segurara o seu quarto se quyser hou ha parte que delle quyser”<sup>1532</sup>.

Havia maior cautela nestas nomeações nos negócios mais valiosos. No fretamento do patacho *S. Rafael*, que ia traficar 250 escravos de Angola para o Brasil em nome do Balio de Leça, em 1598, a responsabilidade pelo navio era do mestre e em seu lugar do piloto, António Pires, que estava presente na assinatura do contrato<sup>1533</sup>.

A importância do mestre como administrador do navio<sup>1534</sup>, do papel dos náuticos como agentes comerciais e de uma certa sucessão nos cargos de acordo com a origem dos homens pode se percebida no caso da nau *Nossa Senhora da Légua*, que já conhecemos, de 1590, resultando na nomeação de Domingos da Costa como mestre do navio em substituição de seu irmão João da Costa, falecido no mar, recebendo logo procuração dos mercadores do Porto com interesse na viagem e no navio nos mesmos termos da que haviam feito ao defunto<sup>1535</sup>.

<sup>1530</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 49, fls. 22-24.

<sup>1531</sup> ADP – Po 2º, 1ª série, liv. 2, fl. 152.

<sup>1532</sup> ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 101, fl. 147v.

<sup>1533</sup> ADP – Po 2º, 1ª série, liv. 11, fls. 105-108.

<sup>1534</sup> Conhecendo o mar e os problemas em certas rotas, o mestre faria as escalas que entendesse e onde entendesse, salvaguardando os interesses dos mercadores.

<sup>1535</sup> Comprovando também a eficácia das comunicações entre navios nas rotas atlânticas.

Finalmente, na mesma linha, a modalidade de sucessão preventiva no cargo definida antes da viagem pelos próprios mestres em funções. É o caso dos holandeses (ditos “suecos”) mestres das urcas *Fortuna* e *Palomba Azur* que passaram procuração aos seus subalternos, contramestres e pilotos, para que assumissem as suas funções nos navios caso morressem na viagem ao Brasil<sup>1536</sup>.

### 3.1. Administração do navio. Uma contabilidade organizada?

A gestão de um navio implicava burocracia. Fretamentos, conhecimentos de carga, obrigações, quitações, despesas com mantimentos e conserto dos navios, apólices de seguros, pagamento de ancoragens, cartas de saúde, registo de arqueação, licenças de todo o tipo, registo da tripulação (e dos mortos), folha de pagamento do pessoal, etc., obrigavam a um registo actualizado necessário à prestação de contas aos parceiros: os livros de bordo da nau/navio. Existiriam na maior parte das embarcações, para não dizer em todas. Não conhecemos nenhum e é escusado dizer o que essa perda significa.

Não há que duvidar da sua existência. As procurações fazem referência à necessidade da sua consulta para cobrança de fazenda e fretes em dívida. Uma das indicações dadas pelos donos da nau *S. Salvador*, mestre Martim Anes, falecido em Palermo, Sicília em 1548, a “Joham Bertini frolentyno”, seu procurador, era que recolhesse todos os “papeis, escripturas, livros que do dicto Martinh’Anes” ficaram no navio<sup>1537</sup>.

No ano de 1565 a caravela *Nossa Senhora da Esperança* regressava do Brasil carregada de açúcar, algodão e pau-brasil. Porém, “por rezam de temporall fora ter a dicta caravella com as dictas mercadorias ao porto da ilha Espanholla de Santo Domingo das Indias de Castella”. Situações destas repetiam-se. Caso fortuito, contrabando ou as duas coisas. Podia acontecer, como desta vez, que as mercadorias fossem apreendidas lavrando-se auto “escripto em letra castelhana [...] em cinquenta folhas”, com o qual o mestre pretendia dar contas aos lesados. E foi com grande relutância – e com a garantia do tabelião, que o rubricou folha a folha – que o mestre o entregou a Sebastião Salgado, um dos mercadores que a fretaram, que com ele pretendia fazer prova junto dos seguradores, com vista à recuperação do prémio que lhe era devido<sup>1538</sup>. Três anos antes (13 de Agosto de 1562) no mesmo porto de Santo Domingo estava o navio *Nossa Senhora da Misericórdia*, do Porto (que na cidade era muitas vezes designado somente *Misericórdia*), mestre Cristóvão da Maia, que arribara em 26 de Abril. Foi visitado pelo fiscal e autoridades castelhanas e o mestre e tripulação sujeitos a interrogatório. Que haviam sido surpreendidos por uma tempestade, quebrou-lhes o leme, perderam uma verga, ficaram sem a árvore do traquete e sem condições para navegar nem regressar a Pernambuco – dado terem sido apanhados por uma forte corrente – e por isso, com acordo do mestre, piloto e mercadores que vinham no navio concordaram rumar a Santo Domingo onde tentaram vender uma parte da carga para poderem mandar consertar a embarcação e seguir para Portugal.

<sup>1536</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 106, fl. 53-55.

<sup>1537</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 2, fl. 33v.

<sup>1538</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 19, fl. 69.

Entre muitas informações importantes – por exemplo, o transporte de mercadores como passageiros, caso de Fernão da Costa, ou as adversidades da navegação, os interrogatórios (que se estendiam por vários dias) provam a existência de livros e manifestos de carga, nos quais esta é minuciosamente descrita, incluindo quartos, barris, roupas, tecidos – com a curiosidade de se embarcaram neste navio panos de Portalegre –, roupa nova ou estragada, ferramentas, etc. Provam também a existência de um costume do mar – acolhimento a navios em perigo – que neste caso pouco lhes valeu.

Este género de problema não era invulgar. Passavam-se semanas a inventariar (com registo de valores) e marcar cargas sequestradas e meses a julgar o processo, a produzir papéis, a responder a requerimentos, etc.<sup>1539</sup>. O mestre pedia licença para vender parte da carga tanto para abastecimento do navio como para consertar as velas e calafetar a embarcação.

Desde o início, nota-se uma desconfiança muito grande da parte das autoridades castelhanas; suspeitavam desta navegação, a ponto de haver cartas da corte de Madrid que regulamentavam os procedimentos a ter com os navios portugueses que arribavam à ilha Espanhola de Santo Domingo. Pouco adiantou aos portugueses dizerem que se lhes havia quebrado um mastro e não conseguiam retornar ao Brasil; nem que não eram espíões e apenas tinham entrado por necessidade; nem ainda que alegassem direito marítimo, pedindo que os deixassem vender somente o que lhe fosse necessário para fornecimento do navio e pudessem regressar ou continuar livremente a sua viagem, tal como em Portugal se fazia com os navios dos vassallos do rei de Castela ou de qualquer outro rei.

O processo dá informações preciosas; desde logo, sobre a tripulação da caravela: Fernão Gonçalves, Pedro Martins, Francisco Afonso, Salvador Álvares, Pedro Jorge, Pero Álvares, o mestre, Cristóvão da Maia, mais Fernão da Costa, passageiro, e André Fernandes da Maia, e Fernão Gonçalves, pilotos, e António Domingues; a seguir, sobre o equipamento da embarcação. Por exemplo, sobre a existência de batéis e remos para eles (estranhamente, diz-se que tinha três remos); três árvores estão inteiras e o traquete rendido pelos tamboretas; os aparelhos que sustentam as árvores, velhos, parte deles remediados, parte quebrados; vários cabos remediados e velhos; duas bombas, uma nova e outra velha, etc. O caso foi bastante atribulado porque os oficiais de Santo Domingo insistiam no tema dos espíões a bordo (podendo também referir-se a cúmplices que tivessem ajudado a meter o navio no porto); depois, tudo se complicou. Os mareantes reclamaram das fianças que lhe foram exigidas – demasiado altas e difíceis de convencer qualquer habitante daquele porto a responsabilizar-se por eles – e chegaram a recusar vender parte

<sup>1539</sup> Em Setembro, quando começou o leilão de mercadorias apreendidas no navio, ainda estava longe de estar resolvido, isto é, de o navio ser autorizado a partir com ou sem a carga. Foram arrematadas a taberneiros, mercadores e mestres de navios ali estantes várias dezenas de pipas de vinho e barris, e a gente do mar camisas de linho (novas, usadas e velhas), frisa colorida, holandas “angostas e un lienzo azul”, lienzo caseiro e basto (remetendo para as formas de trabalho referidas na primeira parte deste trabalho), capas e saios frisados, gorros negros, gibões, badanas de cores.

AGI – *Santo Domingo*, cartas de Audiência, 50, R. 2, N. 3.

da carga para custear despesas, pois também lhes exigiam que vendessem muita mercadoria e, além disso, sob supervisão da Audiência local, prejudicando os fretadores da embarcação, que eram os nossos conhecidos Manuel e Miguel Dias de Santiago. Pouco lhes adiantava protestar: toda a carga foi apreendida e negociada na ilha. Melhores dias viriam para a navegação portuense para as Índias de Castela. Já o vimos atrás.

As suspeitas de contrabando estendiam-se a todo o tipo de cargas. Noutros casos, como os cereais, a necessidade podia levar as autoridades a aproveitarem os “casos fortuitos” e a confiscar a mercadoria. Todos estes problemas e a urgência em responder-lhes faziam do mestre um administrador que se responsabilizava pela sua carga e zelava pelos interesses dos seus clientes. No fim deste processo, o mestre reclamava que lhe entregassem os autos para que se pudesse valer junto dos mercadores que lhe fretaram o navio.

Estas questões levam-nos à relação entre os mercadores e os meios náuticos da cidade. Visto em vários momentos deste estudo, também é esclarecido no contrato de fretamento, que estudei em pormenor, mostrando articulação entre a navegação e os serviços portuários.

#### **4. A frota ao serviço do comércio. Um observatório privilegiado: os contratos de fretamento**

Dos fretamentos resulta a visão de um comércio com ‘identidade’. Identificamos navios, armadores, tripulações, agentes mercantis envolvidos, portos de interesse, de partida, de chegada, de escala, mercadorias, mecanismos de compra, venda e entrega, políticas aduaneiras, etc.

Num tempo muito influenciado por normas morais vincadas (sem que isto queira dizer que as mesmas não fossem infringidas) o acerto por palavra ainda era vulgar significando que nem todos os participantes no comércio se deslocavam ao notário para assinar o contrato, preferindo o acordo verbal com o mestre. Isso era normal acontecer com pequenos investidores – mais uma vez gente pluriactiva que aventurava algum dinheiro disponível para comprar e vender com lucro artigos em voga, como o açúcar – ao passo que as grandes companhias e os mercadores de maiores cabedais o faziam cada vez com maior frequência. Este facto deve-se à estrutura do comércio deste período: cada vez mais se exigiam papéis para fazer prova em caso de cobrança de prémios de seguros, e para registo dos movimentos de caixa das empresas. Vários fretes, como o da nau *Conceição*, de 1568, mostram-nos o numeroso grupo de pequenos investidores em cada viagem e a forma como estes estavam sujeitos às opções dos principais mercadores: “e declaram que hos fretadores menores [e isto é válido tanto para os que são nomeados como carregando menos como para os que nem sequer surgem no contrato] syguiram ha hordem dos mayores”<sup>1540</sup>.

<sup>1540</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fl. 164.

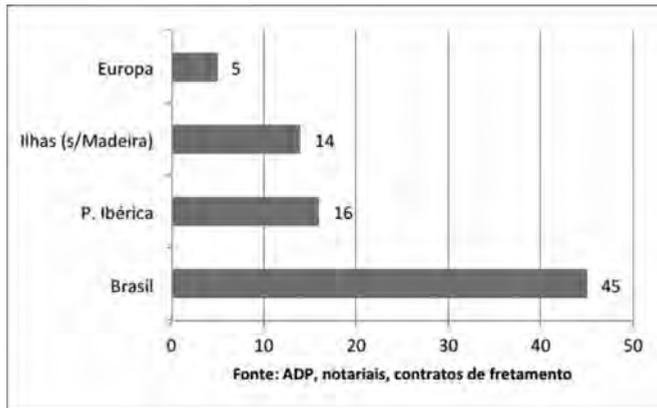
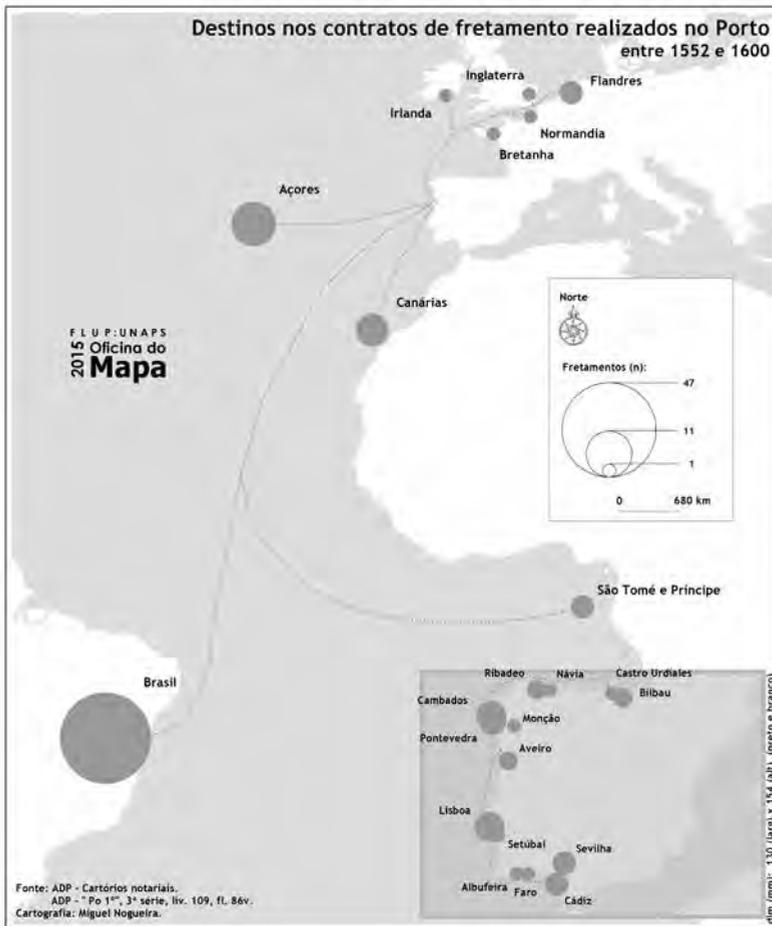
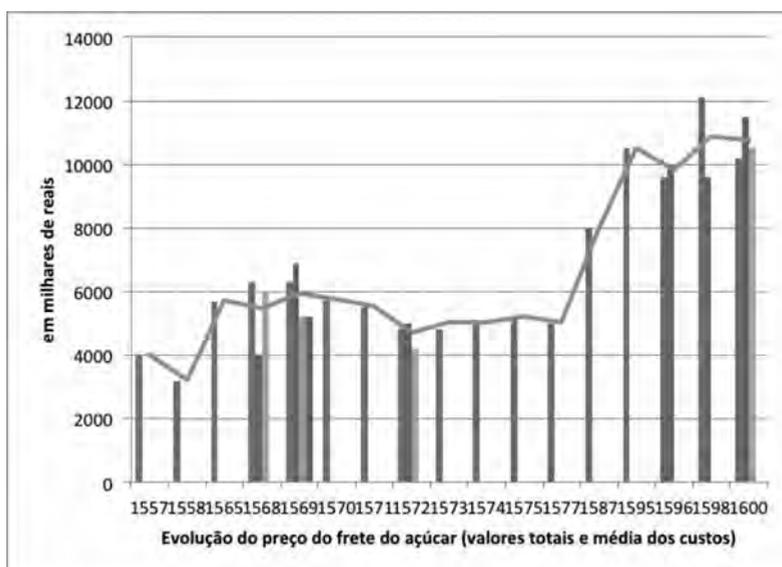


Gráfico 36 – Destino dos navios fretados no Porto



Mapa 13 – Destinos nos fretamentos do Porto (1552-1600) e eixos centrais de actividade

Primeiro: não há fretamentos de cabotagem propriamente dita, embora os que estão detalhados no mapa como destinos ibéricos possam, em parte, enquadrar esse tipo (mas são feitos para um porto em concreto). Segundo: não há fretamentos para a Madeira – o que não impede que ela fosse um dos destinos mais frequentados pelos navios do Porto seja como escala, seja como destino por si só; mas as escalas não se escrituravam e os fretamentos subsistentes são uma pequena parte dos que existiram. Terceiro: não há fretamentos para as Índias de Castela, o que se explica pelas restrições ao trânsito de navios estrangeiros para essas paragens como observámos, embora por outros motivos, com a caravela *Nossa Senhora da Misericórdia*. Quarto: não há fretamentos para a Terra Nova, objectivo interessante em todo este período. Quinto: há um número reduzido de circuitos de navegação. Esta característica parece-me ser de realçar. Significa que houve uma especialização e basta um olhar para o gráfico e mapa para percebermos que essa especialização se traduziu numa aposta muito clara no espaço atlântico e naquilo que configura o que mais tarde os historiadores qualificarão “comércio triangular”. Dispensamo-nos de comentar as rotas indicadas no mapa pois esse é um tema já muito tratado neste estudo.



Ganhar a vida com o navio não parecia ser, no século XVI, garantia de fortuna. Mas aqui, como noutros temas, é tudo muito aparente, sem certezas, e o que se pode dizer é à base de dados dispersos e pouco consistentes.

Em 27 de Novembro de 1574, Margarida Francisca, viúva de Baltasar Álvares, herdeira de um terço do navio *Nossa Senhora da Ajuda*, fez contas com Bento Gonçalves, mestre de S. João da Foz, sócio no barco, de algumas viagens feitas depois da morte do seu marido. Francisca morava na rua das Flores, uma das melhores do Porto, e isso queria

dizer que o defunto marido enriquecera com o mar e com a mercancia. Primeiro, fala-se de uma viagem a Pernambuco dizendo-se que os sócios haviam feito contas logo após, prática habitual: fim da viagem, reunião de sócios, verificação das contas, recolha dos lucros se os houvesse. Houve. Bento Gonçalves “entregara [a cada sócio] da sua parte daquyllo que lhe cabya asy de marynhagens como d’avantagens” tudo o que lhes era devido, “sallvo de huns *corenta cruzados* [isto é, 16 mil reais] que ficavam por arrecadar” e estavam depositados. A viúva esperava receber a parte que lhe cabia desse dinheiro em depósito.

O seu marido ainda vivia quando o navio iniciou uma segunda viagem. Desta vez à Terra Nova, “à pescaria”. Mas no regresso, Baltasar Álvares já havia falecido e coube a Margarida Francisca receber os rendimentos do negócio. E continuar a sociedade. Já com ela como titular na empresa de navegação, o navio fez mais duas viagens: a primeira, da Galiza a Sevilha, carregado de madeira e a segunda, de torna-viagem, com novo fretamento, desta vez de sal. Todas as contas destes negócios estavam quitadas. O que faltava era receber de 100 mil reais que estavam embargados e depositados em Lisboa “por mamdado d’ell rey”. De cobrança incerta, pois dizia-se (dizia o juiz do mar) que ho dicto Bento Gonçallvez mestre e companha do dicto navyo nam pellejaram com hos francezes”<sup>1541</sup>. Em resumo, temos um navio pluriactivo, tanto empregado em viagens de longo curso como de cabotagem, com sócios que faziam contas no final de cada jornada e que fora apenas para alguma expedição contra corsários franceses e preferiu seguir outro rumo (ou escusou-se a combater – seguindo outro rumo, também – ignorando ordens superiores), ficando a contas com a justiça.

Em 1578 (Outubro, 28), Maria Pires, de Leça, entrava com uma acção na justiça contra Diogo Pires, mareante, devedor da “ganância” de quartão e meio de um navio que ela possuía. Eis mais uma viúva a confiar a administração da sua parte num navio a um náutico, que lhe devia prestar contas.

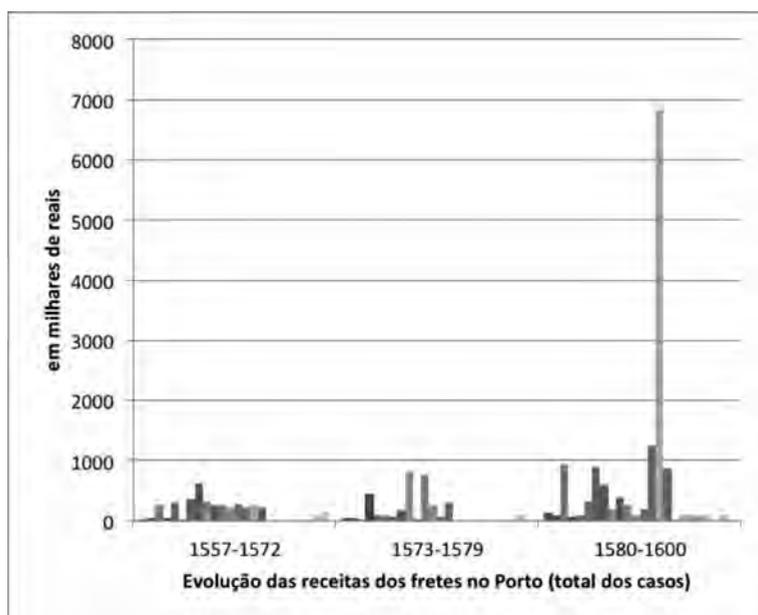
Melhor informação na quitação de Maria Pires, viúva de André Afonso, ao genro Francisco Dias, mestre, piloto e senhorio, todos de Miragaia, sobre contas de navios em que tinham parte, bem como da soldada de um escravo dela que o genro pusera a servir no mar. Dos anos de 1577 e 1578. Começam pela viagem de uma nau ao Brasil (à Baía) que rendeu à viúva a quantia de 92 461 reais (neles incluindo a soldada do escravo Mateus). Desta quantia, recebeu do genro, “que ia como mestre da dita nau”, 70 mil reais em dinheiro, ficando os restantes 22 461 reais para reparação da embarcação (“pera despesas e concerto da dita nau”), entretanto fretada para nova viagem com o mesmo destino. Que correu mal. Ao chegar lá a nau naufragou e dela só foi recuperada a artilharia, a qual rendeu 13 500 reais. Maria Pires cobrou só 12 mil pois os 1 500 ficaram para “vestido e fornecimento” do escravo, que foi logo colocado a servir noutra nau que Francisco Dias tinha em parceria com Manuel Fernandes. Neste navio Mateus fez pelo menos uma viagem vencendo 18 mil reais, pagos à viúva. Mais tarde recebeu 17 350 reais da soldada que o mesmo escravo Mateus venceu a bordo da nau de Duarte Mendes,

<sup>1541</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 51, fls. 129v-131.

de Lisboa, para a qual fora transferido. Três ideias: bom lucro numa viagem ao Brasil (falamos de uma nau), artilharia presente e relativamente barata, e trabalho escravo nos navios, com salários de certo modo elevados<sup>1542</sup>.

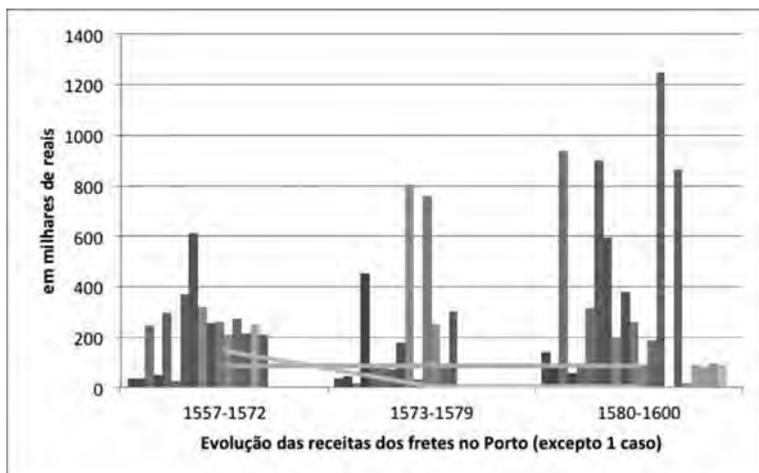
O seguinte caso, de transporte de algumas mercadorias enviadas pela cidade a Lisboa para mantimento do procurador na Corte, dá preços de fretes:

“O juiz e vereadores desta cidade mandamos a vos Francisco Enes tizoureiro que deis ‘Amador Alvarez requerente da cidade cimqo mil e quatrocentoz e sinquoenta reaes pera se pagarem as cousas segintes que mandamos a Fernão da Costa escrivão da camara pelo trabalho que leva em fazer e fez lembrança das cousas da cidade *convem a saber* de um baril de carne que leva sete arrobas com baril e sal monta dous mil e dozentos e vimte reaes e de simqo almudes e qatro canadas de vinho e do baril em que foi mil e seiscentos e vimte reaes e de duas canastras de repinaldos [isto é, pêssegos] setecentos e vinte [reaes] e de dez lomboz em comserva seiscentos e noventa reaes e de frete de levarem a Lixboa dozentos reaes nas qais cousas se montarão os dictos V mil IIII<sup>c</sup> Lta reaes”<sup>1543</sup>. Caso isolado, de um cliente (os navios chegavam a levar carga de mais de vinte), apenas indicador. Vejamos como evoluíram as receitas com os fretes.



<sup>1542</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 76, fl. 133-134v.

<sup>1543</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 5, fl. 318.



Estes dois gráficos requerem algumas explicações, de forma e de conteúdo. Como se pode perceber, a disparidade dos dados é evidente: dos 33 mil reais do frete de mercadorias brasileiras de António Ribeiro, em 1557, aos quase sete milhões de reais que o Balio de Leça pagou para a compra de trezentos escravos para o Brasil. Disparidade também entre os valores dos fretamentos sobre transporte de fruta, aduela, canastras, cal e pastel, por exemplo, e os de açúcar, algodão e escravos, tabelados a diferentes preços ao longo deste período. Disparidade entre os fretamentos em nome de um mercador (com excepção dos do Balio e poucos mais) e os em nome de uma sociedade ou rede de comércio. Disparidade, enfim, entre períodos razoavelmente cobertos por registos notariais e outros em que eles são inexistentes. Outras lacunas e variações pouco visíveis: escassos dados sobre os preços dos fretes de ida (estão retratados na linha horizontal que cobre os três períodos em estudo) e menos ainda sobre o preço do frete até à Flandres, só vistos no primeiro período. Estes cortes cronológicos, por sua vez, explicam-se por dois motivos: primeiro, porque a representação individualizada por anos seria muito confusa; segundo, porque achei importante ver a evolução entre os primeiros anos de exploração do Brasil (que marca a história do comércio da cidade), o período de consolidação do negócio com esse território e a alteração do regime tributário (1573) e eventuais alterações desde a União Dinástica para avaliar se a política teve peso neste sector. Preços variáveis, também, dependendo do negócio (era vulgar pagar-se um pouco menos no frete de retorno (de açúcar) se tivesse havido um carregamento de escravos, muito dispendioso (mais na compra total, caso do referido fretamento do Balio), menos no transporte, calculado “à peça”). O pastel, cereais e fazendas das Ilhas custavam entre 1200 e 1600 reais/tonelada de frete.

Outro problema: os gráficos não nos dizem nada sobre o que era, na realidade, o ganho líquido do armador. Se um marinheiro-escravo vencia 17350 reais numa viagem ao Brasil, um navio com dez tripulantes (o que não sendo invulgar, era pouco) gastaria quase 200 mil reais em salários. Nada na vida marítima quinhentista era assim tão linear; mas este dado serve para reflectirmos e percebermos que os elevados montantes dos fretes não se traduzem em abastança dos donos dos navios. Traduzem, isso sim, um custo de

transporte elevado – e muito acrescido no final do século, como já se via para os fretes do açúcar – logo, aumento de custos para os mercadores. O frete de 6 milhões de reais não seria excepcional. Consequências: débitos de fretes, atrasos de pagamentos e, mais do que nada, busca de alternativas de transporte noutras paragens.

No dia 10 de Dezembro de 1603, perante o tabelião João de Azevedo “Sebastião Affonso acompanhado do pilloto Antonio Migeis mestre e pilloto da caravella Santo Antonio morador em Miragaia e bem asy estando presentes Salvador Gonçalvez marinheyro vezinho de Setúbal e João Alvares outrosy marinheyro vezinho de Leça de Matozinhos e Francisco Gonçalvez marinheiro morador no dito lugar de Leça e Pero Correa tanbem marinheiro morador em ho *digu* morador no lugar de Maçarellos e Francisco Velho morador em São João da Foz tanbem marinheyro” passaram procuração a Gonçalo Mendes Pinto, morador na rua de S. Miguel, “pera que em seus nomes e de cada hum delles posa cobrar e receber e as suas mãos aver dos mercadores desta cidade todos os fretes que lhe devem dos asuquares que lhe trouxerão da Baya de Todos os Santos partes do Brazil na dita caravella Santo Antonio e fazer desembargar os ditos fretes da mão e poder das pesoas que em sy o tenham e serão obrigados ho pagar os ditos fretes e marinhageis”, recorrendo aos tribunais se fosse caso disso<sup>1544</sup>.

Como lembra Ladero Quesada, “a rentabilidade do transporte marítimo mede-se pela relação entre o custo do frete e o preço final do produto transportado”<sup>1545</sup>. Ora, o aumento dos custos, visível nos gráficos – curiosamente em sentido oposto aos do custo dos navios, que baixou –, levou os mercadores a apostar nos navios que ofereciam transporte mais barato caso dos do Norte da Europa. E fica mais uma prova de que as comunidades funcionavam de acordo com os seus ritmos, exigências e necessidades, independentemente das restrições políticas: os navios mais procurados eram neerlandeses, de preferência com bandeira alemã.

E começou uma transformação de peso. Sobre o Porto na Época Moderna, H. Lapeyre afirma “que exportava vinho e, desempenhava um papel secundário” no respeitante à navegação<sup>1546</sup>. Trata-se de uma afirmação que a documentação desmente. Primeiro, o Porto deste tempo não exportava vinho, salvo esporadicamente e em quantidades que não justificam atribuir-se grande relevo a isso nesta altura. Reexportava açúcar, algodão e pau-brasil, os seus produtos-estrela, e muito sal; trata-se de temas recorrentes na correspondência dos seus mercadores com os Ruiz, família que este investigador estudou; segundo, tornou-se um centro de construção naval de ponta ao serviço da Coroa dual; terceiro, manteve uma frota de duas dezenas e meia de navios ‘grandes’ que asseguravam uma parte importante do seu trato atlântico; quarto, mobilizou recursos marítimos internacionais e negócios nos centros económicos mais evoluídos. Federigo Melis classificou os portos como desembarcadouros, surgidouros, abrigos, portos de cabotagem pequenos e médios, portos de segunda para navios ao redor de 300-350 toneladas e grandes portos,

<sup>1544</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 123, fls. 140-141.

<sup>1545</sup> LADERO QUESADA, Miguel-Angel – “El mundo comercial y financiero europeo (siglos XV y XVI)”, in *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos...*, cit, vol. I, p. 164-165.

<sup>1546</sup> *Une famille de marchands...*, cit, p. 196.

de primeira classe, sem limite de tonelagem<sup>1547</sup> – o Porto, com os navios que possuiu, os que construiu e os que recebeu, integrava-se sem problemas nos portos de segunda categoria<sup>1548</sup>, relativamente ao indicador do tráfego, mas de primeiro plano no tipo de transacções que por ele passavam. E a transformação em cidade de negócios (em boa parte motivada pela falta de competitividade dos armadores locais e nacionais), mais do que cidade de navegação (sem que esta tivesse cessado), deu aqui os passos mais decisivos.

## 5. Perturbações à navegação

O negócio naval no século XVI foi perturbado com frequência por fenómenos de pirataria e corsarismo. Com a maioria das rotas convergindo no Atlântico houve ‘pontos quentes’ onde essa disputa teve consequências e, inclusivamente, despoletou fenómenos de organização naval moderna – como as armadas permanentes e sistemas de navegação defensiva – que em última análise demonstraram a capacidade das frotas e prenunciaram fenómenos de domínio dos mares que o tempo confirmaria. Interessa-nos saber como é que uma frota mercante como a do Porto foi afectada por estas acções. Aos mares dos Açores, ou o Cabo de S. Vicente foram atraídos corsários franceses, ingleses e neerlandeses que, desde a primeira metade do século XVI, levaram a efeito uma guerra cujo objectivo era o desgaste dos recursos marítimos ibéricos, funcionando como vanguarda do assalto aos seus domínios ultramarinos. Os arquipélagos eram estratégicos, pontos de escala de todas as frotas, locais de apoio para as armadas e navios soltos e como tal tornaram-se paragens do corso e pirataria. Ana Maria Ferreira: “merecem alguma atenção os roubos efectuados no perímetro açoriano, espécie de microcosmos onde quase todos os elementos se encontram presentes”<sup>1549</sup>.

As melhores presas eram os galeões da prata e as naus da pimenta (e dos diamantes) orientais. Mas os assaltantes não escolhiam. Se procuravam enfraquecer os contingentes navais peninsulares e as suas economias, qualquer presa era bem-vinda. Além do mais, capturar um navio adversário significava:

- Reforço do poderio do agressor integrando-o na sua própria frota;
- Amortizar custos da expedição com a venda da carga e do navio capturado, com resgates ou com as chamadas “cortesias”, espécie de imposto de corso cobrado à vítima para que esta pudesse seguir viagem.

Por ordem, o corsarismo foi levado a cabo por franceses (primeiras décadas), ingleses (segunda metade do século e mais incisiva a partir de 1580) e neerlandeses (nos últimos anos do mesmo século)<sup>1550</sup>.

<sup>1547</sup> “Liste descriptive des ports de l’Europe...”, in *Les aspects internationaux de la découverte océanique*, p. 261-268, cit por ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José – o.c., p. 103.

<sup>1548</sup> Frédéric Mauro considerando serviços dos portos, que encontramos no Porto a favor dos utentes e agentes. *Les ports comme entreprise économique...*, cit, p. 771.

<sup>1549</sup> *O essencial sobre o corso e a pirataria*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1985, p. 28.

<sup>1550</sup> Neste caso, por vezes mais espectaculares do que lucrativas, como aconteceu com o assalto de van der Does às Canárias: ocupação da Gran Canaria entre Junho e Julho de 1599 mas sem lucro. RUMEU DE ARMAS, Antonio – “La sublevación de los Países Bajos contra España y la invasión de Gran

Exceptuando galeões espanhóis e naus da Índia portuguesa, a maior parte dos navios ocupados no trato insular eram de pequena tonelagem; poucos ou nenhuns andavam artilhados e a sua equipagem raramente ultrapassaria a dezena de tripulantes logo, não conseguiam resistir aos “que andavam de armada”. Defendiam-se com a fuga e com a protecção das flotilhas de patrulhamento. Soluções que nem sempre resultavam. Por exemplo:

– Até 1551, corsários franceses<sup>1551</sup> assaltaram o “navio de Pedro Rodriguez de sam João [da Foz] cargado d’açucar da JIha da madeira ao cabo de sam Vycemte”<sup>1552</sup> e capturaram navios regressados da Madeira e dos Açores<sup>1553</sup>;

– No ano seguinte, a frota de *Monsieur Jacques*, vinda da Madeira, bateu o arquipélago açoriano durante dias fazendo várias presas.

A intervenção inglesa fez-se notar em meados do século, começando por expedições à costa da Guiné em 1551, repetidas nos anos seguintes pouco adiantando os protestos portugueses junto da corte britânica. Em 1566, no mesmo ano em que o Funchal foi assaltado pela frota do “senhor de Moluc” (Bertrand de Montluc), os Winter ingleses, os “Vuinteres” como vem na documentação, atacaram em Cabo Verde; mas sem sucesso: os seus navios, mais o de Thomas Fleming, nas águas de S. Miguel, e o *George of Chichester*, do capitão John Smith, em lugar desconhecido<sup>1554</sup>, foram apreendidos pela entretanto reforçada armada das Ilhas<sup>1555</sup>.

Tornava-se evidente a necessidade de articulação entre as políticas de D. João III e Carlos V, e o resultado foi a assinatura de um acordo bilateral: “as armadas de Portugal e da Espanha passaram a agir em íntima cooperação na luta contra os corsários e piratas que infestavam os mares, cada vez em maior número”<sup>1556</sup>.

---

Canaria por el almirante holandés van der Does en 1599”, in *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648...*, cit, p. 15-24.

<sup>1551</sup> Mais normandos de Dieppe, Rouen e Harfleur. Também houve roubos por bretões de Honfleur, Le Croisic, Saint Malô e La Rochelle.

<sup>1552</sup> AZEVEDO, Pedro de – *o.c.*, p. 165. Há tomadias sem indicação de locais nem rotas.

<sup>1553</sup> Em 1518, caso ocorrido com navio do Porto na rota Madeira-Flandres, além do navio perdeu-se açúcar, dinheiro e roupa. Noutro, de 1528, com um que ia dos Açores para Inglaterra, só se perdeu o pastel. FERREIRA, Ana Maria Pereira – *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI...*, cit, p. 350, 356.

<sup>1554</sup> RAU, Virgínia – “Um contrato inglês na Torre do Tombo”, in *Estudos sobre história económica e social do Antigo Regime*. Lisboa: Editorial Presença, 1984, p. 13-14.

<sup>1555</sup> Ao saber da carta de marca dos Winter (valia 14 mil cruzados), as autoridades portuguesas trataram de “mandar logo socrestar toda a fazenda de jngleses nestes Regnos E nas Ilhas”, advertindo também os mareantes “pera que nauegassem com a seguridade que se require”. *Corpus codicum...*, cit, vol. IV, p. 106. Mário Barroca, em obra já citada, considera que estes assaltos, sobretudo o de Montluc, precipitaram a adopção do modelo italiano na construção de fortes costeiros como o castelo da foz do Douro.

<sup>1556</sup> MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e combates da marinha portuguesa...*, cit, vol. III, p. 269 (e p. 266 sobre o ataque francês ao Funchal). FERREIRA, Ana Maria Pereira – *O essencial sobre o curso...*, cit, p. 39. Proviemento das armadas e identificação de objectivos marítimos entre Portugal e Espanha, em MATOS, Artur Teodoro de – “Os Açores e a *Carreira das Índias* no século XVI”, in *Estudos de história de Portugal...*, cit, p. 93-110. Desde 1538 tentou-se organizar forças navais de vigilância. O alcaide-mor do Porto João Rodrigues de Sá recebeu instruções para recrutar marinheiros e requisitar navios para as armadas da costa, Flandres, Índia e Ilhas. AHMP – *Provisões*, liv. 1, fls. 318 e 339.

A actuação dos ingleses tem sido revista. Kenneth Andrews e David Goodman consideram que a penetração dos assaltantes britânicos nas rotas ibéricas, mais do que resultante de um qualquer grande plano gisado pela monarquia, e em particular por Isabel I deveu-se à iniciativa privada, “obra de inúmeros pequenos navios, de obscuros promotores e de mareantes anónimos”<sup>1557</sup>. E agudizou-se a partir do momento em que Portugal e Espanha juntaram os seus destinos políticos. Já vimos, através de Simão Vaz e Diogo Pereira, como as empresas comerciais ibéricas sofriram com isso.

Estes armadores, *merchant adventurers* de segunda geração (com apoios na corte tudor) aproveitaram a vulnerabilidade das forças navais ibéricas, sobretudo após o fracasso da invasão de Inglaterra em 1588. Multiplicaram as expedições ao arquipélago dos Açores, com resultados desiguais, mas desgastantes.

Logo depois dos confrontos no Canal, no fim de Setembro e início de Outubro, a esquadra de George Clifford, conde de Cumberland, tomou sete navios portugueses fundeados no Faial, outros regressados do Brasil e uma nave procedente da Nova Espanha.

Em 1591, combates nos Açores, entre as Flores e o Corvo, entre a armada de Alonzo de Bazán e navios ingleses enviados por Thomas Howard, conde de Suffolk. Destes confrontos resultou a captura do galeão *Revenge*, navio insígnia de Drake em 1588, e a morte de Richard Grenville, almirante da armada britânica.

Em 1593, Cumberland<sup>1558</sup> realizou novo *raid* aos Açores (o sexto da sua conta pessoal), sem resultados, rumando em seguida para a ilha Espanhola onde não foi melhor sucedido.

Em 1594, novos navios de Cumberland renderam a nau *Cinco Chagas*, comandada por Francisco de Melo, afundada após duros combates; perderam a vida William Anthony, líder dessa força, e o seu lugar-tenente, vice-almirante George Cave. Acossados pelo veterano Luís Coutinho, capitão do galeão *S. Filipe*, os ingleses retiraram.

No ano seguinte, e para finalizar esta lista, Cumberland dirigiu nova expedição aos Açores, sem encontrar presas, antes tempestades que o fizeram retirar-se, ao contrário do seu sócio William Monson que, por sua conta e risco, resolveu partir rumo às Índias; foi derrotado pela almiranta da armada da Terra Firme<sup>1559</sup>.

A par desta ‘grande guerra’, a ‘pequena guerra’, com tomadias de modestos navios mercantes, como os do Porto, apesar de avisos e precauções<sup>1560</sup>.

<sup>1557</sup> ANDREWS, Kenneth – *Trade, plunder and settlement. Maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480-1630*. Cambridge, 1984. GOODMAN, David – “Guerra naval y economía de guerra en la España de los Austrias”, in *Coloquio internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648...*, cit, p. 32-33. Claro que o papel da rainha inglesa não foi de total afastamento; apoiou esta empresa oceânica de tempos a tempos e facilitou a formação de companhias de comércio marítimo sem provocar directamente Filipe II, pois estava consciente do poder marítimo da Espanha. No espaço português, proibiu desafios ao monopólio nacional na costa ocidental africana; no início dos anos 1580 recusou apoiar a instalação de uma força naval nos Açores para impedir a chegada da prata a Espanha. Pelo menos até aos anos de 1570 armadores portugueses e seguradores espanhóis reclamaram contra tomadias no mar e recuperaram alguns prejuízos.

<sup>1558</sup> Recuperado do revés de 1591 nas Berlengas, frente às galés de Francisco Coloma, que lhe capturaram uma nave de catorze canhões, uma zavra e uma caravela.

<sup>1559</sup> Todos em CERZO MARTINEZ, Ricardo – *Las armadas de Felipe II...*, cit, p. 384-386.

<sup>1560</sup> A comunicação e acumulação de informação em cidades portuárias eram essenciais; ficaram célebres os avisos publicados nos portos nacionais contra a pirataria francesa; mas outros houve: em 6 de

Com o corso estamos perante mais um problema com o qual os portos, em inúmeros casos, tinham de lidar com os seus próprios meios; mantendo correios, vigias e gente alerta, pronta a sair ao encontro dos agressores, em defesa das linhas marítimas pelas quais lhes chegava o sustento; destacam-se as informações passadas no mar, de navio a navio, ou nos portos à chegada de qualquer embarcação, vinda, por exemplo, do Cabo de São Vicente ou das Berlengas, paragens onde era habitual haver corsários ou notícias deles. Porém, a prevenção nem sempre era suficiente. Vejamos alguns episódios.

Baltasar André, cristão-velho, natural do Porto, mercador e senhorio de navios, filho de pai pescador (Cristóvão Fernandes, também lavrador), e morador no Brasil (Barra de Jaguari), teve pelo menos duas histórias para contar. A primeira, em 1588, quando vinha do Brasil na nau de António de Freitas, a que chamavam a *Portallesa*, foi capturado por corsários ingleses e levado ao porto de “Antona” (Southampton) com o navio e a gente que nele vinha. Um dos marinheiros passou à nau inglesa. Pelo caminho, que foi longo, e porventura para se fazerem simpáticos aos captos, os portugueses rezaram muitas orações “luteranas”; André dá uma boa descrição das cerimónias, bem como das igrejas (“mesquitas”) que encontrou em Inglaterra no período em que esteve prisioneiro, juntamente com o referido António de Freitas, que também era mestre, João Velho, que fazia o cargo de mestre da nau – mestre principal –, Diogo Gonçalves, o Moleiro, piloto, António Carneiro, carpinteiro da nau e marinheiro, Francisco Pires, marinheiro, seu cunhado Marcos, um mercador de Mesão Frio (Domingos Dias) e alguns moços de bordo.

Em 1594, deslocava-se ele de novo do Brasil (Baía), desta vez em nau da qual tinha a metade, em direcção ao Porto, quando foi tomado por franceses “em dezassete graos da banda do Sul, em hum sabbado que forão quinze dias do mes d’Outubro”. Foi levado à capitânia com o piloto, João Afonso, natural de Esposende, e Domingos Filgueira, de Viana. A bordo encontraram Domingos Luís, de Leça, que os aconselhou a acompanhar os franceses nas orações e a desbarretarem-se quando elas começassem, pois davam maus tratos a quem o não fizesse<sup>1561</sup>.

Em 1590, Simão Vaz, Gonçalo Rodrigues e Gabriel Álvares, cidadãos, mandaram carregar de pastel, nos Açores, ilha de S. Miguel, o navio *Corpo Santo*, mestre António Duarte, de Massarelos. Fizeram seguro de mil ducados em Madrid. Em boa hora. No regresso ao Porto, o “navio foy tomado de ingreses”, começando o processo de cobrança das apólices<sup>1562</sup>. Já percebemos a delicadeza deste tema nos apontamentos que vimos a propósito deste mesmo mercador, Simão Vaz.

---

Dezembro de 1566, depois de incidentes com os franceses no Funchal, o cardeal D. Henrique enviou ao Porto Vasco Lourenço de Barbuda, “pera da minha parte vos dar conta do que he acontecido na ilha da Madeira e de que convem a meu serviço que se ordene e faça pera bem de meus vassallos e naturales”, pedindo à cidade que lhe desse crédito. AHMP – *Vereações*, liv. 24, fl. 95v.

<sup>1561</sup> Depois entraram na nau francesa os seguintes companheiros de viagem: Cristóvão Luís, irmão de António Álvares Portillo, Gomes d’Abreu, Francisco d’Oliveira, Bartolomeu Banha, “hum castelhano chamado Conqueiro, mareante, e hum homem naregudo tendeiro, morador na Ladeira da Misericórdia”. TT – *Tribunal do Santo Oficio, Inquisição de Lisboa*, proc. 7953.

<sup>1562</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 100, fls. 166v-167v.

Em 1599, Manuel Álvares, de Massarelos, habitual na rota das Canárias<sup>1563</sup>, também foi assaltado. Damos com ele em 14 de Abril no degredo de Valdamos. “Vinha da Ilha [de certeza sem navio] o qual botarão os ingleses no Mondego”; visto, lavado e vestido foi autorizado a sair<sup>1564</sup>.

Mais difícil de explicar é o episódio seguinte. No dia 30 de Outubro de 1590 entrou na barra do Douro “hũa caravela de que hera mestre Domingos Gomçalvez ho Marquez d’allcunha e vinha por pylloto da dita caravella João Pirez Poço ambos mestre e pylloto moradores no lugar de Matosynhos”. Vinha do mar de Inglaterra “desbaratada”, sem mantimentos e sem condições para navegar. Declaravam os mareantes trazer noventa e seis escravos. E dirigiam um barco que não era o deles.

Esta última história começara meses antes, com a partida de uma nau rumo a S. Tomé, aparelhada para o tráfico de escravos. Domingos Gonçalves era o mestre e João Pires o piloto. O maior armador era um certo João Vargas, havendo outros interessados na mercadoria. Tudo parecia correr bem. As “peças” foram embarcadas e a nave fez-se ao caminho de volta, para Portugal como afirmaram. E então a sorte mudou. Interceptada por um corsário inglês, a nau foi capturada e levada para Bristol, então o porto negreiro mais activo das Ilhas Britânicas. E aqui tudo deixa de fazer sentido. Conforme declararam, depois de arribar a Inglaterra os assaltantes devolveram-lhes os escravos, ficaram-lhes com a nau e, em troca deram-lhes “hũa caravella que tinham tomada a Amtonio Duarte vezinho de Massarellos termo desta cidade a quoall tinham tomada carregada de pastel”.

Para lá da curiosidade da troca de uma nau por uma caravela (mais uma vítima portuense), ficam algumas perguntas sem resposta. Aos ingleses só lhes interessou o navio? Porque devolveram os escravos? Receberam algum resgate por eles? Vinham mais peças do que as noventa e seis declaradas que ali foram vendidas? Haveria outros negócios? Teria havido mesmo assalto<sup>1565</sup>?

Recuemos mais um pouco no tempo. Até 1577. No mês de Dezembro, cinco navios zarpavam de Plymouth: o objectivo era cruzar o Atlântico e surpreender as ricas frotas ibéricas surgindo pelo Pacífico, repetindo o périplo de Fernão de Magalhães/Sebastião Elcano. À frente da expedição ia o *Pelican* (mais tarde rebaptizado *Golden Hind*), um mercante com cerca de cem toneladas, bem armado com dezoito canhões, capitaneado por Francis Drake. Pela mesma altura, saía do Porto a nau *Santa Maria*, de Nuno da Silva, cidadão do Porto, morador em Vila Nova de Gaia, a caminho da viagem da sua vida. Em finais de Janeiro do ano seguinte encontramo-la, em companhia de outra embarcação

<sup>1563</sup> Os mareantes repetiam percursos e companhia, “em conserva”. Este Manuel Álvares acompanhava os navios de Manuel Fernandes e o do Fontão (também de Massarelos).

<sup>1564</sup> AHMP – *Livro de visitas de saúde de 1599*, fl. 73. Autorizou-se a saída (“foram despachadas”) de cinco pessoas, que vieram por terra. Isso e a falta do despacho do navio indiciam que deverá ter perdido o navio. Mas no ano seguinte este mestre voltava ao activo e, com o seu companheiro de viagens, Manuel Fernandes, regressou de Garachico em Julho, deixando ali letras sobre os fretes. ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 14, fls. 181-181v.

<sup>1565</sup> As deploráveis condições da caravela fizeram descarregar os escravos no Porto e enviá-los por terra a Lisboa. A questão é sobre pagamento da redízima de descarga no Porto e não sobre qualquer acção de protesto e pedido de indemnização junto das autoridades de Londres. ADP – *Cabido. Sentenças*, liv. 768, fls. 266-269.

carregada de vinhos e outras mercadorias, fundeada na ilha de Santiago, Cabo Verde, em refresco antes de rumar ao Brasil. Foi aí que a surpreendeu a frota de Drake: a nau foi apresada e passou a integrar o contingente do corsário com o nome adaptado, *Mary*, e um novo capitão, Thomas Doughty<sup>1566</sup>. A captura de Nuno da Silva terá sido fundamental para o sucesso da viagem<sup>1567</sup>: o experimentado mareante português<sup>1568</sup> passou a ocupar as funções de piloto do *Pelican* (durante cerca de um ano) e a sua perícia testada com sucesso na travessia do Estreito de Magalhães. O corsário inglês libertou-o no porto de Guatalco, Nova Espanha<sup>1569</sup>.

A sucessão das perdas de fazendas e de navios e a acumulação de prejuízos, poderão estar na base de eventuais dificuldades sentidas pelos armadores e mercadores em conseguir quem estivesse disposto a segurar as mercadorias<sup>1570</sup> e a consequência foi que este comércio passou a ser efectuado por conta e risco dos intervenientes.

A par dos corsários, guerras e percalços como os naufrágios também provocaram restrições – controles apertados, bloqueios, requisição de marinheiros – e a busca de alternativas de transporte noutros portos. Isto pode explicar o fretamento do navio *Nazaré*,

<sup>1566</sup> A animosidade entre Drake e Doughty colocaria em risco a expedição. Drake resolveu o problema com uma acusação de motim, julgamento sumário (manipulado?) e consequente execução do rival.

<sup>1567</sup> E para o conhecimento da mesma pois o relato de Silva permanece como uma das principais fontes deste sucesso. Enquadra formas de cooperação entre gentes do mar. Depois de deixada a tripulação do barco em terra, Silva, que Francis Fletcher, autor do diário da viagem chama *Silvestre*, experimentado piloto nas rotas do Atlântico e da Índia, parece que se ofereceu para seguir viagem como piloto dos ingleses. E prestou-lhes inestimáveis serviços, salvando-os de se perderem nos nevoeiros da costa do Brasil; *The World Encompassed*, p. 26, nota 1 e p. 35, nota 1.

<sup>1568</sup> Há referências a Nuno da Silva na documentação do Porto entre 1569 e 1596 que dão para conhecer parte da sua carreira: começou por ser piloto no navio *S. Bento*, e como tal exemplo do mareante que investiu na compra, transporte e venda de produtos, reservando “praça” no navio para a sua carga. Dois anos depois (1571) era já proprietário, em parceria com gente do Porto, de uma nau, curiosamente chamada também *S. Bento*, que fretou para o Brasil (nitidamente um homem da rota do Brasil e das escalas nas Ilhas: Cabo Verde e Canárias). Em 1574, mandou fazer a nau *Santa Maria*, de que aqui se fala, alealdando madeira na Alfândega para a construir. Não desfrutou muito tempo dela. Se alguma vez confiara que o inglês o deixaria partir com o navio (o que seria pouco provável) esse desejo nunca se viria a concretizar: maltratada por sucessivas tempestades a caminho do Estreito (esteve mesmo perdida do resto da frota por vários dias) a nau foi posta em terra e desmantelada no porto de S. Julião, nos finais de Junho de 1578. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 31, fls. 78v-82v; Idem – *Po 1º*, 3ª série, liv. 38, fls. 45v-48v.

<sup>1569</sup> Assim, nas primeiras viagens de circum-navegação dois navegadores relacionados com o Porto tiveram um papel fundamental. GOODMAN, David – *o.c.*, p. 41-43; KELSEY, Harry – *Sir Francis Drake. El pirata de la reina*. Barcelona: Editorial Ariel, p. 120-257 (muito factual mas com pormenores sobre a importância do português). VITERBO, Sousa – *Trabalhos náuticos dos portugueses, séculos XVI e XVII*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988 (*fac simile* da edição de 1898), p. 324-325. Relato semelhante em WILSON, Derek – *A brief history of the circumnavigator. The pioneer voyages who set off around the globe*. Reimpressão. Londres: Robinson, 2003 (1ª edição 1989), p. 32-33: Drake encontrou dois navios portugueses no porto da Praia e capturou o *Mary* que levava mantimentos: vinhos, lã, roupa, veludo, armas e ferramentas, mas, sobretudo, um piloto experiente, Nuno da Silva, dizendo que se tratava de um homem que viajou várias vezes para as Américas, conhecedor de ventos e correntes do Atlântico e experimentado na navegação astronómica no hemisfério sul. Refere ainda que o corsário inglês o tratou bem, sentando-o habitualmente à mesa, dando-lhe o que ele precisava e, depois, libertando a sua tripulação.

<sup>1570</sup> Há notícias da falência de seguradores castelhanos (de Burgos), e má cobrança de prémios.

mestre Domingos Vicente, morador na Pederneira, em 13 de Março de 1581, contratado por mercadores do Porto para ir buscar trigo à ilha Terceira, então ocupada pelo Prior do Crato<sup>1571</sup>. Preparava-se um dos mais célebres confrontos navais da História<sup>1572</sup>. A ocupação do arquipélago pelo pretendente e a presença francesa ameaçavam o apoio estratégico das ilhas às frotas espanholas das Índias, risco que Filipe II não se podia dar ao luxo de correr. As ofensivas de D. Alvaro de Bazán, marquês de Santa Cruz, criaram uma testa-de-ponte em S. Miguel (1582), decisiva para o assalto final à Terceira em 1583. Na frota luso-castelhana de Bazán havia marinheiros do Porto, como Cristóvão Jácome, piloto de navio, morador em S. João da Foz, “que se achou na brigua que se teve com os franceses no lugar dos Fajães da ilha de São Miguel e na entrada da ilha Terceira”<sup>1573</sup>.

A presença inglesa na zona acarretou constrangimentos à navegação: quem quisesse navegar para S. Miguel, Terceira e Madeira tinha de o comunicar ao governador Pedro Guedes para este dar despacho, concedendo ou recusando “licença de mar”<sup>1574</sup>.

Já os naufrágios não escolhiam lugares nem vítimas, constituindo o maior de todos os riscos que corriam os agentes económicos desde a Idade Média<sup>1575</sup>: mercadores-afretadores, mestres, mareantes e pequenos investidores. Havendo acidente, tentava-se cobrar seguro (sendo caso disso) e os salvados, sobre os quais se legislava desde a Idade Média. O tema impressionava as gentes deste tempo; em sermão célebre do Padre Vieira, Santo António falava de um aviso que Deus deu a São Pedro, dizendo-lhe que o primeiro peixe que pescasse haveria de trazer uma moeda de ouro na boca, explicando-lhe, em

<sup>1571</sup> Comércio de risco, em época de esterilidade. Para garantir o retorno do navio, Fernão Nunes Barreto, feitor, exigiu 500 cruzados de fiança do mestre garantindo o regresso com o trigo; foram fiadores comerciantes da urbe. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 68, fls. 146v-148.

<sup>1572</sup> Batalha de Ponta Delgada, “o primeiro grande confronto naval travado longe de qualquer massa continental, e seria o último até à batalha de Midway em 1942”. GUILMARTIN, JR., John F. – *Galleons and galleys*. Londres: Cassel & Cº, 2002, p. 155 (p. 151-156) e CERESO MARTÍNEZ, Ricardo – *Las armadas de Felipe II...*, cit, p. 287-304.

<sup>1573</sup> A carreira militar deste piloto começara com o socorro a Aveiro, seguiu com os combates nos Açores, e terminou na campanha da *Armada Invencível* onde esteve “por mestre e pilloto de hua caravella em companhia do capitão dom Gomez de Carvajalles per meu mandado [de Filipe II] foi corer a costa de Inglaterra e pellejar com duas lanchas de ingreses donde sayo muito mal ferido que veio a morer”. Considerando os serviços, à sua viúva foi concedida uma tença anual de 12 mil reais. Ver ADP – *Contadaria da comarca do Porto*, liv. 0006, fl. 321. Sobre a vitória na Terceira há o comunicado do rei à cidade: “Tendo o Marques de sancta crux capitão geral da armada que mandej á Ilha Terceira acabado esta jornada E reduzida aquella Ilha, E as mais Vezinhas della a meu seruiço, E com jso cesado os deseruiços que ali se fazião a nosso Senhor, E os muitos roubos E danos que os naturais destes Regnos recebião estando ella levantada, que he noua por que dei muitas graças a Deus [...] vos mando que façais por ella nessa cidade as demonstraçois necessarias por que folgarei de o saber”. AHMP – *Provisões*, liv. 3, fl. 75, pub. no *Corpus codicum*, vol. IV, p. 170.

<sup>1574</sup> Torre do Tombo – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 152v.

<sup>1575</sup> FAVIER, Jean – “Assurances et naufrages aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles”, in *Le naufrage*, Actes du Colloque tenu à l’Institut Catholique de Paris (28-30 janvier 1998). Textes réunis sous la direction de Christian Buchet et Claude Thomasset. Paris: Honoré Champion, 1999, p. 307. Considera: “O prejuízo com a perda de um carro não se compara à perda de um navio. A carga de uma besta ou carroça não tem nada a ver com a de um navio, mesmo com a de um pequeno navio. E a protecção de um transporte terrestre custa infinitamente menos do que aquela que é preciso despendar com uma esquadra mercante”.

seguida, que “os peixes não apanham moedas do fundo do mar, nem têm contratos com os homens, donde lhes possa vir dinheiro; logo, a moeda que este peixe tinha engolido era de algum navio que fizera naufrágio naqueles mares. E quis mostrar o Senhor que as penas que São Pedro ou os seus sucessores fulminam contra os homens que tomam os bens dos naufragantes, também os peixes, por seu modo, as incorrem, morrendo primeiro que os outros, e com o mesmo dinheiro que engoliram atravessado na garganta”<sup>1576</sup>.

Os mercantes da cidade não sofreram naufrágios comparáveis aos que lemos nos relatos das carreiras das duas Índias. Entre toda a documentação reunida encontrei menções a cinco naufrágios: o da “nao Espírito Santo que se perdeu em Galliza vimdo do Brasyll pera Lisboa”, mestre Gonçalo Gonçalves de Miragaia<sup>1577</sup>, da qual se vendeu o massame como salvados, em 1570; em 1575 perdeu-se a nau *Santa Cruz*, vinda do Brasil, na qual Manuel Esteves, mercador, tinha feito seguro de 200 ducados<sup>1578</sup>; não se conhece a gravidade do naufrágio (cerca de 1577) de uma barca de Massarelos que valia 20 mil reais e era de Gonçalo Pires Fontão<sup>1579</sup>; também o já citado caso da urca *Nossa Senhora do Rosário*, na Madeira, do qual se salvaram vários componentes do navio. Mais trágico parece ter sido o naufrágio do navio *Nossa Senhora da Rosa*, de Fernão d’Aires e de António Anes, de Massarelos, em Março de 1577. Carregado de vinhos (e barris de breu) das Canárias para entregar em Vila do Conde, foi apanhado por uma tempestade que o arrastou para Esposende, onde soçobrou, morrendo o mestre, Fernão d’Aires e toda – ou quase toda – a tripulação. As viúvas passaram procuração para que fossem cobradas as pipas, assinaladas com as marcas dos defuntos, que entretanto começavam a dar à costa sendo recolhidos (ilegalmente) na praia por gente que mostrava não temer a excomunhão em que incorria.<sup>1580</sup> Ultimamente retomei o estudo deste navio e deste naufrágio, a propósito do aparecimento de achados arqueológicos de um navio quinhentista na praia de Belinho, Esposende. Os arqueólogos que têm analisado esses achados ainda não chegaram a conclusões seguras sobre os mesmos. Porém, alguns, como Ana Paula Brochado, a quem agradeço o acolhimento que deu ao meu trabalho, são de opinião que esses destroços podem pertencer aquela embarcação. E esse facto tem, como se percebe, enorme significado.

Não tão gravosos, mas aborrecidos para os mercadores e mareantes, eram os alarmes de peste, que atrasavam, interrompiam, desviavam e bloqueavam o tráfico, sendo a pior consequência a imobilização do navio em quarentena, transtorno que já aqui acompanhámos.

<sup>1576</sup> VIEIRA, Padre António – *Sermão de Santo António aos peixes*. Prefácio M. Rodrigues Lapa. Lisboa: Gráfica Lisbonense, 1940.

<sup>1577</sup> ADP – *Po 3º*, 1ª série, liv. 34, fl. 119v.

<sup>1578</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 56, fl. 99.

<sup>1579</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 58, fl. 6.

<sup>1580</sup> ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 58, fls. 117v-119. Embora a situação não possa ser comparável, este acontecimento ocorreu no termo da viagem, altura crítica, na qual se registavam as maiores perdas da Carreira das Índias de Castela, conforme aponta CHAUNU, Pierre – “Géographie des naufrages à l’Époque Moderne”, in *Le naufrage...*, cit, p. 48 (as águas dos Açores, diz Chaunu, surgem como um dos pontos onde eles mais ocorrem, apenas sendo suplantadas pela própria costa espanhola).

## 6. Os nomes dos navios

Capturado em 1589 na costa de Valência durante um dos muitos embargos à navegação nórdica, o neerlandês Steven van der Haghen foi questionado sobre as razões pelas quais os comandantes holandeses baptizavam os navios com nomes bizarros como “unicórnios, tigres, leões, gatos, cães ou serpentes”, em vez de o fazerem com nomes religiosos e de santos. Respondeu que nas Províncias Unidas havia milhares de navios, tantos que dobravam o nome de santos do calendário e para esses era preciso encontrar outros nomes<sup>1581</sup>.

Os nomes dos navios são expressões do universo mental e imaginário dos armadores. Universo mental e imaginário decorrentes da tradição, educação, vivências, crenças, experiências adquiridas em viagem, imitação. Quem percorre a documentação marítima sabe que os nomes mais apelativos são os dos navios flamengos/ neerlandeses.

Todavia, esta originalidade não foi exclusiva do norte da Europa. Consoante os lugares e as épocas, ela fez-se notar e evoluiu. Ao contrário do que se costuma pensar, os navios do Porto nem sempre tiveram nomes religiosos.

Todas as comunidades marítimas se interessaram pelo nome dos navios. Giovanna Balbi diz que “Pomella” foi o primeiro conhecido, de nave genovesa, talvez militar, entre 1083 e 1085. Diz também que em geral os navios eram conhecidos pelo nome do proprietário ou do porto de onde vinham ou onde foram construídos<sup>1582</sup>.

Jacques Heers fala da evolução da onomástica naval. Considera que o homem do mar, ameaçado a todo o momento, voltava-se para Deus, a Virgem e os santos: na Itália, durante muito tempo, os navios tinham simplesmente o nome do armador ou do patrão<sup>1583</sup> e depois um nome de fantasia ou bravata: *Leone, Falcone, Guadabene* (isto é, *Bom Proveito*), *Allegrancia*. A partir da segunda metade do século XII, os mareantes colocaram-se sob a protecção de um santo: Jorge, Bento, Julião e por vezes Nazário. Uma *Santa Maria* aparece cerca de 1270 e, pouco a pouco, o nome da Virgem sobrepõe-se a todos. O medo, não dos naufrágios, menos frequentes, mas de maus encontros, mais e mais mortíferos, fez com que, um pouco por todo o lado, de Valência e da Catalunha à Provença, Ligúria e Venécia, um único patrono não parecesse ser suficiente. Nos anos de 1450, os navios, em Génova, tinham todos dois ou três nomes de santos para além do de Maria. Em Maio de 1449, em Chios, um patrão de Savona assinava o fretamento de uma nave baptizada *Santa Maria, São Julião, Santo Agostinho, Santo António*. Os navios aparelhados pelos homens de negócios de Florença, cidade referencial do humanismo e Renascimento, tomavam, no entanto, nomes de santuários, de lugares de peregrinação ou de simples igrejas e locais de oração em favor dos mareantes: *Santa Júlia de Livorno*,

<sup>1581</sup> KERNKAMP, J. H. – “De Stad Hoorn en de avonturen van Steven vander Hagen”, cit por LÓPEZ MARTÍN, Ignacio – “A century of small paper boats. The hispanic monarchy, the United Provinces, and the Mediterranean”, in *España y las 17 provincias de los Países Bajos. Una revisión historiográfica (XVI-XVIII)*, Ana Crespo Solana, Manuel Herrero Sánchez (coordenadores). Tomo 2. Córdoba: Universidade de Córdoba/Ministerio de Asuntos Exteriores/Fundación Carlos de Amberes, 2002, p. 535.

<sup>1582</sup> BALBI, Giovanna Petti – “I nomi delle navi”, publicado na colectânea de estudos desta investigadora *Una città e il suo mare: Genova nel medioevo*. Bolonha: Editrice CLUEB, 1991, p. 69-83.

<sup>1583</sup> Prática corrente em Portugal entre os séculos XIV e XVI.

*Santa Maria da Graça do Monte Negro de Livorno, Santa Maria da Ponte Nova de Pisa, São Pedro de Grado de Pisa*<sup>1584</sup>. Fazer um catálogo destes nomes é desenhar uma espécie de portulano espiritual das costas da Itália, da Provença e de Espanha<sup>1585</sup>.

Em todo o litoral europeu, com mais ou menos originalidade, os mareantes preocuparam-se com o baptismo dos navios, dando-lhes, no fundo, um elemento para os personalizar: aos sinais particulares do navio associaram-lhe um nome. Por vezes, e em grande medida graças a esse nome, essa personalidade redundou na construção de uma reputação<sup>1586</sup>.

Se há tema em que a documentação medieval portuense é rica é neste da onomástica dos navios. A da confraria de S. Pedro de Miragaia, para o século XV, surpreende pela peculiaridade dos nomes, desde logo pelo facto de os mareantes não escolherem designar os navios com nomes bíblicos e de santos. E com isso revelaram-nos uma inesperada faceta do seu imaginário. Já lá iremos.

No século XIV a norma era a escolha de nome religioso. O perigo no mar e o início da navegação sistemática a longa-distância em navios ainda longe de serem fiáveis levavam o homem do mar a confiar-se à protecção de Deus, da Virgem e dos santos. Convém não esquecer que o culto mariano e o dos santos estavam em plena expansão. Os medos justificavam estas preferências: entre a generalidade dos grupos profissionais (e isso vale para todos os tempos) os marinheiros faziam-se notar como a profissão com mais santos protectores<sup>1587</sup>.

Os nomes dos barcos reflectiam devoções, privadas ou locais. Regra em Trezentos continuaria a sê-lo nos séculos seguintes. Populares, certos cultos e patronos repetiam-se na onomástica e complicam-nos a identificação dos navios quando se omitem referências ao armador, mestre ou equipagem.

Neste século encontram-se nomes de santos e de invocações conhecidas e veneradas na Cristandade medieval: *Santo António* ou *Espírito Santo*, que se perpetuam, eram vulgares e resultavam da nova sensibilidade religiosa medieva desde o século anterior. *Santa Catarina* dava o nome a um barco em trânsito para Barcelona. Evocava uma das santas preferidas pelas comunidades de Portugal e da Galiza. No Porto, já acompanhámos a petição que os mareantes fizeram ao rei D. João I (em finais desse século) para erguer uma ermida em sua honra, local de culto e baliza de sinalização da barra. *Santiago* nomeava pelo menos dois; como Santa Catarina, dispunha de inegável popularidade no NW peninsular e mostra afinidades entre os mareantes.

O mais popular, contudo, era *Santa Maria*, não só no Porto. Para a Galiza, Elisa Ferreira fala de duas dezenas de navios com este nome<sup>1588</sup>. Esta popularidade também se estenderá aos séculos XV e XVI.

<sup>1584</sup> Encontraremos no Porto prática afim. A partir daqui vemos acontecer o mesmo em navios de outras regiões como o *Nossa Senhora da Begonha*, basco.

<sup>1585</sup> HEERS, Jacques – *Les barbaresques...*, cit, p. 262-263.

<sup>1586</sup> Jacques Bernard na obra *Navires et gens de mer à Bordeaux...*, cit, vol. II, p. 733-764, integra o tema no capítulo “Psicologia das gentes de mar”.

<sup>1587</sup> José M. Montes conta dezasseis. *El libro de los santos*. Madrid: Alianza Editorial, 1996, p. 605.

<sup>1588</sup> FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *Galicia en el comercio marítimo medieval...*, cit, p. 226.

Em Trezentos encontramos nomes compostos, se assim lhes podemos chamar. Talvez tivesse a ver com as noções de personalidade e reputação avançadas por Jacques Bernard, convicção reforçada pelo facto de aparecerem em épocas de guerra marítima. Mais do que individualizar os navios e melhor os identificar<sup>1589</sup> haveria uma intenção deliberada em atribuir e acentuar identidade e individualidade próprias, fenómenos que parecem mais claros no século seguinte. Casos da nau *Santa Maria* à qual foi acrescentado o cognome “*Rabo de Coelho*”, talvez graças a algum sinal peculiar, e *Santa Maria “a Sangrenta”*, nome que lembra os de navios de guerra de Ceuta no início do século XV, como a *Santiago Pé de Prata*. *Sangrenta* depois do combate com a armada castelhana no descerco de Lisboa na crise de 1383-1385 sob o comando de Aires Gonçalves de Figueiredo<sup>1590</sup>?

Os que no século XIV não tinham nome religioso eram conhecidos pelo nome do armador ou do mestre, casos da *nau de Afonso Eanes, o Velho* ou da *barca de Gil Vicente*. Mas seria por conveniência de quem os designava. No século XVI também os temos: em vários documentos fala-se na *nau de Aleixo Jorge*, que noutros é identificada como nau *Espírito Santo*.

Havia outros, mais complicados de interpretar. Ou não. Alguns parecem subentender a função ou a ocupação preferencial. O caso mais evidente é o da nau *Farinheira*, talvez empregada no transporte de cereais ou farinhas. Por outro lado, não sendo de admitir que uma nau se ocupasse na pesca a *Palombeta*, nome de peixe de mar (palmeta), poderia estar afectada ao abastecimento de peixe ao Levante, uma das rotas mais percorridas no século XIV.

Por fim, nomes “provisórios”. Como uma rua da cidade era *nova* enquanto não fosse construída outra, também a nau era *nova* até deixar de o ser; o mesmo com a nau *Grande* que o era enquanto não houvesse outra maior<sup>1591</sup>.

Algumas destas impressões também se aplicam aos casos do século XV. Mas a onomástica dos navios quatrocentistas é muito mais rica. De resto, muito mais rica do que em qualquer outra época. Principal constatação: os nomes religiosos são em muito menor número e predominam os que genericamente poderemos designar *profanos*. Assim: das cerca de sete dezenas de embarcações encontradas neste século, apenas oito (11.6%) foram baptizadas com nomes religiosos, vinte e seis (37.7%) eram conhecidas pelo nome dos armadores e trinta e cinco (50.7%) receberam invocações profanas<sup>1592</sup>.

Começemos pelos nomes religiosos. *Santo António* é dos preferidos, mas também encontramos a nau *Santa Clara*, propriedade do conde de Barcelos, a quem este devia votar especial dedicação. O culto mariano, curiosamente, quase não surge representado; a única alusão data de 1481: a nau *Santa Maria das Neves*, culto mariano da preferência

<sup>1589</sup> Improvável. Os mareantes conhecem, só olhando, os navios dos conterrâneos.

<sup>1590</sup> Entre outras hipóteses; porque não também a da sua pintura? Sabemos pouco ou nada sobre a pintura dos navios antigos. Sobre este navio ver FONSECA, Quirino da – *Os portugueses no mar*. Lisboa: Tipografia do Comércio, 1926, p. 96.

<sup>1591</sup> E, quando isso acontecia, muitas vezes surgia o nome que o armador sempre lhe dera.

<sup>1592</sup> BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos e gentes do mar...*, cit, p. 191-198.

dos mercadores – e talvez pertinente quanto à propriedade do navio – entre os séculos XV e XVI<sup>1593</sup>. Os restantes (poucos) nomes religiosos têm um significado especial: *Espírito Santo* (ou *Santo Espírito*), *S. Pantalião* e *S. Pedro* eram santos e cultos queridos em Miragaia, não sendo de admirar que os homens do lugar deixassem que os nomes dos seus navios reflectissem a íntima ligação a esses referenciais religiosos.

Em seguida, os nomes dos proprietários; desde logo os nobres, exemplos desse tipo social do cavaleiro-mercador, nobre mercantilizado concorrente da burguesia. Fernão Coutinho, senhor da Maia, tinha uma nau (1448) e a sua família estaria ligada à nau *Coutinha*, no activo desde antes de 1461; em 1453 fala-se na “nau do infante D. Fernando” e a na “nau de Leonel de Lima”<sup>1594</sup>; em 1486 estava em actividade a nau do Prior do Hospital. Os mercadores também emprestavam o seu nome aos navios: em 1432, navio de João de Ponte<sup>1595</sup>; em 1441, nau de Vasco Gonçalves; em 1451, navio de Egas Gonçalves e em 1475 barinel de Fernão Álvares Baldaia; os conhecidos Reimão davam o nome a um navio em 1485. O feitor do rei Aires Gomes da Silva, com um barinel desde 1441, e o alcaide João Rodrigues de Sá, com uma nau em 1458, são outros dois exemplos disto.

Os nomes profanos são muito mais interessantes. Mas é difícil de interpretar a intenção da sua escolha. Nomes como *Ancede*, *Riba de Doiro*, *Viana*, *Póvoa*, *Galega* ou *Bretoa* poderão denunciar lugares de origem dos armadores, destinos mais usuais da embarcação<sup>1596</sup>, e a sê-lo (refiro-me ao destino) quer dizer que o nome foi adoptado em trabalho e não no momento do lançamento, ou ainda o do antigo proprietário: em 1449 havia uma nau *Rosa*, tema vulgar na cantábrica e golfo da Biscaia.

Como no século precedente, os nomes podem dar pistas sobre o serviço dos navios. A nau *Tanoeira*, desde 1439, seria especializada no transporte madeiras de tanoeiro e vasilhame, confirmado pela carga que trouxe de Ceuta e entre a qual se contavam “1 076 peças de aduela, 37 peças de tonéis alçados e 2 peças de pipas alçadas”<sup>1597</sup>. Especialização sem significar exclusividade; os navios ao frete carregavam o que lhes aparecia: se a nau *de Pescadores* nos levaria a pensar em transporte de peixe enganávamo-nos; era um “navio grande” e, entre 1441 e 1443 carregou mercadorias para o rei<sup>1598</sup>. A nau *Despenseira* transportaria mantimentos e conhece-se pelo menos desde 1441. A nau *Ferreira*, desde 1451, podia estar ligada a ferreiros ou a materiais para eles; a *Vintaneira*, de 1457, talvez transportasse tropas, as *vintenas*; o *Saboeiro*, de 1471, sabão?

<sup>1593</sup> No século XVI havia outra com este nome; os mercadores do Porto tiveram uma confraria desta invocação, que funcionava no mosteiro de S. Domingos.

<sup>1594</sup> O primeiro visconde de Vila Nova de Cerveira tinha mais navios na cidade, entre os quais a caravela *Espírito Santo*.

<sup>1595</sup> Conhecemos aqui o seu descendente Gonçalo Dias Ponte que se manteve ligado ao mar explorando a nau *Jesus*.

<sup>1596</sup> Os casos de *Viana*, *Galiza*, *Galega* e *Bretanha* enquadrariam a última hipótese.

<sup>1597</sup> TT – *Estremadura*, liv. 10, fl. 102v, publicado por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais...*, cit, tomo I, p. 170.

<sup>1598</sup> FONSECA, Quirino da – *o.c.*, p. 121.

| NOME DO NAVIO                               | Nº | %      | % invoc mariana |
|---|----|--------|-----------------|
| Anunciada                                   | 1  | 0,39%  |                 |
| Boa Viagem/Nossa Senhora da Boa Viagem      | 8  | 3,09%  | 3,09%           |
| Bom Jesus/Jesus                             | 9  | 3,47%  |                 |
| Boquiua                                     | 1  | 0,39%  |                 |
| Chagas                                      | 2  | 0,77%  |                 |
| Cicio                                       | 1  | 0,39%  |                 |
| Conceição/Nossa Senhora da Conceição        | 37 | 14,29% | 14,29%          |
| Corpo de Deus                               | 1  | 0,39%  |                 |
| Corpo Santo                                 | 6  | 2,32%  |                 |
| Esmeralda                                   | 1  | 0,39%  |                 |
| Espírito Santo/Santo Espírito               | 31 | 11,97% |                 |
| Farelo                                      | 1  | 0,39%  |                 |
| Fiés de Deus                                | 5  | 1,93%  |                 |
| Jesus da Ajuda                              | 2  | 0,77%  |                 |
| Landina                                     | 1  | 0,39%  |                 |
| Madalena                                    | 1  | 0,39%  |                 |
| Misericórdia/Nossa Senhora da Misericórdia  | 4  | 1,54%  | 1,54%           |
| Nazaré/Nossa Senhora da Nazaré              | 2  | 0,77%  | 0,77%           |
| Nossa Senhora da Ajuda/Santa Maria da Ajuda | 17 | 6,56%  | 6,56%           |
| Nossa Senhora da Batalha                    | 2  | 0,77%  | 0,77%           |
| Nossa Senhora da Esperança                  | 1  | 0,39%  | 0,39%           |
| Nossa Senhora da Lapa                       | 1  | 0,39%  | 0,39%           |
| Nossa Senhora da Légua                      | 1  | 0,39%  | 0,39%           |
| Nossa Senhora da Luz/Santa Maria da Luz     | 2  | 0,77%  | 0,77%           |
| Nossa Senhora da Penha                      | 1  | 0,39%  | 0,39%           |
| Nossa Senhora da Piedade                    | 1  | 0,39%  | 0,39%           |
| Nossa Senhora da Ponte                      | 1  | 0,39%  | 0,39%           |
| Nossa Senhora da Rosa                       | 1  | 0,39%  | 0,39%           |
| Nossa Senhora da Vitória                    | 1  | 0,39%  | 0,39%           |
| Nossa Senhora de Sete Fontes                | 2  | 0,77%  | 0,77%           |
| Nossa Senhora do Rosário                    | 6  | 2,32%  | 2,32%           |
| Reis Magos                                  | 1  | 0,39%  |                 |
| S. Bartolomeu                               | 1  | 0,39%  |                 |
| S. Bento                                    | 3  | 1,16%  |                 |
| S. Boaventura                               | 1  | 0,39%  |                 |
| S. Francisco                                | 1  | 0,39%  |                 |
| S. Gens                                     | 1  | 0,39%  |                 |

| NOME DO NAVIO                  | Nº  | %       | % invoc mariana |
|--------------------------------|-----|---------|-----------------|
| S. João/S. João Baptista       | 12  | 4,63%   |                 |
| S. Mateus                      | 4   | 1,54%   |                 |
| S. Miguel-o-Anjo               | 1   | 0,39%   |                 |
| S. Nicolau                     | 1   | 0,39%   |                 |
| S. Paio                        | 1   | 0,39%   |                 |
| S. Pedro                       | 6   | 2,32%   |                 |
| S. Rafael                      | 1   | 0,39%   |                 |
| S. Salvador/Salvador           | 2   | 0,77%   |                 |
| S. Sebastião                   | 4   | 1,54%   |                 |
| S. Tomé/S. Tomé a Estirada     | 3   | 1,16%   |                 |
| S. Vicente                     | 1   | 0,39%   |                 |
| Santa Clara                    | 1   | 0,39%   |                 |
| Santa Cruz                     | 7   | 2,70%   |                 |
| Santa Maria/Santa Maria a Nova | 4   | 1,54%   | 1,54%           |
| Santa Maria da Graça           | 1   | 0,39%   | 0,39%           |
| Santa Maria das Neves          | 1   | 0,39%   | 0,39%           |
| Santa Maria de Ribamar         | 1   | 0,39%   | 0,39%           |
| Santa Maria dos Anjos          | 1   | 0,39%   | 0,39%           |
| Santiago                       | 8   | 3,09%   |                 |
| Santo Amaro                    | 1   | 0,39%   |                 |
| Santo André/Santo Andrés       | 2   | 0,77%   |                 |
| Santo António                  | 35  | 13,51%  |                 |
| Todos os Santos                | 1   | 0,39%   |                 |
| Ventureiros                    | 1   | 0,39%   |                 |
| Total                          | 259 | 100,00% | 37,07%          |

Quadro 21 – Nomes dos navios do Porto no século XVI

As características do barco podiam inspirar nomes. Neste campo das hipóteses – e nada garante que elas estejam correctas – em 1441 existia uma nau *Vogada*, sinónimo de *vogar*, *deslizar*, admitindo-se que uma das suas características consistisse no seu bom desempenho náutico; só que no Porto deste tempo vivia mercador, João Vogado, que talvez fosse seu dono. Já a utilização do nome *Estirado* num navio de 1465 leva a pensar numa embarcação de características peculiares.

Por fim, os nomes que parecem ser mais originais. Não duvido que alguns deles tenham sido inspirados pelos contactos com a Flandres, outros decorrentes do imaginário dos armadores. *Rosto Formoso* era um barinel, um dos navios de que nos falava Jacques Bernard, um barco com reputação, um navio corsário galego capturado por um capitão do Porto que lhe conservou o nome. Ou a nau *Mesurada*.

O imaginário e a fantasia medievais alimentavam-se muito no mundo animal<sup>1599</sup>. Dois armadores de naus do Porto inspiraram-se nos pássaros para crismar os seus barcos: um deles chamou à sua *Falcoa*; outro, *Painha*, o pássaro calca-mares.

Invulgares, no entanto, são os dos navios *Sono* e *Refião* ou *Rufião*<sup>1600</sup>, bem como o da nau *Alma Daninha*, ou ainda o do navio *Arriscado*.

O quadro seguinte mostra as alterações do século XVI; com este quadro percebemos as palavras de Jacques Bernard: “a impressão que dá, em definitivo, o repertório dos nomes de navios é a de uma grande estabilidade, de uma grande uniformidade, de uma fidelidade manifesta a certos temas tradicionais, sempre os mesmos, constantemente repetidos e sem qualquer desejo de originalidade”<sup>1601</sup>.

Nalguns casos, o nome do navio leva artigo definido, *O Corpo Santo*, *A Conceição*, *O Cicio* ou *A Anunciada*, ajudando a definir o modelo de navio; porém, um dos registos refere *O Corpo Santo* e logo em seguida diz tratar-se de uma nau.

De acordo com este quadro há um predomínio esmagador dos navios com nomes religiosos, mais de 97% do total. De notar, o grande peso do culto mariano, em expansão: cerca de 37% dos nomes foram inspirados nesse fenómeno, destronando os nomes de santos e cultos religiosos mais queridos em Miragaia: *S. Pedro*, nome do padroeiro do lugar só aparece por 6 vezes e *S. Pantalião*, padroeiro da cidade, com as relíquias guardadas na igreja paroquial de Miragaia perderam o favor dos armadores. Espírito Santo/Santo Espírito, que sabemos ter sido devoção de certa forma pouco simpática à ortodoxia religiosa e, como tal, de certo modo ‘proscrita’, reteve um número apreciável de menções (31), mostrando mais uma faceta da ‘autonomia’ e dos quotidianos das comunidades locais, mesmo quando isso significava um certo afastamento dos modelos impostos pelo poder. Quanto aos santos, nota-se um crescimento da invocação *Santo António*, que parece revelar-se a preferida nas principais comunidades marítimas nortenhas<sup>1602</sup>.

Sobre a “longa litania de santos” referida por Bernard<sup>1603</sup>, ascenderam topónimos do tipo *Nossa Senhora da Boa Viagem*, *Nossa Senhora da Lapa* e o *Nossa Senhora da Luz*, denunciando a expansão do fenómeno marítimo: trata-se de nomes de ermidas e pequenos templos de devoção das gentes do mar até ao século XX, em Massarelos, Cantareira e Foz. Na primeira, era costume ver-se, depois de uma viagem, o mestre do navio seguido pela tripulação, em cortejo, a depositar aos pés da imagem a vela grande da sua embarcação. Ainda aqui, o nome *Corpo Santo*, referente à sua igreja, passava por ser um dos preferidos.

Os nomes profanos quase desapareceram: os subsistentes, como a *Esmeralda* ou a caravela *Landina* eram ainda reminiscências do passado, localizando-se nas primeiras décadas do século. De 1573 era o navio *Farelo*. Como para o século XV acredito que nos

<sup>1599</sup> BERNARD, Jacques – *o.c.*, vol. II, p. 742.

<sup>1600</sup> Na Idade Média era sinónimo de proxeneta.

<sup>1601</sup> *O.c.*, vol. II, p. 756. Na pequena conclusão que apresento a seguir à análise destes nomes demonstrei porque não concordo totalmente com esta afirmação.

<sup>1602</sup> *Santo António* é, de longe, o nome de navio mais vulgar em Vila do Conde. Ver POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, cit, vol. I, p. 381.

<sup>1603</sup> *O.c.*, vol. II, p. 739.

dois últimos casos o nome se devesse, antes de mais, à função de transporte desempenhada: *Landina* com materiais para o forno de telha da cidade e *Farelo* como transportador de cereais. O processo inquisitorial de Baltasar André fala do navio de um conhecido armador portuense do século XVI, António de Freitas, dando-lhe um nome que nunca surgiu na documentação, ao contrário dos navios desse armador (que tinha naus pelo menos desde meados do século): André chama a esse navio a *Portallesa*. Uma nau. De certeza que foi nome que ele aprendeu por ter nela navegado, e decerto o nome que lhe davam os seus marinheiros, e isso é interessante e explica o que direi a seguir sobre estes nomes: em 1585, Freitas tinha a navegar uma nau *Santa Cruz*. Nos registos da cidade, tal nome nunca aparece. Nem sei o que significa. Porto-Leça?

Integrei neste grupo dois navios com nomes dos armadores, *Cicio* e *Boquiqua*, duas naus, respectivamente de Afonso Luís o Cicio, alcunha vulgar em Miragaia, e de Gonçalo Anes Boquiqua. Estas alcunhas haveriam de seduzir o escrivão da relação da armada da Índia de 1537 levando-o a designar estes navios dessa maneira. A verdade é que, já no Porto, quando se falava no primeiro, se referia o navio *Cicio*.

A fechar esta matéria gostaria de fazer duas leituras, talvez contraditórias.

A maior novidade da documentação do Porto sobre a onomástica das embarcações centra-se no século XV, e parece ser inspirada em invocações de natureza antroponímica, geográfica, anímica e lúdica. Sem paralelo na realidade nacional<sup>1604</sup>, esta originalidade não se transformou em regra. Durou pouco. Foi só o tempo de virar o século e deixámos de encontrar navios com nomes tão imaginosos.

Todavia, reflectindo melhor no assunto, para além do que já disse sobre a inspiração colhida na Flandres tenho outra explicação para os nomes quatrocentistas. Vale como outra qualquer e é apenas uma hipótese de trabalho a ser confirmada. Vendo bem, os homens do mar nunca deixaram de dar nomes profanos aos seus navios – embora eles surjam como acompanhamento de uma invocação religiosa. Muitos navios da *carreira da Índia* têm nomes tão ou mais sugestivos: *Esfera*, *Flor da Rosa*, *Botafogo* ou *Flor de la Mar*. Como as pessoas, os navios recebem alcunhas. Antes de 1548, André Afonso, sogro de Gonçalo Baião, (ou alguém por ele) deu à sua nau *S. Tomé* a alcunha de *A Estirada*<sup>1605</sup>. A razão para estes nomes é porque os encontramos na documentação dos próprios mareantes, nos livros da confraria de S. Pedro, registados por homens que falam dos seus navios, que os conhecem e os distinguem sem correrem o risco de os confundirem; e sai-lhes o nome com que lidam no dia-a-dia, como *A Estirada* que não é a *S. Tomé* mas a ligação do dono com o seu barco e com o tempo que com ele convive. Quando nos falta a documentação dos mareantes, a dos notários ou dos serviços alfandegários regista o nome oficial, o nome que corre nos livros de contas, o nome de baptismo, o nome religioso.

É esta explicação que prefiro: a de que os nomes são mais ‘coloridos’ quando provêm de fontes directamente ligadas ao mar. Porque, acredito, mesmo no século XV, na hora

<sup>1604</sup> Seria impensável pensarmos num porto português de finais da Idade Média em que apenas 11% dos navios tinham nomes religiosos.

<sup>1605</sup> No testamento do senhorio: “nau *S. Tomé* per alcunha *A Estirada*”; ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 2, fl. 106v.

de ‘baptizar’ o seu navio o dono usava invocação religiosa. Só quando, com o tempo, se revelavam as características do navio surgiam as suas alcunhas. Portanto as percentagens apontadas são muito relativas.

Ainda assim é inegável que houve uma espécie de ‘cristianização’ no seio de uma comunidade tantas vezes identificada com cultos mais profanos mas que, a pouco e pouco, terá sido influenciada, como entendia Carlos Alberto Ferreira de Almeida, por uma crescente *devotio moderna* enquadrada num marcado ambiente de Contra-Reforma alicerçado, entre nós, num reforço do culto mariano e suas adaptações locais cuja utilização foi mais forte nos nomes dos barcos<sup>1606</sup>.

### Conclusões gerais

É chegada a altura de concluir, retomando as principais ideias. Encaro-as como um balanço provisório sujeito, em muitos casos, a confirmação e revisão por estudos que importa prosseguir. Ao longo das próximas páginas destacarei essas ideias, que me parecem centrais nesta investigação.

Em primeiro lugar, a forma precoce como o rio e o mar foram entendidos pelo Porto como factores de prosperidade.

Desde muito cedo que a cidade assumiu vocação portuária. No século XIV chegou-se definitivamente ao rio e começou a ordenar o espaço. Se até então o centro da vida urbana era o morro em redor da Sé, a partir daí ‘desceu’ para junto do Douro e apostou nas actividades marítimas para se desenvolver. Vencendo obstáculos de monta. Os do terreno, do rio e, mais além, os da entrada da barra. Introduzindo um programa de melhoramentos que culminou na construção de um cais no século XV.

O ‘reconhecimento do terreno’ efectuado na primeira parte deste trabalho revelou espaços de implantação de gentes ribeirinhas que, da sombra dos muros da cidade, se estenderam até à foz labutando na faina pesqueira e, vencendo dificuldades que a natureza lhes impunha apresentando-lhes um barra estreita, por vezes assoreada, cheia de escolhos e correntes incertas, tantas vezes fatal, insistiram em tornar-se marinheiros e fazer comércio.

O Porto dispôs de condições para desenvolver este modo de vida. Tornando porta de saída de um vasto território produtor, tal como alguém lhe chamou “a última cidade de Trás-os-Montes”, canalizou para as suas praças, mercados, armazéns e navios um tráfico de mercadorias intensificado, disponível para ser colocado em mercados distantes. Foi, em grande medida, esta estreita articulação com o *binterland* que fez do burgo um porto marítimo. E os seus governantes medievos lutaram pela consolidação deste estatuto. Jogando

<sup>1606</sup> Originando nomes ligados a cultos locais como o da caravela *Nossa Senhora de Sete Fontes* (mais os citados *Nossa Senhora da Luz* e *Nossa Senhora da Lapa*). Ainda no século XVIII os portuenses acorriam em massa aos festejos em honra de Nossa Senhora das Sete Bicas, na Senhora da Hora ver Adriano Coutinho Lanhoso, já citado neste estudo, e ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *O culto a Nossa Senhora, no Porto, na época moderna (perspectiva antropológica)*, in “Revista de História”, vol. II (Actas do colóquio *O Porto na Época Moderna*, vol. I) ..., cit, p. 159-173.

com os poderes políticos, fazendo valer o seu peso nos centros de decisão, reivindicando, protestando, defendendo privilégios, controlaram tráficos – como o do sal – e afastaram, por vezes de forma agressiva, concorrentes. Estabeleceram-se. Tornaram a cidade indispensável. E apressaram-se a organizá-la em função do trato. Do seu trato. Que era também o das Beiras, de Trás-os-Montes, do Douro e do Minho. Não admira, por isso, que ricos comerciantes, de Trancoso a Caminha, de Lamego a Viana, de Amarante a Ponte de Lima, de Chaves a Braga, Barcelos ou Guimarães, tenham sido para aqui atraídos. Alguns fixaram-se em definitivo.

As iniciativas de constituição do porto principiaram cedo. Ainda no século XIV foram esboçadas estruturas de atracagem visto o acrescido movimento que demandava a areia da Ribeira. E, até finais da Idade Média, os homens da vereação, por necessidade e inspirados nos ancoradouros que os seus navios frequentavam, conseguiram dar um cunho de certa modernidade ao seu espaço portuário: preocuparam-se em definir zonas de carga e descarga e separaram delas o estaleiro de construção naval para local adequado, no areal de Miragaia, no prolongamento da nova cerca amuralhada. As velhas taracenas ribeirinhas davam, assim, lugar aos estaleiros. As galés davam passo às naves, às caravelas e, pouco depois, às naus.

Ergueram-se cais rudimentares, criaram-se postos de controlo do tráfego e serviços de despacho dos navios. Em Quinhentos, já se podia falar em ‘zoneamento portuário’ com locais distintos de acolhimento do tráfego fluvial e marítimo.

Este movimento comercial, como foi visto, muito cedo adquiriu um cunho internacional. Porque assim foi, desde o início, desde os “homens que tratavam com a França”. Porque o efectivo demográfico do burgo, sem grande expressão, assim o determinou: a cidade não absorvia o volume de trato gerado e o direccionamento do negócio era determinado pela procura externa.

Nesta primeira fase falta-nos, no entanto, o necessário suporte documental que nos permita perceber, de forma clara, as modalidades de envolvimento do seu tecido empresarial no comércio marítimo. O grosso da documentação subsistente é de origem camarária e apenas nos deixa ‘ouvir’ a voz das elites dirigentes. Como ‘único’ acompanhamento temos, em registo diferenciado, os livros da confraria dos mareantes do burgo nos quais descobrimos navios (naus em abundância, barinéis e caravelas em menor número) e identificamos mestres, pilotos, marinheiros, carpinteiros e calafates, no activo, ou recolhidos na albergaria do Espírito Santo, onde encontravam amparo na velhice. Mas esta documentação, pela sua natureza, não funciona como contraponto à municipal. Nem nos esclarece muito mais acerca do funcionamento do mundo comercial portuense.

Registos administrativos e actas confraternais, no entanto, coincidem nas linhas gerais da vida marítima do burgo de Quatrocentos. Nota-se uma clara distinção entre homens do mar, concentrados em Miragaia, e os comerciantes, da rua Nova ou da rua dos Mercadores. Os navios, durante muito tempo, aparecem indicados como propriedade de um só dono (oligarca local ou aristocrata do reino) embora no final da centúria já se fale de “senhorios do navio”, anunciando as tradicionais parcerias de exploração quinhentistas. Estes navios, enfim, andam ao frete dirigindo-se para a Flandres, França e Ilhas Britânicas,

mas não deixando de frequentar os atractivos pólos do Levante ibérico e as cidades portuárias italianas, fazendo um périplo que liga o Mar do Norte ao Mediterrâneo.

Esta é a segunda grande conclusão deste estudo: podemos detectar duas fases de construção do porto. No fim da Idade Média, com os primeiros passos que começaram a transformar um porto natural, de praias, num porto artificial, com o cais e, paulatinamente, com estruturas mais desenvolvidas de apoio à navegação.

Mas era difícil ser-se bem-sucedido com as condições existentes. Entenda-se: com um porto de difícil acesso e com um mercado tão estreito. Talvez a expressão “bem-sucedido” não seja a mais correcta; impor-se, parece ser a mais adequada. Ao longo dos dois primeiros capítulos, quando entrei em detalhes sobre a construção do espaço portuário, indirectamente dei a entender estas dificuldades. Era muito difícil internacionalizar o porto, torná-lo atractivo a ponto de fazer convergir para si um fluxo considerável de navegação estrangeira. Assim, a solução encontrada foi pôr os navios a circular, oferecê-los ao frete internacional. E aqui parece residir a virtualidade do ‘projecto’ do porto tardomedieval: a aposta, essa sim, ‘bem-sucedida’ no contacto com a Europa, da cabotagem, do negócio marítimo. De tal forma que não é por acaso que foi nesta cidade que se desenvolveram os mecanismos legais de fretamento de navios em Portugal, a ponto de ter sido um fretamento do Porto a passar à lei geral do Reino, às Ordenações Afonsinas.

A terceira ideia é a da consolidação de um espaço marítimo que agregava pequenas comunidades situadas ao longo das duas margens do Douro e na costa marítima adjacente, cada qual com a sua função: Miragaia/Monchique, Massarelos, Ouro e São João da Foz, Gaia e Vila Nova, Matosinhos e Leça. Obra do século XV. A par de um aumento das visitas de navios estrangeiros, a Expansão portuguesa e as necessidades de navios evidenciadas pela Coroa encontram resposta nesta cidade resposta. Nesta centúria documenta-se a aposta muito forte na construção naval. Eventuais dificuldades de navegação na barra e inegáveis influências biscainhas constituíram factores de desenvolvimento do modelo de navio que viria a ser uma das insígnias dos Descobrimentos e da Expansão: a nau.

A quarta ideia é precisamente esta: a de um sector de construção naval muito forte e muito protegido na cidade (com indispensável apoio da Coroa), a ponto de ter sido separado para espaço individualizado e organizado no mesmo século. As primeiras naus da *carreira da Índia* foram aqui construídas, depois de uma primeira visita régia, que decorreu ainda durante o reinado de D. João II. Mais tarde, em pleno século XVI, a relação com a Coroa volta a estreitar-se com D. Sebastião e aprofundada com os *Filipes*, desta vez a propósito da construção de galeões.

A quinta ideia é a de uma participação em negócios marítimos que conheceram diversas variações entre os séculos XV e XVI. Variações que dependeram de apostas em determinadas rotas, maioritariamente centradas no Atlântico, e desenvolvidas por grupos mercantis que tiveram origem nas famílias de cristãos-novos instalados na cidade nos finais do século XV. Com eles, o projecto de internacionalização da cidade quinhentista é bem-sucedido, mostrando como um porto como empresa económica depende da capacidade de intervenção dos seus agentes para se afirmar, projectar e florescer. O percurso não se cumpriu sem obstáculos.

A perda da objectividade é um dos 'pecados' que geralmente afectam este tipo de investigação. Embrenhamo-nos demasiado nos documentos, nas realidades que estudamos, e no final tudo nos parece perfeito. Seguramente, demasiado perfeito. Por isso, importa 'parar para pensar', e ler, à procura do equilíbrio de que falava a abrir este livro. E isso deu-me uma consciência que julgo mais consentânea com a realidade portuária que estudei. Principalmente, a da dimensão do espaço marítimo aqui analisado. Que se fez porto importante no conjunto português, significativo no panorama marítimo ibérico e de média dimensão no europeu. Que não foi determinante nos destinos económicos da Europa e do Mundo na Idade Média e na Época Moderna, mas neles participou, por vezes com algum protagonismo. Por isso me interessou, por isso o estudei; e se não encontramos nestas páginas um porto imperial ou um empório com alcance mundial, os dados objectivos nelas registadas, mostram realizações e modelos de actuação que, pelo menos, devem ser tidos em devida conta.

É certo que continua a faltar documentação para acompanhar todo o alcance destas transformações e é também certo que muitas impressões que parecem ressaltar acerca de um eventual período de dificuldades vivido nesse tempo se deva a essa falta de fontes. Contudo, as notícias recorrentes de um forte abatimento comercial, somadas a conjunturas conhecidas (tais como: o papel secundário do burgo no projecto expansionista nacional, a expulsão da navegação portuguesa das águas levantinas e, a nível local, a difícil ascensão de um novo grupo mercantil que rivaliza no dinamismo e na capacidade de intervenção nos negócios com o escol dirigente estabelecido) parecem confirmar senão uma decadência pelo menos um reajustamento complicado na estratégia comercial dos agentes do Porto.

E é nesta altura que vemos acentuar-se, por exemplo, a ligação já estabelecida com o activo espaço insular, destacando-se as relações com a Madeira, Açores e Canárias e, depois, com S. Tomé, tornados pontos charneira de uma navegação que está prestes a descobrir o seu maior filão, o Brasil, que vai a par de uma exploração sistemática, e em várias modalidades, do roteiro das Índias de Castela de onde, na verdade, nunca sairá.

A partir de meados do século XVI descortinamos também o nosso pequeno filão documental: os cartórios notariais e a riqueza informativa que eles nos proporcionam, como disse na introdução, quando confrontados com documentação produzida noutras instituições.

É nas notas dos tabeliães que conseguimos descortinar as facetas mais diversificadas do mundo do negócio portuense. Um empenhamento marítimo muito forte centrado na rota brasileira – em estreita conexão com os principais mercados internacionais – e uma pujante, e agora consolidada, ligação com as Ilhas, também ela dimensionada a nível internacional. Mas não só: ao mesmo tempo descobrimos uma fortíssima navegação de cabotagem de pequeno, médio e longo raio que nos permite surpreender o amplo raio de relações da mercancia portuense em todos os portos e centros nevralgicos da economia europeia iniciando-as por uma forte participação nas praças ibéricas. Um conjunto de relações alargado e estimulado que, para além de estar influenciado pela ligação constituída em torno do Brasil, parece ter sido também constituído à 'margem

integrada' dos grandes complexos coloniais: rota do Cabo portuguesa e rotas atlânticas das Índias de Castela em detrimento da fraca participação nos roteiros norte-africanos e mediterrânicos, cuja decadência o Porto desde cedo parece reconhecer.

O estudo da relação com o Oriente era um dos pontos de partida da elaboração desta dissertação: verificar se o Porto esteve, como sempre se afirmou, afastado deste circuito antes da abolição do monopólio régio, e de que forma se interessou por ele depois da década de setenta do século XVI com a abertura da rota do Cabo a todos os agentes nacionais. Porém, o rumo que o trabalho acabou por tomar comprometeu, em parte, este objectivo. Apesar de tudo, dos elementos recolhidos emerge a noção de que esse estudo deverá ser aprofundado e juízos correntemente aceites deverão ser revistos. A cidade, diga-se, esteve presente:

– Com muita emigração e criação de fortunas (ou acumulação de numerosos médios e pequenos pecúlios), com receitas e padrões de juro na Casa da Índia, que representaram factores de dinamismo da sua economia;

– Como já vimos, no âmbito da construção naval, fornecendo saberes que permitiram desenvolver o navio insígnia da carreira, a *nau*, produzindo as primeiras unidades que nela navegavam e os quadros náuticos (mestres, pilotos, calafates e carpinteiros navais) que integraram as expedições desde a primeira hora, demonstrando a capacidade técnica dos recursos humanos do burgo, e contribuindo em larga escala na logística das armadas, com o fornecimento regular de carnes e outros mantimentos produzidos na região;

– Em ocasiões seguiram também para a Índia navios da cidade, contratados para fazer a viagem e amplificando a participação do Porto;

– Porém, se esta revisão se pode fazer no respeitante à actividade naval, o mesmo não se poderá dizer do desempenho comercial, atribuindo-lhe grande peso na estratégia das grandes firmas e parcerias que proliferaram no burgo em Quinhentos, a não ser que este esteja como que 'escondido' no quase quotidiano movimento das “barcas que vêm de Lisboa”.

Nem antes (impedidas pelos apertados esquemas de organização do circuito) nem depois de 1570 parece que a sua participação tenha sido expressiva porque nesta última data a sua vocação, estabelecida, consolidada e em expansão, era atlântica. No entanto há aqui um campo de estudo a explorar. Indícios de investimentos de capitais – alguns extremamente avultados – gerados nas redes cristãs-novas (caso dos irmãos Gomes da Costa, nos primeiros anos do século XVII), e associações com mercadores de Lisboa, para lá dos navios que aqui documentei e da emigração que sempre existiu, mostram um interesse que será muito maior e mais consequente do que aquilo que pensamos e, em certos casos, articulou interesses atlânticos e orientais<sup>1607</sup>.

Mas ao longo da centúria, a maior evidência em relação à circulação entre impérios aconteceu com a participação portuense no mundo colonial hispânico. Nas rotas das Índias de Castela e na exploração dos espaços americanos. Sendo que também há aqui ainda muita matéria para estudar, emigrantes, mercadores, náuticos e navios do Porto e seu termo são elementos a ter em conta na energia gerada em torno desses circuitos.

<sup>1607</sup> BARROS, Amândio Jorge Morais – *Oceans Connect*, citado.

A um nível superior ao registado na carreira transoceânica portuguesa. Há navios que rumam do Brasil para Santo Domingo com açúcar, ou das Canárias para as Índias a descarregar escravos contornando proibições, obstáculos e embargos a coberto de associações pouco visíveis (mas perceptíveis) com congéneres de Castela, num movimento que será intensificado depois de 1580. Há, mesmo, navios da cidade vendidos a agentes do reino vizinho que tratam com as Índias. Há, também, pilotos portuenses que servem na Carreira espanhola. Em certas alturas, sobretudo durante o período da União Dinástica (embora as referências ainda sejam anteriores), a cidade do Porto chegou a ser porto de arribada de navios das Índias. Na alfândega, Porto Rico e o Peru estão registados como fornecedores de ouro e prata para ser transformado em peças na Casa da Moeda da urbe.

Nos horizontes comerciais das grandes companhias portuenses, lideradas por cristãos-novos, Sevilha é praça incontornável, mercado aberto, palco de algumas das suas maiores transacções. Não há firma que não tenha um correspondente junto da Casa da Contratação, junto dos grandes homens de negócios e dos grandes seguradores sevilhanos, junto dos banqueiros que financiam as empresas trabalhando com eles de forma estreita, deslocando-se entre as praças ibéricas, flamengas e neerlandesas de referência, dirigindo e integrando os contingentes de mercadores enumerados por Eufemio Lorenzo Sanz no seu monumental trabalho sobre o comércio com as Índias, e onde podemos identificar agentes do Porto no vai-vem entre um e o outro lado do Atlântico. Fazendo comércio, fazendo contrabando, num movimento que prosseguirá pelo século XVII dentro. De tal forma que, em 1625, o Porto integra uma listagem publicada pela Junta de Comércio de Madrid, de “portos com muito comércio cujo tráfico deveria vigiar-se, muito especialmente para se evitar o contrabando com o holandês”. É, em grande parte, em função destes fluxos que a cidade vê aumentar o investimento na contratação do tráfico de escravos e no deslocamento de navios em direcção aos mercados fornecedores africanos e aos centros de redistribuição canários e andaluzes, embora o nordeste brasileiro seja ainda a principal zona de escoamento deste comércio de gente. Eis mais um tema que fica em aberto mas para o qual abundam as pistas que espero ter possibilidade de vir ainda a explorar.

Mas, no século de Quinhentos, a grande aposta do burgo, das suas grandes companhias aos agentes mais modestos foi, sem dúvida alguma, o Brasil. Sem pretender retornar aos motivos que estão na base dessa opção será, no entanto, conveniente insistir que a busca de uma alternativa válida de revitalização dos negócios da cidade, liderada pelos novos comerciantes nele instalados, passou pelo investimento no grande espaço sul-americano depois de uma fase exploratória em que as Ilhas constituíram o maior factor de atracção.

Recuperada a vitalidade económica e a fábrica naval, removidos os principais obstáculos que impediam a movimentação nessa rota (sobretudo com a expulsão dos franceses que durante algum tempo projectaram a ocupação do território), a cidade descobre todas as potencialidades desse trato. A partir de meados do século XVI, o Porto domina a rota brasileira num processo que prosseguirá pela primeira metade da centúria imediata, conforme reconhecem Amélia Polónia e Leonor Costa, e Jaime Cortesão um dia considerou ser o motor da economia da Restauração. Disto resultou, sem dúvida, uma alteração da

hierarquia portuária do reino ou, pelo menos, um acentuado ajustamento da mesma. De porto secundarizado entre finais do século XV e primeira metade do século XVI, a economia açucareira – cujo desenvolvimento em torno dos fortíssimos interesses portuenses no âmbito da produção, resultante da posse e exploração de engenhos no Brasil, representa outra lacuna deste trabalho – fez do Porto da cidade uma referência no panorama naval português desde essa altura.

Em função desse estímulo formaram-se parcerias (onde entraram, em força, capitais externos, nomeadamente de Lisboa), movimentaram-se feitores, armaram-se navios, estruturou-se o porto em função do maior volume de tráfego, mais intenso a partir de 1573 quando o regime fiscal deixou de tornar interessante a arribada à Galiza, até então principal espaço de redistribuição do açúcar para os mercados do norte da Europa.

Sem deixar de estar nas mãos dos mercadores nacionais, dos mercadores da urbe, o açúcar atraiu interesses externos. E ao movimento da barra acrescentou-se movimento. Notado no último quartel da centúria quando as políticas de higiene e sanidade marítima deixaram de dirigir-se, como até então, para o controlo dos navios nacionais e passaram a incidir sobre o movimento das embarcações estrangeiras.

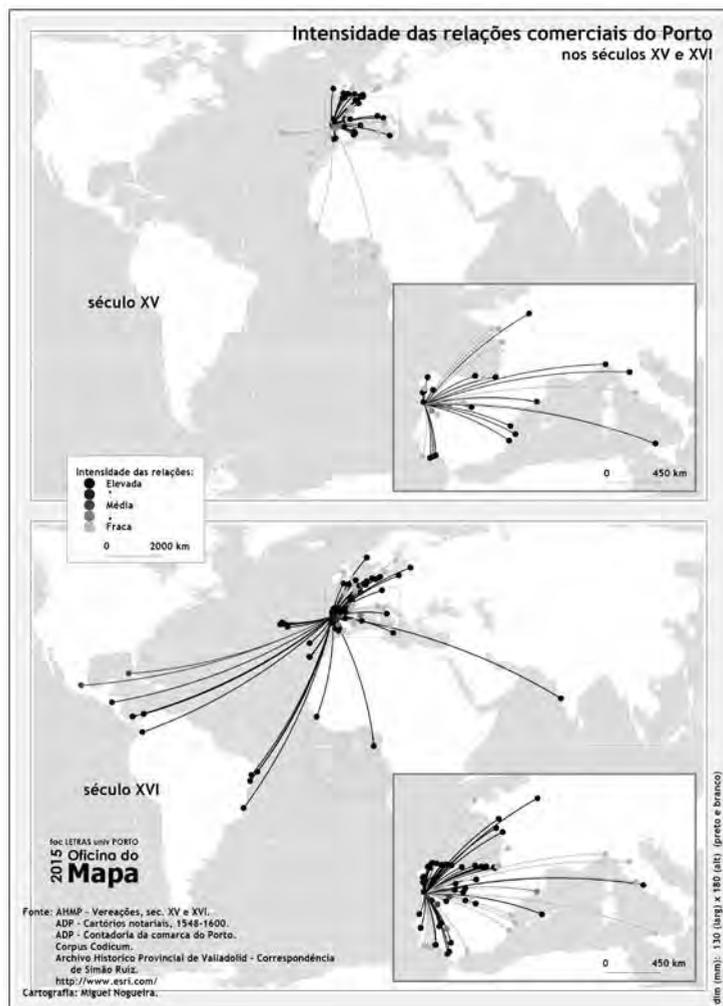
Facto que nos conduz ao fenómeno da navegação que acabou por dominar o grosso desta dissertação, quer nos capítulos a ele referentes, quer nas notas aos de organização do porto.

De certa forma vocacionada para o transporte durante o período medieval, ao serviço da velha elite mercantil camarária, a frota portuense da segunda metade de Quinhentos – não quantificável mas acrescida – constituiu-se em conexão com os interesses comerciais dos novos mercadores concentrando-se, especializando-se, no circuito do Atlântico sul e ‘deixando’ para as frotas vizinhas (Vila do Conde) primeiro, e para as urcas flamengas depois, a parte de leão da redistribuição das cargas que movimentava.

Este facto enquadra duas questões mais profundas, às quais, com maior ou menor profundidade fui dando a devida atenção:

– Por um lado, as modificações ocorridas, entre os séculos XV e XVI, na capacidade, perfil e actuação da frota portuense. Adaptam-se os modelos de embarcações tornando-os mais leves, mais versáteis, mais adequados ao nível de negócios dos mercadores da cidade (clientes preferenciais e, nalguns casos, quase exclusivos) e recupera-se a caravela como navio de transporte oceânico. Em pano de fundo destes ajustamentos devemos encarar também a dispersão do investimento, bem como o próprio investimento em navios deste tipo, como forma de minorar os riscos. Quanto à actuação destes barcos, tal como se disse, ela incide no circuito brasileiro, com menor projecção nas rotas nórdicas;

– Por outro lado, através da acção das companhias de comércio do Porto corporizaram-se relações marítimas alargadas, expressas na utilização de meios navais de potências europeias emergentes – dos países nórdicos – contornando-se dificuldades de penetração do transporte nacional em determinadas áreas, beneficiando dos preços mais competitivos por elas oferecidos, reconhecendo-se a superioridade do desempenho naval demonstrado por essas potências e, no fundo, encetando-se como que uma espécie de ‘divisão do trabalho’ em relação ao transporte marítimo. Se isso, de algum modo, reduz os horizontes de actuação da frota da cidade (e lhe causa eventuais dificuldades) não constitui, em regra, qualquer entrave ao normal desenvolvimento dos negócios dessas mesmas firmas.



Mapa 14 – Intensidade das relações comerciais do Porto

Não é muito vulgar colocar um mapa na conclusão de uma investigação. No entanto, optei por fazê-lo aqui pois a representação que ele contém exprime de modo eloquente a narrativa exposta neste livro: a do crescimento e afirmação de um espaço portuário, resultado da movimentação dos seus navios e projectos dos seus mercadores. É fácil perceber a coincidência entre os destinos dos navios, aqui expostos, e os rumos dos negócios das redes comerciais da cidade.

Comércio e navegação. Em seu torno urdem-se relações, fundam-se alianças, delineiam-se estratégias, defendem-se privilégios e combate-se a concorrência. Todavia há renovação. No Porto, entre os séculos XV e XVI assistimos à entrada em cena de um novo grupo mercantil, facto que teve consequências profundas para a evolução económica do burgo. Deste processo sobressaem as seguintes ideias:

– Desde finais de Quatrocentos parece anunciar-se a secundarização dos velhos negócios dominados pelos antigos mercadores (os mais poderosos com assento na Câmara), em concreto a sua presença no Mediterrâneo e quebra das suas receitas com o afastamento geral da cidade do processo expansionista nacional centrado no Índico. Recuperação, após algum período de indefinição, com os novos protagonistas, agentes de iniciativas modernas, centradas no Atlântico, envolvidos numa série de negócios que revelam essa mesma modernidade: trato de pastel açoriano em conjunção com estratégias alargadas e contactos com os mercadores e financeiros burgaleses, domínio do trato açucareiro e algodoeiro do Brasil;

– Porém, apesar das conexões com a finança burgalesa e com os centros mercantis do noroeste europeu, de salientar a capacidade de iniciativa individual destes homens. Ao contrário de ideias generalizadas, de forma alguma se pode considerar o trato marítimo comercial desenvolvido a partir da cidade do Porto em Quinhentos como dependente de planos delineados por mercadores estrangeiros, funcionando os portugueses como meros agentes de transporte e distribuição de produtos interessantes (o açúcar, por exemplo, que de artigo de luxo passa a ser, nesta centúria, artigo vulgarizado, de movimento corrente, gerador de fortes e lucrativos movimentos comerciais). O comércio é feito a partir da cidade, por protagonistas da cidade e em função dos interesses que eles julgam ser os mais apropriados para os seus negócios. Isto também é válido para outros tratos. A acção das companhias mercantis na comercialização de pastel, de ferro, de bacalhau ou sal, no trato de escravos ou na contratação de navios, constituindo mesmo (ou pelo menos tentando fazê-lo) monopólios, induzindo formas de modernização do porto da urbe e da sua funcionalidade, de que vimos exemplos concretos, é bem prova dessa vitalidade e autonomia;

– Deste modo, o cruzamento da documentação de que se falava na abertura deste trabalho transmite-nos a visão de ‘duas cidades’: a da Câmara, das velhas elites, antes ligadas à actividade comercial mas, no século XVI, reduzidas à condição de actores secundários nesse domínio, e a do mundo da mercancia, dos novos comerciantes das redes cristãs-novas, de carácter internacional. No entanto, sujeitas a constrangimentos de ordem jurídica impostos pela edilidade e apoiados pelo poder central, criando-lhes problemas que se tornarão insolúveis a partir de certa altura (questão que ainda fica em aberto: desde quando em concreto?) e a fazer com que muitos abandonem o burgo em direcção à Holanda e restantes Províncias Unidas onde continuarão a sua actividade.

Entretanto, a cidade retomava, redescobria uma velha vocação: a construção naval. A fábrica de navios, não apenas para satisfazer a procura dos armadores locais, mas também para responder ao retorno da procura régia. Construção naval em moldes empresariais mais acentuados, determinados pelas exigências de volumosos capitais e estratégias marítimas planeadas na corte de Madrid (embora anunciadas ainda durante a vigência dos últimos reinados portugueses) e em íntima relação com igual esforço desenvolvido nos estaleiros navais da Biscaia. É o tempo dos galeões, navios modernos usados no comércio mas determinados pela função militar para que estavam talhados, construídos em número crescente na ribeira do Ouro, estaleiro nacional de primeiro plano. É o tempo dos contratadores, homens que acumularam grandes fortunas no negócio, homens do Porto, de

Vila do Conde e de Lisboa, membros das grandes companhias de comércio internacional, que tiram partido da vitalidade da alfândega do Porto e do posicionamento geográfico da cidade, que lhe permitiam receber materiais de construção naval do Báltico e boas quantidades de madeiras desse espaço e das terras circundantes do Douro e do Minho, quando elas começavam a faltar na Península. Como escreveu um experimentado general em missiva dirigida a Filipe III de Espanha, “erão dignos de ser guardados como o próprio cerro de Potosí, aquellos montes de Portugal onde taes madeiras se criavam”.

Tempo dos galeões, dos contratadores, do Ouro. Tempo dos carpinteiros, dos homens de acha que construíram a reputação do Ouro, personificados por Bento Francisco, construtor do galeão *Santa Teresa*, “que fora por capitana destes reinos”, continuador das tradições técnicas das ribeiras portuenses, “homem notável entre os nossos, como escrevia D. Francisco Manuel de Melo em 1639, cujo nome é bem que ande em memória pelos poderosos e excelentes navios que fez nesta idade: pois assim como o pai natural dos filhos nobres e grandes é digno da veneração da posteridade, não menos o deve ser aquele que artificialmente gerou obras não só ilustres por sua magestade, mas utilíssimas por sua fortaleza à república: em a qual virtude não sabemos outro que até ao presente maior lembrança haja merecido”.

Durante séculos, os carpinteiros dos estaleiros do Porto contruíram alguns dos melhores navios que sulcaram os mares. Possa este trabalho servir para os lembrar. Como merecem.



## Fontes manuscritas

### ARCHIVO GENERAL DE INDIAS

Contratación, 52A, N. 17; 1092, N. 6; 1097, N. 4; 1101, N.3.

Indiferente general, 420, L. 8; 1963, L. 8.

Justicia, 852, N. 7; 866, N. 1.

Santo Domingo, cartas da Audiencia, 50, R.2, N.3.

### ARCHIVO DE LA REAL CHANCILLERÍA DE VALLADOLID

Registro de Ejecutorias, caja 1620, 26.

### ARCHIVO SIMÓN RUIZ

Correspondencia comercial. Portugal, caja 137.

### ARQUIVO DISTRITAL DO PORTO

#### **Cabido da Sé do Porto. Sentenças**

Contendo documentação e treslados de documentos medievais e modernos.

Livros 443, 444, 457, 723, 728, 733, 738, 747, 750, 751, 752, 753, 758, 762, 765, 767, 768, 769, 773, 774, 775, 776, 777, 781, 784, 785, 786, 787, 797, 803, 805, 814, 817, 821, 824.

#### **Cabido da Sé do Porto. Redízima e portagem**

Livros 106 a 113 (1573-1600).

#### **Contadoria da Comarca do Porto**

Códices volumosos mandados copiar entre os séculos XVII e XVIII, contendo cópias de documentos medievais (sobretudo do século XV) e modernos.

#### **Fundo Monástico**

Convento de S. Domingos, nº 4310 e 4344.

#### **Fundo notarial**

Po 1º, 3ª série, livros 1 a 119 (1548-1603)

Po 2º, 1ª série, livros 1 a 17 (1575-1603)

Po 4º, 1ª série, livros 1 a 3 (1595-1603).

#### **Fundo Paroquial**

Registos Paroquiais. S. Pedro de Miragaia, liv. 1 (referente à última década do século XVI).

### ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DO PORTO

#### **Acórdãos ou posturas**

Livros 1 a 3.

#### **Almoxarifado**

Livro 1.

#### **Cofre dos bens do concelho**

Livros 1 a 5 (contendo receitas e despesas do concelho do Porto entre os séculos XV e XVI).

#### **Obras públicas**

Livro da receita e despesa com o cais da cidade.

### **Pergaminhos**

Livros 1 a 6 (contendo documentação medieval e moderna, esta última especialmente referente ao século XVI). Os dois primeiros livros estão publicados no *Corpus codicum*.

COL – P/B 240 (trata-se do arquivo do mercador João Martins Ferreira, finais do século XV, primeiros anos do século XVI).

### **Próprias (antes Cartas e Provisões)**

Livros 1 a 5. Grande parte da documentação contida nestes livros encontra-se transcrita no *Corpus codicum*.

### **Receitas e despesas com os cativos**

Livros 1 a 3.

### **Registo geral**

Livros 1 a 4.

### **Sentenças**

Livros 1 a 5.

### **Sisas das entradas do mar**

Livros 824, 825, 826. Trata-se de documentação dos séculos XVII e XVIII mas com interesse para o século XVI, nomeadamente para o estudo da barra do Porto.

### **Vereações**

Livros 4 a 35 (de meados do século XV a 1600).

### **Visitas de saúde**

Livros 1 a 4. Na realidade, livros 2 a 4 (compreendendo os anos de 1577 a 1600, com muitas lacunas). O primeiro livro, que também foi consultado e utilizado, contém correspondência régia sobre a defesa da navegação com treslados de cartas que também se encontram no livro 422 – ver à frente, livros e códices avulsos deste arquivo).

### **Livros e códices avulsos**

Livros A e B (contendo correspondência entre a cidade e o rei medieval e moderna).

Livro do cofre das fortificações.

Livro da imposição do sal.

Livro 422 (“Livro do despacho das naos e navios que forem desta cidade que ham de hir armados”) contendo correspondência régia sobre segurança nos mares e visitas aos navios entre 1557 e 1559. Publicado, com muitos erros, por J. A. Pinto Ferreira (*Certas providências...*, ver bibliografia).

## ARQUIVO PAROQUIAL DE S. PEDRO DE MIRAGAIA

### **Confraria de S. Pedro de Miragaia**

Livros de gestão do hospital do Espírito Santo, livros 1 a 4 (contendo documentação dos séculos XV a XVII).

### **Pergaminhos avulsos**

Em parte publicados por Luís Miguel Duarte e Luís Carlos Amaral (ver bibliografia).

## TORRE DO TOMBO

### **Cartas missivas**

Maço 4, documento 135.

**Chancelarias**

D. Duarte. Liv. 1.

D. Afonso V. Livros 13, 34.

D. Manuel. Livros 5, 6, 8, 16, 31.

**Corpo Cronológico**

Parte I, maço 15, documento 45; maço 70, documento 113; maço 87, documento 115; maço 215, documento 47.

Parte II, maço 243, documento 12.

**Gavetas**

Gaveta XV, maço 14, documento 13.

Gaveta XV, maço 18, documento 13.

**Inquisição**

Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Coimbra, proc. 806.

Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa, proc. 3148.

Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa, proc. 7953.

Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa, proc. 10394.

**Leitura Nova. Além Douro**

Livro 1, fl. 229.

Livro 4, fls. 116-123.

**Núcleo Antigo**

Livro 110 (Livro do registo del rei nosso senhor, das cartas e alvarás), processo com trespados de documentos medievais (especialmente do século XV) e modernos referente à alfândega do Porto.

**Fontes impressas**

ALBUQUERQUE, Luís de – *Alguns documentos sobre a colonização do Brasil (século XVI)*, edição de Luís de Albuquerque. Lisboa: Publicações Alfa, 1989.

AMARAL, Luís Carlos. Ver DUARTE, Luís Miguel.

ANDRADA, Francisco de – *Crónica de D. João III* (Introdução e revisão de M. Lopes de Almeida). Porto: Lello & Irmãos-Editores, 1976.

*As gavetas da Torre do Tombo*, publicadas por A. da Silva Rego, 12 volumes. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1977.

AZEVEDO Pedro de – *A marinha mercante do norte de Portugal em 1552*, in “Arquivo Historico Portuguez”, vol II. Lisboa, 1904.

AZEVEDO, Pedro de – *Defesa da navegação de Portugal contra os franceses em 1552*, in “Histórico Portuguez”, vol. VI. Lisboa, 1908.

- AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos*. 2 tomos. Lisboa: Academia das Ciências, 1915 e 1934.
- BAÇAL, Francisco Manuel Alves, Abade de – *Memórias arqueológico-históricas do distrito de Bragança*, vol. IV. Bragança: Edição da Câmara Municipal de Bragança/Instituto Português de Museus-Museu do Abade de Baçal, 2000.
- BARROS, Amândio Jorge Morais – *Forais de S. João da Pesqueira*, (introdução e transcrição de Amândio Jorge Morais Barros). S. João da Pesqueira: Câmara Municipal, 2001.
- BARROS, Amândio Jorge Morais; LEAL, Paula Montes – *Os pergaminhos medievais da quinta da Pacheca. I*. Porto e Lamego: GEHVID/Beira Douro, 2001, p. 155-157.
- BARROS, João de – *Geographia d'Entre Douro e Minho e Tras-os-Montes*. Porto: Biblioteca Pública Municipal do Porto, 1919.
- BASTO, Artur de Magalhães – *Livro antigo de cartas e provisões dos senhores reis D. Afonso V, D. João II e D. Manuel I do arquivo municipal do Porto*. Porto: Câmara Municipal do Porto/Gabinete de História da Cidade, 1940.
- BASTO, Artur de Magalhães – *Memórias soltas e inventários do oratório de S. Clemente das Penhas e do mosteiro de Nossa Senhora da Conceição de Matosinhos dos séculos XIV e XV*, in “Boletim Cultural”, vol. III. Porto: Câmara Municipal, 1940.
- BASTO, Artur de Magalhães – “*Vereações*”, *anos de 1390-1395*. Porto: Câmara Municipal do Porto/Gabinete de História da Cidade, s/d.
- BRANCO, Camilo Castelo – “Portugal ha quatrocentos annos”, incluída na obra de Camilo Castelo Branco intitulada *Cousas leves e pesadas*, 2ª edição. Lisboa: Parceria António Maria Pereira, 1908, p. 63-96.
- [Brás de Albuquerque] – *Comentários de Afonso de Albuquerque*. 5ª edição conforme à 2ª edição, de 1576, com prefácio de Joaquim Veríssimo Serrão. Tomo I (parte II, cap. XXI). Lisboa: IN-CM, 1973.
- BRITO, Bernardo Gomes de – *História trágico-marítima*, 2 volumes. Fixação do texto, introdução e notas de Neves Águas. Mem Martins: Publicações Europa-América, s/d.
- CARDIM, Fernão – *Tratados da terra e gente do Brasil*. Transcrição do texto, introdução e notas por Ana Maria de Azevedo. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997.
- CÀ MASSER – *Relazione de Lunardo da Chá Masser*, 1506, ed. de PERAGALLO, Prospero – Carta de el-rei D. Manuel ao Rei Cathólico, e em apêndice a Relação de Chá Masser. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1892.
- CASTANHEDA, Fernão Lopes de – *História do Descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*. 2 Tomos. Porto: Lello & Irmãos-Editores, 1979.
- CHAVES, Álvaro Lopes de – *Livro de apontamentos (1438-1489)*, introdução e transcrição de Anastácia Mestrinho Salgado e Abílio José Salgado. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1983.

- COELHO, P. M. Laranjo – *Documentos inéditos de Marrocos, chancelaria de D. João II*. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1943.
- CORDEIRO, Luciano – *Uma descrição de Entre Douro e Minho por mestre António*, in “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, vol. XXII (1959).
- Corpus codicum latinorum et portugalsium eorum qui in archivo municipal portucalensi asservantur antiquissimorum iussu curiae municipalis editum*, 6 volumes. Porto: Câmara Municipal 1911-1974.
- Cortes portuguesas. Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*, edição de A. H. de Oliveira Marques e Nuno José Pizarro Dias. Lisboa: INIC, 1986.
- COSTA, Padre Agostinho Rebelo da – *Descrição topográfica e histórica da cidade do Pôrto*, 2ª edição. Porto: Livraria Progredior, 1945.
- COSTA, José Pereira da – *Vereações da câmara municipal do Funchal. Século XV*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 1995.
- COSTA, José Pereira da – *Vereações da câmara municipal do Funchal. Primeira metade do século XVI*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 1998.
- COSTA, José Pereira da – *Vereações da câmara municipal do Funchal. Segunda metade do século XVI*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 2002.
- CRUZ, António – *Os privilégios dos calafates do Porto*, in *O Porto e os descobrimentos*, ciclo de estudos comemorativos. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1972, p. 149-178.
- DIAS, Fernando de Carvalho – *Forais manuelinos do reino de Portugal e do Algarve. Entre Douro e Minho*. S/l: Edição do Autor, 1969.
- DIAS, Francisco – *Memórias quinhentistas dum procurador del-rei no Pôrto*, (edição de Artur de Magalhães Basto). Porto: Câmara Municipal do Porto/Gabinete de História da Cidade, 1937.
- DUARTE, Luís Miguel; AMARAL, Luís Carlos – *Documentação paroquial do Arquivo Paroquial de S. Pedro de Miragaia*. Separata do “Boletim Cultural” da Câmara Municipal do Porto, 1984.
- DUARTE, Luís Miguel – ver MACHADO, João.
- ENRÍQUEZ FERNANDEZ, Javier; CISNEROS AMESTOY, Concepción Hidalgo de; MARTÍNEZ LAHIDALGA, Adela – *Colección documental del Archivo Histórico de Bilbao (1514-1520)*, documentos publicados em 4 volumes. Donostia: Eusko Ikaskuntza – Sociedad de Estudios Vascos, D. L. 2001 (*Fuentes documentales medievales del País Vasco*, dirigida por Aingeru Zabala).
- FERNANDES, Rui – *Descrição do terreno ao redor de Lamego duas léguas (1531 1532)*, edição crítica de Amândio Jorge Morais Barros. Lamego: Beira Douro, 2001.
- FERREIRA, J. A. Pinto – *Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino, no séc. de Quinhentos*, in “Boletim da Câmara Municipal do Porto”, vol. XXX (1967), p. 331-392.

FERREIRA, J. A. Pinto – *Visitas de saúde às embarcações entradas na barra do Douro nos séculos XVI e XVII*. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1977.

FERREIRA, J. A. Pinto – “*Vereações*”. *Anos de 1401-1449*. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1980.

FREIRE, Anselmo Braamcamp – *Notícias da feitoria de Flandres*, edição do “*Archivo Histórico Portuguêz*”, 1920.

FREIRE, Anselmo Braamcamp – *Maria Brandoa, a do Crisfal*, in “*Archivo Histórico Portuguêz*”, tomo II, p. 324 e seguintes, e tomo VII, p. 53 e seguintes.

FREIRE, Anselmo Braamcamp – *Cartas de quitação del Rei D. Manuel*, in “*Archivo Histórico Portuguêz*”, vol. I-vol.IX. Lisboa, 1903-1914.

FRIAS, Pedro de – *Crónica del-rei D. António*. Estudo e leitura de Mário Alberto Nunes da Costa. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1955.

[Hawkins, sir Richard] – *The observations of Sir Richard Hawkins, Knt [Knight] in his voyage into the South sea in the year 1593: reprinted from the edition of 1622*. Londres: The Hakluyt Society, 1847.

LAFFI, Domenico – *Viagem de Pádua a Lisboa*, publicação e estudo crítico de DE CUSATIS, Brunello – *O Portugal de Seiscentos na “viagem de Pádua a Lisboa” de Domenico Laffi*. Lisboa: Editorial Presença, 1998.

LAVANHA, João Baptista – *Livro primeiro da architectura naval*, transcrito e comentado por BARATA, João da Gama Pimentel – “O «Livro primeiro da architectura naval», de João Baptista Lavanha. Estudo e transcrição do mais notável manuscrito de construção naval portuguesa do final do século XVI e princípio do século XVII”, in *Estudos de arqueologia naval...*, vol. II, p. 151-236.

*Livro em que se contém toda a Fazenda e Real Património dos Reinos de Portugal, Índia e Ilhas Adjacentes*. Ordenado por Luiz de Figueiredo Falcão. Lisboa: Imprensa Nacional, 1859.

*Livros de contas da ilha da Madeira. I. Almojarifados e alfândegas*, edição de Fernando Jasmins Pereira e José Pereira da Costa. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985.

*Livros de Contas da ilha da Madeira, 1504-1537. II – Registo da produção de açúcar*, edição de José Pereira da Costa e Fernando Jasmins Pereira. Funchal: Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração/Centro de Estudos de História do Atlântico, 1989.

LOPES, Fernão – *Crónica de D. Fernando*. Porto: Livraria Civilização, 1986.

LOPES, Fernão – *Crónica de D. João I*, 2 volumes. Porto: Livraria Civilização, 1983.

LOUREIRO, Fernando Pinto – *Documentos para a história económica de Coimbra*. Tomo I. Coimbra: Biblioteca Municipal, 1955.

MACHADO, João; DUARTE, Luís Miguel – “*Vereações*” (1431-1432). *Livro 1*. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal, 1985.

MARQUES, J. M. da Silva – *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua história*. Publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, 5 volumes. Lisboa: INIC, 1988 (reprodução fac-similada da edição do Instituto para a Alta Cultura, 1944).

MELLO, J. A. Gonsalves de – *Os livros de saídas das urcas do porto do Recife, 1595-1605*, in “Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco” 58 (1993).

*Memorial de várias cartas e cousas da edificação da Companhia de Jesus*, ed. de José Pinto. Porto: Maranus, 1942.

*Monumenta Henricina*, 15 volumes. Coimbra: Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960-1974.

MÜNZER, Jerónimo – *Viaje por España y Portugal (1494-1495)*. Madrid: Ediciones Polifemo, 1991.

NEVES, C. M. L. Baeta – *História florestal, aquícola e cinegética*, direcção e selecção C. M. L. Baeta Neves, 6 volumes em 7 tomos. Lisboa: Ministério da Agricultura, Florestas e Alimentação/Secretaria de Estado das Florestas/Direcção-Geral das Florestas, 1980-1993.

NOVAIS, Manuel Pereira de – *Anacrisis historial e Episcopologio*, 8 volumes. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1913-1918.

OLIVEIRA, Fernando – *Arte da guerra do mar*. S/l [Lisboa]: Arquivo Histórico da Marinha, 1937.

*Ordenações del-rei D. Duarte*, edição de Martim de Albuquerque e Eduardo Borges Nunes. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1988.

*Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V*, Livro IV, Título V (“Das Cartas de fretamento dos Navios”), ed. fac-similada. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, p. 55-63.

*Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*, Livro I, Título LIX, edição fac-similada. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, p. 400-419.

OTTE, Enrique – *Cartas privadas de emigrantes a Índias, 1540-1616*. Reimpressão. México: Fondo de Cultura Económica, 1996 (1ª edição, 1988).

REBELO, Padre Amador – *Crónica de el-rei Dom Sebastião*. Edição de António Ferreira de Serpa. Porto: Livraria e Imprensa Civilização, 1925.

REIS, Henrique Duarte e Sousa – *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da cidade do Porto*, 4 volumes. (Fixação de texto, introdução, notas e índices por Maria Fernanda C. de Brito). Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1984-1999.

“Relaçam da gloriosa morte do Padre Inacio de Azeuedo da Companhia de Jesu e seus companheyros que foram mortos pelos hereges no anno de 1570 indo pera o Brasil”, in *Memorial de várias cartas e cousas da edificação dos da Companhia de Jesus*, ed. José Pinto. Porto: Marânus, 1942.

*Relação das náos e armadas da India com os successos dellas que se puderam saber, para noticia e instrucção dos curiozos, e amantes da historia da India*. (British Library, Códice Add.

20902), leitura e anotações de Maria Hermínia Maldonado. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985.

RIBEIRO, João Pedro – *“Índice chronologico dos documentos mais notaveis que se achavão no archivo da illustrissima camara da cidade do Porto [...]”*, ed. de J. A. Pinto Ferreira. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1951.

TEIXEIRA ALBERNAZ, Pedro – *El atlas del rey planeta. La “Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos” (1634)*, Felipe Pereda y Fernando Marías (eds.), 2ª edição (1ª edição Outubro de 2002). Hondarribia: Editorial Nerea, 2002.

VELHO, Álvaro – *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia*. Leitura crítica, notas e estudo introdutório de José Marques. Porto: Faculdade de Letras, 1999.

VIEIRA, Padre António – *Sermão de Santo António aos peixes*. Prefácio de M. Rodrigues Lapa. Lisboa: Gráfica Lisbonense, 1940.

ZURARA, Gomes Eanes de – *Crónica da tomada de Ceuta*. Coimbra, 1915

ZURARA, Gomes Eanes de – *Crónica do conde D. Duarte de Meneses* (edição diplomática de Larry King). Lisboa: Universidade Nova de Lisboa/Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1978.

## Bibliografia

*A alfândega do Porto e o despacho aduaneiro*, catálogo da Exposição organizada pelo Arquivo Histórico Municipal do Porto. Porto: Casa do Infante, 1990.

ABREU-FERREIRA, Darlene – *The Portuguese in Newfoundland: documentary evidence examined*, in “Portuguese Studies Review”, volume IV, nº 2, 1995-1996 (International Conference Group on Portugal, Universidade de New Hampshire), p. 11-33.

ACERRA, Martine – “Gli arsenali francesi nel Seicento e nel Settecento”, in *Arsenali e città nell’Occidente europeo*. Sardenha: La Nuova Italia Scientifica, 1987, p. 133-150.

AFONSO, José Ferrão – *A cidade em redemoinho*. Curso livre de urbanismo e arquitectura do centro do Porto. 5 volumes policopiados. Porto: Universidade Católica Portuguesa/Centro Regional do Porto, 2002.

AFONSO, José Ferrão – *A rua das Flores no século XVI. Elementos para a história urbana do Porto quinhentista*. Porto: Publicações da Faculdade de Arquitectura, 2000.

AGUILAR HERRANDO, José – “La ingeniería en los puertos de la Edad Media”, in *Tecnología y sociedad: las grandes obras públicas en la Europa medieval*, XXV Semana de Estudios Medievales. Estella, 1995. Pamplona: Governo de Navarra, 1996, p. 235-262.

ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, José – *España, Flandes y el mar del Norte (1618-1639)*. Barcelona: Editorial Planeta, 1975.

ALFARO HARDISSON, Emilio – ver FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, María Lourdes.

ALMEIDA, Luís Ferrand de – *O engenho do Pinhal do Rei no tempo de D. João V*. Separata da “Revista Portuguesa de História”, tomo X (Homenagem ao Prof. Dr. Damião Peres). Coimbra: Faculdade de Letras/instituto de Estudos Históricos Doutor António de Vasconcelos, 1962.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – “Os caminhos e a assistência no norte de Portugal”, in *Actas das I Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval (A pobreza e a assistência aos pobres na Península Ibérica durante a Idade Média)*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1973, p. 39-57.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *O culto a Nossa Senhora, no Porto, na época moderna (perspectiva antropológica)*, in “Revista de História”, vol. II (*Actas do colóquio O Porto na Época Moderna*, vol. I). Porto: INIC/Centro de História da Universidade do Porto, 1979, p. 159-173.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *A paróquia e o seu território*, in “Cadernos do Noroeste – Sociedade, Espaço, Cultura”. Braga: Universidade do Minho, 1986.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Barcelos*. Lisboa: Editorial Presença, 1990.

ALMEIDA, A. Marques de – “Inovação e resistência na prática científica no Portugal das descobertas”, in *História de Portugal*, direcção de João Medina, vol. IV. Lisboa: Ediclube, 1994, p. 157-168.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – “Caminhos medievais no norte de Portugal”, in *Caminhos portugueses de peregrinação a Santiago. Itinerários portugueses*. [S/l]: Xunta de Galicia/Centro Regional de Artes Tradicionais, 1995, p. 339-356.

ALVES, Jorge Fernandes – *Os Brasileiros. Emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Edição do Autor, 1994.

AMÂNDIO, Bernardino – *Mareantes dos “portos marítimos da província do Minho”, séculos XVI a XIX. Os estaleiros de Portugal em 1860-1865*. Viana do Castelo: Edição dos “Amigos do Mar”, 1998.

AMARAL, Luís Carlos – ver DUARTE, Luís Miguel.

AMORIM, Inês – *Aveiro e os caminhos do sal, da produção ao consumo (sécs. XV a XX)*. Aveiro: Câmara Municipal, s/d.

ANAYA HERNÁNDEZ, Luis Alberto – “Los judeoconversos portugueses en Canarias y sus relaciones con el mundo atlántico europeo”, in *Coloquio internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648 (IV Centenario del ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria, 1999)*. Las Palmas de Gran Canaria: Edições do Cabildo de Gran Canaria, 2001, p. 587-607.

ANDRÉS ORDAX, Salvador – “Un patrono para los marineros portugueses: «O Corpo Santo»”, in *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Tomo V. S/l: Sociedad Estatal Lisboa 98, 1998, p. 123-144.

ANDREWS, Kenneth – *Trade, plunder and settlement. Maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480-1630*. Cambridge, 1984.

ANGIOLINI, Franco – “L’arsenale di Pisa fra politica ed economia: continuità e mutamenti (secoli XV-XVI)”, in *Arsenali e città...*, p. 69-82.

ANTONIO DI VITTORIO – “Del Adriático al Atlántico: intereses y orientación de la marina ragusea en la Edad Moderna”, in *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, Antonio Malpica Cuello (editor). Granada: La Nao, 2001, p. 179-205.

ARAÚJO, Maria da Assunção – “A evolução do litoral em tempos históricos: a contribuição da Geografia Física”, in *O litoral em perspectiva histórica (sécs. XVI-XVIII)*. Actas do encontro realizado na Faculdade de Letras da Universidade do Porto nos dias 6 e 7 de Novembro de 2000 e organizado pelo Hisportos – Para a história da construção dos portos do Noroeste de Portugal na Época Moderna (projecto de investigação). Porto: Instituto de História Moderna/ Centro Leonardo Coimbra, 2000, p. 73-91.

ARMAS CASTRO, José – *Pontevedra en los siglos XII a XV. Configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galicia medieval*. Pontevedra: Fundación “Pedro Barrié de la Maza Conde de Fenosa”, 1992.

AUGERON, Mickaël – “Coligny et les espagnols à travers la course (c. 1560-1572) : une politique maritime au service de la cause protestante”, in *Coligny, les protestants et la mer*, actas do colóquio organizado em Rochefort e La Rochelle entre 3 e 4 de Outubro de 1996. Martine Acerra, Guy Martinière (coordenadores). Paris : Presses de l’Université de Paris-Sorbonne, 1997, p. 155-176.

AZEVEDO, J. Lúcio de – *História dos cristãos-novos portugueses*, 3ª edição. Lisboa: Clássica Editora, 1989 (1ª edição de 1921).

AZEVEDO, Maria Antonieta Soares de – “Armadas do Brasil”, in *Dicionário de história de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, vol. I. Porto: Livraria Figueirinhas, 1984, p. 187.

AZNAR VALLEJO, Eduardo – “Andalucía y el Atlántico norte a fines de la Edad Media”, in *Actas do simpósio de história marítima do século XIII ao XVI Pontevedra e o Mar*, coordenador Francisco Calo Lourido. Pontevedra: Concelho de Pontevedra, 2003, p. 95-108.

AZNAR VALLEJO, Eduardo – *Cádiz y su región en la expansión atlántica*, in “Estudios de Historia y Arqueología Medievales”, nº 10. Cádiz: Universidade de Cádiz, 1994, p. 11-23.

AZNAR VALLEJO, Eduardo – “Navegación oceánica y expansión comercial”, in *Actas das III Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval* La Península Ibérica en la era de los Descubrimientos, 1391-1492, vol. I. Sevilha: Universidade de Sevilha, 1997, p. 343-370.

BALBI, Giovanna Petti – “I nomi delle navi”, publicado na colectânea de estudos desta investigadora *Una città e il suo mare: Genova nel medioevo*. Bolonha: Editrice CLUEB, 1991, p. 69-83.

BARATA, Filipe Themudo – *Os fretes marítimos: de negócio a política do reino*, in “Revista portuguesa de História”, t. XXXI, Vol. I (1996), p. 296-329.

BARATA, João da Gama Pimentel – “O traçado das naus e galeões portugueses de 1550-1580 a 1640”, in *Estudos de arqueologia naval*, vol. I. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989, p. 153-202.

BARATA, João da Gama Pimentel – “A Ars Nautica, do P<sup>o</sup> Fernando Oliveira. Enciclopédia de conhecimentos marítimos e primeiro tratado científico de construção naval (1570)”, in *Estudos de arqueologia naval*, vol. II. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989, p. 129-149.

BARATA, João da Gama Pimentel – “A caravela portuguesa e a descoberta da América”, in *Estudos de arqueologia naval*, vol. II. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989, p. 55-110.

BARATA, João da Gama Pimentel – “Estudos dos navios do políptico de Santa Auta”, in *Estudos de arqueologia naval...*, vol. II, p. 269-285.

BARATA, João da Gama Pimentel – “O «Livro primeiro da architectura naval», de João Baptista Lavanha. Estudo e transcrição do mais notável manuscrito de construção naval portuguesa do final do século XVI e princípio do século XVII”, in *Estudos de arqueologia naval...*, vol. II, p. 151-236.

BARATA, Maria do Rosário Themudo – “Temas e problemas da empresa comercial portuguesa no século XVI”, in *A Universidade e os Descobrimentos*, colóquio promovido pela Universidade de Lisboa. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses/ IN-CM, 1993, p. 127-146.

BARKER, Richard – “Construção naval”, in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses* (dir. de Luís de Albuquerque), vol. I. Lisboa: Editorial Caminho, 1994, p. 286-291.

BARKER, Richard – *Careening: art & anedocte*, in “Mare Liberum”, nº 2. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1991, p. 177-207.

BARKHAM, Michael – *La construcción naval en Zumaia, (1560-1600). Estructura y organización de una industria capitalista mercantil*, in “Itsasoa”, tomo 3. San Sebastian: Editorial Etor, 1984, p. 211-276.

BARKHAM, Michael – *La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Media: ¿una edad de oro?*, in “Itsas. Memoria”..., vol. III (La pesca en el País Vasco), 1996, p. 29-75.

BARKHAM, Michael – *El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna*, in “Itsas. Memoria” “Itsas. Memoria”, vol. IV (*Transporte y comercio marítimos*). Donostia-San Sebastian: Museu Naval/Diputación Foral de Gipuzcoa, 2003, p. 147-164.

BARREIRO MALLÓN, Baudilio – “Comercio y burguesía mercantil en la costa cantábrica. Contrastes regionales y cronológicos”, in *El comercio en el Antiguo Régimen*. Manuel Lobo Cabrera e Vicente Suárez Grimón (editores), vol. II. Las Palmas: Universidade de Las Palmas de Gran Canaria, 1994, p. 61-80.

BARRETO, Luís Filipe – *Os navios dos Descobrimentos*. S/l: Direcção dos Serviços de Filatelia/Correios de Portugal, 1991.

BARROCA, Mário Jorge – *As fortificações do litoral portuense*. Lisboa: Edições Inapa, 2001.

BARROS, Amândio Jorge Morais – *A preparação das armadas no Portugal de finais da Idade Média*, in “Revista da Faculdade de Letras – História”, II série, vol. VII, 1990. Porto: Faculdade de Letras, p. 101-132.

BARROS, Amândio Jorge Morais – *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV*, dissertação de mestrado policopiada, vol. I. Porto: Faculdade de Letras, 1991.

BARROS, Amândio Jorge Morais – *A construção naval portuense nas vésperas da viagem de Vasco da Gama à Índia*, in *Um mercador e autarca dos séculos XV-XVI: o arquivo de João Martins Ferreira*. Catálogo da exposição comemorativa da classificação do Porto como Património Cultural da Humanidade. Porto: Arquivo Histórico Municipal, 1996.

BARROS, Amândio Jorge Morais – “A memória marítima de Viana”, in *História do Navio-Hospital Gil Eannes*. Viana: Fundação Gil Eannes/Quatenaire Portugal, 2014, p. 56-85.

BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos e gentes do mar do Porto (séculos XIV-XVI)*. Separata da “Revista da Faculdade de Letras – História”, II série, vol. XIV. Porto: Faculdade de Letras, 1997.

BARROS, Amândio Jorge Morais – “Pelo mar do mundo inteiro. (Rumos da navegação da navegação portuense, 1598-1600)”, in *Actas do Congresso Internacional “Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI”*, tomo VI. S/l: Sociedad Estatal Lisboa 98, 1998, p. 278-281.

BARROS, Amândio Jorge Morais – “*Por ser de sua lavra e cutelo*”: questões entre o Porto e o mosteiro de Ancede relativas à venda de vinhos na Idade Média, in “Douro – Estudos & Documentos”, vol. III (5), 1998 (1º), p. 49-87.

BARROS, Amândio Jorge Morais – “Barcos e vinhos. Notas sobre o comércio marítimo de vinhos na Idade Média e início da Época Moderna”, in *Actas del I Simposio de la Asociación Internacional de Historia y Civilización de la Vid y el Vino*, Javier Maldonado Rosso (editor), vol. I. Porto de Santa Maria: Asociación Internacional de Historia y Civilización de la Vid y el Vino/ Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, 2001, p. 445-462.

BARROS, Amândio Jorge Morais – “Barcos, banqueiros e cativos. Os portuenses e o Mediterrâneo nos séculos XV e XVI”, in *Portugallo Mediterraneo*, (a cura di Luís Adão da Fonseca e Maria Eugénia Cadeddu). Cagliari: Consiglio Nazionale delle Ricerche/Istituto Sui Rapporti Italo-Iberici, 2001, p. 259-295.

BARROS, Amândio Jorge Morais – *O Porto e o trato de escravos no século XVI*, in “Africana Studia”, Revista Internacional de Estudos Africanos, nº 7. Jan./Dez. 2004, p. 31-51.

BARROS, Amândio Jorge Morais – “O Porto e a construção dos navios de Vasco da Gama”, in *Estudos de Homenagem ao Prof. Dr. José Marques*, vol. I. Porto: Faculdade de Letras, 2006, p. 131-141.

BARROS, Amândio Jorge Morais – *O Porto e os Filipas. A cidade e a construção do mundo global*. Matosinhos: QuidNovi, 2010.

- BARROS, Amândio Jorge Morais – *A morte vinha do mar*. Porto: Fronteira do Caos, 2015.
- BARROS, Amândio Jorge Morais – "Ports and commercial networks. A comparative approach of the Atlantic and the Indian Ocean trading networks in the 16<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup> centuries", in *Vanguards of globalisation*, coordenado e organizado por Rila Mukherjee, cap. 16. Delhi, Primus Books, 2013, p. 321-351.
- BARROS, Amândio Jorge Morais – ver DUARTE, Luís Miguel.
- BARROS, Amândio Jorge Morais – ver PEREIRA, Gaspar Martins.
- BARROS, Estanislau de; FREITAS, A. Ferreira de – *Construção naval*, 2 volumes. Lisboa: Biblioteca de Instrução e Educação Profissional, [1904] (integrados na coleção *Manual do Operário*, orientada por Thomaz Bordallo Pinheiro, Henrique Lopes de Mendonça, Guilherme Ivens Ferraz, Henrique Francem da Silva e J. Andrade Folhas).
- BARROS, Estanislau de – *Traçado e construção das naus portuguesas dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Imprensa da Armada, 1933.
- BASTO, Artur de Magalhães – *O Pôrto e a sua evolução sob o aspecto sanitário*, in "Conferências da Liga Portuguesa de Profilaxia Social" (3<sup>a</sup> série). Porto: Imprensa Social, 1936, p. 47-74.
- BASTO, Artur de Magalhães – "Façanhas dos Coutinhos", in *Livro antigo de cartas e provisões...*, p. 152-158.
- BASTO, Artur de Magalhães – "No tempo dos feitores da Flandres", in *Estudos portuenses*, vol. I. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1962, p. 41-50.
- BASTO, Artur de Magalhães – *Apontamentos para um dicionário de artistas e artesãos que trabalharam no Porto do século XV ao século XVIII*. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1964.
- BASTO, Artur de Magalhães – *História da Santa Casa da Misericórdia do Porto*, 2 volumes, 2<sup>a</sup> edição, Porto: Santa Casa da Misericórdia, 1999 (1<sup>a</sup> edição, 1934 e 1964) (ver FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e, autor do 3<sup>o</sup> volume desta obra).
- BEAUDOIN, François – *Les bateaux du Douro. Étude des origines*. Porto: Museu de Etnografia e História/Junta Distrital do Porto, s/d.
- BELLO LEÓN, Juan Manuel – "El reino de Sevilla en el comercio exterior castellano (siglos XIV-XVI)", in *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Hilario Casado Alonso (editor). Burgos: Exc<sup>a</sup> Diputación Provincial de Burgos, 1995, p. 57-80.
- BERNARD, Jacques – *Navires et gens de mer a Bordeaux (vers 1400 vers 1550)*, 3 volumes. Paris: S.E.V.P.E.N., 1968.
- BONACHIA HERNANDO, J. A. – *La ciudad de Burgos en la época del consulado*, in *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, vol. I. Burgos: Ecma. Diputación Provincial de Burgos, 1994, p. 69-145.
- BOXER, Charles R. – *O império colonial português (1415-1825)*, 2<sup>a</sup> edição. Lisboa: Edições 70, 1981.

BOXER, Charles Ralph – “O império português no Oriente no século XVI”, in *Opera minora*. Diogo Ramada Curto (editor), vol. III. Lisboa: Fundação Oriente, 2002, p. 455-485.

BRANDÃO, Raul – “A Cantareira” (1920), in *Os pescadores*, 3ª edição. Lisboa: Ulisseia, 1995.

BRAUDEL, Fernand – *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII*. Tomo 1 (As estruturas do quotidiano: o possível e o impossível). Lisboa: Editorial Teorema, 1992 (1ª edição em língua francesa, 1979).

BRAUDEL, Fernand – *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII*. Tomo 2 (Os jogos das trocas). Lisboa: Editorial Teorema, 1992.

BRAUDEL, Fernand – *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII*. Tomo 3 (O tempo do mundo). Lisboa: Editorial Teorema, 1992.

BRAUDEL, Fernand – *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*, 2 volumes. Lisboa: Publicações D. Quixote, 1983.

BRITO, Pedro – *Patriciado urbano quincentista: as famílias dominantes do Porto (1500-1580)*. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal, 1997.

BURLET, René – “L'évolution des navires au siècle de Coligny”, in *Coligny, les protestants et la mer...*, p. 53-61.

CABANTOUS, Alain – *Dix mille marins face à l'océan*. Paris: Éditions Publisud, 1991.

CAPELA, José – *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1773-1904*. Porto: Edições Afrontamento, 2002.

CARANDE, Ramón – *Carlos V y sus banqueros*. Barcelona: Editorial Crítica, 2000 (reedição da obra de 1977).

CARRÈRE, Claude – *Barcelone centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*, 2 volumes. Paris. La Haye: Mouton & CO, 1967.

CASADO ALONSO, Hilario – *El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI*, in *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, vol. I. Burgos: Ecma. Diputación Provincial de Burgos, 1994, p. 175-247.

CASADO ALONSO, Hilario – “Le rôle des marchands castillans dans la commercialization internationale du pastel toulousain (XVe et XVIe siècles)”, in *Actes du 2ème Congrès International “Pastel, indigo et autres teintures naturelles: passé, présent, futur”*, realizado em Toulouse em 1995, vol. 7. D. Cardon, H. E. Müllerott, B. Benjelloun, F. Brumont, M. Delmas (editores), Arnstadt, 1995/98, p. 65-78.

CASADO ALONSO, Hilario – *El mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI*, in “Boletín de la Institución Fernan González”. Burgos. Ano LXXVIII, nº 219 (1999/2000), p. 277-306.

CASADO ALONSO, Hilario - *La gestion d'une entreprise de commercialisation du pastel toulousain au début du XVIe siècle*, in “Annales du Midi, revue de la France méridionale”, tomo

113, nº 236, (Le commerce du pastel, de la laine et des draps, XIVe-XVIe siècles), Outubro-Dezembro de 2001, p. 457-479.

CASADO ALONSO, Hilario – *El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)*, in “Itsas. Memoria”..., vol. 4 (*Transporte e comercio marítimos*), p. 165-192.

CASADO ALONSO, Hilario – *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*. Burgos: Caja Círculo, 2003.

CASADO ALONSO, Hilario – “Existió la crisis del siglo XIV? Consideraciones a partir de los datos de la contabilidad de la catedral de Burgos”, in VAL VALDIVIESO, María Isabel del e MARTÍNEZ SOPENA, Pascual (coord.) – *Castilla y el Mundo Feudal. Homenaje al Profesor Julio Valdeón*. Vol. III. Valladolid: Junta de Castilla y León – Universidad de Valladolid, 2009, p. 9-25.

CASADO ALONSO, Hilario – *Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI*, in “Revista da Faculdade de Letras – História”, 4, 2003, p. 213-242.

CASADO SOTO, José Luis – *Aproximación al estado de la historia marítima del País Vasco sobre los primeros siglos de la Edad Moderna*, in “Itsas. Memoria”, vol. I, p. 29-47.

CASADO SOTO, José Luis - “Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna. Ensayo de aproximación”, in *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*, Agustín Guimerá e Dolores Romero (editores), *Actas do Colóquio Internacional El sistema portuario español*. Madrid: Ente Público Puertos del Estado/CEDEX/CEHOPU/CSIC, 1996, p. 235-251.

CASADO SOTO, José Luis – “Flota atlántica y tecnología naval hispana en tiempos de Felipe II”, in *Actas do Congresso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Tomo II (“Monarquía. Recursos, organización y estrategias”). S/l: Sociedade Estatal Lisboa '98, 1998, p. 345-354.

CASADO SOTO, José Luis – “Construcción naval en Portugal nos séculos XV e XVI”, apresentada ao *Simposio de Historia Marítima do Século XII ao XVI Pontevedra e o Mar*, organizado pelo Pazo da Cultura de Pontevedra, e que decorreu naquela cidade galega entre 29 de Novembro e 1 de Dezembro de 2001. Não publicado nas Actas deste encontro.

CASTRO, Armando de – “Pastos comuns”, in *Dicionário de história de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, vol. V. Porto: Livraria Figueirinhas, 1984, p. 12-13.

CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé; GUERRERO NAVARRETE, Yolanda – “Las oligarquías mercantiles y su papel en el juego político luso-castellano de la segunda mitad del siglo XV: el caso de Burgos”, in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval...*, vol. II, p. 563-589.

CEREZO MARTINEZ, Ricardo – *Las armadas de Felipe II*. Madrid: Editorial San Martín, 1988.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo – *La exploración del Atlántico*. Madrid: Editorial Mapfre, 1991, p. 129.

CHAUCA GARCÍA, Jorge; GIL BENÍTEZ, Eva Maria; MARTÍNEZ MOUTON, Mónica – “Escrituras de obligación y crédito a corto plazo en Málaga en el primer tercio del siglo XVIII”, in *El comercio en el Antiguo Régimen...*, p. 109-118.

CHAUNU, Pierre – “Géographie des naufrages à l’Époque Moderne”, in *Le naufrage, Actes du Colloque tenu à l’Institut Catholique de Paris (28-30 janvier 1998)*. Textes réunis sous la direction de Christian Buchet et Claude Thomasset. Paris: Honoré Champion, 1999, p. 45-54.

CHIFFOLEAU, Jacques – *La comptabilité de l’au-delà*. Roma: École Française de Rome, 1980.

CHILDS, Wendy R. – *Anglo-portuguese trade in the fifteenth century*, in “Transactions of the Royal Historical Society”, 6ª série. Londres: Royal Historical Society, 1992, p. 195-219.

CHILDS, Wendy R. – *Commercial relations between the basque provinces and England in the later Middle Ages, c. 1200-1500*, in “Itsas. Memoria”, vol. IV..., p. 55-64.

CIPOLLA, Carlo M. – *História económica da Europa pré-industrial*. Lisboa: Edições 70, 1988 (1ª edição em língua inglesa, 1974).

CIPOLLA, Carlo M. – *Contra un enemigo mortal e invisible*. Barcelona: Editorial Crítica, 1993, p. 11, livro no qual estão reunidos dois estudos fundamentais para o conhecimento das políticas sanitárias urbanas no Antigo Regime: “Miasmas y humores”, p. 9-98, e “Los piojos y el gran duque”, p. 99-167.

CIPOLLA, Carlo M. – *O burocrata e o marinheiro*. Oeiras: CeÍta Editora, 1997.

COELHO, António Borges – *Quadros para uma viagem a Portugal no séc. XVI*. Lisboa: Editorial Caminho, 1986.

CONCINA, Ennio, direcção - *Arsenali e città nell’Occidente europeo*. Sardenha: La Nuova Italia Scientifica, 1987.

CÓRDOBA DE LA LLAVE, Ricardo – “Técnicas de cordonería aplicadas a la construcción naval en la Andalucía del descubrimiento”, in *I Simposio de historia de las técnicas La construcción naval y la navegación (Cantabria 26, 27 y 28 de Outubro de 1995)*. Cantábria: Universidade de Cantábria/Centro de Estudos “Astillero de Guarnizo”, 1996, p. 105-112.

COSTA, Adelaide Lopes Pereira Millan da – *Vereação e vereadores. O governo do Porto em finais do século XV*. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal, 1993.

COSTA, Avelino de Jesus da – *Normas gerais para a transcrição e publicação de documentos e textos medievais e modernos*, 3ª edição, Braga, 1993

COSTA, Leonor Freire – “A construção naval”, in *História de Portugal*, direcção de José Mattoso. Terceiro volume (coordenador Joaquim Romero Magalhães). S/l: Círculo de Leitores, 1993, p. 292-310.

COSTA, Leonor Freire - *Aspectos empresariais da construção naval no século XVI: o caso da Ribeira das Naus de Lisboa*, in “Análise Social”, vol. XXXI (136-137), 1996 (2º-3º), 295-312.

COSTA, Leonor Freire – *Naus e galeões na ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais: Patrimonia Historica, 1997.

COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico: as frotas do açúcar (1580-1663)*, dissertação de doutoramento apresentada no Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa, policopiado. Lisboa, 2000.

COUTINHO, Bernardo Xavier – “Assistência e arte na cidade do Porto...”, in *História da cidade do Porto*, direção de Damião Peres, vol. II. Porto: Portucalense Editora, 1964.

COUTO, Jorge – “Lançados”, in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, dir. de Luís de Albuquerque, vol. II. Lisboa: Editorial Caminho, 1994, p. 582-584.

COUTO, Padre Luís de Sousa – *Origem das procissões da cidade do Porto*. Porto: Câmara Municipal, 1936.

CRESPO SOLANA, Ana – “Las comunidades mercantiles y el mantenimiento de los sistemas comerciales de España, Flandes y la República holandesa, 1648-1750”, in *España y las 17 provincias de los Países Bajos. Una revisión historiográfica (XVI-XVIII)*, Ana Crespo Solana, Manuel Herrero Sánchez (coordenadores). Tomo 2. Córdoba: Ministerio de Asuntos Exteriores/Fundación Carlos de Amberes, 2002, p. 445-467.

CRUSELLES GÓMEZ, Enrique – *Los mercaderes de Valência en la Edad Media*. Lérida: Editorial Milenio, 2001.

CRUZ, António – *Algumas observações sobre a vida económica e social da cidade do Porto nas vésperas de Alcácer Quibir*. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1967.

CRUZ, António – *O Porto na génese dos descobrimentos*, in “*Studium Generale*”, vol. VII (Número especial dedicado ao Infante D. Henrique). Porto: Centro de Estudos Humanísticos, 1960, p. 1-103.

CRUZ, António – *O Porto nas navegações e na expansão*, 2ª edição. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983 (1ª edição, 1972).

CUNHA, Maria Cristina – “A compra de fio para as naus. O Livro de receitas e despesas de Heitor Garcia (1496-1497)”, in *Actas do Congresso Internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”...*, vol. III, p. 491-529.

DE LA TORRE RODRÍGUEZ, José Ignacio – “A visão cisterciense do trabalho”, in *Cister no vale do Douro*. Porto: GEHVID, 1999, p. 133-172.

DELORT, Robert – “Que a peste seja do rato”, in *As doenças têm história*, apresentação de Jacques Le Goff, 2ª edição. Lisboa: Terramar, 1997 (1ª edição em língua francesa, 1985), p. 114-115.

DEVY-VARETA, Nicole – *Para uma geografia histórica da floresta portuguesa – As matas medievais e a “coutada velha” do rei*, in “*Revista da Faculdade de Letras. Geografia*”, I série, vol. I. Porto: Faculdade de Letras, 1985, p. 47-67.

DEVY-VARETA, Nicole – “Les enjeux forestiers dans le nord-ouest du Portugal”, in *1as Jornadas de Estudo Norte de Portugal/Aquitânia* (Março de 1984). Porto: CENPA/Universidade do Porto, 1986, p. 233-249.

DEVY-VARETA, Nicole – “Fomento e ordenamento florestal nas regiões litorais durante a Época Moderna”, in *O litoral em perspectiva histórica (sécs. XVI-XVIII)*..., p. 165-176.

DIAS, Geraldo Amadeu Coelho – “O mar e os portos como catalizadores de religiosidade”, in *O litoral em perspectiva histórica*..., p. 275-283.

DIAS, Geraldo Amadeu Coelho – “Cister – irradiação de espiritualidade e cultura”, in *Cister no vale do Douro*. Porto: GEHVID, 1999, p. 19-42.

DIAS, João José Alves – “Subsídios para o estudo do movimento e comércio da barra do Douro no século XVII”, in *Ensaio de história moderna*. Lisboa: Editorial Presença, 1988, p. 177 e seguintes (este artigo foi publicado primeiramente em *Estudos de história de Portugal*, vol. II – séculos XVI-XX. Homenagem a A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: Editorial Estampa, 1983, p. 157-177).

DIAS, Manuel Nunes – *O capitalismo monárquico português (1415-1549). Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno*, 2 volumes. Coimbra: Faculdade de Letras, 1964.

DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel – “La fabricación de jarcia en España. El reglamento de Jorge Juan, 1750”, in *El Derecho y el mar en la España moderna*, Carlos Martínez Shaw (editor). Granada: Universidade de Granada, 1995, p. 395-426.

DOMINGUES, Francisco Contente – “Caravelão”, in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*..., vol. I, p. 199

DOMINGUES, Francisco Contente – “Galeão”, in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*..., vol. I, p. 442-443.

DOMINGUES, Francisco Contente – “Patacho”, in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*..., vol. II, p. 863.

DOMINGUES, Francisco Contente – “Zavra”, in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*..., vol. II, p. 1092-1093.

DOMINGUES, Francisco Contente – *Os navios dos Descobrimientos*. S/l: Direcção dos Serviços de Filatelia/ Correios de Portugal, 1911.

DOMINGUES, Francisco Contente – *Horizontes mentais dos homens do mar no século XVI. A arte náutica portuguesa e a ciência moderna*, separata de *Viagens e viajantes no Atlântico quinhentista*. Lisboa: Edições Colibri, 1996.

DOMINGUES, Francisco Contente – *Os navios de Cabral*, in “Oceanos”, nº 39 (O achamento do Brasil), Julho-Setembro de 1999, p. 70-80.

DOMINGUES, Francisco Contente – *Os navios da expansão. O Livro da fabrica das naos de Fernando Oliveira e a arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2 volumes, policopiado, Lisboa, 2000, entretanto publicado com o título: *Os navios do mar oceano: teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.

DOMINGUES, Francisco Contente Rodrigues – ver GUERREIRO, Inácio.

- DOMINGUEZ ORTIZ, António – *Historia de Sevilla. La Sevilla del siglo XVII*, 3ª edição (1ª edição, 1984). Sevilha: Universidade de Sevilha, 1986, p. 129.
- DUARTE, Innocencio de Souza – *O código dos tabelliães ou manual theorico e practico do notariado portuguez*. Porto: Viúva Moré – Editora, 1869.
- DUARTE, Luís Miguel; AMARAL, Luís Carlos – *Os homens que pagaram a rua Nova. (Fiscalização, sociedade e ordenamento territorial no Porto quatrocentista)*, separata da “Revista de História”. Porto: Centro de História da Universidade do Porto, vol. VI, 1985.
- DUARTE, Luís Miguel – *Leonel de Lima: o bando e o barco*, separata da “Revista Portuguesa de História”, t. XXXI, Vol. I, 1996, p. 371-392.
- DUARTE, Luís Miguel; BARROS, Amândio Jorge Morais – *Corações aflitos: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna*, in “Douro – Estudos & Documentos”, vol. II (4). Porto: GEHVID, 1997 (2º), p. 77-118.
- DUARTE, Luís Miguel – “O vinho em Portugal na Baixa Idade Média (Produção, distribuição e consumo: notas para uma síntese)”, in *Os vinhos licorosos e a História* (seminário internacional, 19 a 24 de Abril de 1998), Alberto Vieira (coordenador). Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 1998, p. 201-224.
- DUARTE, Luís Miguel – “Regresso a Ceuta”, in *Portugallo mediterraneo*, (a cura di Luís Adão da Fonseca e Maria Eugenia Cadeddu). Cagliari: Consiglio Nazionale delle Ricerche/Istituto Sui Rapporti Italo-Iberici, 2001, p. 99-127.
- DUARTE, Luís Miguel – Os grandes poderes dos pequenos homens. *Congresso de História Medieval de Santa Maria da Feira* (no prelo).
- DUARTE, Luís Miguel – *Nova leitura dos forais novos manuelinos*, in Congresso Internacional sobre D. Manuel realizado em Guimarães (no prelo).
- DUEÑAS FONTÁN, Contra-almirante Marcelino de – *Medidas de los navíos de la jornada de Inglaterra*, apresentado pelo Contra-almirante Marcelino de Dueñas Fontán e publicado nos “Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval”, nº 27. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999.
- DYER, Christopher – *Niveles de vida en la Baja Edad Media*. Barcelona: Editorial Crítica, 1991 (1ª edição em língua inglesa, 1989).
- ECHEVARRÍA ALONSO, M<sup>a</sup> José – *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*. Santander: Porto de Santander/Autoridade Portuária de Santander, 1995, p. 44-47.
- ELLIOTT, John – *Europa en la época de Felipe II*. Barcelona: Editorial Crítica, 2001 (1ª edição inglesa em 1968 e revista e aumentada em 2000).
- ELLMERS, Detlev – “Gli arsenali delle città anseatiche”, in *Arsenali e città nell’Occidente europeo...*, p. 199-203.
- EMMER, Pieter C. – “La primera guerra global. Los holandeses contra los ibéricos en Asia, África y el Nuevo Mundo. 1590-1609”, in *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648...*, p. 479-502.

EMMER, Pieter C. – *The struggle over sugar. The abortive attack of the dutch on Portugal in the south Atlantic, 1600-1650*, in “Mare Liberum” ..., citado, nº 13 (Junho 1997), p. 59-68.

EUFEMIO SANZ, Lorenzo – *La producción y el comercio de las plantas medicinales, alimenticias, maderas preciosas, cueros vacunos y productos diversos recibidos de las Indias en el reinado de Felipe II*, in “Boletín Americanista”, nº 28, 1978, p. 155 (p. 137-164).

EUFEMIO SANZ, Lorenzo – *Comercio de España con las indias*.

EVERAERT, J. G. – “Flandes y el Atlántico: de las islas a las orillas del océano (1580-1648)”, in *Coloquio internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648...*, p. 527-536.

FABIÃO, Luís Crespo – *Alguns dados sobre o contributo de Vila do Conde para o comércio marítimo de importação entre Midelburgo-Arnemuidem (Zelândia) e a Península Ibérica nos meados do século XVI (1543-1544)*, in “Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde”, nº 6-1968, p. 11-49.

FABIÃO, Luís Crespo – *Alguns dados sobre o contributo de Aveiro para o comércio marítimo de importação entre a Zelândia holandesa e a Península Ibérica nos meados do século XVI (1543-1544), segundo dados extraídos das “contas públicas” do porto zelandês de Midelburgo*, in “Arquivo do Distrito de Aveiro, vol. XLII, 1976, p. 24-39.

FALCÓN PEREZ, María Isabel – “Gobierno y poder municipal en las ciudades de Aragón en la Baja Edad Media”, in *Actas do XVII Congrès d’Història de la corona d’Aragó El món urbà a la corona d’Aragó del 1137 als Decrets de Nova Planta*, Barcelona-Lérida, 7-12 de Dezembro de 2000, vol. 1. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2003, p. 59-99.

FAVIER, Jean – *De l’or et des épices. Naissance de l’homme d’affaires au Moyen Âge*. Paris: Librairie Arthème Fayard, 1987.

FAVIER, Jean – “Assurances et naufrages aux XIVe et XVe siècles”, in *Le naufrage*, Actes du Colloque tenu à l’Institut Catholique de Paris (28-30 janvier 1998). Textes réunis sous la direction de Christian Buchet et Claude Thomasset. Paris: Honoré Champion, 1999, p. 307-310.

FAUCHERRE, Nicolas – “Les fortifications de La Rochelle, place de sûreté”, in *Coligny, les protestants et la mer...*, p. 177-194.

FERNANDEZ IZQUIERDO, Francisco – “Astilleros e construcción naval en la España anterior a la Ilustración”, in *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº 1. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1987.

FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, María Lourdes; LARRAZ MORA, Alejandro; ALFARO HARDISSON, Emilio – “Las fragatas de don Luís de la Cueva: un proyecto fallido de defensa naval del archipiélago Canario”, in *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648...*, p. 233-260.

FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *Galícia en el comercio marítimo medieval*. Corunha: Fundación “Pedro Barrié de la Maza”, 1988.

FERREIRA, Ana Maria Pereira – *A importação e o comércio têxtil em Portugal no século XV (1385 a 1481)*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1983.

FERREIRA, Ana Maria Pereira – *O essencial sobre o corso e a pirataria*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1985, p. 28.

FERREIRA, Ana Maria Pereira – *Algumas despesas do município portuense no início do século XVI*, in “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, 2ª série, vol. 3/4 (1985-1986), p. 169-179.

FERREIRA, Ana Maria Pereira – *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*. Redondo: Patrimonia Historica, 1995.

FERRER i MALLOL, María Teresa – “La piratería y el corso entre el Mediterráneo y el Atlántico”, in *Actas de las V Jornadas de Historia Medieval Hispano-Portuguesas ...*, p. 256-322.

FERRO, Maria José Pimenta – *Os Judeus em Portugal no século XIV*. Lisboa: Guimarães Editores, 1979.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa – *Rabões da esquadra negra*. Separata de “O Pejão”, s/l, 1956.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa – *Rumo, palavra-chave*, in “Revista de Guimarães”, vol. LXXI, nº 3-4. Guimarães, 1961.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa – *O caíque do Algarve e a caravela portuguesa*. Separata da “Revista da Universidade de Coimbra”, vol. XXIV. Coimbra, 1969.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa – “*Algumas cenas e cenários ribeirinhos de Vila Nova de Gaia em gravuras dos séculos XVII a XIX*”. Separata da revista “Gaya”, vol. II, 1984.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa – *O barco rabelo: um retrato de família*. Porto: A. A. Cálem, 1989.

FONSECA, Luís Adão da – *Navegación y corso en el Mediterráneo occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV*. Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra, 1978.

FONSECA, Luís Adão da – *O Porto nas rotas do Mediterrâneo ocidental (vésperas da Época Moderna)*, in “Revista de História”, vol. III (II volume das *Actas do Colóquio “O Porto na Época Moderna*). Porto: INIC/Centro de História da Universidade do Porto, 1980, p. 127-139.

FONSECA, Luís Adão da – “Algumas considerações acerca das relações comerciais marítimas de Portugal com Génova na Baixa Idade Média”, in *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, vol. III (“Economia e Comércio Marítimo”). Porto: Universidade do Porto/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1989, p. 635-644.

FONSECA, Luís Adão da – *Vasco da Gama. O homem, a viagem, a época*. Lisboa: Comissariado da Exposição Mundial de Lisboa de 1998, 1998.

FONSECA, Luís Adão da – “A ligação do Algarve aos grandes centros do comércio internacional”, in *O Algarve da Antiguidade aos nossos dias: elementos para a sua história*, coordenação de Maria da Graça Maia Marques. Lisboa: Edições Colibri, 1999, p. 131-138.

- FONSECA, Quirino da – *Os portugueses no mar*. Lisboa: Tipografia do Comércio, 1926.
- FONSECA, Quirino da – *O problema das características dos galeões portugueses*, in “Memórias da Academia das Ciências de Lisboa”, Classe de Letras, tomo I, 1936, retomando trabalho publicado no “Arquivo Histórico da Marinha”, vol. I, nº 1. Lisboa, 1933, p. 77-91.
- FONSECA, Quirino da – *A caravela portuguesa e a prioridade técnica das navegações henriquinas*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1934;
- FONSECA, Quirino da – “A arquitectura naval no tempo dos descobrimentos”, in *História da expansão portuguesa no mundo*, vol. II, direcção de António Baião, Hernâni Cidade e Manuel Múrias. Lisboa: Editorial Ática, 1939, p. 39-46.
- FREITAS, A. Ferreira de – ver BARROS, Estanislau de.
- FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e; GONÇALVES, A. Nogueira – *O mosteiro da Serra do Pilar*. Vila Nova de Gaia: Câmara Municipal/Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia, 1984.
- FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e – *A ermida de S. Nicolau. Um pleito curioso no século XVI*, in “Gaya”, vol. V (Actas do 1º Congresso Internacional sobre o Rio Douro, 25 de Abril a 2 de Maio de 1986). Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia, 1987, p. 133-134.
- FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e – *História da Santa Casa da Misericórdia do Porto*, III volume (continuação da obra homónima de Artur de Magalhães Basto). Porto: Santa Casa da Misericórdia do Porto, 1995.
- FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e – *Toponímia portuense*. Matosinhos: Contemporânea Editora, 1999, p. 227.
- FRIEL, Ian – *Maritime history of Britain and Ireland*. Londres: The British Museum Press, 2003.
- FRIEL, Ian – “Oars, sails and guns: the english and war at sea, c. 1200-1500”, in *War at sea in The Middle Ages and Renaissance*, John B. Hattendorf e Richard W. Unger, editores. Woodbridge: The Boydell Press, 2003, p. 69-79.
- FRUTUOSO, Eduardo – ver LOPES, António.
- FUSARO, Maria – *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean The Decline of Venice and the Rise of England, 1450-1700*. Cambridge: Cambridge University Press, 2015.
- GALHANO, Fernando – ver OLIVEIRA, Ernesto Veiga de.
- GARCIA e GARCIA, José Luis – “El contexto de la religiosidad popular”, in *La religiosidad popular*, C. Alvarez Santaló, Maria Jesus Buxo e S. Rodríguez Becerra (coordenadores), vol. I. Barcelona: Anthropos, 1989, p. 19-29.
- GARCÍA SANZ, Ángel – “Economía y sociedad en la Castilla de los siglos XV y XVI”, in *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos...*, vol. I, p. 53-68.

- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio – *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. 2 tomos. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1988.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio – “El comercio andaluz en la Edad Moderna: un sistema de subordinación”, in *El comercio en el Antiguo Régimen*. Manuel Lobo Cabrera e Vicente Suárez Grimón (editores), vol. II. Las Palmas: Universidade de Las Palmas de Gran Canaria, 1994, p. 91-107.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio – *La carrera de Índias, histoire du commerce hispano-américain (XVIe-XVIIIe siècles)*. Paris: Éditions Desjonqueres, 1997.
- GARCÍA FUENTES, Lutgardo – *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*. Sevilha: Universidade de Sevilha, 1997, p. 53-58.
- GARCIA LOMBARDERO, Jaime – ver OLIVEIRA, Aurélio de.
- GATTI, Luciana - *L'Arsenale e le galee: pratiche di costruzione tecnico a Genova tra Medioevo ed Eta Moderna*. Génova: “Quaderno del Centro di Studi sulla Storia della Tecnica” sel Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1990.
- GATTI, Luciana – *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*. Génova: Brigati Glauco, 1999.
- GIL, Maria Olímpia da Rocha – “Os Açores e a rede de negócios no Atlântico seiscentista”, in *Actas do colóquio internacional Os Açores e o Atlântico (séculos XIV-XVII)*, realizado em Angra do Heroísmo entre 8 e 13 de Agosto de 1983, separata do “Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira”, vol. XLI. Angra do Heroísmo, 1983, p. 555-575.
- GIL BENÍTEZ, Eva Maria – ver CHAUCA GARCÍA, Jorge.
- GLETE, Jan – *Warfare at sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2000.
- GODINHO, Vitorino Magalhães – “A evolução dos complexos histórico-geográficos”, in *Ensaio II, sobre História de Portugal*, 2ª ed., correcta e aumentada. Lisboa: Sá da Costa, 1978, p. 17-28.
- GODINHO, Vitorino Magalhães – *Os descobrimentos e a economia mundial*, 2ª ed. correcta e ampliada, 4 volumes. Lisboa: Editorial Presença, 1985.
- GODINHO, Vitorino Magalhães – “O Mediterrâneo no horizonte dos europeus do Atlântico”, in *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar, séculos XIII-XVIII*. Lisboa: Difel, 1990, p. 181-222.
- GODINHO, Vitorino Magalhães – Introdução ao livro de Albert Silbert *Uma encruzilhada do Atlântico: Madeira (1640-1820)*, edição bilingue (Português-Francês). Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 1997, p. 7-18.
- GOMES, C. A. Encarnação – “A viagem de Vasco da Gama: algumas improváveis certezas”, in *IV Simpósio de história marítima A Viagem de Vasco da Gama*. Lisboa: Academia da Marinha, 2002, p. 215-225.

GÓMEZ VOZMEDIANO, Miguel Fernando – “Contrabando y poder en las islas occidentales durante el reinado de Filipe III”, in *Coloquio internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648...*, citado, p. 455-477.

GOMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, Carlos – “Las relaciones internacionales (1494-1598)”, in *Historia del mundo moderno* (2ª reimpressão), Luis Ribot García (coordenador). Madrid: Editorial Actas, 1998 (1ª edição 1992), p. 255-292.

GONÇALVES, A. Nogueira – ver FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e.

GONÇALVES, Iria – *As finanças municipais do Porto na segunda metade do século XV*. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal do Porto, 1987.

GONÇALVES, Iria – “Uma realização urbanística medieval: o calcetamento da rua Nova de Lisboa”, in *Um olhar sobre a cidade medieval*. Cascais: Patrimonia Historica, 1996, p. 117-137.

GONÇALVES, Iria – “Um começo de vida: o património de jovens casais louletanos de Quatrocentos”, in *Um olhar sobre a cidade medieval*. Cascais: Patrimonia Historica, 1996, p. 177-189.

GONZÁLEZ JIMENEZ, Manuel – “El comercio andaluz en la era de los Descubrimientos”, in *Actas do Congresso Internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”...*, vol. III, p. 387-403.

GONZÁLEZ LOPEZ, Emilio - *La Galicia de los Austrias*, 2 Tomos. Corunha: Fundación “Pedro Barrie de la Maza Conde Fenosa, 1980.

GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio – Introdução ao catálogo *Puertos españoles en la Historia*, exposição integrada no âmbito da Exposição Portuária Internacional, Portuaria '94 e no 28º Congresso Internacional de Navegação da AIPCN-PIANC. Madrid: CEHOPU/CEDEX, 1994, p. 15-25.

GOODMAN, David – *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*. Barcelona: Edições Península, 2001 (1ª edição em língua inglesa, 1997).

GOODMAN, David – “Guerra naval y economía de guerra en la España de los Austrias”, in *Coloquio internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648...*, p. 25-64.

GRANJA, Helena Maria – “Reconstituição paleoambiental da zona costeira, a norte da laguna de Aveiro, desde a Idade Média até à actualidade”, in *O litoral em perspectiva histórica...*, p. 93-109.

GUERRA, António Justino Ribeiro – “Carraca”, in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses...*, vol. I, p. 203-204.

GUERREIRO, Inácio e DOMINGUES, Francisco Contente Rodrigues – “A vida a bordo na carreira da Índia (século XVI)”, in *Actas da VI Reunião Internacional da História da Náutica e Hidrografia*, Lisboa: Ed. da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1989, p. 185-225.

GUERREIRO, Manuel Viegas – ver MAGALHÃES, Joaquim Antero Romero.

GUERRERO NAVARRETE, Yolanda – ver CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé.

- GUIARD Y LARRAURI, Teófilo – *La industria naval vizcaína (anotaciones históricas y estadísticas desde sus orígenes hasta 1917)*, 2ª edição. Bilbao: Biblioteca Vascongada Villar, 1968, p. 30.
- GUILMARTIN, JR., John F. – *Galleons and galleys*. Londres: Cassel & Cº, 2002.
- GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves – *Gaia e Vila Nova na Idade Média. Arqueologia de uma área ribeirinha*. Porto: Universidade Portucalense, 1995, p. 165-166.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín – “El sistema portuario español (siglos XVI-XX): perspectivas de investigación, in Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)”, *Actas do colóquio internacional El sistema portuario Español*, Agustín Guimerá Ravina y Dolores Romero (editores). Madrid: Ente Publico Puertos del Estado/CEDEX/CEHOPU/CSIC, 1996, p. 125-141.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín – *El vino y los puertos de la Europa atlántica: Burdeos y Oporto (siglos XVIII a XIX)*, in “Douro – Estudos & Documentos”, vol. VII (14) (*Actas do II Simpósio Internacional de História e Civilização da Vinha e do Vinho “A vinha e o vinho na cultura da Europa”*). Porto: Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto, 2002, p. 237-255.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín – “Puertos y ciudades portuarias (Ss. XVI-XVIII): una aproximación metodológica”, in *O litoral em perspectiva histórica, séculos XVI-XVIII*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2002, p. 287-305.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín – “Garachico (Tenerife), puerto de la expansión europea (1566-1630)”, in *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648...*, p. 429-453.
- GUINOTE, Paulo – ver LOPES, António.
- GUIRAL-HADZIIOSSIE, Jacqueline – *Valência, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valência: Edicions Alfons el Magnànim/Institució Valenciana D’Estudis I Investigació, 1989 (1ª edição em língua francesa, 1986).
- HANCOCK, David – *Oceans of Wine: Madeira and the Emergence of American Trade and Taste*. Yale University Press, 2009.
- HEERS, Jacques – *L’Occident aux XIVe et XVe siècles. Aspects économiques et sociaux*. Paris: PUF, 1966.
- HEERS, Jacques – *Les barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée, XIVe-XVIe siècles*. S/l : Perrin, 2001.
- HESPANHA, António Manuel – *Historia das instituições. Épocas medieval e moderna*. Coimbra: Livraria Almedina, 1982.
- HESPANHA, António Manuel – *Poder e instituições na Europa do Antigo Regime*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984.
- HEUER, Jr., Richards J., – *Psychology of Intelligence and Analysis*. S/l: Central Intelligence Agency (CIA), 1999, p. 133.

HINOJOSA MONTALVO, José – *De Valencia a Portugal y Flandes. Relaciones durante la Baja Edad Media*, in “Anales de la Universidad de Alicante (Historia Medieval), vol. I, 1982, p. 149-168.

HINOJOSA MONTALVO, José – “Intercambios comerciales entre Portugal y Valencia a fines del siglo XV: el «Dret Portugues»”, in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval...*, vol. II, p. 759-779.

HINOJOSA MONTALVO, José – “Ciudades portuárias y puertos sin ciudades a fines de la Edad Media en el Mediterráneo occidental”, in *Tecnología y sociedad...*, p. 263-287.

HINOJOSA MONTALVO, José – “Intercambios y relaciones entre Valencia y las ciudades marítimas del norte europeo”, in *Actas do XVII Congreso de Historia de la Corona d’Aragón*, vol. I. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2003, p. 391-399.

HINOJOSA MONTALVO, José – “La bahía gaditana y Valencia. Áreas de convergencia mercantil a fines de la Edad Media”, in *La Península entre el Mediterráneo y el Atlántico, siglos XIII-XV*, Coord. Manuel González Jiménez. Sevilla e Cádiz: Diputación de Cádiz/Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006, p. 775-789.

*História do trabalho e das ocupações*, 3 volumes. Nuno Luís Madureira (coordenador). Oeiras: Celta Editora, 2001-2002:

- Vol. I. *A indústria têxtil*, organização de Nuno Luís Madureira;
- Vol. II. *As pescas*, organização de Inês Amorim;
- Vol. III. *A agricultura: dicionário*, organização de Conceição Andrade Martins e Nuno Gonçalo Freitas Monteiro.

HOCQUET, Jean-Claude – *Le sel et le pouvoir. De l’an mil à la Révolution française*. Paris: Albin Michel, 1985

HOCQUET, Jean-Claude – “La navegación de la sal en el Atlántico”, in *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, Antonio Malpica Cuello (editor). Granada: La Nao, 2001, p. 17-57.

HUTTER, Lucy Maffei – *Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2005.

HUXLEY, Selma Barkham – “Documentary evidence for 16th century basque whaling ships in the strait of Belle Isle”, in *Early European Settlement and Exploitation in Atlantic Canada, Selected Papers*, edited by G. M. Story (St. John’s: Memorial University of Newfoundland, 1982).

HUXLEY, Selma Barkham – “Resumo da evolución da pesca nas costas do Este de Canadá”, in *Actas do Simpósio de Historia Marítima do século XII ao XVI Pontevedra e o Mar*, coordenador Francisco Calo Lourido. Pontevedra: Concelho de Pontevedra, 2003, p. 175-181.

IGUAL LUIS, David; MUÑOZ POMER, Maria Rosa; NAVARRO ESPINACH, Germán – “El comercio portugués en el Mediterráneo durante da Baja Edad Media”, in *Actas de las V Jornadas Hispano-Portuguesas de História Medieval*, p. 73-84.

IGUAL LUÍS, David – ver IRADIEL MURUGARREN, Paulino.

IRADIEL MURUGARREN, Paulino; NAVARRO ESPINACH, Germán; IGUAL LUIS, David – *Ricerche valenzane sul mondo urbano dell'Europa mediterranea (secoli XIV-XVI)*, in “Medioevo. Saggi e Rassegne”, Revista del Consiglio Nazionale delle Ricerche (realizzata nell'ambito dello Istituto sui rapporti italo-iberici, Cagliari, nº 25. Pisa: Edizioni Ets, 2002, p. 62-97.

IRIA, Alberto – *As caravelas do infante e os catiques do Algarve – subsídios para o estudo da arqueologia naval portuguesa*. Lisboa, 1963 (primeira abordagem em 1943).

ISRAEL, Jonathan – *La república holandesa y el mundo hispánico (1606-1661)*. Madrid: Editorial Nerea, 1997 (1ª edição em língua inglesa, 1982).

“Itsas. Memoria”. Donostia-San Sebastian: Museu Naval/Diputación Foral de Gipuzcoa. Quatro volumes publicados até ao momento:

- Vol. I (*Estado de la cuestión de los estudios marítimos en el País Vasco*), 1996.
- Vol. II (*La construcción naval en el País Vasco*), 1998.
- Vol. III (*La pesca en el País Vasco*), 2000.
- Vol. IV (*Transporte y comercio marítimos*), 2003.

JOUKES, Veronika – *Os flamengos no noroeste de Portugal (1620-1670). Subsídios para a reconstrução da vida dos flamengos no noroeste de Portugal de 1620 até 1670*, (dissertação de mestrado apresentada à Fac. de Letras do Porto), edição policopiada. Porto, 1999.

KELSEY, Harry – *Sir Francis Drake. El pirata de la reina*. Barcelona: Editorial Ariel, 2002.

KONVITZ, Josef W. – *Cities and the Sea: Port City Planning in Early Modern Europe*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1978.

LACERDA, Silvestre de Almeida – ver TEIXEIRA, Gabriella Maria Casella de Barbosa.

LADERO QUESADA, Miguel Angel – *Historia de Sevilla. La ciudad medieval (1248-1492)*, 3ª edição revista. Sevilha: Universidade de Sevilha, 1989.

LADERO QUESADA, Miguel-Angel – “El mundo comercial y financiero europeo (siglos XV y XVI)”, in *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos...*, vol. I, p. 147-174.

LADERO QUESADA, Miguel Ángel – *El primer oro de América. Los comienzos de la Casa de la Contratación de las Yndias (1503-1511)*. Madrid: Real Academia de la Historia, 2002.

LANE, Frederic – *Tonnages, medieval and modern*, in “Economic History Revue”, 2nd series, XVII, nº 2, 1964, p. 213-233.

LANGHANS, F. P. de Almeida – *Os mesteirais*, in “Revista Portuguesa de História”, vol. XIII. Coimbra, 1971.

LANHOSO, Adriano Coutinho – “Nossa Senhora protectora dos mareantes do velho burgo do Porto”, in *O rio e o mar na vida da cidade*, catálogo da exposição. Porto: Câmara Municipal do Porto/Gabinete de História da Cidade, 1966, p. 200-317.

LAPEYRE, Henri – *Une famille de marchands : les Ruiz*. Paris e Bordéus : Armand Colin/Feret & Fils, 1955.

- LARRAZ MORA, Alejandro – ver FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, María Lourdes.
- LE BOUEDEC, Gérard – *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique*. Paris : Armand Colin, 1997.
- LE BOUEDEC, Gérard - *Les bretons sur les mers*. Rennes: Editions Ouest-France, 1999.
- LE BOUEDEC, Gérard – “Plurimodalité des transports et arrière-pays sur les littoraux atlantiques du XVIe au XIXe siècle”, in Yves Lebahy (dir.), *Le pays maritime. Un espace projet original*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2001, p. 29-37.
- LEAL, Paula Montes – ver BARROS, Amândio Jorge Morais (Fontes impressas citadas e consultadas).
- LEAL, Pinho – *Portugal antigo e moderno*, vol. VII. Lisboa: Ed. Mattos Moreira, 1876, p. 296
- LEÃO, Manuel – *A construção naval nos séculos XVII e XVIII*. Separata do “Boletim Cultural Amigos de Gaia”, 1995.
- LEÃO, Manuel – *O Brasil e a arte portuense, entre os fins do século XVIII e o primeiro quartel do século XIX*. Separata da revista “Museu”, IV série, nº 9. Porto: Círculo Dr. José de Figueiredo, 2000, p. 214.
- LEBRUN, François – *Le grand schisme*, in “Les collections de l’Histoire”, nº 17 (“Les guerres de religion”), 2000, p. 14-17.
- LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente (Comandantes) – *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual*, 3ª edição. Lisboa: Centro de Estudos Históricos e Cartografia Antiga/Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 441.
- LEITE, Antero – *As pesqueiras do rio Minho*. Caminha: Corema, 1999
- LEITE, Duarte – *Coisas de vária história*. Lisboa: Seara Nova, 1941.
- LOBO CABRERA, Manuel – *El comercio canario europeo bajo Felipe II*. Funchal: Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração/Vice-Consejeria de Cultura y Deportes, Gobierno de Canarias, 1988, p. 31-33.
- LOBO CABRERA, Manuel – “El fraude una constante en el comercio canario”, in *Actas das VIII Jornades d’Estudis Històrics Locals “El comerç alternatiu”, corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)*, 23-25 de Novembro de 1989. Palma de Maiorca: Institut D’Estudis Baleàrics, 1990, p. 353-363.
- LOBO CABRERA, Manuel - *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*. Las Palmas de Gran Canaria: Edições do Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993.
- LOBO CABRERA, Manuel – “Comercio y burguesía mercantil en Canarias en la Edad Moderna”, in *El comercio en el Antiguo Régimen*, Manuel Lobo Cabrera e Vicente Suárez Grimón (editores), vol. II. Las Palmas: Universidade de Las Palmas de Gran Canaria, 1994, p. 139-150.
- LOBO CABRERA, Manuel – “El conocimiento de embarque en el comercio canario-europeo del siglo XVI”, in *El Derecho y el mar en la España moderna*, Carlos Martínez Shaw (editor). Granada: Universidade de Granada, 1995, p. 11-29.

LOPES, António; FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo – *O movimento da carreira da Índia nos sécs. XVI-XVIII. Revisão e propostas*, in “Mare Liberum”..., vol. 4 (Dezembro de 1992), p. 187-263.

LOPES, J. Vicente – ver LEITÃO, Humberto.

LOPEZ BELTRÁN, Maria Teresa – *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*. Málaga: Universidade de Málaga/Junta del Puerto de Málaga, 1986, p. 105-112.

LÓPEZ MARTÍN, Ignacio – “A century of small paper boats. The hispanic monarchy, the United Provinces, and the Mediterranean”, in *España y las 17 provincias de los Países Bajos. Una revisión historiográfica (XVI-XVIII)*, Ana Crespo Solana, Manuel Herrero Sánchez (coordenadores). Tomo 2. Córdoba: Universidade de Córdoba/Ministerio de Asuntos Exteriores/Fundación Carlos de Amberes, 2002, p. 533-562.

LUIS MARTÍNEZ, José – *Pasajeros de Indias. Viajes transatlánticos en el siglo XVI*. México: Fondo de Cultura Económica, 1999.

LYNCH, John – “El comerç sota el monopoli sevillà”, in *2nes Jornades d’Estudis Catalana-Americans*. Barcelona: Comissió Catalana del Cinquè Centenari del Descobriment d’Amèrica/Generalitat de Catalunya, 1986, p. 9-32.

MACHADO, Maria de Fátima Pereira – *O Porto de D. Manuel I a D. João III (1518-1530)*, dissertação de mestrado policopiada. Porto: Faculdade de Letras, 1997, p. 160.

MACÍAS HERNANDEZ, Antonio M. – “La viticultura canaria. Orto y ocaso, c. 1500-1850”, in *Actas del I Encuentro de Historiadores de la Viticultura Española*, Javier Maldonado Rosso y Alberto Ramos Santana (editores). El Puerto de Santa María: Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, 2000, p. 319-343.

MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M. – “Los tesoros de las Afortunadas. Las economías isleñas en el derrotero del almirante holandés Pieter van der Does”, in *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648...*, p. 349-427.

MAGALHÃES, Joaquim Antero Romero – *Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI*. Lisboa: Edições Cosmos, 1970.

MAGALHÃES, Joaquim Antero Romero; GUERREIRO, Manuel Viegas – *Duas descrições do Algarve do século XVI*, in “Revista de História Económica e Social”, nº 3. Lisboa: Sá da Costa, 1983, p. 21-132.

MAGALHÃES, Joaquim Antero Romero – “A conjuntura económica”, capítulo da obra *O Algarve da Antiguidade aos nossos dias...*, p. 253-262.

MAGALHÃES, Joaquim Antero Romero – *O Algarve económico, 1600-1773*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993.

MAGALHÃES, Joaquim Antero Romero – “O enquadramento do espaço nacional”, in *História de Portugal*, dir. de José Mattoso, vol. III (*No alvorecer da modernidade*), coordenador Joaquim Romero Magalhães. S/l: Círculo de Leitores, 1993, p. 13-59.

MAIA, Fernanda Paula Sousa – *O mosteiro de Bustelo: propriedade e produção agrícola no Antigo Regime (1638-1670 e 1710-1821)*. Porto: Universidade Portucalense, 1991, p. 98.

MARCOCCI, Giuseppe – *A fundação da Inquisição em Portugal: um novo olhar*, in “Lusitania sacra”, 23, 2011, 17-40.

MARÍA BILBAO, Luis – *Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya e Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica*, in “Itsas. Memoria”..., vol. IV, p. 259-285.

MARÍA DE LEIZAOLA, Jesús – *La marina civil vasca en los siglos XIII, XIV y XV*, 3 volumes. San Sebastián: Editorial Senda, 1988.

MARQUES, A. H. de Oliveira – *Hansa e Portugal na Idade Média*, 2ª ed. corrigida e aumentada. Lisboa: Editorial Presença, 1993 (1ª edição, 1959).

MARQUES, A. H. de Oliveira – “Pesos e medidas”, in *Dicionário de história de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, vol. V. Porto: Livraria Figueirinhas, p. 71.

MARQUES, A. H. de Oliveira – *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*. Lisboa: Editorial Presença, 1987.

MARQUES, Alfredo Pinheiro – *Vida e obra do “Príncipe Perfeito” Dom João II*. Figueira da Foz–Mira: Centro de Estudos do Mar/Câmara Municipal de Mira, 1997.

MARQUES, João Francisco – “Ordenar o litoral – Ordenamento religioso: nótulas metodológicas”, in *O litoral em perspectiva histórica*, p. 259-262.

MARQUES, José – *A arquidiocese de Braga no século XV*. S/l [Lisboa]: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988.

MARQUES, José – *As pesqueiras do mosteiro de Paderne em 1770*, in “Estudos Regionais”. Viana do Castelo, 9 (1991), p. 39-53.

MARTIN, Colin – *The spanish armada*. Londres: Londres: Penguin Books, 1988.

MARTÍN CORRALES, Eloy - “La proyección mediterránea del sistema portuario español: siglos XVI-XVIII”, in *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI XIX): actas del coloquio internacional* El sistema portuario español (Madrid, 19 21 de Outubro de 1995), Agustín Guimerá y Dolores Romero (editores). Madrid: EPPE/ CEDEX/ CEHOPU/ CSIC, 1996, p. 143-165.

MARTÍN GONZÁLEZ, Miguel Ángel – *La historia de Santa Cruz de La Palma*. Tenerife: Centro de la Cultura Popular Canaria, 1999, p. 104.

MARTÍNEZ GIJÓN, José – *La practica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)*, in “Historia, Instituciones, Documentos”, nº 10. Sevilla: Publicações da Universidade de Sevilla, 1983, p. 119-155.

MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Sergio – *Bilbao nacimiento de un emporio*, in “Litoral Atlántico”, 3 (Villas al mar), Cantábria (Nóia): Associação Tajamar, 2001, p. 69-80.

MARTÍNEZ MOUTON, Mónica – ver CHAUCA GARCÍA, Jorge.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos – *Cataluña en la carrera de Indias*. Barcelona: Editorial Crítica, 1981.

- MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, 2 volumes. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980.
- MATOS, Artur Teodoro de – “Os Açores e a Carreira das Índias no século XVI”, in *Estudos de história de Portugal* (homenagem a A. H. de Oliveira Marques), vol. II. Lisboa: Editorial Estampa, p. 93-110.
- MAURÍCIO, Maria Fernanda – *Entre Douro e Tâmega e as inquirições afonsinas e dionisinas*. Lisboa: Edições Colibri, 1994.
- MAURO, Frédéric – “Comércio das madeiras”, in *Dicionário de história de Portugal*, direcção de Joel Serrão..., vol. IV, p. 130-131.
- MAURO, Frédéric – *Le XVIIe siècle européen. Aspects économiques*, 3ª edição. Paris: PUF, 1981 (1ª edição 1966), p. 119-121.
- MAURO, Frédéric – *Les ports comme entreprise économique. La dynamique socio économique*, in “Geographie du capital marchand aux Amériques”. Separata. Paris: [s/ed], 1987, p. 752-777.
- MAURO, Frédéric – *Portugal, o Brasil e o Atlântico* (tradução da obra *Portugal, le Brésil et l'Atlantique au XVIIe siècle (1570-1670)*, Paris, 1960), 2 volumes. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, p. 154.
- MEA, Elvira Cunha de Azevedo – *A inquisição do Porto*, in “Revista de História”, vol. II (vol. I das *Actas do Colóquio “O Porto na Época Moderna”*) ..., p. 215-227.
- MELLO, J. A. Gonsalves de
- MENDONÇA, Henrique Lopes de – “Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI”, in *Centenário do descobrimento da America. Memórias da comissão portuguesa*. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1892 (reeditado pelo Ministério da Marinha em 1971).
- MERINO, José – “La città e l'arsenale di El Ferrol nel XVIII secolo”, in *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, obra dirigida por Ennio Concina. Sardenha: La Nuova Italia Scientifica, 1987, p. 175-188.
- MEYER, Jean – *Les marines de guerre européennes (1650-1815)*, prefácio ao livro *Les marines de guerre européennes, XVIIe-XVIIIe siècles*, p. 9-17.
- MICHON, Bernard – *Le port de Nantes au XVIIIe siècle*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2011.
- MIRANDA, Flávio – *Portugal and the Medieval Atlantic. Commercial Diplomacy, Merchants, and Trade, 1143–1488*. Porto: Faculdade de Letras, 2012.
- MOLLAT, Michel – *A Europa e o mar*. Lisboa: Editorial Presença, 1995.
- MONTEIRO, João Gouveia – *A guerra em Portugal nos finais da Idade Média*. Lisboa: Editorial Notícias, 1998.
- MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e combates da marinha portuguesa*, volumes I a III. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1989.

- MONTES, José M. – *El libro de los santos*. Madrid: Alianza Editorial, 1996.
- MORALES PADRÓN, Francisco – *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos*, 3ª edição revista. Sevilha: Universidade de Sevilha, 1989, p. 147.
- MOREIRA, Manuel António Fernandes – *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos*. Viana do Castelo: Câmara Municipal, 1984.
- MOREIRA, Manuel António Fernandes – *Os mercadores de Viana e o comércio do açúcar brasileiro no século XVII*. Viana do Castelo: Câmara Municipal, 1990.
- MOREIRA, Manuel António Fernandes – *A alfândega de Viana e o comércio de importação de panos no século XVI*. Viana do Castelo: Câmara Municipal, 1992.
- MOREIRA, Manuel António Fernandes – *Os mareantes de Viana e a construção da atlantidade*. Viana do Castelo: Câmara Municipal, 1995.
- MORENO, Humberto Baquero – *A batalha de Alfarrobeira. Antecedentes e significado histórico*, separata da “Revista de Ciências do Homem”, vol. IV, série B. Lourenço Marques: Universidade de Lourenço Marques, 1973.
- MORENO, Humberto Baquero – *Reflexos na cidade do Porto da entrada dos conversos em Portugal nos fins do século XV*, in “Revista de História”, vol. 1. Porto: Centro de História da Faculdade de Letras, 1978, p. 7-38.
- MORENO, Humberto Baquero – *A ação dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média*. Porto: Brasília Editora, 1979.
- MORENO, Humberto Baquero – *A navegabilidade do rio Douro nos séculos XVI e XVII*, in “Gaya”, vol. V (*Actas do 1º Congresso Internacional sobre o rio Douro*). Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia, 1987, p. 177-194.
- MOTA, Teixeira da – “Guiné”, in *Dicionário de História de Portugal*, dir. de Joel Serrão, vol. III. Porto: Livraria Figueirinhas, 1984, p. 179-181
- MOTA, Valdemar – “Algumas notícias sobre uma erva tintureira – o pastel no povoamento dos Açores”, in *Os Açores e o Atlântico (séculos XIV-XVII)...*, p. 333-351.
- MUMFORD, Lewis – *A cidade na História, suas origens, transformações e perspectivas*, 4ª edição. S. Paulo: Martins Fontes, 1998 (1ª edição em língua inglesa, 1961), p. 331-332.
- MUÑOZ POMER, María Rosa – “Valencia e sus relaciones comerciales (Dret de la Mercadería 1411)”, in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, vol. II. Porto: INIC, 1987, p. 677-719.
- MUÑOZ POMER, María Rosa – ver IGUAL LUIS, David.
- NATIVIDAD DE LA PUERTA – “Los vínculos entre la construcción naval y las obras civiles de los puertos en el siglo XIX”, in *Simposio de Historia de las Técnicas “La construcción naval y la navegación”* (26 a 28 de Outubro de 1995). Cantábria: Universidade de Cantábria/Centro de Estudos “Astillero de Guarnizo”, 1996, p. 419-439.
- NAVARRO ESPINACH, Germán – ver IGUAL LUIS, David.

- NAVARRO ESPINACH, Germán – ver IRADIEL MURUGARREN, Paulino.
- NELSON, Arthur – *The Tudor Navy: The Ships, Men and Organisation, 1485-1603*. Londres: Conway Maritime Press, 2001.
- NOVOA, James Nelson – *The Departure of Duarte de Paz from Rome in the light of Documents from the secret Vatican Archive*, in “Cadernos de Estudos Sefarditas”, 5 (2005), 313-338.
- O litoral em perspectiva histórica, séculos XVI a XVIII*, actas do colóquio. Porto: Instituto de História Moderna da Faculdade de Letras, 2002.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes – *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*. Donostia-S. Sebastián: Departamento de Economía y Turismo, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes – *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. Donostia-S. Sebastián: Departamento de Economía y Turismo, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002.
- OLIVEIRA, Aurélio de – *A abadia de Tibães e o seu domínio (1630-1680). Estudo social e económico*. Porto: Faculdade de Letras, 1974.
- OLIVEIRA, Aurélio de; GARCIA LOMBARDEIRO, Jaime – *Alguns dados em torno das relações económicas entre o Porto – sua região – e a Galiza na época moderna – sécs. XVII, XVIII*, in “Revista de História”, vol. II. Porto: Centro de História da Universidade do Porto, 1979, p. 119-147.
- OLIVEIRA, Aurélio de – *Vinhos de Cima-Douro na primeira metade do século XVII. A primeira grande questão vinícola do Douro*, in “Gaya”, vol. II (*Actas das jornadas de história local e regional de Vila Nova de Gaia*). Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia, 1984, p. 213-230.
- OLIVEIRA, Aurélio de – “As indústrias no Porto nos finais do século XVIII”, in *A indústria portuense em perspectiva histórica*, Actas do Colóquio (realizado no Porto em 4 e 5 de Fevereiro de 1997), Jorge Fernandes Alves (coordenador). Porto: Centro Leonardo Coimbra/Faculdade de Letras, 1998, p. 285-302.
- OLIVEIRA, Aurélio de – *Nos caminhos do Atlântico (1400-1500)*. Braga: Edição do Autor, 1999.
- OLIVEIRA, Aurélio de – *Nos rumos da modernidade*. Porto: Faculdade de Letras, 1999.
- OLIVEIRA, Aurélio de – “Do Porto a Pontevedra (XIII-XVII) (Os tratos marítimos do noroeste peninsular. Do Porto à Galiza e a Pontevedra) (Séc. XIII-XVII)”, in *Actas do simpósio de história marítima do século XIII ao XVI Pontevedra e o Mar*, coordenador Francisco Calo Lourido. Pontevedra: Concelho de Pontevedra, 2003, p. 109-155.
- OLIVEIRA, Ernesto Veiga de; GALHANO, Fernando; PEREIRA, Benjamim – *O linho. Tecnologia tradicional portuguesa*. Reedição. Lisboa: INIC/Centro de Estudos de Etnologia, 1991 (1ª edição 1978)
- OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *O espaço urbano do Porto. Condições naturais e desenvolvimento*. Coimbra: Instituto de Alta Cultura, 1973.

- OSSWALD, Helena – “A evolução da população na diocese do Porto na Época Moderna”, in *Actas do I Congresso sobre a diocese do Porto Tempos e Lugares de Memória homenagem a D. Domingos de Pinho Brandão*, vol. II. Porto: Centro de Estudos D. Domingos de Pinho Brandão/Universidade Católica–Centro Regional do Porto/Faculdade de Letras da Universidade do Porto – Departamento de Ciências e Técnicas do Património, 2002, p. 73-93.
- OSSWALD, Helena – *A entrada da barra do Porto na Época Moderna*, in 23º Congresso da Associação Portuguesa de História Económica e Social, Coimbra, 2003 (edição on-line).
- OTTE, Enrique – “Canarias: plaza bancaria europea en el siglo XVI”, in *IV Coloquio de Historia Canario-Americana (1980)*. Las Palmas, 1982, p. 157-173.
- PARKER, Geoffrey – *La revolución militar. Innovación militar y apogeo de Occidente, 1500-1800*. Madrid: Alianza Editorial, 2002 (1ª edição em língua inglesa, 1988).
- PARKER, Geoffrey – *España y la rebelión de Flandes*. Madrid: Editorial Nerea, 1989 (1ª edição em língua inglesa, 1975).
- PARKER, Geoffrey – *La gran estrategia de Felipe II*. Madrid: Alianza Editorial, 1998 (edição inglesa no mesmo ano).
- PARKER, Geoffrey – *El éxito nunca es definitivo. Imperialismo, guerra y fe en la Europa Moderna*. Madrid: Taurus, 2001 (edição em língua inglesa do mesmo ano). Interessou-me, em especial, o ensaio “De la providencia y los vientos protestantes: la armada española de 1588 y la armada holandesa de 1688”, p. 45-70.
- PARKER, Geoffrey – ver MARTIN, Colin.
- PAVIOT, Jacques – “Les relations économiques entre le Portugal et la Flandre au XVe siècle”, in *Actas do Congresso Internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”*, vol. III. Porto: Universidade do Porto/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, p. 531-539.
- PEDROSA, Fernando Gomes – *As terçenas medievais e a terçanabal do Infante D. Henrique*. Lisboa: Academia de Marinha, 2013.
- PEREIRA, Benjamim – ver OLIVEIRA, Ernesto Veiga de.
- PEREIRA FERNÁNDEZ, Xosé Manuel – *A Pontevedra de Felipe II*. Pontevedra-Concelho de Valga: Departamento de Cultura (Pontevedra), 1998.
- PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio Jorge Morais – *Memória do rio. Para uma história da navegação no Douro*. Porto: Edições Afrontamento, 2001.
- PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio – *O comércio de vinho na Época Moderna: uma perspectiva comparativa a partir do Porto*, in Conferência Internacional *Patrimonio Cultural de la vid y del vino*, Organização do CSIC e do Museu del Vino de Almedralejo, Badajoz, 8 a 11 de Fevereiro de 2011.
- PEREIRA, João Cordeiro – *Para a história das alfândegas em Portugal (Vila do Conde-organização e movimento)*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa/Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1983.

- PEREIRA, José António Rodrigues – “Urca”, in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*, direcção de Luís de Albuquerque, vol. II. Lisboa: Editorial Caminho, 1994, p. 1054.
- PHILLIPS, Carla Rahn – *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*. Madrid: Alianza Editorial, 1991 (1ª edição em língua inglesa, 1986).
- PICO, Maria Alexandra Tavares Carbonell – *A terminologia naval portuguesa anterior a 1460*. Lisboa: Sociedade de Língua Portuguesa, 1963.
- PIMENTEL, Alberto – *O Porto há 30 anos*. S/l: UCE, 2011.
- POLÓNIA, Amélia – “A tecelagem de panos de treu em Entre-Douro-e-Minho no século XVI”, in *A indústria portuense em perspectiva histórica...*, p. 11-23.
- POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, 2 volumes. Dissertação de doutoramento policopiada. Porto: Faculdade de Letras, 1999, posteriormente publicada com o título *Expansão e Descobrimientos numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*. Lisboa: IN-CM, 2007.
- POLÓNIA, Amélia – *O Porto nas navegações marítimas quinhentistas. Embarcações e náuticos*, in “Revista da Faculdade de Letras – História”, III série, vol. I. Porto, 2000, p. 29-52.
- POLÓNIA, Amélia – *D. Henrique: o cardeal-rei*. Lisboa: Temas e Debates, 2010.
- Porto a património mundial. Processo de candidatura da cidade do Porto à classificação pela UNESCO como Património Cultural da Humanidade* (textos de Rui Ramos Losa, Manuel Real, Rui Tavares e outros), 2ª edição. Porto: Câmara Municipal, 1996.
- POUGET-TOLU, Anne – *Navires et navigation aux XIVe et XVe siècles. D’après les récits de voyages*. Paris: L’Harmattan, 2002.
- PRIOTTI, Jean-Philippe – “Mercaderes vascos y castellanos en Europa durante el siglo XVI: cooperaciones y rivalidades”, in *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI...*, p. 265-283.
- PRIOTTI, Jean-Philippe – *El comercio de los puertos vascos peninsulares com el noroeste europeo durante el siglo XVI*, in “Itsas. Memoria”..., vol. IV, p. 193-206.
- Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX), Actas del coloquio internacional El Sistema Portuario Español*, Agustín Guimerá Ravia e Dolores Romero (editores). Madrid: CEHOPU, 1996.
- RAU, Virgínia – “Um contrato inglês na Torre do Tombo”, in *Estudos sobre história económica e social do Antigo Regime*. Lisboa: Editorial Presença, 1984, p. 13-14.
- RAU, Virgínia – “Achegas para o estudo da construção naval durante os séculos XVII e XVIII na ribeira do Ouro – Porto”, in *Estudos sobre história económica e social do Antigo Regime*. Lisboa: Editorial Presença, 1984, p. 269-284.
- REBELO, Luís de Sousa – *A concepção do poder em Fernão Lopes*. S/l [Lisboa]: Livros Horizonte, 1983.

REQUENA AMORAGA, Francisco – *La defensa de las costas valencianas en la época de los Austrias*. Alicante: Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert»/Generalitat Valenciana, Conselleria de Cultura, Educació i Ciència, 1997.

RODGER, N. A. M. – “The new Atlantic: naval warfare in the sixteenth century”, in *War at sea in The Middle Ages and Renaissance...*, p. 233-247.

RODRIGUES, Adriano Vasco – *Judeus portugueses no desenvolvimento económico dos portos atlânticos, na Época Moderna*, in “Revista de História”, vol II..., p. 19-26.

RODRÍGUEZ MOREL, Genaro – “Controles comerciales y alternativas de mercado en La Española. Siglo XVI”, in *La Casa de Contratación y navegación entre España y las Indias*, coord. Enriqueta Vila Vilar, Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo Luis González Rodríguez. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC/ Universidad de Sevilla, 2004, p. 721-741.

RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio – “La evolución de los puertos españoles en la Edad Moderna”, in *Puertos españoles en la Historia*, catálogo da exposição de Sevilha (1994). Madrid: Ministério de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente/ CEHOPU, 1994, p. 61-76.

ROJAS VACA, María Dolores – *El documento marítimo-mercantil en Cádiz (1550-1600). Diplomática notarial*. Cádiz: Universidade de Cádiz, 1996.

ROSE, Susan – *Medieval naval warfare, 1000-1500*. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2002.

ROWSE, A.L. – *The Expansion of Elizabethan England*. Londres: Palgrave Macmillan, 2003 (1ª ed. 1955), p. 281.

RUFO YSERN, Paulina – “La expansión peninsular por la costa africana. El enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480)”, *Actas do congresso internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”...*, vol. III, p. 59-79.

RUIZ MARTÍN, Felipe – *Pequeño capitalismo, gran capitalismo. Simón Ruiz y sus negocios en Florencia*. Barcelona: Editorial Crítica, 1990.

RUMEU DE ARMAS, Antonio – “La sublevación de los Países Bajos contra España y la invasión de Gran Canaria por el almirante holandés van der Does en 1599”, in *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648...*, p. 15-24.

SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – *La Coruña durante el reinado de Felipe II*. Corunha: Diputación Provincial de A Coruña, 1989.

SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – *Galicia en el camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648*. Corunha: Edicions do Castro, 1996.

SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – *Hombres y armadas en Galicia en la época de Carlos I*, in “Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval”, nº 34 (*XIX Jornadas de História Marítima*, Hombres y armadas en el reinado de Carlos I). Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 2000, p. 9-28.

- SALGADO, Augusto António Alves – *Portugal e o Atlântico. Organização militar e acções navais durante o período Filipino (1580-1640)*. Lisboa: Faculdade de Letras, 2009.
- SAMPAIO, Alberto – *Estudos históricos e económicos I. As vilas do norte de Portugal*, 2ª edição (conforme à primeira de 1923). Lisboa: Vega, s/d.
- SAMPAIO, Alberto – *Estudos históricos e económicos II. As povoações marítimas*, 2ª edição. Lisboa: Vega, s/d.
- SÁ-NOGUEIRA, Isabel Bettencourt de; SÁ-NOGUEIRA, Bernardo de – “A ilha do Príncipe no 1º quartel do século XVI: administração e comércio”, in *Actas do Congresso Internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”...*, vol. III, p. 81-115.
- SÁ-NOGUEIRA, Bernardo de – ver SÁ-NOGUEIRA, Isabel Bettencourt de.
- SANTOS, João Marinho dos – *Os Açores nos séculos XV e XVI*, 2 volumes. Açores: Secretaria Regional da Educação e Cultura/Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1989.
- SANZ AYÁN, Cármen – *El crédito de la corona y los hombres de negocios en los últimos años del reinado de Felipe IV*, in “Cuadernos de Historia Moderna”, nº 9. Madrid: Universidade Complutense, 1988, p. 63-94.
- SARAIVA, António José – *Inquisição e cristãos-novos*. Porto: Editorial Inova, 1969.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo – “Cardeal D. Henrique”, in *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, vol. III, p. 190-192.
- SILBERT, Albert – *Uma encruzilhada do Atlântico: Madeira (1640-1820)*, edição bilingue (Português-Francês). Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 1997.
- SILVA, Francisco Ribeiro da – *Autonomia municipal e centralização do poder durante a União Ibérica – o exemplo do Porto*, in “Revista da Faculdade de Letras-História”, II série, vol. IV. Porto: Faculdade de Letras, 1987, p. 135-150.
- SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*, 2 volumes. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal, 1988.
- SILVA, Francisco Ribeiro da – *Têmpores do homem portuense do primeiro quartel do século XVII. I – A doença e a peste, Aspectos sanitários*, in “Revista de História”, vol. 1. Porto: Centro de História da Universidade do Porto, 1978, p. 183-244.
- SILVA, Germano – *O elevador dos Guindais*. Porto: Casa da Música, 2003, p. 23.
- SILVA, José Gentil da – *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres marchands des Rodrigues d’Evora et Veiga*. Paris: Armand Colin, 1956.
- SILVA, José Gentil da – *Marchandises et finances. II. Lettres de Lisbonne, 1563-1578*. Paris: S.E.V.P.E.N., 1959.
- SILVA, José Gentil da – “As ilhas dos Açores, os metais preciosos e a circulação monetária (séculos XVI-XVII)”, in *Os Açores e o Atlântico (séculos XIV-XVII)...*, p. 596-612.
- SILVA, Maria Fernanda Espinosa Gomes da – “Da actividade marítima portuguesa na primeira dinastia”, in *Escritos históricos*. Porto: Porto Editora, 1972, p. 37-133.

SILVA, Maria Fernanda Espinosa Gomes da – “Manuel Pessanha”, in *Dicionário de história de Portugal*, direcção de Joel Serrão..., vol. V, p. 73-74.

SOARES, Franquelim Neiva – “Vida económico-marítima da região entre o rio Neiva e Póvoa de Varzim nos finais do século XV. Os portos de Esposende, Fão e Póvoa de Varzim”, in *Actas do Congresso Internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”...*, vol. III, p. 281-318.

SOARES, Torcato Brochado de Souza – *Subsídios para o estudo da organização municipal da cidade do Pôrto durante a Idade Média*, fac-simil da 1ª edição. Barcelos, 1935.

SOEIRO, Teresa – *O progresso também chegou a Penafiel. Resistência e mudança na cultura material. 1741-1910*, 3 volumes policopiados. Porto: Faculdade de Letras, 1993.

SOEIRO, Teresa – *Penafiel – o Tâmega de ontem*, in “Penafiel – Boletim Municipal de Cultura”, 3ª série, 4/5 (1987/1988), p. 95-254.

SOUSA, Armindo de – *Conflitos entre o bispo e a câmara do Porto nos meados do século XV*, in “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, 2ª série, vol. 1, Porto, 1983, p. 9-103.

SOUSA, Armindo de – “1325-1480”, in *História de Portugal* (dir. de José Mattoso), segundo volume (“A monarquia feudal, 1096-1480”). S/l: Círculo de Leitores, 1993, p. 310-556.

SOUSA, Armindo de – “Tempos medievais”, in *História do Porto*, direcção de Luís A. de Oliveira Ramos. Porto: Porto Editora, 1995, p. 119-253.

SOUZA, Philip de – *Seafaring and civilization. Maritime perspectives on world history*. Londres: Profile Books, 2002.

STOLS, Eddy – “Experiencias y ganancias flamencas en la monarquía de Felipe II”, in *Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar...*, vol. V, p. 147-169.

STRADLING, Robert A. – *La armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*. Madrid: Edições Cátedra, 1992.

TATO, José Fernandes – “As cheias do rio Douro”, in *O rio e o mar na vida da cidade*, catálogo da exposição realizada no Porto para assinalar a inauguração da ponte da Arrábida. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1966, p. 156-177.

TEIXEIRA, Gabriella Maria Casella de Barbosa; LACERDA, Silvestre de Almeida – *Quem construiu Têbas? Os construtores da cidade*, catálogo da exposição. Porto: Centro Regional de Artes Tradicionais, 2001.

TELLECHEA IDÍGORAS, J. Ignacio – *Corsarios guipuzcoanos en Terra Nova, 1552-1555*. Donostia-S. Sebastián: Fundación Kutxa, 1999.

TELLES, José Homem Correa – *Manual do tabellião ou ensaio de jurisprudência eurenática...* Lisboa, na Impressão Régia, anno 1823.

TENA GARCÍA, Maria Soledad – *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval. San Sebastián, Rentaría y Fuenterrabía (1200-1500)*. Donostia-San Sebastián: Fundação Social e Cultural Kutxa, 1997.

TENENTI, Alberto – “El Mediterráneo entre dos siglos: cincuenta años después de Braudel”, in *Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar...*, vol. II, p. 5-18.

- THOMAS, Hugh – *The slave trade. The history of the Atlantic slave trade: 1440-1870*. 2ª edição. Londres: Papermac, 1998 (1ª edição em língua inglesa, 1997).
- TORRES SANTANA, Elisa – “El riesgo en el comercio canario-americano, 1690-1725”, in *El Derecho y el mar en la España moderna*, Carlos Martínez Shaw (editor). Granada: Universidade de Granada, 1995, p. 81-105.
- TRUEBA, Eduardo – *Tonelaje mínimo y arque de buques en Sevilla (siglo XVI)*, in “Revista de Historia Naval”, nº 20. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1988, p. 33-59.
- UNGER, Richard W. – “Conception et construction des vaisseaux de guerre européens aux XVIIe et XVIIIe siècles”, in *Les marines de guerre européennes, XVIIe-XVIIIe siècles*, textos originais reunidos por Martine Acerra, Jose Merino e Jean Mayer, 2ª edição. Paris: Presses de l’Université de Paris-Sorbonne (e apoio do Museu da Marinha Francesa), 1998 (1ª edição em língua francesa, 1985), p. 29-46.
- UNGER, Richard – *Shipping and Western European Economic Growth*, in “International Journal of Maritime History”, XVIII, 2, 2006, p. 85-104.
- VALENTIM, Carlos Manuel – *Uma família de Cristãos-novos do Entre Douro e Minho: os Paz. Reprodução familiar, formas de mobilidade social, mercancia e poder (1495-1598)*. Lisboa: Faculdade de Letras, 2007.
- VALLADAREZ RAMÍREZ, Rafael – “Poliarquía de mercaderes. Castilla y la presencia comercial portuguesa en la América española (1595-1645)”, in *La burguesía española en la Edad Moderna*, Luis Miguel Enciso Recio (coordenador). Valladolid: Universidade de Valladolid, vol. II, p. 605-622.
- VASCONCELOS, José Leite de – *Etnografia portuguesa (tentame de sistematização)*, vol. V. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1982.
- VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín – “Consideraciones en torno al cambio estructural del comercio español en el siglo XVI”, in *Congreso Internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI...*, vol. II, p. 37-58.
- VENTURA, Margarida Garcez – *O vinho e o estatuto de vizinhança de alguns abades do bispado do Porto, ou de como do facto económico se passa à história política*, in “Douro – Estudos & Documentos”, vol. III (5), 1998 (1º), p. 89-93.
- VIANA, Mário – *Os vinhedos medievais de Santarém*. Cascais: Patrimonia Historica, 1998.
- VIEIRA, Alberto – *O comércio inter-insular nos séculos XV e XVI. Madeira, Açores e Canárias (alguns elementos para o seu estudo)*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 1987.
- VIEIRA, Aberto – *O Infante e a Madeira*, in “Mare Liberum”, nº 7 (Março, 1994), p. 31-63.
- VIEIRA, Alberto – “A vinha e o vinho na história e historiografia das Ilhas”, in *Actas del I Simposio Internacional de la Asociación Internacional de Historia y Civilización de la Vid y el Vino*, Javier Maldonado Rosso (editor), vol. II. El Puerto de Santa María: Asociación Internacional de Historia y Civilización de la Vid y el Vino, 2002, p. 1085-1107.

VITERBO, Joaquim de Santa Rosa de – *Elucidário das palavras, termos, e frases, que em Portugal antigamente se usarão e que hoje regularmente se ignorão*, 2 volumes. Porto: Livraria Civilização, 1962.

VITERBO, Sousa – *Trabalhos náuticos dos portugueses, séculos XVI e XVII*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988 (fac-símil da edição de 1898).

VITTORIO, Antonio di – “Del Adriático al Atlántico: intereses y orientación de la marina ragusea en la Edad Moderna”, in *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, Antonio Malpica Cuello (editor). Granada: La Nao, 2001, p. 179-205.

WALLERSTEIN, Immanuel – *O sistema mundial moderno*. Volumes I (*A agricultura capitalista e as origens da economia-mundo europeia no século XVI*) e II (*O mercantilismo e a consolidação da economia-mundo europeia, 1600-1750*). Porto: Edições Afrontamento, respectivamente, 1990, 1994 (1ª edição em em língua inglesa, 1974).

WILSON, Derek – *A brief history of the circumnavigator. The pioneer voyages who set off around the globe*. Reimpressão. Londres: Robinson, 2003 (1ª edição 1989), p. 32-33.

## Anexos

Era minha intenção publicar neste ponto uma série de quadros e listagens de carpinteiros, pessoal indiferenciado dos estaleiros e náuticos, para além de um ficheiro de imagens que completariam as que são apresentadas no corpo do texto. Porém, a extensão do trabalho e o facto de muitos dados serem ainda provisórios levou-me a reduzir este anexo aos seguintes quadros:

- Obras efectuadas nos diferentes cais da cidade entre os séculos XV e XVI;
- Navios colocados no degredo nas mesmas centúrias;
- Rebates de peste publicados na cidade entre os séculos XV e meados do século XVII.

| Data       | Obra                   | Projectista                                  | Executor/<br>coordenador                  | Financiamento   | Observações  |
|------------|------------------------|--|---|---|--|
| 1449.06.21 | Cais da Fonte d'Ourina |  | Estácio Lourenço                          | Coimas da almotaçaria e receitas comerciais na Flandres | Lanço Ribeira-Reboleira. Feito com a pedra que tapava as portas e postigos da cidade e com pedra comprada ao most <sup>o</sup> de Santa Clara  |
| 1525.02.25 | Cais Ribeira-Guindais  |  | Jácome Ribeiro e João Mendes de Carvalho  | Rendas das boticas da Praça da Ribeira                  | Cais da Ribeira até ao Laranjo. Obra de estacada já começada nessa altura. Este projecto fora retomado em 20 de Fevereiro. Obra destinada a ser feita todos os anos. Duas boticas que rendem 20 cruzados cada                        |
| 1525.03.18 | Cais Ribeira-Guindais  | João Lopes, pedreiro e Diogo de Castilho (?) | Afonso Rodrigues e Diogo Gomes, pedreiros | Renda das boticas da Praça da Ribeira e finta           | Obra coordenada pelos já citados Jácome Ribeiro e João Mendes de Carvalho; talvez integrada no projecto da porta da Ribeira, da autoria daqueles dois arquitectos; talvez parecer desses mesmos; empreitada avaliada em 90 mil reais |
| 1525.09.27 | Cais Ribeira-Guindais  |  |   | Finta lançada na cidade                                 | Contestação à finta, que se estende até 2 de Dezembro  |

| Data       | Obra                  | Projectista           | Executor/<br>coordenador | Financiamento         | Observações  |
|------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|--|
| 1539.08.13 | Cais Ribeira-Lada     | Francesco de Cremona? | Vereadores               |                       | Foi “arrolada” muita gente para os trabalhos. Em 27 de Agosto a obra vai no cabo da Lada   |
| 1542       | Cais Ribeira-Guindais |                       |                          | Imposição do sal      | Carta régia de 6 de Julho. Cais da Ribeira ao Laranjo arruinado. A reforma custará 40 mil reais. Na mesma altura iniciava-se a obra do Terreiro do trigo     |
| 1544.10.29 | Cais                  |                       | João Pires, pedreiro     | Rendas da câmara      | Provavelmente Ribeira-Guindais. Obra em curso. Neste dia, pagou-se ao pedreiro 1 050 reais para si e mais três pedreiros que lá andaram com dois servidores  |
| 1545.04.29 | Cais da Ribeira       |                       |                          |                       | Provavelmente Ribeira-Guindais. Obra em curso. Também se fala na obra do Terreiro e de calcetar os acessos ao cais (este ou o da alfândega?) com pedra miúda |
| 1547       | Cais da Reboleira     |                       |                          |                       | Talvez pequenas obras. Em serviço no dia 26 de Abril.  |
| 1548.10.29 | Cais da Ribeira       |                       | João Pires, pedreiro     | Rendas da câmara      | 1 050 reais para João Pires e três pedreiros com dois servidores.  |
| 1552       | Cais da Ribeira       |                       |                          | Imposição do sal      | Carta régia de 16 de Julho. Previa-se que a obra demorasse dez anos (argumento da cidade para cedência da renda?)  |
| 1552.10    | Cais da Ribeira       |                       |                          | Coimas da almotaçaria | 2 500 reais para as obras em curso   |

| Data       | Obra                         | Projectista      | Executor/<br>coordenador     | Financiamento                             | Observações   |
|------------|------------------------------|------------------|------------------------------|---|---|
| 1555.10    | Cais                         |                  | João de Figueiroa            | Coimas da<br>almoçaria                    | Provavelmente Ribeira-Guindais. 2 500 reais aplicados na obra, entregues por João de Figueiroa que também era um dos almotacés do mês                                 |
| 1561       | Cais<br>Ribeira-<br>Guindais |                  | Pedro Gonçalves,<br>pedreiro | Rendas da<br>câmara                       | Obras em curso nos Guindais. João de Figueiroa a coordenar pela câmara. Refere-se o pagamento ao pedreiro de 5 mil reais, em várias entregas, para “consertar o cais” |
| 1567       | Cais                         | Simão de<br>Ruão |                              | Imposição do<br>sal e sobejos do<br>vinho | Cartas do rei de 24 de Setembro e de 13 de Outubro sobre o assunto. Refere-se o “cais do rio”, devendo tratar-se do cais da Ribeira                                   |
| 1568.08.18 | Cais da<br>Ribeira           |                  |                              | Rendas da<br>câmara                       | Contratação de pedreiros e servidores. Pedra de dentro da cidade no valor de 2 mil reais  |
| 1571       | Cais                         |                  |                              | Crescimento<br>das sisas                  | Provisão para se fazer um cais. Deve ser cais na zona da alfândega. Recusa dos vereadores   |
| 1575       | Cais                         |                  |                              |   | Necessidade de obras. Pregão da empreitada  |
| 1576       | Cais                         |                  |                              | Crescimento<br>das sisas                  | Debates sobre o início da empreitada. Deve tratar-se do cais da alfândega pois é referido o “postigo do cais”   |
| 1577       | Cais                         |                  |                              |   | Início das obras do cais novo. Cais feito ao chamado postigo do cais, provavelmente o da alfândega  |

| Data       | Obra                  | Projectista                    | Executor/<br>coordenador                    | Financiamento                              | Observações  |
|------------|-----------------------|--------------------------------|---|--|--|
| 1584.06.23 | Cais da Ribeira       | Manuel Luís                    | Francisco Neto de Figueiroa                 |  | Obra a pregão. Empreitada avaliada em 20 mil reais   |
| 1584.08.25 | Cais da Reboleira     | Manuel Luís                    | Francisco Neto de Figueiroa                 |  | Cais referido como tendo vários degraus. Problemas com os muros, que o danificaram, assim como o rio; alicerces em estacaria   |
| 1584.08.25 | Cais da Ribeira       | Manuel Luís                    | Francisco Neto de Figueiroa                 |  | Já começado e danificado   |
| 1590.02.14 | Cais da Reboleira     |                                | Jerónimo Luís, pedreiro                     | Imposição do vinho                         | Jerónimo Luís terá tido interferência no projecto, original de seu pai. Pedra acarretada e acessos calçados, para melhorar serventia do cais e dos postigos  |
| 1593.02.06 | Cais Ribeira-Guindais | António da Costa (Manuel Luís) |   | Imposição do vinho e crescimento das sisas | O projecto é de Manuel Luís mas António da Costa, engenheiro do rei, terá tido actuação decisiva no traçado final do mesmo. Manda-se fazer livro de receita e despesa  |
| 1593.06.10 | Cais Ribeira-Guindais |                                |   |  | Notícia de debate na câmara sobre fazer-se ou não o cais como estava ordenado mas em suspenso devido à entrada de nova Vereação. Que se fizesse conforme estava acordado por ser obra muito importante e necessária à cidade |
| 1593.07.31 | Cais Ribeira-Guindais | António da Costa (Manuel Luís) | Gregório Lourenço, pedreiro, mestre da obra |  | Arranque das obras. Trabalhos supervisionados por Baltasar de Araújo, procurador da cidade   |

| Data       | Obra                         | Projectista                             | Executor/<br>coordenador                             | Financiamento                                       | Observações  |
|------------|------------------------------|---|--|---|--|
| 1594.02.09 | Cais<br>Ribeira-<br>Guindais | António<br>da Costa<br>(Manuel<br>Luís) | Gregório<br>Lourenço,<br>pedreiro, mestre<br>da obra |   | Debate sobre as boticas<br>que era preciso remover.<br>Decide-se que o cais<br>passa por baixo delas           |
| 1594.02/03 | Cais da<br>Reboleira         |   | Gregório<br>Lourenço,<br>pedreiro, mestre<br>da obra | Imposição<br>do vinho e<br>crescimento<br>das sisas | Obras de emergência<br>no “cais da alfândega”;<br>dinheiros registados no<br>livro do cais da Rib <sup>a</sup> |
| 1594.07    | Cais da<br>Ribeira-<br>Lada  | António<br>da Costa<br>(Manuel<br>Luís) | Gregório<br>Lourenço,<br>pedreiro, mestre<br>da obra |   | Mais de 50 operários<br>a trabalhar em<br>simultâneo. Esse<br>número crescerá para<br>cerca de uma centena     |
| 1595.07.05 | Cais da<br>Ribeira-<br>Lada  | António<br>da Costa<br>(Manuel<br>Luís) | Gregório<br>Lourenço,<br>pedreiro, mestre<br>da obra |   | Pantalião Rebelo, novo<br>procurador da cidade,<br>passa a supervisionar<br>a obra                             |
| 1597.03.08 | Cais da<br>Ribeira-<br>Lada  | António<br>da Costa<br>(Manuel<br>Luís) | Gregório<br>Lourenço,<br>pedreiro, mestre<br>da obra |   | Recomeço de uma<br>nova e profunda fase de<br>trabalhos. Supervisão<br>de Pantalião Rebelo.<br>Estacaria       |

Quadro 28 – Obras nos cais da cidade

| Ano  | Navio                            | Porto | Origem                   | Carga | Degredo                | Observações  |
|------|----------------------------------|-------|--------------------------|-------|------------------------|--|
| 1460 | caravela<br>Estêvão<br>Domingues | Porto | Inglaterria              | roupa | 15 dias                | no Cabedelo  |
| 1485 | barinel de<br>Viana              | Porto | Grã-Bretanha<br>(Tenby)  | panos | 24+5 dias              | no Cabedelo;<br>os 5 dias<br>passara-os fora<br>da barra               |
| 1487 | nau de João<br>Pais              | Porto | Inglaterria<br>(Londres) | panos | teve; sem<br>indicação | no Cabedelo<br>(baía de São<br>Paio); mais<br>de 60 dias de<br>degredo |
| 1487 |                                  |       |                          |       |                        | decreto de<br>degredo de 30<br>dias a quem<br>viesses de fora          |

| Ano  | Navio                                 | Porto   | Origem        | Carga                         | Degredo                           | Observações                       |
|------|---------------------------------------|---------|---------------|-------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 1577 | nau de Guilherme Laroy                | Roscoff | França        | panos, marçaria, cereais      | não teve                          |                                   |
| 1577 | barca                                 |         | Aveiro        | roupa                         | não teve                          | navio libertado, roupa no degredo |
| 1577 | pinaça                                | Galiza  | Galiza        | roupa                         | não teve                          | navio libertado, roupa no degredo |
| 1577 | carejão                               |         | Galiza        | roupa                         | não teve                          | navio libertado, roupa no degredo |
| 1577 | barca de Simão Mendes                 | Porto   | Galiza        |                               | 30 dias                           |                                   |
| 1577 | barca                                 | Porto   | Aveiro        | couros, pano de palmilha azul | não teve                          | navio libertado                   |
| 1577 | navio de Tomás Jorge e Manuel Cardoso | Porto   | “Estrangeiro” | roupa                         | teve degredo (tempo desconhecido) | cura da roupa em Dezembro         |
| 1577 | navio de Baltasar Martins             | Porto   | Galiza        |                               | 15 dias                           | cura do fato e velas              |
| 1577 | navio de António Gonçalves            | Leça    | Galiza        | roupa                         | 42 dias                           | roupa ainda ficou mais tempo      |
| 1577 | navio de Gonçalo Gonçalves            | Leça    | Galiza        | roupa                         | 43 dias                           | roupa ainda ficou mais tempo      |
| 1577 | navio de Jorge Gonçalves              | Leça    | Galiza        | roupa                         | 43 dias                           | roupa ainda ficou mais tempo      |
| 1577 | navio de Francisco Pires              | Leça    | Galiza        | roupa                         | 43 dias                           | roupa ainda ficou mais tempo      |

| Ano  | Navio                       | Porto      | Origem   | Carga   | Degredo  | Observações                  |
|------|-----------------------------|------------|----------|---------|----------|------------------------------|
| 1577 | navio de Salvador Gonçalves | Leça       | Galiza   | roupa   | 43 dias  | roupa ainda ficou mais tempo |
| 1577 | navio de Gonçalo Eanes      | Leça       | Galiza   | roupa   | 43 dias  | roupa ainda ficou mais tempo |
| 1577 | navio de João Luís          | Matosinhos | Galiza   | roupa   | 44 dias  | roupa ainda ficou mais tempo |
| 1577 | navio de Manuel Gonçalves   | Porto      | Galiza   | roupa   | 44 dias  | roupa ainda ficou mais tempo |
| 1577 | navio de Gonçalo Álvares    | Porto      | Galiza   | roupa   | 44 dias  | roupa ainda ficou mais tempo |
| 1577 | navio de Tomé Gonçalves     | Porto      | Galiza   | roupa   | 44 dias  | roupa ainda ficou mais tempo |
| 1577 | navio de António Gonçalves  | Porto      | Galiza   | roupa   | 44 dias  | roupa ainda ficou mais tempo |
| 1577 | navio de Manuel Pires       | Porto      | Galiza   | roupa   | 44 dias  | roupa ainda ficou mais tempo |
| 1577 | navio de António Luís       | Porto      | Galiza   | roupa   | 19 dias  | roupa ainda ficou mais tempo |
| 1577 | navio de Pantalão Gonçalves | Leça       | Galiza   | roupa   | 19 dias  | roupa ainda ficou mais tempo |
| 1577 | navio de António Gonçalves  | Matosinhos | Galiza   | roupa   | 43 dias  | roupa ainda ficou mais tempo |
| 1577 | navio de João Eanes         | Matosinhos | Algarve  |         | não teve |                              |
| 1577 | navio de Amador Gonçalves   | Leça       | Galiza   | roupa   | 25 dias  | roupa ainda ficou mais tempo |
| 1577 | nau de Juom Gioo            | Bretanha   | Bretanha | cereais | não teve |                              |

| Ano  | Navio                      | Porto      | Origem                | Carga               | Degredo  | Observações                             |
|------|----------------------------|------------|-----------------------|---------------------|----------|---|
| 1577 | navio de Pedro Alonso      | Bretanha   | Bretanha              | cereais             | não teve |   |
| 1577 | navio de Juon Legam        | Bretanha   | Bretanha              | cereais             | não teve |   |
| 1577 | navio de Ingram Barman     | Inglaterra | Midelburgo            | cereais             | 4 dias   |   |
| 1577 | navio de Domingos Pires    | Porto      | Brasil                |                     | não teve |   |
| 1577 | navio de Vicem Delane      | Bretanha   | Bretanha              | cereais             | não teve |   |
| 1577 | navio de Nicolas Cajanena  | Biscaia    | Biscaia               | ferro               | não teve |   |
| 1577 | navio de Aleixo Gonçalves  | Porto      | Biscaia/Galiza        | maçã                | 25 dias  | mais 3 de espera no Douro quando entrou |
| 1577 | navio de Pedro Petre       | Flandres   | Flandres              | cereais             | 11 dias  | mais alguns no Ouro                     |
| 1577 | navio de Domingos Anes     | Galiza     | Astúrias              | ferro               | 1 dia    | mais um depois de ter entrado           |
| 1577 | nau de Mateo Cocre         | Inglaterra | Inglaterra/<br>Galiza | estanho,<br>roupa   | 6 dias   | a roupa mais 7 dias                     |
| 1577 | pinaça de Álvaro Rodrigues | Galiza     | Galiza                | roupa               | não teve | navio libertado;<br>roupa no degredo    |
| 1577 | navio S. João              | Porto      | Brasil/Galiza         |                     | não teve |   |
| 1578 | nau de Guilherme Dam       | Flandres   | Flandres/<br>França   | miudezas            | não teve |   |
| 1578 | pinaça                     | Galiza     | Galiza                | roupa               | não teve |   |
| 1578 | pinaça                     | Galiza     | Galiza                | limões,<br>barbante | não teve |   |

| Ano  | Navio                        | Porto      | Origem               | Carga   | Degredo  | Observações                                   |
|------|------------------------------|------------|----------------------|---|----------|---|
| 1578 | pinaça de Biojo Solteiro     | Galiza     | Galiza               | roupa   | não teve |   |
| 1578 | navio de Pedro Darys         | Normandia  | Normandia/<br>Galiza | marçarias,<br>cereais                             | não teve |   |
| 1578 | navio de Clemente Maria      | Normandia  | Normandia/<br>Galiza | marçarias,<br>cereais                             | não teve |   |
| 1578 | pinaça de Gregório Esteves   | Galiza     | Galiza               | roupa   | não teve | ficou a roupa em degredo alguns dias          |
| 1578 | navio de João Corneles       | Flandres   | Flandres             | linho,<br>cabres,<br>miudezas                     | não teve |   |
| 1597 | zavra Santana                | Astúrias   | Biscaia              | ferro, breu,<br>bacalhau de pasta                 | 18 dias  | foi embora a meio do degredo                  |
| 1597 | navio Espírito Santo         | Porto      | Brasil               |   | não teve |   |
| 1597 | pinaça Nossa Senhora da Guia | Galiza     | Biscaia              | breu,<br>resina,<br>papel,<br>tábuas de barbeiros | 18 dias  | talvez tenha tido mais algum tempo de degredo |
| 1597 | navio S. João                | Atouguia   | Açores               | pastel  | não teve |   |
| 1597 | caravela de André Pires      | Matosinhos | Astúrias             | aduela  | não teve |   |
| 1597 | zavra Santana                | Astúrias   | Biscaia              | ferro,<br>azeite, tinta                           | não teve |   |
| 1597 | barca                        |            | Mondego              | cal   | não teve |   |
| 1597 | navio de Pedro Procell       | Galiza     | Galiza               | roupa   | 12 dias  | irlandês, vizinho de Baiona                   |
| 1597 | Urca Falcão                  | Alemanha   | Alemanha             |   | não teve | dúvidas no porto; pode ser holandês           |
| 1597 | urca Fortuna                 | Alemanha   | Alemanha             |   | não teve | dúvidas no porto; pode ser holandês           |

| Ano  | Navio                           | Porto    | Origem   | Carga    | Degredo  | Observações  |
|------|---------------------------------|----------|----------|----------|----------|--|
| 1597 | urca Borboleta Dourada          | Alemanha | Alemanha |          | não teve | dúvidas no porto; pode ser holandês  |
| 1597 | urca Falcão Branco              | Alemanha | Holanda  |          | não teve | dúvidas no porto; pode ser holandês; estas urcas devem ter trazido cereais e materiais de construção naval |
| 1597 | nau Santa Maria                 | Porto    | Brasil   |          | não teve |  |
| 1597 | urca Caçador                    | Suécia   | Suécia   | bacalhau | não teve |  |
| 1597 | nau Margarita                   | França   | França   | papel    | não teve |  |
| 1597 | pinaça Nossa Senhora do Rosário | Galiza   | Galiza   |          | não teve |  |
| 1598 | urca Caçador                    | Alemanha | Alemanha | cereais  | não teve | dúvidas no porto; pode ser holandês  |
| 1598 | urca Ermitão                    | Alemanha | Alemanha | cereais  | não teve | dúvidas no porto; pode ser holandês  |
| 1598 | urca Dragão                     | Alemanha | Alemanha | cereais  | não teve | dúvidas no porto; pode ser holandês  |
| 1598 | urca S. Pedro                   | Alemanha | Alemanha | cereais  | não teve | dúvidas no porto; pode ser holandês  |
| 1598 | caravela Espírito Santo         | Atouguia | Atouguia | sardinha | não teve |  |
| 1598 | urca de Pedro Mor               | Alemanha | Alemanha | cereais  | não teve | dúvidas no porto; pode ser holandês  |
| 1598 | urca Campo Verde                | Alemanha | Alemanha | cereais  | não teve | dúvidas no porto; pode ser holandês  |

| Ano  | Navio                             | Porto         | Origem   | Carga   | Degredo  | Observações                             |
|------|-----------------------------------|---------------|----------|---------|----------|---|
| 1598 | urca Hércules                     | Alemanha      | Alemanha | cereais | não teve | dúvidas no porto; pode ser holandês     |
| 1598 | urca Falcão Verde                 | Alemanha      | Alemanha | cereais | não teve | dúvidas no porto; pode ser holandês     |
| 1598 | urca Rubi                         | Alemanha      | Alemanha | cereais | não teve | dúvidas no porto; pode ser holandês     |
| 1598 | caravelão Santiago                | Porto         | Galiza   | vazio   | 30 dias  |   |
| 1598 | caravelão Santo António           | Leça          | Galiza   | vazio   | 30 dias  |   |
| 1598 | navio de João Pires Maio          | Leça          | Astúrias | madeira | 23 dias  |   |
| 1598 | navio Conceição                   | Leça          | Galiza   | madeira | 18 dias  |   |
| 1598 | navio Nossa Senhora da Boa Viagem | Matosinhos    | Galiza   | madeira | 18 dias  |   |
| 1598 | navio Nossa Senhora da Lapa       | Porto         | Galiza   | vazio   | 32 dias  | navio lavado enquanto esteve no degredo |
| 1598 | urca Flamengo                     | Flandres      | Biscaia  | ferro   | 28 dias  |   |
| 1598 | navio Nossa Senhora do Rosário    | Azurara       | Astúrias | madeira | 32 dias  |   |
| 1598 | navio de Pantalhão Pires          | Porto         | Astúrias | madeira | 19 dias  |   |
| 1598 | caravelão de Filipe Martins       | Matosinhos    | Setúbal  |         | não teve |   |
| 1598 | navio de Gregório de Vilar        | Vila do Conde | Setúbal  |         | não teve |   |
| 1598 | navio de António Castanho         | Buarcos       | Buarcos  |         | não teve |   |

| Ano  | Navio                           | Porto             | Origem              | Carga             | Degredo  | Observações                                       |
|------|---------------------------------|-------------------|---------------------|-------------------|----------|---|
| 1598 | navio de Manuel Gonçalves       | Azurara           | Setúbal             |                   | não teve |   |
| 1598 | navio Jaqueta                   | Olonne            | Viana               | cereais           | não teve | veio de vazio ao Porto                            |
| 1598 | navio S. Jorge                  | Olonne            | Viana               | cereais           | não teve | veio de vazio ao Porto                            |
| 1598 | navio Fortuna                   | Baionne           | França              | breu, terebentina | não teve |   |
| 1598 | navio Santa Maria               | Olonne            | Terra Nova          | bacalhau de pasta | não teve |   |
| 1598 | navio Santo António             | Porto             | Astúrias/<br>Galiza | madeira, aduela   |          | esteve muitos dias no degredo                     |
| 1598 | zavra militar                   |                   | Cádiz               |                   |          | de passagem; com soldados a caminhos de El Ferrol |
| 1598 | urca Servo                      | Suécia            | Suécia              | cereais           | não teve | dúvidas no porto; pode ser holandês               |
| 1598 | urca S. Pedro                   | Holanda           | Holanda             | cereais           | não teve |   |
| 1598 | urca Sisne Branco               | Alemanha          | Alemanha            |                   | não teve | fretada para o Brasil; dúvida quanto ao porto     |
| 1598 | caravela Nossa Senhora da Graça | Esposende         | Galiza              |                   |          | esteve muitos dias no degredo                     |
| 1598 | nau Fortuna                     | Escócia           | Escócia             | estanho           | não teve |   |
| 1598 | nau de João Gomes               | Atouguia          | Setúbal             | sardinha          | não teve |   |
| 1598 | navio de Manuel Nunes           | Vila Nova de Gaia | Brasil              |                   | não teve |   |
| 1599 | navio de Jehan Salam            | Bretanha          | Bretanha            | cereais           | não teve |   |
| 1599 | navio de Andre Papineu          | Bretanha          | Bretanha            | cereais           | não teve |   |

| Ano  | Navio                            | Porto      | Origem     | Carga          | Degredo  | Observações                                   |
|------|----------------------------------|------------|------------|----------------|----------|---|
| 1599 | navio de Pedro Rodrigues         |            | Astúrias   | aduela         | não teve |   |
| 1599 | navio de Salvador Lourenço       | Matosinhos | Astúrias   | aduela         | não teve | preparado para partir em viagem               |
| 1599 | caravela de João Pires Maio      | Leça       | Astúrias   | madeira        | não teve |   |
| 1599 | caravela de António Dias         | Atouguia   | Sesimbra   | sardinha       | 8 dias   |   |
| 1599 | caravela de Francisco Vaz        | Sesimbra   | Atouguia   | Sardinha       | 8 dias   | talvez erro; deve ter vindo de Sesimbra       |
| 1599 | caravela de João Gomes           | Setúbal    | Sesimbra   | sardinha       | não teve |   |
| 1599 | navio de António Fernandes       |            | Porto Rico |                | não teve |   |
| 1599 | navio de João de Valeage         | França     | Bordéus    | papel, pólvora | não teve |   |
| 1599 | nau de João Orfe                 | Bordéus    | Bordéus    | papel, pentes  | não teve |   |
| 1599 | navio Nossa Senhora da Conceição | Matosinhos | Astúrias   | madeira        |          | vários dias no degredo                        |
| 1599 | caravela de Luís Gonçalves       | Atouguia   | Atouguia   | sardinha       |          | sem indicação de degredo                      |
| 1599 | caravela de Francisco Farto      | Atouguia   | Atouguia   | sardinha       |          | sem indicação de degredo                      |
| 1599 | barca                            |            | Aveiro     | roupa          |          | roupa no degredo; barca fretada para flamengo |
| 1599 | caravela de João Gomes           | Setúbal    | Atouguia   | sardinha       | não teve |   |

| Ano  | Navio                            | Porto         | Origem     | Carga               | Degredo  | Observações |
|------|----------------------------------|---------------|------------|---------------------|----------|-------------|
| 1599 | navio de Anton de Penha Redonda  | Biscaia       | Biscaia    | ferro, breu, aceiro | não teve |             |
| 1599 | navio Nossa Senhora da Conceição | Matosinhos    | Galiza     | madeira             | 7 dias   |             |
| 1599 | navio Santo António              | Leça          | Galiza     | madeira             | 7 dias   |             |
| 1599 | navio de Domingos Afonso         | Leça          | Galiza     | madeira             | 7 dias   |             |
| 1599 | caravela Espírito Santo          | Matosinhos    | Galiza     | madeira             | 7 dias   |             |
| 1599 | navio de Pantalíão Gonçalves     | Porto         | Galiza     | madeira             | 7 dias   |             |
| 1599 | navio de Gregório de Vilar       | Vila do Conde | Galiza     | madeira             | 7 dias   |             |
| 1599 | navio de Cosme Gonçalves         | Leça          | Galiza     | madeira             | 7 dias   |             |
| 1599 | navio de Domingos Casão          | Matosinhos    | Galiza     | madeira             | 7 dias   |             |
| 1599 | navio de João Guterres           | França        | Terra Nova | bacalhau            | não teve |             |
| 1599 | navio de Manuel Formoso          | Leça          | Galiza     | madeira             | 7 dias   |             |
| 1599 | navio de Domingos Gonçalves      | Porto         | Galiza     | madeira             | 8 dias   |             |
| 1600 | navio de João de Fonte Fria      | Galiza        | Galiza     | sardinha            | não teve |             |

Quadro 29 – Degredo de navios no Porto

| Data       | Reino  | Fora do reino        | Observações  |
|------------|--|----------------------|--|
| 1438       | Tomar  |                      |  |
| 1460.08.22 |  | “Inglaterra” (Tenby) | Caravela proveniente de Tenby, Gales, enviada a Santa Catarina para uns dias em degredo; mestre recusa e é multado; alguns mestres de outros navios multados por se recusarem a levar o navio  |
| 1464       | Lisboa/Portugal                                |                      |  |
| 1466       | Vila do Conde/<br>Azurara                      |                      |  |
| 1479.07.14 | Coimbra  |                      | Guardas nas portas; atenção às barcas que atravessavam de Gaia para Miragaia e de Vila Nova para a Ribeira   |
| 1481.07.09 | Porto  |                      | Vereação reunida em Azurara porque a cidade “estava trabalhada e enferma destes aares cooutos que Deus por sua piedade llevante”; no dia 18 de Julho relaciona-se a peste com a entrada dos judeus de Castela                                    |
| 1481.10.10 | Porto  |                      | Mesma peste; o dó pelo rei (que já morrera há algum tempo) ainda não tinha sido feito porque o bispo e a “moor parte do seu collegio” não estavam na cidade por causa da doença; o desembargador do cível e crime estavam em Azurara desde Julho |
| 1484.12.23 | Portugal/termo do<br>Porto/Barcelos/<br>Aveiro |                      | Guarda da cidade; encerramento de algumas portas e postigos; proibição de receber gente que venha de Barcelos e de Aveiro  |
| 1486.01.14 | Porto  |                      | Peste no Olival; primeira referência à utilização da torre de Pedro do Sem para acolher doentes, com criada, físico e sangrador; parte da rua que vai para o Olival entaipada; relação entre peste e esterilidade da terra                       |

| Data       | Reino          | Fora do reino        | Observações  |
|------------|----------------|----------------------|--|
| 1486.08.30 |                | “Inglaterra” (Tenby) | Chegada de um navio do Porto, o barinel de Viana, mestre João Bentes, de Miragaia, que morrera em Inglaterra; diz-se que morreram mais três ou quatro marinheiros; degredo no Cabedelo; Câmara nomeia mestre interino, João Ledo, que deverá vigiar o degredo; mercadorias assoalhadas                             |
| 1486.12.09 |                | “Inglaterra” (Tenby) | Nau de João Pais, mestre, que se diz ter morrido também em Tenby; degredo no Cabedelo; verifica-se depois que o mestre não morreu  |
| 1486       | Portugal       |                      | Notícia de continuadas chuvas; esterilidades; fome; doença   |
| 1487.07.21 | Termo do Porto |                      | Vigilância da cidade; multas a quem recolher gente vinda de lugares empestados; nomeação de guarda: Gonçalo Afonso, que deverá prover a guarda da cidade   |
| 1487.08.01 | Termo do Porto |                      | Guardar a cidade; degredo de 30 dias a quem vier de lugares suspeitos; fecho das portas  |
| 1487.08.04 |                | Inglaterra (Londres) | Novamente a nau de João Pais; veio de Londres, onde se morria de peste, no dia anterior; multa ao pai do mestre, João Pais o Velho, por ter metido a nau dentro da barra; degredo em S. Paio (possivelmente no Cabedelo); que nenhum marinheiro ou grumete sai do barco; mantimentos fornecidos por S. João da Foz |
| 1487.11.28 | Porto          |                      | Notícias de doentes; devem ser levados para a torre de Pedro do Sem onde havia camas, mulher para os cuidar, clérigo para os ouvir em confissão, mestre para os curar e sangrador; manda-se evacuar as casas onde houver enfermos e as casas vizinhas também devem ficar devolutas                                 |
| 1488       | Termo do Porto |                      | Eleição de guardas-pestes  |

| Data       | Reino                        | Fora do reino                    | Observações   |
|------------|------------------------------|----------------------------------|---|
| 1488.04.23 | Porto                        |                                  | Necessidade de se guardar a cidade; qualquer homem leigo, cavaleiro e todos os outros guardassem e vissem se os vizinhos também o faziam  |
| 1488.08.16 | Porto                        |                                  | Guarda da cidade; primeira referência ao degredo de Valdamoses, aqui referido no lugar de S. Nicolainho; “além”; barqueiro de Miragaia e sua mulher a passar os doentes e a cuidar deles nesse lugar, onde havia uma casa com camas |
| 1488.10.24 | Termo do Porto/<br>Guimarães |                                  | Guarda-pestes degredado pelo corregedor sob protesto da cidade que achava que ele era mais necessário do que nunca devido à peste que se fazia sentir   |
| 1489.01.21 | Termo do Porto               |                                  | Eleição de guarda-pestes: Gonçalo Afonso  |
| 1494       | Coimbra                      |                                  | Eleitos guardas-pestes (ver a seguinte)   |
| 1494.08.16 | Termo do Porto               |                                  | Eleição de guardas-pestes: João Vaz Ferraz (cavaleiro de Santiago) e Pedro Gomes (escrivão ante o alcaide da moeda); devem prover a guarda das portas (guardadas por guizos) e mandar lançar pregões                                |
| 1503.07    | Matosinhos/Maia              | Galiza                           | Peste iniciada na Galiza; Matosinhos e Maia sofreram contágio; guardas nas portas; Gomes Pais e Álvaro Domingues nomeados guardas; comunica-se ao rei; carta de D. Manuel proibindo o acolhimento de galegos; pregões sobre o caso  |
| 1504.01    |                              | Galiza (Pontevedra/<br>Santiago) | Proibição camarária de acolhimento a galegos que andam junto da cidade a pescar nas suas pinaças  |

| Data       | Reino                   | Fora do reino | Observações   |
|------------|-------------------------|---------------|---|
| 1504.07    |                         | Galiza        | Continua a peste na Galiza; informação transmitida, provavelmente, por galegos de Vigo; 3 de Julho: debate acerca dos problemas que podiam resultar do contacto com os galegos que andavam na pescaria  |
| 1506       | Portugal                |               | Notícia de secas; esterilidade; fome em Lisboa  |
| 1507       | Porto                   |               | Peste referida apenas no ano de 1508 a propósito dos guardas que por causa dela foram nomeados; foram eles João Martins Ferreira e Diogo de Bustamante; evacuação da cidade por parte de quem pôde sair   |
| 1508.07.08 | S. João da Foz          |               | Manda-se guardar a cidade e fazer “o giro do costume”; nomeação de guardas, Fernão d’Aranha e João de Figueiró o Moço, guardas-maiores (primeira vez que se fala em guardas-mores); “roldas” nas portas   |
| 1508.09.20 | Porto                   |               | Mortos na cidade; necessidade de declarar os doentes que havia nas casas e cuidar deles; pregões sobre os doentes   |
| 1508.10.21 | Porto                   |               | Relação entre peste e os ventos fortes que se faziam sentir; guardas: Fernão d’Aranha e Egas Vaz (em substituição de João de Figueiró); a partir de 3 de Dezembro, a Câmara abandona a cidade e instala-se em S. João da Foz  |
| 1509.02.07 | Porto/Vila Nova de Gaia |               | Continua a peste anterior; Câmara ainda na Foz; procissão pela vitória das armas portuguesas em Calecute realizada em Matosinhos “por hy estar mays gente”; nomeação de guarda em Vila Nova; só em 19 de Maio a Câmara regressa ao Porto; problemas com João Rodrigues de Sá que aproveitou para cobrar portagem (“casa movida”) aos que regressavam ao burgo |

| Data       | Reino  | Fora do reino        | Observações  |
|------------|--|----------------------|--|
| 1509       | Lisboa/Póvoa do Varzim/Fromariz                    |                      |  |
| 1510.07.31 | Lisboa   |                      | Nomeação de guardas; penhora a quem violar o impedimento decretado   |
| 1510.09.29 | Vila do Conde/<br>Lisboa                           |                      | Nomeação de guardas  |
| 1511       | Lisboa/S. João da Foz/Matosinhos/<br>Maia/Amarante | Inglaterra (Londres) |  |
| 1511.06.07 | Porto  |                      | Peste na rua Nova; nomeação de guardas; percurso da procissão do Corpo de Deus alterado por causa das “ruas impedidas”; a Câmara transfere-se para Matosinhos “por seer lugar grande e de povoraçam junta”; mantém-se a funcionar a barca entre Gaia e Miragaia, “e que a barca fosse por gisos”; mortos pobres enterrados pelo hospital do Cais; peste só é declarada extinta no final de Janeiro de 1512 |
| 1514.01    |  | França/Inglaterra    | Visitas aos navios; nomeação de guardas: Jorge Ferraz e Jusarte Lobo, por dois meses; este tempo de serviço dos guardas passa a ser norma  |
| 1514.03    | Porto  |                      | Cidade “fechada”, cordão sanitário; Mestre Manuel físico   |
| 1519.01.08 |  |                      | Apenas notícia de um rebate de peste; nomeação de guardas  |
| 1519.02.23 | Porto  |                      | Peste na rua de S. Miguel; rua “atracada”; nomeação de guardas-mores: Gonçalo Domingues e João de Deus, cidadãos, mestres de navios de Miragaia, que guardassem o rio; teriam barca ao seu serviço; degredo em Valdamos  |
| 1519.05.07 |  |                      | Sem indicação de lugar; substituição dos guardas; agora são Lopo Rebelo e João Mendes, cavaleiros da Ordem de Cristo   |

| Data       | Reino           | Fora do reino   | Observações   |
|------------|-----------------|-----------------|---|
| 1519.07.08 |                 |                 | Necessidade de se fecharem os portigos da muralha; Gomes Pais em Azurara a saber notícias; 9 de Julho: os guardas-mores pedem substituição (“rendição”)   |
| 1520.12    |                 |                 | Nesse mês realizou-se procissão à ermida de S. Sebastião, com oferta das chaves da cidade, para comemorar e agradecer o fim da peste  |
| 1521       | [Porto]         |                 | Doentes para o degredo; gente a fugir da cidade do Porto  |
| 1525.06.06 | Lisboa          |                 | Encurta-se o percurso da procissão do Corpo de Deus e fecham-se as portas da cidade   |
| 1533.04.05 |                 |                 | Sem indicação de lugar; António Pires de Figueiró guarda-mor de Miragaia, com Gonçalo Dias, cidadão, Miragaia; necessidade de se vigiarem os navios; degredo em Valdamores  |
| 1533.09.24 | Ilha da Madeira |                 | Nomeação de guardas   |
| 1533.10.21 | Viana           |                 | Duas pregações de Frei António de S. Francisco para aplacar a peste e os temporais; encerramento das portas da cidade   |
| 1534.09.19 | Ilhas           | Castela/Irlanda | Informação em poder dos vereadores ainda incompleta (faltava saber ao certo os lugares); vigilância mais cuidada sobre os mercadores de Castela; guardas: João Caminha e Gaspar Ferraz, vereadores; pregões; em Maio já haviam sido nomeados guardas do mar para fazerem exame aos navios |

| Data       | Reino         | Fora do reino                    | Observações  |
|------------|---------------|----------------------------------|--|
| 1535       | Porto         |                                  | Considerada uma das mais fortes epidemias que assolou a cidade; fuga da cidade da parte de quem o pôde fazer; franciscanas da Madre de Deus de Monchique abandonam o mosteiro recolhendo-se na quinta de Santa Cruz, Maia, de onde apenas regressam quando o mal foi declarado extinto |
| 1537.09.10 |               | Galiza/Inglaterra                | Cartas de Ponte de Lima e Barcelos; eleição de guardas-mores; em Agosto (22), já haviam sido nomeados guardas do rio, João de Deus, cidadão, Miragaia, Gonçalo Fernandes, Miragaia, para verem os navios de Inglaterra   |
| 1538       | Viana         |                                  |  |
| 1539       | Vila do Conde | França (La Rochelle)             |  |
| 1539.08.16 | Porto         |                                  | Temporais de verão, procissões solenes; guardas; degredo de fazendas e gentes em Valdamores  |
| 1540       |               | Inglaterra (Londres)             |  |
| 1540.01.24 |               | Galiza (Corunha/<br>Betanços)    | Proibição camarária de acolhimento a galegos; pregões sobre o assunto  |
| 1541       |               | Inglaterra (Londres)             |  |
| 1545       |               | Londres/Flandres                 |  |
| 1545.08.21 |               |                                  | Nomeação de guardas, homens bons do povo, “allem dos que hi há”; patrulhas nocturnas para vigiar a navegação   |
| 1545.10.16 |               | França (Bordéus/La Rochelle)     | Carta do rei impedindo a entrada na barra a navios provenientes desses lugares   |
| 1545.11.04 |               | França/Inglaterra                | Eleição de guardas-mores; vigilância da navegação  |
| 1546       |               | Inglaterra/Flandres (Arnemuidem) |  |
| 1546.02.02 |               | França (La Rochelle)             | Guardas na cidade; naufrágio de nau de Olonne com mercadorias de La Rochelle; carta do rei sobre o assunto   |

| Data       | Reino             | Fora do reino   | Observações  |
|------------|-------------------|---|--|
| 1546.10.29 |                   | Inglaterra<br>("Minaforda")   | Carta régia acerca de navio que entrou na barra vindo desse lugar e no qual morreu um homem; apesar das proibições, o barco foi recolhido e o degredo feito onde a Câmara entendeu – o que o rei aceita; manda-se dar degredo ao navio e às fazendas |
| 1547       |                   | Inglaterra/Flandres   |  |
| 1548       |                   | Inglaterra (Londres)  |  |
| 1548.06.02 | Viana             |   | Sabia-se que Braga, Guimarães, Ponte de Lima e Barcelos já tinham bandeiras "allevantadas"; também se faz o mesmo no Porto; portas da cidade encerradas  |
| 1548.10.20 | Viana             | Londres/Flandres/<br>França   | Não havia guardas-mores, que são agora eleitos: Gonçalo Baião, Vasco Leite, cidadãos; muito cuidado com Londres  |
| 1548.10    | Matosinhos        |   | Nomeação de "guardas de saúde da peste"; João Álvares de Amarante, morador em Matosinhos um deles  |
| 1549.12.01 |                   | Itália (Veneza/Ferrara/<br>Bolonha/Mântua)/<br><br>Alemanha<br>("Estrelanda") | Comunicada por carta do conde de Vimioso; Porto passa a mensagem "para os portos de Ovar"; nomeação de guardas: Gonçalo Baião, cavaleiro da Ordem de Cristo e João Correia, fidalgo  |
| 1551.04.08 |                   |   | Gonçalo Baião e João Correia ainda designados guardas; mas estão fora e são substituídos por Pantalião Carneiro e Francisco Tavares, cidadãos; vigilância dos navios   |
| 1551.09.30 | Portugal          |   | Substituição de Pantalião Carneiro por João Álvares o Preto  |
| 1552       |                   | Inglaterra/Galiza   |  |
| 1555.10.16 |                   | Bordéus/La Rochelle   | Carta régia avisando; proibe-se o acolhimento de navios procedentes de lugares impedidos   |
| 1556.02.07 |                   | França  | Navio naufragado junto à costa, procedente de lugar impedido, com fazendas de La Rochelle  |
| 1557       | Norte de Portugal |   | Nomeação de guardas-mores  |

| Data       | Reino                                    | Fora do reino        | Observações   |
|------------|--|----------------------|---|
| 1561       | Portugal                                 |                      | Notícias de secas; falta de alimentos; fomes  |
| 1563       |  | França/Inglaterra    | Nomeação de guardas-mores   |
| 1564       |  | Castela-a-Velha      | Nomeação de guardas-mores   |
| 1565       | Azurara                                  |                      | A cidade acudiu com remédios e outros socorros; agradecimento régio em 20 de Setembro   |
| 1565.09.20 | Matosinhos/Leça                          |                      | Mesma peste; carta do rei   |
| 1566       |  | “Inglaterra” (Tenby) |   |
| 1566.04.26 |  |                      | Eleição de guardas-mores; o juiz de fora a intrrometer-se e a pretender ocupar o cargo  |
| 1566.09.24 | Aveiro                                   | “Inglaterra” (Tenby) | Relacionado com a peste de Inglaterra; trata-se de navios chegados a Aveiro vindos de lugares impedidos em Inglaterra, por exemplo, de Tenby; carta do rei; esperavam-se mais navios portugueses vindos de Inglaterra visto que lá estavam muitos da cidade ou com fazendas de mercadores da cidade   |
| 1566.11.13 |  |                      | Eleição de guardas-mores; fala-se de lugares impedidos  |
| 1568       |  | Galiza (Ogrove)      | Cidade informada e a comunicar o caso a Aveiro e a Coimbra  |
| 1568       | Esposende/<br>Barcelos/Braga             |                      | O Porto também deveria estar afectado; notícias de mortes em Valdamos e de enterramentos nesse lugar antes da construção do mosteiro de Vale da Piedade; cartas para a corte levadas por Baltasar Fernandes sombreiro que, por isso, recebeu 200 reais; montam-se guardas na ponte do Ave; em 28 de Agosto, carta do Porto à corte a informar que as coisas estavam mais calmas |
| 1569.05.15 | Freg <sup>a</sup> de Ribeirá/<br>Azurara | Galiza               |   |
| 1569.05.15 | Lisboa                                   |                      | Mortífera, conhecida pelo nome de “peste grande”; fuga da corte para Almeirim; milhares de mortos em Lisboa e alarme no Porto   |

| Data       | Reino                                  | Fora do reino   | Observações  |
|------------|--|---|--|
| 1574       | Porto                                  |   | Contratação do Dr. Lopo Dias; chegada de Jorge de Sá, físico-mor e lente da cadeira de véspera em Coimbra  |
| 1575.04.23 |  | França/Flandres   | Peste preocupante; necessidade de pessoal médico; contratação definitiva do Dr. Lopo Dias, físico e Manuel da Maia, cirurgião; 4 de Maio: eleição de novos guardas-mores; notícias do envio de doentes para o lugar dos Carvalhos do Monte (onde está o mosteiro de Santa Clara) |
| 1575       | Matosinhos                             |   | Na sequência da anterior.  |
| 1576.09.01 |  | Galiza (Corunha/<br>Viveiro/<br>Betanços/S. Cibrão/El Ferrol/"Ponte Limea"/<br>Cerdeira | Todos eles "lugares com quem esta cidade tem grande comércio"; informação trazida por um navio que chegara poucos dias antes ao Porto procedente da Corunha; trazia um doente, "hum homem doente que trazia hua ingoa nas virilhas"  |
| 1576.09.10 |  | Galiza (Santiago)   | Problemas com um criado do bispo que daí veio; degredo de doentes; procissão a S. Sebastião e a S. Pantalhão padroeiros da cidade  |
| 1577       | S. João da Foz/costa norte de Portugal |   | Recolha de doentes no degredo de Valdamos  |
| 1577.08.08 | Matosinhos                             |   | Mesma peste; carta do rei oferecendo 500 mil reais do crescimento das sisas e imposição do vinho para acudir a Matosinhos; cordão sanitário com 60 vigias; havia receio que se furasse este bloqueio, vindo os impedidos por mar   |

| Data       | Reino  | Fora do reino        | Observações   |
|------------|--|----------------------|---|
| 1577.08.17 | Matosinhos/Leça/S. João da Foz/Arrifana de Sousa | Galiza               | Mesma peste antes referida; mortos no termo da cidade em grande número; limitações à pesca e aos contactos com os galegos; carta régia mandando à cidade estabelecer ordenado ao cirurgião para ir curar os empestados a Arrifana; notícia de um navio ancorado ou a chegar-se à cidade no qual morreram 16 pessoas |
| 1577.08.29 |  |                      | Mesma peste; várias cartas do rei sobre o assunto durante vários meses  |
| 1577.11.14 | Matosinhos/Leça                                  |                      | Suspeita de doença nesses lugares e visita dos guardas-mores, físico e cirurgião que comprovam tratar-se, provavelmente, de um falso alarme   |
| 1577       | Comarca do Porto/Aldeia da Cunha                 |                      | Mesma peste que se vinha sentindo há muito tempo  |
| 1577.12.12 |  | Inglaterra (Londres) | Londres impedida conforme declaração de um mestre bretão e de um flamengo que aqui haviam chegado   |
| 1578       |  | Galiza               | Guardas-mores   |
| 1578.01.10 | S. João da Foz                                   |                      | Correspondência entre a Câmara e o rei; em 10 de Janeiro o lugar parecia estar bem mas no dia 14 ressurgiu a peste na Foz   |
| 1578.06.17 |  | Canárias (Lançarote) | Guardas-mores em S. João da Foz a ordenar vigilância da costa (estavam informados que em Lisboa se guardavam dessa epidemia); aviso aos pilotos em serviço na barra; degredo dos navios em Valdamores   |
| 1578.07.30 |  | Galiza (Santiago)    | Anúncio do fim desta peste; mandaram um correio a Ponte de Lima e ele trouxe a novidade; manda-se abrir as portas da cidade   |
| 1578.09.18 |  | Galiza               | Provavelmente em Baiona pois mandaram para o degredo um mercador que trouxe roupas desse lugar; sabia-se que em Padrão, Santiago e “Prova d’Arouca”, Galiza, se guardavam desse mal   |

| Data       | Reino   | Fora do reino     | Observações   |
|------------|---|-------------------|---|
| 1579.01.03 |   | Flandres (Anvers) | Naus da Flandres no Douro; correspondência com Lisboa para se saber se neste porto já se admitiam barcos dessa área   |
| 1579.09.10 | Lisboa  |                   | Milhares de mortos em Lisboa, alarme no Porto; contágio a muitos outros lugares do reino  |
| 1579       |   | Galiza            | Antes de Outubro; provisão concedida ao contratador da alfândega autorizando os mercadores a ir à “vendeia” da Galiza e perdoando aos que lá foram em Outubro   |
| 1580       | Vila do Conde   |                   | Nomeação de guardas-mores   |
| 1581       | Portugal  |                   | Nomeação de guardas-mores   |
| 1581.04    | Arrabaldes do Porto   |                   | Carta do rei; verbas para acorrer à epidemia a retirar dos dinheiros régios; hospital dos empestados a cargo do bispo; a Câmara procura um físico; corregedor deve residir nos lugares por onde anda a doença |
| 1581.05.22 | Porto   |                   | Mesma peste; necessidade de se guardar a cidade; cartas do rei  |
| 1581.06    | Arrabaldes do Porto   |                   | Carta régia sobre o assunto; censuras à Câmara pelo tardio envio de notícias sobre o caso   |
| 1582.04.10 | Massarelos  |                   | Carta régia; recomendações habituais, guardas das portas; promessa régia de esmolas; envio de mil cruzados comunicado em carta de 22 de Abril   |
| 1585.08.31 | Mosteiro e freg <sup>a</sup> de Ferreira/Mosteiro de Vilela |                   | Eleição de guardas-mores de saúde; a Câmara comunica ao rei a ocorrência  |
| 1585.09.16 | Aldeia da Cunha   |                   | Localizada no termo do Porto; carta régia agradecendo o auxílio que a cidade prestou; em Outubro, a doença parece estar debelada  |
| 1586.02.01 | Viana   |                   |   |
| 1586.02.15 | Vila Nova de Gaia   |                   | Comunicada por particulares; pede-se auxílio ao rei   |
| 1586.05.24 | Viseu e comarca   |                   | Conhecida por carta do cardeal-arquiduque   |

| Data       | Reino                            | Fora do reino                               | Observações   |
|------------|----------------------------------|---|---|
| 1586.06.14 | Bem-Viver/Vila Nova de Gaia      |   | Comunicada por particulares; a Câmara informa o rei; correspondência entre o rei e a cidade; regozijo pela doença declarada na aldeia de Samoça não ser peste   |
| 1589       | Atouguia/Cascais                 |   | Nomeação de guardas-mores de saúde  |
| 1589       | Termo da cidade                  |   | Carta régia concedendo os sobejos das sisas à cidade para os aplicar na cura dos empestados   |
| 1592       | Baião                            |   | Nomeação de guardas-mores de saúde  |
| 1593.10.02 |                                  | Inglaterra (Londres)                        | Comunicada pela câmara de Viana   |
| 1593.11.20 |                                  | Ilha de Malta/França                        | Comunicada pelo provedor-mor da saúde de Lisboa   |
| 1595       |                                  | Galiza                                      | Nomeação de guardas-mores de saúde  |
| 1596       |                                  | França                                      | Nomeação de guardas-mores de saúde  |
| 1597       |                                  | Galiza/Biscaia                              | Comunicada pela câmara de Viana   |
| 1597.04.08 |                                  | Castro Urdiales/<br>Santander               | Notícia confirmada por mestre biscainho; haviam morrido em Castro 130 pessoas, doença trazida para esse lugar por um patacho de Cádiz; mas, segundo o mesmo, o mal tinha passado e apenas se guardavam de Santander |
| 1597.05.28 |                                  | França/Biscaia                              | Informação avançada pelo procurador da cidade Francisco da Mota Rebelo  |
| 1597.08.28 |                                  | Castro Urdiales/<br>Santander               | Notícia trazida por mestre biscainho procedente de Bilbao   |
| 1598       | Lisboa/Caminha/<br>Vila do Conde | França/Bretanha/<br>Biscaia/Galiza          | Nomeação de guardas-mores de saúde; necessidade de se guardar o tráfego marítimo  |
| 1598.04.08 |                                  | Galiza (El Ferrol)/<br>Astúrias/<br>Biscaia | Comunicada pelas câmaras de Viana, Esposende e Vila do Conde  |
| 1598.04.09 |                                  | Galiza (El Ferrol)/<br>Astúrias/<br>Biscaia | Mesma peste anterior; pregões nos lugares marítimos; problema com os homens da construção naval da cidade que trabalhavam nos estaleiros de Ferrol  |

| Data       | Reino                                    | Fora do reino | Observações  |
|------------|--|---------------|--|
| 1598.05.31 | Caminha/Cerveira                         | Galiza        | Comunicada pelos governadores do reino e câmara de Viana; o Porto passa palavra para Aveiro, Coimbra, Santarém e Lisboa; mas, num esquema por vezes usado: o Porto comunica a Aveiro e Coimbra e esta, por sua vez, a Buarcos e Atouguia. Santarém e Lisboa parecem ficar por conta do Porto       |
| 1598.06.10 | Termo da cidade/<br>Caminha/<br>Cerveira |               | Troca de correspondência entre a cidade e o rei sobre a guarda da cidade; apesar do papel atribuído ao corregedor, o guarda-mor de saúde e a Câmara têm primazia na matéria; guarda das portas da cidade e participação dos fidalgos nas guardas não obstante o desleixo que se vinha verificando  |
| 1598.08.22 | Entre Douro e Minho                      | Galiza        | Avisos de particulares   |
| 1598.09.05 | Comarca de Viana                         |               | Ainda com peste; necessidade de se guardar a cidade; fidalgos devem ser obrigados a participar na guarda; carta do rei   |
| 1598.10.14 | Lisboa                                   |               | Forte pancada de peste; em Lisboa ficou conhecida pelo nome de “terceira peste”  |
| 1598.12.04 | Lisboa                                   |               | Carta dos governadores do reino  |
| 1598.12.18 | Carvalhosa/Roriz                         |               | Comunicada por particulares e referida pelo corregedor da comarca; este informa os governadores do reino; a Câmara informa o rei   |
| 1599       | Guimarães/<br>Esposende                  |               | Nomeação de guardas-mores de saúde   |
| 1599.07.12 | Minho                                    |               | Grande mortandade; os mosteiros obtêm do arcebispo a faculdade de ministrarem aos doentes, ao mesmo tempo, os sacramentos da penitência, eucaristia e unção; guardas na cidade do Porto e, em 26 de Setembro, a Câmara conseguiu impor a guarda aos fidalgos que há tempos se tentavam eximir dela |

| Data       | Reino  | Fora do reino                                  | Observações   |
|------------|--|--|---|
| 1599.07.14 | Termo da cidade/<br>Portugal                         |  | Aviso de particulares   |
| 1599.09.28 | Alfena/Pica/<br>Folgosa                              |  | Comunicada por guardas-mores  |
| 1599.10.20 | Arrifana/<br>Recesinhos                              |  | Aviso de particulares   |
| 1600.04.08 | Vila Nova de Gaia/<br>Matosinhos                     |  | Aviso de guardas-mores  |
| 1600.05.20 | Tua  |  | Carta do abade de S. Miguel do Covelo   |
| 1600.06.03 | Lisboa/Entre Douro<br>e Minho/Cerveira/<br>Vila Real | Galiza   | Cartas de particulares vindas de Lisboa   |
| 1600.07    | Aveiro   |  | Avisos de particulares  |
| 1600.07.31 | Vila Nova de Gaia                                    |  | Particulares e voz pública  |
| 1601       | Fajozes/Mindelo                                      |  |   |
| 1601       | Amarante   | Europa   | Peste que grassou um pouco por toda a Europa; as freiras de Santa Clara de Amarante abandonaram a casa, só voltando quando a epidemia foi declarada extinta                         |
| 1603       |  | Canárias/Inglaterra                            |   |
| 1603.09    |  | Inglaterra                                     | Avisos da corte de Madrid   |
| 1606.02.04 |  | Bordéus/Biscaia (Bilbau e S. Sebastian)/Galiza | Comunicada por galegos estantes na cidade   |
| 1612       |  | Inglaterra                                     | Carta do vice-rei ao governador da relação do Porto   |
| 1614       |  | Galiza   |   |
| 1614.10.22 |  | Pernambuco                                     | Carta enviada ao governador da relação do Porto   |
| 1615.07.15 |  | Argel/Inglaterra/<br>Norte da Europa           | Carta do rei ordenando especiais precauções para com os navios que viessem de Argel, Inglaterra e outros portos do norte da Europa por se suspeitar que vinham de lugares impedidos |
| 1616.02.02 | Matosinhos   |  | Aviso de Gaspar dos Reis, conhecido na cidade   |

| Data       | Reino                  | Fora do reino                                   | Observações   |
|------------|------------------------|---|---|
| 1616.09.13 | Mogadouro/<br>Azinhoso |   | Comunicada por André Velho, desembargador, Pinhel   |
| 1617.09.09 |                        | Amsterdão                                       | Carta da câmara de Viana  |
| 1618.11.24 |                        | Noruega (Bergen)                                | Carta do provedor-mor de saúde de Lisboa  |
| 1619.11.16 |                        | Paris/Ruão/Amiens                               | Carta do provedor-mor de saúde de Lisboa  |
| 1621.01.30 | Braga                  |   | Aviso de particulares   |
| 1621.02.10 |                        | Flandres  | Câmara do Porto a comunicar esta notícia ao rei   |
| 1622.07.16 |                        | França (Ruão)                                   | Carta do provedor-mor de saúde de Lisboa; o Porto passa a informação a Vila do Conde, Aveiro e Viana  |
| 1624       |                        | Palermo/Portos do Levante                       | Alarme com a navegação mediterrânica especialmente a das escalas do Levante   |
| 1624.10.30 |                        | Amsterdão/Anvers/<br>Ruão/ Hamburgo/<br>Dantzig | Carta de aviso aos guardas-mores de saúde   |
| 1625       |                        | Berberia  |   |
| 1625.05.21 |                        | Calais  | Carta do rei ao governador da relação do Porto  |
| 1625.07.19 |                        | Inglaterra                                      | Carta dos governadores do reino; a Câmara recebe ordens para informar os portos vizinhos; ordens para se colocarem em degredo os navios que viessem de Inglaterra |
| 1625.08.13 |                        | Países do Norte da Europa/Argel                 | Carta dos governadores do reino   |
| 1626.05.09 |                        | Milão/Roma                                      | Carta do provedor-mor de saúde de Lisboa  |
| 1626.10.14 |                        | Salé/Norte de África                            | Carta dos governadores do reino ao governador da relação do Porto   |
| 1626.11.04 |                        | Hamburgo/<br>Holanda/ Inglaterra                | Carta do provedor-mor de saúde de Lisboa  |
| 1628.09.02 |                        | Berberia/Salé                                   | Carta do arcebispo de Lisboa ao governador da relação do Porto  |
| 1628.11.18 |                        | Hamburgo/França/<br>Valência                    | Carta do provedor-mor de saúde de Lisboa  |

| Data       | Reino | Fora do reino                                   | Observações   |
|------------|-------|---|---|
| 1628.12.07 |       | Alemanha/França                                 | Mesma peste antes referida; carta da câmara do Porto ao governador do castelo da Foz para que tomasse providências acerca desta peste e vigiasse o tráfego na barra |
| 1629.12.30 |       | França (Languedoc/La Rochelle)                  | Aviso do rei  |
| 1630       |       | França/Itália (Milão)                           |   |
| 1636.12.20 |       | Inglaterra (Londres)                            |   |
| 1637.06.23 |       | Málaga/Antequera/Izeda/ outras terras andaluzas | Alvará régio enviado aos portos de mar do reino   |

Quadro 30 – Rebates de peste no Porto (1438-1637)



# Índices

## Índice de conteúdos:

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Introdução .....                    | 19 |
| Apresentação sumária do livro ..... | 19 |
| As fontes .....                     | 21 |

## Capítulo 1 – Organização portuária da cidade do Porto nos séculos XV e XVI

|   |    |
|---|----|
| 1. A organização portuária. Aspectos político-institucionais .....              | 26 |
| 2. A organização portuária e os aspectos económicos .....                       | 27 |
| 3. Uma “geografia de vontade”. Os condicionalismos territoriais .....           | 28 |
| 4. Em busca da eficácia: a tecnologia ao serviço da organização portuária ..... | 29 |
| 5. Outros fenómenos portuários .....  | 30 |
| 6. O espaço portuário do Porto. O reconhecimento do terreno .....               | 30 |
| 6.1. Miragaia .....   | 31 |
| 6.2. Massarelos .....   | 31 |
| 6.3. Lordelo do Ouro .....  | 32 |
| 6.4. S. João da Foz .....   | 33 |
| 6.5. S. Miguel de Nevogilde .....   | 34 |
| 7. Novamente a cidade: o quantitativo demográfico .....                         | 34 |
| 8. Urbanismo portuário .....  | 36 |
| 9. Ainda o reconhecimento do terreno .....                                      | 38 |
| 10. Um elemento incontornável: o rio Douro .....                                | 39 |
| 11. A água: rios, ribeiros, regatos e fontes .....                              | 43 |
| 12. O porto medieval .....  | 44 |
| 13. A caminho do porto quinhentista. Os equipamentos .....                      | 49 |
| 13.1. O cais .....  | 49 |
| 13.2. As escadas .....  | 62 |
| 13.3. As estruturas de amarração .....  | 63 |
| 13.4. Guindastes .....  | 67 |
| 13.5. Sanitários .....  | 69 |
| 13.6. Informações .....   | 69 |

|   |     |
|---|-----|
| 13.7. Estruturas de acolhimento .....                               | 70  |
| 13.8. Despacho mercantil .....                                      | 71  |
| 13.9. Apoio aos navios .....  | 71  |
| 13.10. Sinalização .....  | 74  |
| 14. Serviços .....  | 81  |
| 14.1. Mordomos da Igreja .....                                      | 82  |
| 14.2. O município e o tráfego fluvial .....                         | 83  |
| 14.3. Os corretores .....   | 84  |
| 14.3.1. Os corretores-fretadores medievos .....                     | 84  |
| 14.3.2. Os corretores-fretadores quinhentistas .....                | 86  |
| 14.3.3. Os corretores dos estrangeiros .....                        | 88  |
| 14.4. A alfândega .....   | 88  |
| 14.5. A bolsa dos mercadores .....                                  | 91  |
| 14.6. Depois da bolsa: os espaços dos mercadores .....              | 93  |
| 14.7. Tradutores .....  | 94  |
| 14.8. A estiva e a arrumação da carga nos navios .....              | 94  |
| 14.9. Vigilância comercial .....                                    | 98  |
| 14.10. Os pilotos da barra .....                                    | 99  |
| 14.11. Vigilância da barra .....                                    | 106 |
| 15. Iniciativas de defesa do porto .....                            | 107 |
| 15.1. Um projecto não concretizado (?): as correntes de ferro ..... | 107 |
| 15.2. Fachos e atalhias .....                                       | 109 |
| 15.3. Baluartes e fortalezas .....                                  | 114 |
| 16. Projectar o porto: novas formas de intervenção política .....   | 117 |
| 16.1. A questão da barra .....                                      | 117 |
| 16.2. Proteger o porto da concorrência .....                        | 120 |
| 16.3. Manter um canal navegável .....                               | 121 |
| 17. Comparar serviços: o acolhimento noutros portos .....           | 122 |
| 18. Ainda a organização portuária: higiene e saúde marítimas .....  | 123 |
| 18.1. Enunciado do tema .....                                       | 123 |
| 18.2. A percepção do problema .....                                 | 125 |
| 18.3. As doenças e as primeiras formas de protecção .....           | 127 |
| 18.3.1. Técnicos de saúde .....                                     | 127 |
| 18.3.2. Instituições de acolhimento .....                           | 128 |
| 18.4. Prevenir o mal: as comunicações e as bandeiras .....          | 129 |

|   |     |
|---|-----|
| 18.5. Prevenir o mal: as magistraturas sanitárias .....                     | 130 |
| 18.6. Prevenir o mal: diagnósticos e quarentenas .....                      | 131 |
| 18.7. Combater o mal: recursos financeiros para acudir ao termo .....       | 131 |
| 18.8. Em última instância, a devoção, o cordão sanitário e a fuga .....     | 132 |
| 18.9. O perigo que vem do mar .....   | 133 |
| 19. Entre os séculos XV e XVI: aquilo que é comum .....                     | 135 |
| 19.1. Os sintomas .....   | 135 |
| 19.2. A doença e as formas de contágio .....                                | 135 |
| 19.3. O medo da doença .....  | 135 |
| 19.4. A atitude dos responsáveis camarários face à doença .....             | 135 |
| 19.5. O transtorno causado ao comércio marítimo .....                       | 136 |
| 19.6. Os procedimentos .....  | 138 |
| 20. A política de saúde no século XV .....                                  | 138 |
| 20.1. Conhecer o problema .....   | 138 |
| 20.2. A intervenção da Câmara .....   | 138 |
| 20.3. Funcionários e procedimentos .....                                    | 139 |
| 20.4. Os lugares de degredo .....   | 140 |
| 20.5. Problemas com a activação da política de saúde marítima .....         | 143 |
| 21. A política de saúde no século XVI .....                                 | 144 |
| 21.1. Conhecer o problema: correios, escuteiros e “pancadas” de peste ..... | 144 |
| 21.2. A intervenção da Câmara. Articulação entre serviços .....             | 146 |
| 21.3. Prevenir e sinalizar .....  | 151 |
| 21.4. Comunicar com os navios. Os intérpretes .....                         | 152 |
| 21.5. Comunicar com os navios. A visita de saúde .....                      | 153 |
| 21.6. O degredo. Valdamoses e outros locais .....                           | 155 |
| 21.7. O equipamento de Valdamoses .....                                     | 155 |
| 21.8. A estadia no degredo .....  | 157 |
| 22. A fechar, um balanço sobre a política sanitária naval .....             | 160 |

## **Capítulo 2 – A construção de uma frota: em torno da fábrica naval**

|  |     |
|--|-----|
| 1. Enquadramento do tema .....                                 | 164 |
| 2. A marinha mercante como recurso nacional estratégico .....  | 165 |
| 3. Formas de intervenção do poder central sobre o sector ..... | 165 |
| 3.1. Incentivos régios à construção naval .....                | 169 |

|   |     |
|---|-----|
| 3.2. O impacte da legislação naval sobre o sector empresarial portuense ..... | 176 |
| 4. Porto, cidade naval, cidade de construção naval .....                      | 181 |
| 4.1. Espaços, saberes e conjunturas .....                                     | 185 |
| 5. A terminologia: taracenas e estaleiros .....                               | 186 |
| 6. As taracenas medievais do Porto .....                                      | 189 |
| 7. Estaleiros de Vila Nova .....  | 193 |
| 8. Estaleiros de Quebrantões .....  | 195 |
| 8.1. O “emastreadoiro” de S. Nicolau .....                                    | 197 |
| 9. Novamente a margem direita: os estaleiros de Miragaia .....                | 198 |
| 9.1. Razões da promoção dos estaleiros de Miragaia .....                      | 198 |
| 9.2. Organização dos estaleiros de Miragaia: estruturas e serviços .....      | 201 |
| 9.3. Gestão dos estaleiros e taxas de laboração: os assentos .....            | 207 |
| 10. Os estaleiros do Ouro .....   | 218 |
| 10.1. Nas origens dos estaleiros do Ouro .....                                | 218 |
| 10.2. A consolidação dos estaleiros: as encomendas de galeões .....           | 220 |
| 11. Os restantes estaleiros .....   | 223 |
| 11.1. Os estaleiros de Massarelos .....                                       | 224 |
| 11.2. Os estaleiros da “Foz” .....  | 224 |
| 11.3. O estaleiro de Arnelas .....  | 225 |
| 11.4. Os estaleiros de Matosinhos e Leça .....                                | 225 |
| 12. Articulação com outros estaleiros .....                                   | 226 |
| 12.1. Estaleiros de Vila do Conde-Azurara .....                               | 226 |
| 12.2. Estaleiros de Aveiro .....  | 227 |
| 12.3. Estaleiros do Mondego .....   | 228 |
| 12.4. Estaleiros de Viana .....   | 228 |
| 12.5. Estaleiro de Lisboa .....   | 229 |
| 12.6. Estaleiros fora de Portugal .....                                       | 234 |
| 13. De regresso ao Porto: assistência aos navios estrangeiros .....           | 235 |
| 14. Nótula sobre a propriedade e financiamento dos estaleiros do Porto .....  | 235 |
| 15. Em jeito de síntese .....   | 242 |
| 16. Iniciativas de construção naval .....                                     | 243 |
| 16.1. Privados .....  | 243 |
| 16.2. O rei .....   | 247 |
| 16.3. Os construtores e as empreitadas .....                                  | 249 |
| 16.4. Ainda a contratação .....   | 251 |

---

|  |     |
|--|-----|
| 16.4.1. As companhias comerciais e a contratação .....                           | 252 |
| 16.4.2. Construção, contratação e capitais envolvidos. ....                      | 253 |
| Ainda as redes mercantis   |     |
| 17. Última nota sobre o trabalho no estaleiro .....                              | 256 |
| 18. Para uma história da construção naval no Porto quinhentista: um balanço .... | 257 |
| 18.1. Modelos fabricados e clientes preferenciais .....                          | 259 |
| 19. Técnicas e serviços disponibilizados nos estaleiros do Porto .....           | 264 |
| 19.1. Conservação dos navios .....   | 273 |
| 20. A indústria naval e o mundo do trabalho .....                                | 275 |
| 20.1. Carpinteiros e calafates .....   | 276 |
| 20.2. A confecção de velame .....  | 284 |
| 20.3. Obras de pregaria .....  | 286 |
| 21. Um caso exemplar: os cordoeiros .....  | 286 |
| 21.1. Localização das cordoarias do Porto .....                                  | 287 |
| 21.2. Enquadramento da actividade .....  | 289 |
| 21.3. Na oficina .....   | 291 |
| 21.4. Tipos de cordas e proveniência das matérias-primas .....                   | 293 |
| 21.5. Controlo de qualidade .....  | 294 |
| 21.6. Estatuto sócio-económico dos cordoeiros .....                              | 296 |
| 21.7. Considerações finais .....   | 299 |
| 22. O comércio de materiais para a construção naval .....                        | 300 |
| 22.1. Os movimentos comerciais .....   | 301 |
| 22.2. Os mercados abastecedores .....  | 302 |
| 22.3. Ferro, treu e cordame .....  | 305 |
| 23. Ainda os materiais para a construção naval: as madeiras .....                | 316 |
| 23.1. Política florestal .....   | 318 |
| 23.2. As madeiras do termo e do <i>hinterland</i> .....                          | 320 |
| 23.3. Zoneamento florestal e transporte de madeiras .....                        | 321 |
| 23.4. Madeireiros .....  | 333 |
| 23.5. Exportação de madeiras .....   | 336 |
| 23.6. Importações do estrangeiro .....   | 338 |
| 23.7. Duas notas sobre o comércio de madeiras no Porto .....                     | 345 |
| 23.8. Estaleiros e madeiras .....  | 346 |
| 24. Para a história da importação de materiais de construção naval .....         | 349 |
| no Porto: um balanço   |     |

|   |     |
|---|-----|
| 24.1. Principais tendências de abastecimento .....                          | 349 |
| 24.1.1 Alguns números sobre importações .....                               | 349 |
| 25. O termo na projecção da actividade portuária, na construção naval ..... | 361 |
| e no fornecimento dos navios  |     |
| 25.1. Abastecer os navios construídos e as armadas .....                    | 364 |

### **Capítulo 3 – A composição da frota do Porto**

|  |     |
|--|-----|
| 1. Um mundo de negócios marítimos: a costa europeia medieval .....             | 373 |
| 1.1. Participação dos centros costeiros portugueses na Baixa Idade Média ..... | 374 |
| 1.2. Aproveitar oportunidades: a feição marítima do Porto .....                | 375 |
| 2. Navios e rotas no século XVI: alguns indicadores .....                      | 378 |
| 3. Outros indicadores sobre a frota da cidade .....                            | 382 |
| 3.1. Em busca das origens: o perfil da frota quatrocentista .....              | 382 |
| 3.2. Rol dos navios da cidade em 1520 .....                                    | 383 |
| 3.3. Navios artilhados prontos a sair da cidade (1558-1559) .....              | 384 |
| 3.4. Outros navios da cidade referenciados entre 1558 e 1559 .....             | 392 |
| 4. Balanço parcelar: a frota portuense na primeira metade do século XVI .....  | 393 |
| 5. A frota na segunda metade do século XVI .....                               | 397 |
| 5.1. A partir das apólices de seguros de Burgos .....                          | 397 |
| 5.1.1. Análise parcial dos dados .....   | 408 |
| 5.2. Navios na rota brasileira em 1573 .....                                   | 410 |
| 5.3. Outros navios do Porto em 1573 .....                                      | 411 |
| 5.3.1. Análise parcial dos dados .....   | 415 |
| 6. Perfil e desempenho da frota na segunda metade de Quinhentos .....          | 420 |
| 6.1. A cidade e a rota brasileira: navios e movimentos .....                   | 422 |
| 6.2. Outros circuitos e a ‘divisão internacional do trabalho’ .....            | 424 |
| 7. A tonelagem .....   | 434 |
| 7.1. Breve nota sobre a defesa da navegações .....                             | 441 |
| 7.2. Os mercadores e as atribulações da navegação .....                        | 447 |

### **Capítulo 4 – As partes no negócio: navios, navegação e comércio**

|  |     |
|--|-----|
| 1. Propriedade dos navios .....                          | 453 |
| 1.1. Empresas/parcerias de navegação no século XVI ..... | 454 |

---

|  |     |
|--|-----|
| 2. Gestão naval .....  | 459 |
| 2.1. Manter um navio e financiar uma expedição. Os penhores .....      | 467 |
| 3. A administração do navio .....                                      | 469 |
| 3.1. Administração do navio. Uma contabilidade organizada? .....       | 471 |
| 4. A frota ao serviço do comércio. Um observatório privilegiado: ..... | 473 |
| os contratos de fretamento   |     |
| 5. Perturbações à navegação .....                                      | 480 |
| 6. Os nomes dos navios .....   | 488 |
| Conclusões gerais .....  | 496 |

### **Fontes e Bibliografia**

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| Fontes manuscritas ..... | 507 |
| Fontes impressas .....   | 509 |
| Bibliografia .....       | 514 |

### **Anexos** .....

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| Índice de conteúdos ..... | 579 |
| Índice de Gráficos .....  | 587 |
| Índice de Quadros .....   | 588 |
| Índice de Mapas .....     | 589 |
| Índice de Gravuras .....  | 589 |
| Índice de Fotos .....     | 590 |



## Índice de Gráficos

|  |     |
|--|-----|
| Gráfico 1 – Evolução das sisas dos panos na alfândega do porto ..... 90<br>(anos 40 do século XVI) | 90  |
| Gráfico 2 – Embarcações do Porto, segunda metade do século XV .....                                | 184 |
| Gráfico 3 – Construção naval no Porto (1496-1600) .....  | 258 |
| Gráfico 4 – Navios em estaleiros do Porto (1496-1600) .....  | 260 |
| Gráfico 5 – Propriedade dos navios em estaleiros do Porto (1496-1600) .....                        | 262 |
| Gráfico 6 – Propriedade dos navios construídos (1496-1600) .....                                   | 262 |
| Gráfico 7 – Salários dos carpinteiros de navios .....  | 276 |
| Gráfico 8 – Salários dos calafates .....   | 277 |
| Gráfico 9 – Importação de materiais de construção naval da Flandres e França .....                 | 303 |
| Gráfico 10 – Proveniência dos materiais (1) .....  | 304 |
| Gráfico 11 – Proveniência dos materiais (2) .....  | 304 |
| Gráfico 12 – Importação de ferro na redízima .....   | 306 |
| Gráfico 13 – Rotas dos navios do Porto assaltados (1508-1538) .....                                | 379 |
| Gráfico 14 – Rotas em 1552 .....   | 381 |
| Gráfico 15 – Tonelagens dos navios do Porto (1520) .....   | 384 |
| Gráfico 16 – Tonelagens (1558-1559) .....  | 386 |
| Gráfico 17 – Rotas em 1558-1559 .....  | 387 |
| Gráfico 18 – Tonelagens de navios do Porto (primeira metade do séc. XVI) .....                     | 393 |
| Gráfico 19 – Tonelagens (primeira metade do séc. XVI) .....  | 394 |
| Gráfico 20 – Rotas dos navios do Porto (primeira metade do século XVI) .....                       | 395 |
| Gráfico 21 – Navios do Porto (primeira metade do séc. XVI) .....                                   | 397 |
| Gráfico 22 – Navios (apólices de Burgos) .....   | 408 |
| Gráfico 23 – Navios relacionados com o Porto nos seguros de Burgos .....                           | 409 |
| Gráfico 24 – Navios relacionados com o Porto nos seguros de Burgos (detalhe) .....                 | 409 |
| Gráfico 25 – Frequência de rotas em 1573 .....   | 414 |
| Gráfico 26 – Frequência de rotas entre 1566-69 .....   | 414 |
| Gráfico 27 – Arribadas de navios do Brasil .....   | 415 |
| Gráfico 28 – Urcas ao serviço de mercadores do Porto na segunda ..... 418<br>metade do século XVI  | 418 |
| Gráfico 29 – Navios na rota do Brasil (segunda metade do século XVI) .....                         | 422 |
| Gráfico 30 – Rotas de comércio internacional (2ª metade do séc. XVI) .....                         | 424 |
| Gráfico 32 – Perfil da frota do Porto (segunda metade do século XVI) .....                         | 439 |

|   |     |
|---|-----|
| Gráfico 31 – Navios citados por 1 senhorio .....                | 457 |
| Gráfico 32 – Navios com 2 senhorios .....                       | 458 |
| Gráfico 33 – Navios com 3 senhorios .....                       | 458 |
| Gráfico 34 – Navios com 4 ou mais senhorios .....               | 458 |
| Gráfico 35 – Síntese das formas de propriedade dos navios ..... | 459 |
| Gráfico 36 – Destino dos navios fretados .....                  | 474 |

### **Índice de Quadros**

|  |            |
|--|------------|
| Quadro 1 – Navios ancorados no Douro (1558-1559) .....                     | 65         |
| Quadro 2 – Funcionários da alfândega do Porto (1560) .....                 | 89         |
| Quadro 3 – “Do que pode levar o porteiro por peça, de barca, carros, ..... | 96         |
| trabalhadores e arrumadores” (1571)  |            |
| Quadro 3a – Navios construídos no Porto para fornecimento da .....         | 213        |
| Carreira da Índia (1496-1511)  |            |
| Quadro 4 – Caravelas de Esposende prontas para sair em 1552 .....          | 323        |
| Quadro 5 – Fornecedores de madeira para a obra do cais .....               | 335        |
| Quadro 6 – Importação de componentes em madeira .....                      | 343        |
| Quadro 7 – Importação de enxárcia .....                                    | 350        |
| Quadro 8 – Importação de linho .....                                       | 350        |
| Quadro 9 – Importação de fio .....   | 351        |
| Quadro 10 – Compra e venda de cordame .....                                | 353        |
| Quadro 11 – Importação de lonas .....                                      | 353        |
| Quadro 12 – Importação de estopa .....                                     | 354        |
| Quadro 13 – Importação de breu .....                                       | 355        |
| Quadro 14 – Importação de alcatrão .....                                   | 358        |
| Quadro 15 – Importação de madeiras .....                                   | 359        |
| Quadro 16 – Importação de tabuado .....                                    | 360        |
| Quadro 17 – Carne para as taracenas régias (1553) .....                    | 367        |
| Quadro 18 – Navios preparados para partir do Porto (1558-1559) .....       | 385        |
| <b>Quadro 19 – Rotas dos navios do Porto .....</b>                         | <b>409</b> |
| <b>Quadro 20 – Rotas dos navios estrangeiros .....</b>                     | <b>409</b> |
| <b>Quadro 21 – Nomes dos navios do Porto no século XVI .....</b>           | <b>492</b> |

## Índice de Mapas

|   |     |
|---|-----|
| Mapa 1 – Percursos organizados em função actividade portuária ..... 37<br>(sécs. XIV-XVI)                       | 37  |
| Mapa 2 – Fachos e Atalaias (séculos XV-XIX) .....   | 113 |
| Mapa 3 – Espaços de construção naval no Porto (séculos XIV-XVI) .....   | 188 |
| Mapa 4 – Pauta da Alfândega do Porto (séculos XV e XVI) .....   | 302 |
| Mapa 5 – Centros ibéricos fornecedores de materiais para a cordoaria do ..... 312<br>Porto nos séculos XV e XVI | 312 |
| Mapa 6 – Lugares abastecedores de madeiras à construção naval do Porto ..... 328<br>nos séculos XV a XVIII      | 328 |
| Mapa 7 – Proveniência dos carpinteiros da ribeira do Porto (século XVI) .....                                   | 362 |
| Mapa 8 – Termo do Porto e algumas ligações vitais (sécs. XIV-XVI) .....   | 363 |
| Mapa 9 – Transporte em urcas .....  | 419 |
| Mapa 10 – Rotas-tipo dos navios em trânsito para o Brasil (século XVI) .....                                    | 421 |
| Mapa 11 – Rotas-tipo do tráfico de escravos (século XVI) .....  | 431 |
| Mapa 12 – Rotas dos navios do Porto (século XVI) .....  | 441 |
| Mapa 13 – Destinos inscritos nos fretamentos do Porto (1552-1600) .....   | 474 |
| Mapa 14 – Intensidade das relações comerciais do Porto .....  | 503 |

## Índice de Gravuras

|   |    |
|---|----|
| Gravura 1 – A Cantareira .....                                      | 33 |
| Gravura 2 – Postigo da Areia (reconstituição) .....                 | 40 |
| Gravura 3 – O areal de Vila Nova em gravuras antigas do Porto ..... | 42 |
| Gravura 4 – Vinhos à prancha segundo Queirós Veloso .....           | 48 |
| Gravura 5 – Estacaria junto ao cais da cidade .....                 | 52 |
| Gravura 6 – Cais de Massarelos ou das Pedras (1791) .....           | 60 |
| Gravura 7 – Guindaste no cais da Ribeira (século XIX) .....         | 68 |
| Gravura 8 – A Torre da Marca .....                                  | 76 |
| Gravura 9 – Ermida de Santa Catarina .....                          | 76 |
| Gravura 10 – A entrada da barra .....                               | 77 |
| Gravura 11 – Templete de D. Miguel da Silva .....                   | 78 |
| Gravura 12 – Rochedos da barra do Douro .....                       | 78 |
| Gravura 13 – Farol de S. Miguel-o-Anjo .....                        | 80 |

|  |     |
|--|-----|
| Gravura 14 – “Meter os navios dentro da barra” .....                   | 99  |
| Gravura 15 – Toagem de um navio na barra do Porto .....                | 100 |
| Gravura 16 – Farol de Nossa Senhora da Luz .....                       | 111 |
| Gravura 17 – Fortim de S. Filipe .....                                 | 116 |
| Gravura 18 – Mapa da barra e dos seus rochedos .....                   | 118 |
| Gravura 19 – Localização do lazareto .....                             | 142 |
| Gravura 20 – O Porto no Atlas de Pedro Teixeira .....                  | 182 |
| Gravura 21 – O areal de Miragaia (século XVIII) .....                  | 191 |
| Gravura 22 – Modificações no areal de Miragaia .....                   | 204 |
| Gravura 23 – Estaleiro do Ouro no Atlas de Pedro Teixeira (1634) ..... | 222 |
| Gravura 24 – Trabalho no estaleiro, segundo a Enciclopédia .....       | 256 |
| Gravura 25 – Cábrea do “cais novo” .....                               | 267 |
| Gravura 26 – Calafeto de um navio no Douro (século XVIII) .....        | 269 |
| Gravura 27 – Transporte de madeiras .....                              | 322 |
| Gravura 28 – <i>Fluyt</i> holandês .....                               | 341 |
| Gravura 29 – A frota mercante inglesa em 1582, segundo Ian Friel ..... | 438 |
| Gravura 30 – Urcas flamengas .....                                     | 416 |

### Índice de Fotos

|  |    |
|--|----|
| Foto 1 – Postigo do Carvão .....   | 38 |
| Foto 2 – Movimento fluvial junto às escadas dos Guindais .....             | 45 |
| Foto 3 – Lingueta no cais da Estiva .....                                  | 46 |
| Foto 4 – Cais de acostagem de Massarelos (início do século XX) .....       | 47 |
| Foto 5 – Estacaria em Monchique .....                                      | 52 |
| Foto 6 – Reconstituição actual das “escadas das padeiras” .....            | 58 |
| Foto 7 – Cais de Massarelos ou das Pedras (aspecto actual) .....           | 61 |
| Foto 8 – Movimento junto aos Guindais no final do século XIX .....         | 63 |
| Foto 9 – Escadas das Padeiras (início do século XX e reconstituição) ..... | 63 |
| Foto 10 – Argolas de amarração .....                                       | 64 |
| Foto 10a – Esteio de amarração .....                                       | 65 |
| Foto 11 – A caravela Boa Esperança ancorada no Cais da Estiva .....        | 66 |
| Foto 12 – Postes de amarração .....  | 67 |
| Foto 13 – Estátua de <i>Portmnus</i> .....                                 | 79 |
| Foto 14 – Posto de controlo de vinhos nos Guindais (séc. XIX) .....        | 84 |

---

|  |     |
|--|-----|
| Foto 15 – Bolsa dos Mercadores, na rua Nova .....                          | 92  |
| Foto 16 – As torres das cadeias de La Rochelle .....                       | 107 |
| Foto 17 – Facho do Fojo .....  | 110 |
| Foto 18 – Forte de S. João da Foz .....                                    | 115 |
| Foto 19 – Ruína do fortim de S. Filipe .....                               | 116 |
| Foto 20 – A torre de Pedro do Sem .....                                    | 142 |
| Foto 21 – A Bandeirinha da saúde .....                                     | 151 |
| Foto 22 – Secção do rio onde se localizaria o lazareto de Valdamores ..... | 156 |
| Foto 23 – Actuais estaleiros da Cruz, em Vila Nova de Gaia .....           | 195 |
| Foto 24 – Praia de Miragaia junto ao fortim de S. Filipe .....             | 203 |
| Foto 25 – Planos de querenagem nos actuais estaleiros do Ouro .....        | 205 |
| Foto 26 – Coca da Sé .....   | 376 |
| Foto 27 – Capitania medieval e porto de Honfleur (na actualidade) .....    | 425 |

